



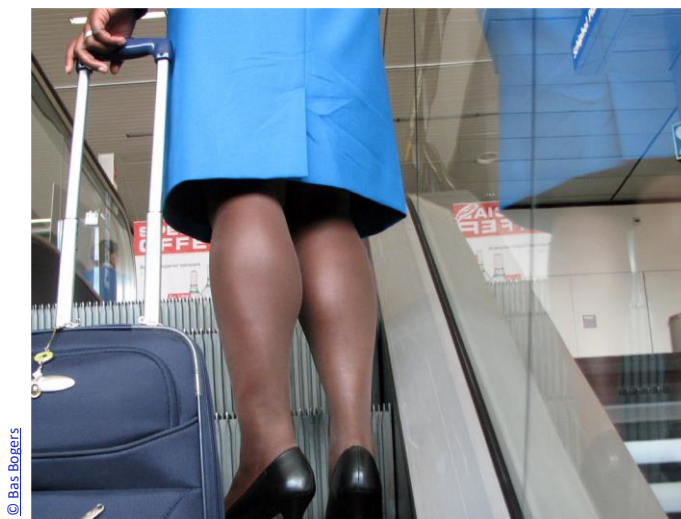
► Отраслевая справка МОТ

Дата: 9 апреля 2020 г.

COVID-19 и гражданская авиация

Инфекционные заболевания и пандемии формируют среду, которая имеет «последствия выше средних и приводят к неопределённости» в секторе авиации¹. В целях сдерживания распространения COVID-19 и вследствие отмены рейсов и внедрённых разными странами ограничений практически полностью прекратились международные перевозки². В некоторых случаях эти ограничения касаются также грузовых авиаперевозок, несмотря на их крайнюю важность для борьбы с COVID-19, поскольку благодаря им осуществляется поставка столь необходимых лекарственных препаратов и медицинского оборудования и поддерживается функционирование глобальных производственно-сбытовых систем, поставляющих материалы в установленные сроки³.

Работники сектора авиации испытают на себе негативные последствия этих мер. Авиакомпании и аэропорты сталкиваются с бесчисленными проблемами в результате пандемии. Стратегии, направленные на снижение издержек, могут включать широкий спектр мер политики, которые окажут воздействие на занятость и достойный труд в этом секторе.



© Bas Bogers

Бортпроводник в аэропорту Схипхол, Амстердам

► 1. Воздействие COVID-19

Последствия COVID-19 будут отличаться от воздействия предыдущих эпидемий. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), предыдущие вспышки заболеваний (включая SARS, H1N1 и MERS) обострялись по истечении от одного до трёх месяцев, и уровни перевозок, наблюдавшиеся до этих вспышек, восстанавливались

в течение шести-семи месяцев⁴. На этот раз восстановление может и не произойти через шесть месяцев после окончания кризиса⁵.

Последствия COVID-19 оказывают влияние на спрос на авиаперевозки и приведут к значительным потерям. По причине строгости ограничений на

1 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) (2018). [Future of the airline industry 2035](#), р. 7.

2 Ghosh, I. (2020). [This chart shows you how airlines are being grounded by COVID-19](#), Всемирный экономический форум, 21 марта.

3 ИАТА (2020). [Air cargo essential to fight against COVID-19](#), пресс-релиз № 14, 16 марта.

4 Pierce, B. (2020). [COVID-19 - Updated impact* assessment of the novel Coronavirus](#), ИАТА, 5 марта.

5 Pierce, B. (2020). [COVID-19: Updated impact assessment](#), ИАТА, 24 марта.

перемещения и ожидаемой глобальной рецессии, по расчётам ИАТА, доходы от пассажирских авиаперевозок могут резко сократиться на 252 млрд долл. США⁶ (что на 44% ниже уровня доходов 2019 г.)⁷.

