



АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 39 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

КОММЕНТАРИИ ПО ОТЧЕТУ О ХОДЕ РАЗРАБОТКИ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОГЛАШЕНИЙ О ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ДОСТУПА К РЫНКАМ, ВЛАДЕНИЯ ГРУЗОВЫМИ АВИАПЕРЕВОЗКАМИ, АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ И КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

(Представлено Международной федерацией транспортников (МФТ))

ИСПРАВЛЕНИЕ № 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

Что касается работы Авиатранспортного комитета (АТК), Международная федерация транспортников (МФТ) отмечает, что Комитет добился определенного прогресса. Однако этот прогресс был неравномерным, важные вопросы остаются нерешенными. Такая неравномерность замедляет темпы прогресса. МФТ также отмечает, что многие из вопросов, затрагиваемых в ее отдельных комментариях о соответствующих Рабочих группах Комитета, не решались надлежащим образом. МФТ считает, что социальный аспект программы ИКАО по либерализации следует рассматривать целостно и, следовательно, проект соглашения и связанные с ним протоколы не должны приниматься, пока не будут должным образом учтены эти вопросы. В настоящем документе содержатся комментарии МФТ по разработке проекта многостороннего соглашения, касающегося воздушных перевозок, и связанных с ним протоколов для рассмотрения на Ассамблее.

Действия Комитета содержатся в п. 3.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МФТ.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная федерация транспортников (МФТ) была создана в 1896 году и на сегодняшний день представляет интересы более 4,7 млн. трудящихся во всех видах транспорта в 150 странах, в том числе в гражданской авиации. Членские профсоюзы МФТ насчитывают более 650 000 работников гражданской авиации по всему миру.

1.2 Целью настоящего документа является комментирование прогресса, достигнутого в отношении разработки международных соглашений о либерализации доступа к рынку, владения грузовыми авиаперевозками, авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью со стороны Авиатранспортного комитета (АТК).

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 По мнению МФТ, прогресс замедляют следующие проблемы и недостатки:

Вопросы, касающиеся всеобъемлющего Соглашения, обеспечивающего полную договорно-правовую базу

2.2 Если окончательное соглашение "обеспечит полную договорно-правовую базу", это повлечет за собой радикальные изменения в мировой гражданской авиации.

2.3 МФТ считает, что этот вопрос не может надлежащим образом рассматриваться без всестороннего анализа воздействия проекта Соглашения.

2.4 Такой анализ позволит подготовить обзор воздействия макро- и микроэкономической регуляторной политики на способность служб воздушных перевозок выполнять предъявляемые к ним требования в соответствии с предлагаемыми правилами.

2.5 Только анализ воздействия позволит государствам-членам и заинтересованным сторонам оценить последствия этого выбора для их авиаперевозчиков, их авиационной промышленности и смежных видов экономической деятельности, а также для безопасности, наемных работников, налогообложения и социального обеспечения.

2.6 Государствам-членам и заинтересованным сторонам должна быть предоставлена возможность обсудить этот вопрос об основах комплексного анализа воздействия и выдвигать свои требования соответствующим образом. В противном случае достижение тщательно продуманного результата будет невозможно.

2.7 Задача Комитета состоит в демонстрации того, что его экономическая политика и политика в отношении торговли услугами действительно соответствуют целям авиационной безопасности ИКАО. Политика ИКАО должна быть не просто интегрирована; ведь неспособность достичь одной цели может серьезно подорвать другую. В этой связи не следует забывать уроки, извлеченные из ужасных событий 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки. Эти события показали, что неспособность обеспечить безопасность может иметь катастрофические последствия для экономической стабильности воздушного транспорта.

Вопросы, касающиеся включения правоспособности и коммерческих прав в Соглашение об основных принципах

2.8 ИКАО всегда рассматривала либерализацию как процесс, а не самоцель. В соответствии с этим, она всегда подчеркивала, что государства должны проводить либерализацию, как они сочтут это целесообразным, на основе своего собственного выбора и темпа в соответствии со стадиями развития своих систем гражданской авиации, а также субъективными и объективными условиями.

2.9 МФТ считает, что Стороны должны иметь возможность осуществлять либерализацию своего коммерческого рынка в удобном для них темпе, так как авиация является ключевым компонентом экономической и социальной инфраструктуры государств.

Вопросы, касающиеся владения

2.10 МФТ считает, что ИКАО не следует приступать к серьезному изменению критериев владения авиакомпаниями, пока Секретариат не проведет полное и подробное исследование о влиянии транснационализации и международной реструктуризации авиаперевозчиков на действующую систему регулирования авиационной безопасности.

2.11 Отсутствие надлежащей оценки воздействия вызывает, в частности, беспокойство у работников гражданской авиации относительно потенциальных последствий предлагаемой замены положений о владении и контроле на "местонахождение основного коммерческого предприятия" без содержательного определения этого понятия.

