



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

**СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
(ATCONF/7)**

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы

**3.2 Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных
экономических и нормативных авиационных механизмов для
международного воздушного транспорта**

**В НОВОЕ ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВОЗДУШНОМ
СООБЩЕНИИ (TASA) СЛЕДУЕТ ВКЛЮЧИТЬ ТИПОВУЮ СТАТЬЮ
О МЕРАХ ТРУДОВОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ, ЧТОБЫ
СПОСОБСТВОВАТЬ УСТОЙЧИВОЙ В СОЦИАЛЬНОМ ПЛАНЕ
ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО
СООБЩЕНИЯ**

(Представлено от Организации Объединенных Наций – Международной
организацией труда (МОТ), Международной федерацией транспортников
(МФТ), Международной федерацией ассоциаций пилотов авиалиний
(ИФАЛПА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Трудовые и социальные меры защиты неотделимы друг от друга, они взаимосвязаны с последовательной, методичной и устойчивой либерализацией международного воздушного транспорта. Руководствуясь выводами и рекомендациями, принятыми на предыдущих Всемирных авиатранспортных конференциях, некоторые государства-члены и региональные органы внесли положения о трудовой и социальной защите в последние соглашения о воздушных перевозках (ASA). Это придает убедительности тому принципу, что трудовая и социальная устойчивость сектора – стратегически важный элемент, который следует рассматривать вместе с усилиями по либерализации, инвестированию и обеспечению связности.

На самом деле любая стратегия роста и расширения, сосредоточенная исключительно на предоставлении "полного доступа к рынку" и на внесении в соглашения о воздушных перевозках "в полной мере гибких положений о доступе к рынкам", может привести к выходу ситуации из-под контроля, а последствия окажутся прямо противоположными изначальной задумке. Такие структурные изменения доступа к рынку, состава владельцев, операций и консолидации, а также внедрение новых коммерческих моделей и практик (в том числе изменение состава владельцев и структуры контроля) могут повлиять на защиту труда и занятости и воспрепятствовать эффективности, безопасности, социальной устойчивости, надзору со стороны контролирующих органов и исполнению законов в сфере авиации.

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены МОТ.

Действия: Конференции предлагается: а) призвать государства-члены восстановить, подтвердить и использовать как основу принципы и рекомендации в трудовой и социальной сфере, установленные предыдущими Всемирными авиатранспортными конференциями и Выводами и рекомендациями Международной организации труда (МОТ) 2023 года для авиационной отрасли; б) одобрить работу Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по дальнейшей разработке типового соглашения о воздушном сообщении (TASA) и поручить Группе при обновлении TASA включить в него факультативную статью о "трудовых и социальных аспектах"; с) призвать государства-члены решительно внедрять правовые и институциональные механизмы и постепенную гармонизацию нормативно-правовой базы, в которые включены меры защиты достойного труда, и в частности, меры, отвечающие Декларации МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда.	
<i>Стратегическая цель</i>	Данный рабочий документ касается Стратегической цели <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Нет
<i>Справочный материал</i>	ATConf/7-WP/5 <i>"Оптимизация авиационной связности путем укрепления экономических нормативных механизмов"</i>, 2026 г. Австрия, типовая статья Соглашения о воздушном сообщении Соглашение о воздушном сообщении между ЕС и Катаром Соглашение о воздушном сообщении между ЕС и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии МОТ "Выводы и рекомендации для продвижения достойных условий труда для экологически безопасного, устойчивого и всеобъемлющего экономического восстановления сектора гражданской авиации", 2023 г. Дос 10009 "Доклад ATConf/6", 2013 г. Исследование Секретариатом ИКАО аспектов экономической либерализации, связанных с безопасностью полетов и авиационной безопасностью, письмо государствам ЕС 2/93, AN 11/41-05/83, 12 августа 2005 г. Дос 9819 "Доклад ATConf/5", 2003 г. Дос 9644 "Доклад ATConf/4", 1994 г.

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 Международная организация труда (МОТ) – регулирующий орган ООН, в ведении которого находится "мир труда". Уникальная трехсторонняя структура МОТ дает равную силу голосам работников, работодателей (отрасли) и 187 государств-членов, обеспечивая самое точное отражение их взглядов при разработке стандартов, политик и программ в сфере труда. В 2023 году МОТ созвала техническое совещание по вопросам экологически безопасного, устойчивого и инклюзивного экономического восстановления сектора гражданской авиации. Совещание приняло Выводы и рекомендации, в которых содержится изложенный ниже п. 7:

"Структурные изменения состава собственников, операционной деятельности и консолидации, а также внедрение новых коммерческих моделей и практик (включая состав собственников и структуру контроля в странах, отличных от государства

регистрации) – это особенности отрасли, которые могут повлиять на защиту труда и занятости и воспрепятствовать надзору со стороны контролирующих органов и исполнению законов. Последовательный учет этих особенностей сектора в сферах политики, регулирования и практики может способствовать продвижению достойного труда в данном секторе и преодолению проблем в области безопасности и гигиены труда, а также проблем инспекционного контроля".