В секторе гражданской авиации непосредственно занято 10,2 млн работников во всем мире⁸. Речь идёт о пилотах гражданской авиации и лётном составе экипажа, операторах аэропортов, локальных обслуживающих аэропорты предприятиях (рестораны и розничная торговля), самолётостроителях и диспетчерах. Кроме того, этот сектор позволяет сохранять и поддерживать 65,5 млн рабочих мест в целом ряде взаимосвязанных секторов, таких как сектора услуг и туризма⁹. В [Дополнении I](#) представлены данные по рабочим местам непосредственно в авиационном секторе и рабочим местам, поддерживаемым им (глобальное резюме и страновые выборочные статистические данные).

Основные последствия для занятости

Последствия пандемии для занятости были незамедлительными и глубокими. Отмена рейсов и ограничения уже нанесли урон рынку труда, включая потерю рабочих мест и меры сокращения издержек, на которые пошли авиакомпании. Меры реагирования в этой отрасли носят разнообразный характер — они варьируются от немедленных и односторонних до взвешенных и консультативных.

Последствия COVID-19 включают, но не ограничиваются таковыми:

- Соглашения о сокращённом рабочем времени
- Соглашения о сокращении заработной платы
- Односторонние сокращения заработной платы
- Соглашения об оплачиваемом и неоплачиваемом отпуске
- Заморозка найма
- Увольнения

Другие последствия для рабочих мест

Пандемия оказывает воздействие на рабочие места в секторе авиации. Например, работники гражданской авиации подвергаются производственным рискам. Сегодняшние дезорганизация, отмена рейсов и ограничения по причине COVID-19 могут привести к:

- **проявлениям насилия и домогательств:** задержка и отмена рейсов и практика компенсационных выплат могут усугубить эпизоды гневного поведения пассажиров;
- **утрате уверенности и безопасности на рабочих местах:** протоколы, регулирующие мероприятия по уборке, и в отдельных случаях средства индивидуальной защиты исключительно важны как для сокращения распространения коронавируса, так и для восстановления доверия пассажиров и работников отрасли к воздушным перевозкам;
- **неадекватности информации и стрессу:** расширенная коммуникативная связь с работниками и их информирование крайне важны для борьбы с распространением ложной информации среди коллег;
- **стигматизации и дискриминации:** проведение политики в области обеспечения конфиденциальности может содействовать внедрению протоколов диагностики и карантина;
- **ограничениям мобильности:** сегодняшние ограничения на передвижения в некоторых регионах могут помешать работникам прибывать на работу. Для пилотов и лётного состава экипажей жизненно важно иметь достоверную информацию о посадках или задержках рейсов.

6 5 марта первоначальный наихудший сценарий ИАТА прогнозировал потери в 113 млрд долл. США. Однако уже 24 марта ИАТА пересмотрела свои прогнозные расчёты.

7 Pierce (2020). [COVID-19: Updated impact assessment](#), op. cit., 24 марта.

8 Группа действий в секторе воздушного транспорта (2018). [Aviation benefits beyond borders](#).

9 ibid.

► 2. Ответные меры трёхсторонних участников и партнёров

Меры реагирования трёхсторонних участников, включая организации работодателей и работников и правительства, могут способствовать решению проблем, связанных с последствиями пандемии для людских ресурсов. Помимо этого, есть «надёжные свидетельства того, что социальный диалог является эффективным и предпочтительным средством формирования рациональной, успешной и приемлемой бизнес-модели в условиях создавшегося климата в секторе авиации»¹⁰.

Международные отраслевые структурные схемы и ресурсы

Авиационный сектор накопил определённый опыт и разработал ценные механизмы и инструментальные средства по борьбе с инфекционными заболеваниями и пандемиями. Для оказания рекомендательной помощи национальным властям и авиакомпаниям в случае вспышки заболеваний имеется ряд руководящих указаний и международных, национальных и многосторонних координационных механизмов. Наиболее важными из них являются:

