



АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

СОЦИАЛЬНАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРЕДПОСЫЛКА ДЛЯ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПОВЕСТКИ ДНЯ ИКАО В ОБЛАСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

(Представлено Австрией, Международной федерацией ассоциаций
линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией работников
транспорта (МФТ) и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров
воздушного движения (ИФАТКА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Для обеспечения роста гражданской авиации необходимо больше людей: больше пассажиров, больше людей, отправляющих грузы, и больше работников. Восстановление гражданской авиации после пандемии COVID-19 в мировом масштабе произошло неравномерно, отчасти из-за того, что из-за неблагоприятных условий занятости авиационный персонал был вынужден искать работу в других отраслях. Иными словами, недостаточная социальная устойчивость гражданской авиации помешала ее уверенному восстановлению. Социальная устойчивость является предпосылкой и для обеспечения безопасности полетов. Когда работники являются приоритетом, может процветать культура отсутствия карательных мер, которая может вести к активному информированию о проблемах в области безопасности полетов. Эта "положительная культура обеспечения безопасности полетов" принципиально необходима для улучшения уже образцовых показателей безопасности полетов гражданской авиации.

40-я и 41-я сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) признали необходимость в том, чтобы сделать гражданскую авиацию социально устойчивой (см. резолюции A40-21 и A41-24, а также документ A41-WP/55). Создание Советом ИКАО двух Небольших групп по вопросам лидерства ИКАО в экономическом развитии воздушного транспорта и по вопросам социальной устойчивости заложило основу для будущей работы. Эти сессии Ассамблеи также обязали ИКАО к внесению вклада в достижение целей устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций (ООН) и к сотрудничеству с другими организациями системы ООН. В этой связи ИКАО в 2022 году заключила обновленное соглашение с Международной организацией труда (МОТ). Взаимодействие между ИКАО и МОТ создает все возможности для достижения целей ИКАО в области социальной устойчивости и экономического развития, если организации будут активно сотрудничать в этой сфере. Расширение этого сотрудничества в целях решения возникающих первоочередных задач, связанных с трудовыми ресурсами, включая их стабильность и политику справедливого перехода, обеспечило бы авиационной отрасли устойчивость и готовность к будущему.

Действия: Ассамблее предлагается a) подтвердить приверженность ИКАО делу обеспечения социальной устойчивости гражданской авиации; b) поручить Совету, Авиатранспортному комитету (АТС), Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРП) и Секретариату ИКАО взять на себя обязательство стремиться к достижению социальной устойчивости, способствуя достижению стратегических целей ИКАО; c) поручить ИКАО взаимодействовать с МОТ в областях, вызывающих общую обеспокоенность, с тем чтобы добиться действенности и реализации соглашения между ИКАО и МОТ; d) взять на себя обязательство обновлять и при необходимости вносить поправки в соглашение между ИКАО и МОТ до истечения срока его действия в 2027 году.	
<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность ИКАО, упомянутая в настоящем документе, как ожидается, будет осуществляться в рамках ресурсов, имеющихся в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг., и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.
<i>Справочный материал</i>	Резолюции А40-21, А41-24 и документ А41-WP/55 "Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года"; Соглашение между МОТ и ИКАО от 15 марта 2022 года; Выводы и рекомендации технического совещания МОТ, посвященного экологичному, устойчивому и инклюзивному экономическому восстановлению сектора гражданской авиации, 24–28 апреля 2023 года, документ МОТ TMGCAS/2023/9; Информационный документ А41-WP/540 "Цель устойчивого развития 8. Признание роли и возможностей сотрудничества с Международной организацией труда"; Дос 9587, <i>Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта</i> ; Доклад Пятой Всемирной авиатранспортной конференции, 2003 г. (ATConf/5), пункт повестки дня 1.1 (f).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Ассамблея в своей резолюции А41-24 "Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года" признала, что "выгоды воздушного транспорта" могут быть реализованы только в том случае, если воздушный транспорт "экономически жизнеспособен" и приносит "значительные социально-экономические выгоды". Ассамблея признала, что она должна сотрудничать с другими заинтересованными сторонами и другими учреждениями Организации Объединенных Наций (ООН) для реализации Целей устойчивого развития (ЦУР). Работа Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в направлении экономического развития воздушного транспорта должна способствовать достижению ЦУР, в частности ЦУР 8, сформулированной как содействие

поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех.¹

1.2 Далее в резолюции A41-24 содержится настоятельный призыв к государствам-членам "признать значительный вклад, вносимый авиацией в обеспечение устойчивого развития в виде стимулирования занятости", а также поддержать гражданскую авиацию посредством "тщательно проработанных стратегических планов в секторе воздушного транспорта и генеральных планов развития гражданской авиации, чтобы таким образом способствовать достижению ЦУР". Там же, пп. 1, 2, 5. Таким образом, занятость имеет важнейшее значение для авиации, а устойчивая занятость в авиации для всех категорий авиационного персонала, включая пилотов, cabinные экипажи, наземный персонал, персонал по техническому обслуживанию воздушных судов, авиадиспетчеров и персонал по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения, является неотъемлемым фактором, который государствам-членам следует включить в политику и планы в области гражданской авиации.²

2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В ОБЛАСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ, СВЯЗАННАЯ С СОЦИАЛЬНОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ

2.1 Деятельность ИКАО в области экономического развития воздушного транспорта входит в компетенцию Авиатранспортного комитета (АТС) в соответствии с указаниями Совета ИКАО (АТ-SD 223/3). Изучая различные аспекты экономической либерализации, Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРП) признала сохраняющиеся вопросы, вызывающие беспокойство, включая связанные с социальными и трудовыми стандартами для авиационного персонала, важными вопросами "гарантий", которые необходимо учесть в будущих документах политики ИКАО.³

2.2 В Совете ИКАО создана Небольшая группа по вопросам лидерства ИКАО в экономическом развитии воздушного транспорта, а недавно была создана Небольшая группа по социальным аспектам устойчивого развития авиации для решения проблем, обсуждавшихся на неофициальном отраслевом брифинге для Совета ИКАО, посвященном проблемам социальной устойчивости, что подтверждает имеющееся у ИКАО понимание связи социальных аспектов с ростом авиации.

2.3 В соответствии с резолюцией A41-24, в 2022 году ИКАО и Международная организация труда (МОТ) заключили соглашение. В рамках этого соглашения стороны договорились об официальном оформлении более тесного сотрудничества в областях, представляющих общий интерес, включая, помимо прочих вопросов, будущее достойной и устойчивой работы в авиации.

¹ Пункты 19-20/35 резолюции A/Res/70/1 Генеральной Ассамблеи.

² ИКАО пришла к аналогичным выводам на АТConf/5 в 2003 году. Пункт повестки дня 1.1 (f).

³ Пункты 1.2.2, 1.2.3 и 1.2.6 доклада АТРП/17 в желтой обложке.

3. СОЦИАЛЬНАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ И ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ КУЛЬТУРА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 В Приложении 19 и вспомогательном инструктивном материале ИКАО признает важность положительной культуры обеспечения безопасности полетов.

3.2 Положительная культура обеспечения безопасности полетов является основой для полностью функциональной системы управления безопасностью полетов (СУБП). Должна существовать культура, в которой авиационный персонал и все заинтересованные стороны доверяют системе в достаточной степени для того, чтобы активно участвовать в выявлении опасных факторов и сообщении об ошибках. Надежная положительная культура обеспечения безопасности полетов напрямую связана с теми государствами и компаниями, которые придают первостепенное значение социальной устойчивости – иными словами, поддерживают процессы, структуры и элементы, полезные для общества и предоставляющие защиту людям⁴. Там, где государства и эксплуатанты считают достижение социальной устойчивости приоритетом, положительная культура обеспечения безопасности полетов может процветать; там, где социальная устойчивость не считается приоритетом, положительная культура обеспечения безопасности полетов приживается с трудом и, скорее всего, угаснет. Люди, сообщающие о нарушениях с помощью систем СУБП, должны быть уверены в том, что к ним будут относиться как к ценным партнерам по обеспечения безопасности полетов и что они не будут наказаны. Руководители всех уровней, от эксплуатантов до регулирующих органов, должны демонстрировать приверженность социальной устойчивости как важнейшему компоненту создания основы для положительной культуры обеспечения безопасности полетов посредством слов и действий.

4. СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ИКАО И МОТ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ РОСТ, ОСНОВАННЫЙ НА ДОСТОЙНОЙ РАБОТЕ И ВЫСОКОМ УРОВНЕ ЗАНЯТОСТИ

4.1 По условиям соглашения между ИКАО и МОТ оба учреждения будут сотрудничать в конкретных видах деятельности в различных областях путем проведения "совместных исследований, совместных технических совещаний, совместных технических консультаций, совместной подготовки персонала, а также сотрудничества в сфере разработки надлежащих руководящих указаний..." Они также договорились о трех областях, представляющих общий интерес: женщины и авиация, будущее достойной и устойчивой работы в авиации и сбор данных. Учитывая ограниченность ресурсов ИКАО, у ИКАО есть возможность в рамках упомянутого соглашения взаимодействовать с МОТ, используя ее опыт решения социальных вопросов для обеспечения прогресса в этих областях.

4.2 Принципы достойной работы были сформулированы в 2023 году на техническом совещании МОТ, посвященном экологичному, устойчивому и инклюзивному экономическому восстановлению сектора гражданской авиации, где был изложен ряд элементов, среди которых следующие: возможности трудоустройства (т.е. повышение привлекательности отрасли); достаточный заработок и производительный труд (улучшение условий занятости в целях удержания сотрудников); безопасные условия труда и достойный график работы (содействие формированию положительной культуры обеспечения безопасности полетов и установлению ограничений

⁴ Глобальный договор ООН

рабочего времени); социальный диалог, представительство сотрудников и работодателей (стабилизация отношений между работодателями и сотрудниками); и расширение базы перспективных сотрудников.

4.3 На заседании МОТ 2023 года представители государств, отрасли и авиационного персонала рекомендовали МОТ сотрудничать с ИКАО по ряду тем, включая планирование справедливого перехода, оценку необходимости в эффективных стандартах МОТ, отражающих основные вызывающие обеспокоенность ИКАО вопросы в области охраны труда и здоровья, укрепление сотрудничества в рамках программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) и содействие согласованности политики в отношении будущего достойной и устойчивой работы в авиации.

4.4 ИКАО признала, что для достижения ЦУР ей будет необходимо вести связанную с ними активную информационно-разъяснительную работу. В резолюции A41-24 Совету и Генеральному секретарю поручается продемонстрировать в рамках их соответствующей компетенции, что ИКАО продолжает выступать выразителем интересов авиации путем повышения осведомленности государств-членов, включая соответствующие полномочные органы за пределами сектора воздушного транспорта, Организации Объединенных Наций, сообщества доноров и всех заинтересованных сторон о вкладе авиации в устойчивое развитие и достижение ЦУР.

5. ВЫВОД

5.1 ИКАО признает необходимость в социальной, экономической и экологической устойчивости гражданской авиации для поддержки роста отрасли. Основные руководящие принципы должны поддерживать создание достойных рабочих мест, привлечение и удержание сотрудников, а также постоянное совершенствование управления безопасностью на рабочих местах авиационного персонала.

5.2 Создание Небольших групп по вопросам лидерства ИКАО в экономическом развитии воздушного транспорта и по вопросам социальной устойчивости стало существенным шагом к достижению этой цели. Заключение соглашения между ИКАО и МОТ также представляет собой значительное продвижение к ней.

5.3 Социальной устойчивости должно постоянно уделяться внимание посредством всех соответствующих рабочих групп в ИКАО, включая упомянутые Небольшие группы, АТС и АТРП.