1.2 Уже 80 лет Международная организация гражданской авиации (ИКАО) является оплотом международной авиационной безопасности, совместно со 193 государствами-членами разрабатывая стандарты, механизмы и партнерства, гарантирующие безопасность миллиардов пассажиров каждый год. На предыдущих Всемирных авиатранспортных конференциях ИКАО были приняты выводы и рекомендации, в том числе и следующие принципы:

- a. *"при любых изменениях в подходе к регулированию международного воздушного транспорта необходимо должным образом учитывать объективное участие и интересы всех участников сферы международного воздушного транспорта, в том числе авиаперевозчиков [...], аэропортов, распределительных посредников и работников".²*
- b. *"либерализация способна по-разному сказаться на трудящихся, которые должны и впредь выступать значимой заинтересованной стороной в развитии авиатранспортной отрасли. Государства должны соблюдать и выполнять Декларацию МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда, и принимать меры, необходимые для продвижения социального диалога при активном участии трудящихся как одного из инструментов выработки инновационных и социально ответственных решений".³*
- c. *"либерализация является средством и процессом, а не конечной целью. Эволюция нормативных положений предусматривает создание благоприятных условий, в которых международный воздушный транспорт может развиваться и процветать упорядоченным, эффективным, экономически выгодным и устойчивым образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности и при соблюдении социальных и трудовых стандартов".⁴*

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В соответствии со своим Кругом полномочий и начиная с Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6), Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) предпринимает похвальные усилия в помощь ИКАО, с учетом мнений государств-членов и заинтересованных сторон. Группа экспертов ATRP провела исчерпывающую и занявшую более десятка лет работу, чтобы дать государствам-членам основу для дальнейшей либерализации и развития.

2.2 А недавно Группа экспертов ATRP внесла в существующее типовое соглашение о воздушном сообщении (TASA) факультативные исправления, которые государства-члены и

² Doc 9644 ATConf/4, рекомендация, п. 4.1, п. 1 g) 7). См. также: Выводы в пп. 2.2.5.1 и 2.2.6.1.

³ Doc 9819 ATConf/5, вывод 1.1.3.1 f).

⁴ Doc 10009 ATConf/6, вывод 2.1.3.1 b).

переговаривающиеся стороны могут использовать по своему усмотрению для дальнейшего развития воздушного транспорта. В настоящий момент одна из рабочих подгрупп Группы экспертов ATRP рассматривает возможность включить в Соглашение TASA факультативную типовую статью о трудовой/социальной защите. Это очень заметное улучшение. Если такая типовая статья появится, она поспособствует принятым в ИКАО принципам поощрения методичного, эффективного и экономичного развития воздушного транспорта при соблюдении социальных и трудовых стандартов.

2.3 Насколько известно МОТ, в недавние Соглашения о воздушном сообщении (ASA) вошел ряд положений о трудовых и социальных вопросах. Такие положения вошли в типовую статью в Австрии, а также в Соглашения ЕС о воздушном сообщении с Государством Катар и с Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии. В основе некоторых таких положений лежат следующие концепции:

- Соглашения о воздушном сообщении влияют на трудовые отношения, занятость и условия труда.
- Согласие с признанными на международном уровне принципами международных конвенций.
- Поощрение и призыв соблюдать высокие трудовые стандарты.
- Оговорка о том, что *"государства-члены МОТ обязаны принимать, внедрять и эффективно исполнять национальные законы и правила, обеспечивающие соблюдение фундаментальных принципов и прав в сфере труда, и распространение ратифицированных международных Конвенций о труде на всех работников гражданской авиации, с учетом обязательств государств-членов по другим международным трудовым стандартам"*.⁵

2.4 По-видимому, в рабочем документе 5 (ATConf/7-WP/5) предлагается весьма энтропийный подход к решению проблем экономического регулирования, которые не удавалось преодолеть десятки лет. Среди указанных в нем "ориентированных на практическую реализацию способов оптимизации государствами воздушного сообщения путем либерализации доступа на рынок" особо выделено предоставление "полного доступа к рынку" и внесение в соглашения о воздушных перевозках "в полной мере гибких положений о доступе к рынкам". Однако ИКАО также подчеркивает, что "государства должны исполнять обязанности по первичному регуляторному надзору в сфере авиационной безопасности, независимо от любых изменений в условиях экономического регулирования".⁶

3. ВЫВОД

3.1 Рост и расширение авиации должны развиваться и осуществляться лучше, чем прежде – необходимо поднять этот сектор на новую высоту, в частности, с точки зрения социальной устойчивости. Для борьбы с дефицитом навыков и привлечения работников и их удержания в отрасли необходимо, чтобы карьерные перспективы и условия труда были конкурентоспособными и обеспечивали достойный труд. Обеспечение достойного труда имеет первостепенную важность

⁵ МОТ "Выводы и рекомендации для продвижения достойных условий труда для экологически безопасного, устойчивого и всеобъемлющего экономического восстановления сектора гражданской авиации", п. 7.

⁶ ИКАО "Исследование аспектов экономической либерализации, связанных с безопасностью полетов и авиационной безопасностью", 2005 г.

для привлечения и удержания работников высокой и низкой квалификации и для сохранения рабочих мест с учетом особенностей этого сектора.

3.2 Конференция может побудить членов Группы экспертов ATRP и заинтересованные стороны не терять времени и делать все, что необходимо для внесения в соглашения о воздушных перевозках факультативной типовой статьи о трудовых и социальных аспектах. Это поддержало бы национальные стратегии по повышению конкурентоспособности и привлекательности авиационного сектора в интересах государств-членов, связности, инвестиций, авиакомпаний и работников.

— КОНЕЦ —