- Совместное соглашение по предотвращению и управлению происшествиями в области общественного здравоохранения в гражданской авиации (CAPSCA)¹¹: официальный [веб-сайт](#) по COVID-19
- Международная организации гражданской авиации (ИКАО): [веб-сайт](#) Q&A по COVID-19
- Всемирная организации здравоохранения (ВОЗ): [веб-сайт](#) по пандемии заражения коронавирусом (Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic) и [Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreak in aviation](#) (Оперативные соображения относительно оказания помощи больным с COVID-19 или в связи со вспышкой в авиации), промежуточное руководство, опубликованное 18 марта

- Было опубликовано [Joint Statement on COVID-19 ИКАО и ВОЗ](#) (Совместное заявление по COVID-19), и государствам-членам настойчиво предлагалось увеличить финансирование CAPSCA и следовать рекомендациям и консультативным руководствам этой программы
- Руководящие принципы ИАТА: существует ряд руководящих принципов ИАТА для сектора авиации ([IATA industry guidelines](#)), касающихся готовности к чрезвычайным ответным мерам для авиакомпаний, лётного состава экипажей, технического персонала, операторов по обработке грузов и багажа, билетных агентов и бригад уборщиков
- Международная федерация работников транспорта (МФРТ) издала консультативное заявление ([advice](#)), в котором она ссылается на руководящие принципы ИАТА, упомянутые выше
- Международная федерация ассоциаций пилотов авиалиний (IFALPA) опубликовала руководство для лётного состава экипажей ([guidance for crews](#))
- На региональном уровне Агентство по безопасности в секторе авиации Европейского союза (EASA) опубликовало Руководство по работе лётного состава экипажей в связи с пандемией SARS-CoV-2 ([EASA Guidelines – COVID-19](#))

Призыв к действиям

► ИАТА

В условиях возрастающего риска пандемии становится всё более важным глобальный совместный подход к управлению инфекционными заболеваниями. ИАТА опубликовала целый ряд рекомендаций, в том числе по оперативным процедурам, в обеспечение того, чтобы эта отрасль не теряла бдительности и оставалась готовой к принятию

¹⁰ Harvey, G. and P. Turnbull (2009). [Sectoral coverage of the global economic crisis: The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#), Департамент отраслевой деятельности, МБТ, Женева, р. 15.

¹¹ CAPSCA является глобальной программой ИКАО, ориентированной на совершенствование методов планирования готовности к ответным мерам реагирования на важные явления в области общественного здравоохранения, пагубно сказывающиеся на секторе авиации, такие как пандемия гриппа или происшествия на атомных электростанциях.

необходимых мер. При этом она особо указывает на всё более видную роль, которую играют все заинтересованные стороны, и в первую очередь правительства, в процессе обеспечения того, чтобы меры реагирования соответствовали рекомендациям ВОЗ и международным нормативно-правовым актам¹². ИАТА также обратилась к государственным органам нормативно-правового регулирования с призывом принять меры для смягчения ощутимого воздействия на отрасль распространения COVID-19, включающие:

- **Глобальное приостановление правил использования слотов¹³:** обычно правила использования слотов требуют от авиакомпаний предоставлять не менее 80% своих услуг для каждого слота аэропорта, который выделен ему («используй или потеряй его»). Приостановление действия этих правил позволило бы авиакомпаниям скорректировать свои мощности в соответствии с реальным спросом на авиаперевозки.
- **Сохранение открытыми систем поставок** за счёт исключения операторов по перевозке грузов воздушным транспортом из сферы некоторых ограничений и перевозки по причине COVID-19 и устранения основных препятствий на пути перемещения грузов¹⁴. Поддержка временных коммерческих прав на перевозку может помочь частично устранить задержку поставок медицинских товаров.
- **Смягчение отдельных положений нормативных актов, касающихся прав авиапассажиров¹⁵,** чтобы оказать помощь авиалиниям в отношении отмены рейсов и позволить им с большей манёвренностью и шире применять систему перерегистрации или выдачи ваучеров вместо выплаты компенсаций.
- **Предоставление финансовых средств правительствами:** ИАТА призвала правительства принять всеобъемлющие пакеты мер спасения, чтобы предоставлять незамедлительную и средне- и долгосрочную помощь авиакомпаниям и их