2.12 МФТ уже сделала конкретные предложения относительно определения важных понятий и терминов, включая местонахождение основного коммерческого предприятия, но пока они не были приняты во внимание.

Опасность удобных флагов

2.13 МФТ считает, что это широко распахнет двери для удобных флагов в авиации со всеми соответствующими последствиями для безопасности и социальной сферы. Кроме того, МФТ считает, что передача в ведение государств регулирования авиационной безопасности, выбранного на основе расплывчатых и неопределенных понятий того, где может быть заявлено "местонахождение основного коммерческого предприятия" авиакомпании, является весьма проблематичной.

2.14 Риск удобных флагов, приходящих в глобальную отрасль гражданской авиации, исходит не только от правил владения, но и от либерализации или международной реструктуризации отрасли без разработки и внедрения надлежащих гарантий.

2.15 В этом году МФТ отмечает 68-ю годовщину своей кампании против удобных флагов в морской отрасли. Это 68 лет опыта, которого мы лучше бы не имели, являясь свидетелями коррозии стандартов безопасности, исчезновения регулирования отрасли. Удобные флаги являются элементарным мошенничеством с целью ухода от регулирования социальной сферы и безопасности. Крупные удобные флаги пока еще не пришли в глобальную авиационную отрасль, но морская индустрия должна напоминать нам о ключевом значении связи между оператором и регулятором.

Опасность глобальной олигополизации

2.16 Как указывалось Ассамблеей, либерализация доступа к рынку, владения грузовыми авиаперевозками, авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью должна осуществляться на основе прошлого опыта и достижений государств в области либерализации.

2.17 Этот опыт указывает на то, что либерализация глобального воздушного транспорта без надлежащих гарантий и конкуренции тарифов стоимости перевозок может привести к такой авиационной отрасли, где полностью доминируют глобальные мегAPERЕВОЗЧИКИ. Отрасль стала бы жертвой авиаперевозчиков под удобными флагами. Для наемных работников это влечет за собой важные вопросы, касающиеся глобального распределения занятости и экономических прав. Такая сильная консолидация на глобальном уровне будет иметь пагубные последствия для пассажиров, а также для безопасности полетов и авиационной безопасности.

Вопросы, касающиеся конкуренции тарифов стоимости перевозок

2.18 МФТ считает, что либерализация должна проходить в тесном взаимодействии с ликвидацией нарушений рыночного равновесия, в частности, методов недобросовестной конкуренции путем налогообложения.

2.19 Если какие-либо авиакомпании получают прямое или косвенное преимущество от доступа к дешевой (аэропортовой) инфраструктуре, топливу и капиталу, это приведет к созданию недобросовестной конкуренции и еще большему искажению "однородной конкурентной среды".

2.20 Является известным фактом, что некоторые авиакомпании стремятся получить прямые или косвенные субсидии от аэропортов (например, более низкие аэропортовые сборы), от местных властей (например, фиксированную сумму в евро за пассажира, перевозимого в их регион) и/или от национальных государственных органов (например, правительств, помогающих и даже сотрудничающих со своими перевозчиками с целью получения доли на международном рынке). Это позволяет некоторым авиакомпаниям недобросовестно осуществлять перекрестное субсидирование своих операций и цен на билеты в ущерб своим, не получающим субсидии конкурентам.

2.21 ИКАО должна защитить принципы справедливого налогообложения до дальнейшей либерализации рынка. В противном случае отрасль создаст глобальную олигополистическую структуру, основанную на "недобросовестном небе".

Гарантии по социально-трудовым вопросам

2.22 МФТ хотела бы отметить неравномерный прогресс в работе, в частности, отставание в вопросе обеспечения гарантий, что затрудняет возможность создания целостного подхода. МФТ считает, что такое состояние дисбаланса является результатом затягивания обсуждения и работы над гарантиями на предыдущих этапах.

2.23 МФТ считает, что нельзя оставлять рассмотрение социального измерения на более поздний период или работать над ним гораздо более медленными темпами. В соответствии с первоначальным мандатом АТК ожидается, что комитет "должен обеспечить соблюдение самых высоких уровней авиационной безопасности и принципа справедливых и равных возможностей для всех государств и их заинтересованных сторон". Поэтому проект Соглашения и связанные с

ним протоколы не должны приниматься до тех пор, пока не будут надлежащим образом решены социальные проблемы.

2.24 МФТ полностью поддерживает проект статьи ИФАЛПА о социально-трудовом измерении и считает его отличной основой для обсуждения текста.

3. **ДЕЙСТВИЯ**

3.1 Ассамблее предлагается рассмотреть комментарии МФТ, представленные в настоящем документе.

— КОНЕЦ —