сотрудникам. В значительной степени основная сопряжённость воздушных перевозок в будущем будет зависеть от этих мер помощи, которые могут включать¹⁶:

- Прямые финансовые продукты в поддержку ликвидности средств
- Займы, кредитные гарантии и финансовую поддержку корпоративного рынка ценных бумаг со стороны правительств и центральных банков
- Налоговые льготы
- **Отсрочку пошлин и комиссионных сборов¹⁷:** главным образом аэропортовых сборов и сборов за пользование воздушным пространством.

► МФРТ

Организации работников выступили с призывом к своим учреждениям оставаться активными заинтересованными сторонами по мере того, как расширяются масштабы мер реагирования на COVID-19, а также в процессе выхода из кризиса. Призыв Всеобщей МФРТ в пяти ключевых областях включает следующие принципы¹⁸:

- Жизненно важны ответные меры защиты работников от COVID-19
- Первостепенное внимание — безопасности и гигиене труда
- Предоставление защиты для всех работников в области получения доходов
- Меры стимулирования под эгидой правительств в целях поддержания функционирования экономики
- Сохранение жизнеспособности систем поставок

В соответствии с этими общими принципами секция по вопросам авиации МФРТ опубликовала особый призыв к действиям, рекомендации и руководства¹⁹, адресованные правительствам и работодателями сектора авиации, которые воспроизводятся в [Дополнении II](#).

¹² ИАТА (2018). Future of the airline industry 2035, op. cit.

¹³ ИАТА (2020). [IATA requests global suspension of slot rules due to coronavirus](#), пресс-релиз № 8, 2 марта.

¹⁴ ИАТА (2020). “Air cargo essential to fight against COVID-19”, op. cit.

¹⁵ ИАТА (2020). [Remarks of Alexandre de Juniac at the IATA media briefing on COVID-19](#), пресс-центр, 17 марта.

¹⁶ ibid.

¹⁷ ibid.

¹⁸ МФРТ (2020). [Covid-19: ITF global demands for governments and employers](#), 23 марта.

¹⁹ МФРТ (2020). [ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19](#), 3 апреля.

Страны в действии: национальные меры реагирования

Начиная с 7 апреля большинство известных мер в поддержку гражданской авиации включают финансовую помощь правительств в форме кредитов и финансовых пакетов. В нижеследующих пунктах кратко изложена информация, заимствованная из общедоступных онлайн-источников²⁰.

► Бразилия^{21, 22}

Правительство предлагает:

1. Отложить оплату пошлин и сборов (воздушная навигация, аэропортовые концессионные договоры и компенсация авиабилетов за отмену рейсов).
2. Доступность финансовых инструментов — специальная кредитная линия.
3. Отказ от распределения слотов до конца октября 2020 года.
4. Применение принципа всеобщего временного приостановления действия трудовых договоров. Временное постановление МР 927 позволяет временно приостанавливать действие трудовых договоров на период до четырёх месяцев.

► Европейский союз^{23, 24}

Европейский союз (ЕС) отказался от правила использования слотов (приостановление действия правила «80-20 rule») на весь летний сезон.

Бывший комиссар ЕС по вопросам климата рекомендовал, чтобы финансовые пакеты в авиации были увязаны с выполнением условий, связанных с климатом.

► Норвегия²⁵

Правительство выделило 270 млн долл. США на кредитные гарантии для норвежских авиалиний.

► Новая Зеландия²⁶

Правительство согласилось оказать помощь главной национальной авиакомпании Air New Zealand (Новозеландские авиалинии), предоставив ей 509 млн долл. США в качестве резервного займа.

► Сингапур²⁷

Пакет финансовых мер: Singapore Airlines (Сингапурские авиалинии) заручились для себя государственным финансированием в размере до 19 млрд сингапурских долларов (13 млрд долл. США). Условия, применимые к этому пакету мер, могут потребовать дополнительного разъяснения, в частности относительно того, смогут ли сотрудники этой авиакомпании воспользоваться указанным пакетом.

► Соединённые Штаты Америки²⁸

Пакет финансовых мер с определёнными условиями:

1. Предлагается 58 млрд долл. США авиакомпаниям США, которые распределяются равномерно между кредитными линиями и субсидиями на оплату труда.
2. Запрещены выкуп акций и выплата дивидендов по крайней мере в течение одного года после возмещения кредитов. Также ограничиваются размеры выплаты вознаграждений руководящему составу авиакомпаний.
3. Авиакомпаниям запрещается увольнять или отправлять в отпуск сотрудников до сентября 2020 года.

20 Эта таблица подготовлена исключительно в информационных целях. Реальные меры и официальные документы могут быть другими.

21 IATA (2020). [IATA thanks Brazilian Government for supporting aviation industry in face of COVID-19](#), пресс-центр, 20 марта.

22 Web 24 News (2020). [Bolsonaro, by decree, allows companies to suspend employment contracts for four months](#). 23 марта.

23 IATA (2020). [Statement: EU waives slot use rule for summer season](#), пресс-центр, 27 марта.

24 Coffey, H. (2020). [Airline bailouts must be 'conditional' on carriers lowering emissions, says EU climate commissioner](#), The Independent, 2 апреля.

25 Powley, T. (2020). [Norwegian air rescue highlights dilemmas for governments](#), The Financial Times, 20 марта.

26 ibid.

27 Al Jazeera (2020). [Singapore Airlines gets \\$13bn lifeline as airlines beg for help](#), AJ Impact/Airlines, 27 марта.

28 Slotnick, D. (2020). [Airlines will get the \\$60 billion bailout they asked for in the \\$2 trillion coronavirus stimulus bill that Trump signed into law. It also prohibits layoffs, stock buybacks, and dividends](#), Business Insider, 27 марта.

► 3. Инструменты и ответные меры МОТ

В секторе авиации отсутствует международный механизм нормативно-правового регулирования, аналогичного тому, который принят в секторе морского судоходства. В гражданской авиации нет эквивалента соглашению, действующему в секторе морского судоходства, о «свободе мореплавания»²⁹. Участники Чикагской конференции 1944 года договорились о применении рудиментарных многосторонних соглашений и в целом предоставили самим странам заключать двусторонние соглашения³⁰ на основе системы договорённостей между государствами³¹. В 1990-х годах, несмотря на неоднократные попытки, не было достигнуто договорённостей относительно включения услуг в области воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами Всемирной торговой организации. В результате в настоящее время авиакомпании руководствуются так называемой статьёй о национальной принадлежности³². Эта статья и существенные проблемы рентабельности препятствуют разработке международных руководящих принципов по трудовым вопросам в этом секторе начиная с 1945 года.

Авиация как «коммерческая деятельность, обеспечивающая (национальную) свободу». Дополнения к Конвенции о международной гражданской авиации (1944 г.), известной как Чикагская конвенция, о кадровых вопросах в целом отличаются строгой ориентацией на вопросы безопасности и профессионального обучения, но при этом оставляют за государствами-членами право

самим решать вопросы условий труда лётного состава экипажей с учётом актов национального трудового нормативно-правового регулирования³³. Такой подход замедляет процесс разработки международных рекомендаций, касающихся нормативно-правового регулирования вопросов, связанных с обеспечением достойного труда в этом секторе.

Международные трудовые нормы

Международные трудовые нормы предоставляют испытанные и заслуживающие доверия основы для принятия стратегических решений и обеспечения устойчивого и справедливого процесса выхода из кризиса³⁴. В настоящее время международные трудовые нормы и Программа достойного труда МОТ, касающиеся таких аспектов, как рабочее место, социальная защита, социальный диалог и права, являются основными элементами Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года³⁵. МОТ накопила богатый опыт по оказанию консультативных и рекомендательных услуг в сфере труда в контексте потрясений на рынке труда, в том числе в секторе гражданской авиации. Однако МОТ не имеет отдельных актов или инструментальных средств в отношении этого сектора³⁶.

29 См. [United Nations Convention on the Law of the Sea](#) (Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву) (1982). До принятия этой конвенции за столетия применения прецедентного права была выработана доктрина о «свободе мореплавания».

30 И его дополнительный протокол о поправке к Конвенции о международной гражданской авиации [статья 83 bis], подписанный в Монреале 6 октября 1980 г.

31 Debage, K. (2014). "The geopolitics of air transport", in Goetz, A. and L. Budd (eds.). *The geographies of air transport*, Routledge, Нью-Йорк.

32 *ibid*.

33 Однако они могут обращаться к международным инвесторам за финансовой помощью. Например, "[Протокол по авиационному оборудованию к конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования](#) (2001) позволяет авиакомпаниям сокращать свои заёмные средства и изыскивать возможности международного финансирования. Международная система регистрации самолётов, предусмотренная в Протоколе, позволила усилить действенность прав международных инвесторов, арендодателей и операторов организаций услуг в области материально-технического обеспечения и ремонта (MRO). См.: Fenech, T. (2015). *Ship & aircraft finance*, презентация Powerpoint.

34 МБТ (2020). [Why International Labour Standards matter in a public health crisis](#), видеоролик, Женева, 27 марта.

35 Райдер, Г. 2019. [ILO Speech as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary](#) (речь Генерального директора МБТ на Генеральной Ассамблее в ознаменование столетия Международной организации труда), 10 апреля.

36 МОТ провела совместные и трёхсторонние совещания по гражданской авиации в 1956, 1960, 1974, 1977, 1979, 1990, 2002 и 2013 гг., на которых были приняты заключения и пункты консенсуса, однако на двух совещаниях экспертов по гражданской авиации не было принято никаких итоговых документов (совещания 1956 и 1990 гг.).

МОТ выпустила рекомендательные указания и технические записки в связи с пандемией COVID-19³⁷, как указано на рисунке 1.

37 На 7 апреля 2020 г. таковые включают: [COVID-19 and world of work: Impacts and responses](#), 18 марта; [New guidelines to help employers support families during COVID-19](#), МОТ и ЮНИСЕФ, 30 марта; [Social protection monitor on COVID-19](#), обновлены 6 апреля; [ILO standards and COVID-19 \(coronavirus\)](#), 27 марта; ILO Monitor (Монитор МОТ), 2-е издание: [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis](#), 7 апреля.

Рисунок 1: Четыре ключевых элемента по борьбе с COVID-19, основанных на международных трудовых нормах



Источник: на основе МБТ (2020). [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis](#), op. cit.

Другие ресурсы МОТ

МОТ опубликовала ряд докладов и рабочих документов по сектору авиации и кризису в нём.

В большинстве из них рассматриваются вопросы, касающиеся безопасности, финансового кризиса и эпидемий. За последние два десятилетия отраслевыми публикациями МБТ по авиационному сектору являются:

- [Restructuring of civil aviation: Consequences for management and personnel](#) (2001)
- [Social and safety consequences of the crisis subsequent to 11 September 2001](#) (2002), тематический доклад, подготовленный для обсуждения на трёхстороннем совещании по гражданской авиации
- [The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices](#) (2002, Essenberg, B.)
- [Civil aviation: The worst crisis ever?](#) (2003, Essenberg, B.)
- [The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#) (2009, Harvey and Turnbull, op. cit.)
- [Civil aviation and its changing world of work](#) (2013), тематический доклад, подготовленный для обсуждения на Глобальном форуме-диалоге по последствиям глобального экономического кризиса в отрасли гражданской авиации
- [Women in aviation: Quality jobs, attraction and retention](#) (2019, Seligson, D.)

Контактная информация

International Labour Organization
4, route des Morillons
CH-1211 Geneva 22 – Switzerland

Sectoral Policies Department
E: sector@ilo.org

► Дополнение I. Рабочие места в секторе авиации

Таблица I.1. Рабочие места, поддерживаемые авиационным сектором: глобальное резюме

► Рабочие места в самом секторе					► Рабочие места, поддерживаемые сектором авиации
Операторы аэропортов	Общая эксплуатация аэропортов	Авиалинии	Гражданское воздушное пространство	Аэронавигация	65,5 млн
525 000	5,6 млн	2,7 млн	1,2 млн	233 000	10,2 млн: в самом секторе 10 млн: связанные с сектором
5%	55%	27%	11%	2%	7,8 млн: привлечённые 36,7 млн: туризм, возможны коррективы

Источник: Группа действий в секторе воздушного транспорта (2018). Aviation benefits beyond borders, op. cit.

Таблица I.2. Рабочие места, поддерживаемые сектором авиации:
страновые выборочные статистические данные

Страна	Рабочие места в самом секторе	Рабочие места, поддерживаемые сектором авиации
► Аргентина	71 000	329 000
► Бразилия	167 000	839 000
► Канада	241 000	633 000
► Китай	1,4 млн	6 млн
► Колумбия	71 000	600 000
► Эфиопия	19 000	1,1 млн
► Франция	273 000	1,1 млн
► Германия	315 000	1,1 млн
► Япония	301 000	1,4 млн
► Индонезия	115 000	4,2 млн
► Мексика	278 000	1,4 млн
► Нидерланды	85 000	306 000
► Филиппины	45 000	1,2 млн
► Российская Федерация	290 000	1 млн
► Таиланд	172 000	4,3 млн
► Объединённые Арабские Эмираты	180 000	777 000
► Соединённое Королевство	353 000	1,6 млн
► Соединённые Штаты Америки	2,2 млн	6,5 млн

Источник: IATA (2019). The importance of air transport to [Argentina](#); [Brazil](#); [Canada](#); [China](#); [Colombia](#); [Ethiopia](#); [France](#); [Germany](#); [Japan](#); [Indonesia](#); [Mexico](#); [Netherlands](#); [Philippines](#); [Russian Federation](#); [Thailand](#); [United Arab Emirates](#); [United Kingdom](#); [United States](#); IATA Economics Reports.

► Дополнение II. Призыв к действиям МФРТ в секторе авиации

Заимствовано из: [ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19](#), 3 апреля.

► МФРТ призывает правительства проводить переговоры с профсоюзами в целях:	► МФРТ призывает работодателей признавать профсоюзы и вести с ними переговоры в целях:
1. Признания авиации как общественного блага, гарантирующего сильное правительство, нормативно-правовое регулирование и контроль, инвестиции и, по мере целесообразности, наличие части акций компании, находящихся в свободном обращении.	1. Выявления угрозы для здоровья, прав и благополучия работников, а также разработки и проведения в жизнь мер реагирования на рабочих местах.
2. Установления и обеспечения соблюдения минимальных уровней транспортного сопряжения, использования «запрета на перемещение» только как крайней меры и исключения перевозок грузов воздушным транспортом из всех ограничений на авиаперевозки.	2. Осуществления бесплатной медицинской диагностики, лечения, обучения, обеспечения оборудования и помещений для обучения всех работников и каждого работника, оказывающего любой вид медицинских услуг в связи с COVID-19.
3. Учреждения национальных трёхсторонних органов в секторе авиации в составе представителей организаций работников, правительств и организаций работодателей с целью формирования стратегий, координации инвестиций и финансовых ресурсов, планирования предложения рабочей силы и контроля за всеми действиями в авиационном секторе.	3. Гарантирования оплачиваемого отпуска в форме пособий по болезни или отпускного вознаграждения с первого дня отпуска для всех работников, оказавшихся под угрозой инфицирования COVID-19 или уже заболевших, а также сохранения заработной платы и вознаграждения в полном объёме для всех работников посредством различных мер, взаимно согласованных в рамках коллективных переговоров.
4. Немедленного расширения прав на получение пособий по болезни, сохранения доходов и распространения социальной защиты на всех работников, включая работников формальных, временных и неформальных форм занятости, независимо от их статуса в сфере занятости.	4. Признания и исполнения их обязанностей заботиться о всех работниках, занятых в их производственно-сбытовых цепочках, предоставления, когда это возможно, формальных рабочих мест занятости непосредственно в этой отрасли, а также гарантирования передачи производственных заданий на субподряд, когда нет возможности открыть рабочие места непосредственно в секторе авиации.
5. Сокращения субподряда и аутсорсинга услуг и рабочих мест в аэропортах и, если это целесообразно, наделения полномочиями администрации аэропортов напрямую регулировать деятельность сотрудников аэропортов и/или нанимать персонал, включая работников на аутсорсинге или заёмных работников, отвечающих за наземное обслуживание, безопасность, уборку и все службы аэропортов.	5. Устранения временных и нестандартных форм занятости в их производственно-сбытовых цепочках в целях защиты здоровья, безопасности и благополучия работников и пассажиров.

► МФРТ призывает правительства проводить переговоры с профсоюзами в целях:	► МФРТ призывает работодателей признавать профсоюзы и вести с ними переговоры в целях:
6. Приоритетного предназначения аэропортов для авиалиний с высоким уровнем части акций компании, находящихся в свободном обращении, для обеспечения более прочной финансовой устойчивости общественных активов.	6. Улучшения ситуации в плане режимов работы, рабочих дней и продолжительности рабочего времени в целях сохранения рабочих мест и обеспечения безопасности и гигиены труда работников.
7. Предоставления финансовой помощи при определённых условиях и пакетов мер поддержки авиакомпаниям, администрации аэропортов и компаниям с системами поставок, в том числе посредством списания долга, отсрочки уплаты налогов и пошлин и системы, предусматривающей наличие части акций компании, находящихся в свободном обращении.	7. Согласования экономически приемлемых уровней премиального вознаграждения акционеров, дивидендов и размеров вознаграждения руководящего состава компаний по мере снижения угрозы заражения коронавирусом.
8. Согласования условий, если таковые ещё не внедрены в жизнь, в отношении этих пакетов финансовых мер и мер поддержки, в том числе касательно выкупа акций частными структурами после выхода из кризиса авиационной отрасли, которые бы: • обеспечивали сохранение заработной платы и условий труда и занятости, а также гарантировали благополучие работников авиации; • запрещали выкуп акций и выплату премиальных акционерам и чрезмерно высокого вознаграждения руководящему составу; • демократизировали процесс сопричастности в управлении, в том числе посредством представленности работников в совете директоров компании; • обеспечивали соблюдение конвенций Международной организации труда (МОТ), касающихся свободы объединения, ведения коллективных переговоров, принудительного труда, дискриминации и безопасности и гигиены труда для всех работников.	8. Обеспечения для всех работников возможности возвращения на свои прежние рабочие места в том случае, если местные и/или национальные меры сдерживания распространения коронавируса препятствуют этому с финансовой или логистической точек зрения.
9. Установления верхнего предела уровней прибыли, чтобы обеспечить реинвестиции в сокращение задолженности, модернизацию авиапарка, обучение и образование кадров, равно как и в осуществление других мер, обогащающих компанию.	9. Защиты конфиденциальности и личной информации работников, проходящих медицинское обследование, другие виды освидетельствования и медосмотр как часть ответных мер на угрозу, которую представляет собой COVID-19, а также обмена с профсоюзами всеми данными, которые могут содействовать принятию корпоративных решений.
10. Запрещали выплату премиальных акционерам и чрезмерно высокого вознаграждения руководящему составу и выкуп акций во время кризиса.	10. Обеспечения соблюдения конвенций МОТ, касающихся свободы объединения, ведения коллективных переговоров, принудительного труда, дискриминации и безопасности и гигиены труда для всех работников.