

Содержание

Введение.....	4
Глава 7. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА): оргструктура.....	6
7.1. Цели и задачи ИАТА.....	6
7.2. Организационная структура ИАТА.....	10
Глава 8. Основы деятельности ИАТА.....	29
8.1. Деятельность профессиональной организации.....	29
8.2. Деятельность Ассоциации по координации тарифов (Tariff Coordination Association).....	31
8.3. Деятельность ИАТА по регулированию обслуживания международных авиаперевозок.....	34
8.4. Экономическое регулирование в рамках ИАТА.....	37
Глава 9. Международный Совет Аэропортов (АСИ).....	40
9.1. Цели и задачи АСИ.....	40
9.2. Организационная структура АСИ.....	42
9.3. Основные функции Международного совета аэропортов.....	47
9.4. Региональные отделения АСИ.....	51
Глава 10. Другие международные неправительственные организации (НПО).....	56
10.1. Региональные организации регулярных авиакомпаний.....	56
10.2. Организация чартерных и региональных авиакомпаний.....	76
10.3. Профессиональные организации и другие НПО, связанные с Воздушным транспортом.....	78
Заключение.....	84
Вопросы для самоконтроля.....	85
Литература.....	86

Введение

Вторая часть учебного пособия "Международные организации в сфере гражданской авиации" посвящена международным неправительственным организациям (НПО). Это такие известные во всем мире организации, как Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), международный совет аэропортов (АСИ), Международная ассоциация авиачартерных перевозчиков (ИАКА), а также региональные организации авиакомпаний, профессиональные и другие организации, играющие значительную роль в системе международного воздушного транспорта.

ИАТА является основной и фактически единственной международной организацией на глобальном уровне, которая занимается вопросами организации и регулирования регулярных международных воздушных перевозок, разработки и регулирования применения международных авиатарифов и всех аспектов коммерческой деятельности авиакомпаний. В пособии рассматриваются цели и задачи ассоциации, ее организационная структура и основные направления деятельности.

Отдельно освещаются функции трех основных составляющих ИАТА – ее Профессиональной Ассоциации, в которой участвуют все авиакомпании – члены ИАТА, ее Ассоциации по координации авиационных тарифов, в деятельности которой участвуют авиакомпании факультативно (по желанию) и Расчетной палаты ИАТА, в которой участвуют все желающие – как члены так и не члены ИАТА. Подробно анализируется деятельность ИАТА по регулированию обслуживания международных авиaperезовок, а также экономическое регулирование международного воздушного транспорта в рамках ИАТА.

Международный совет аэропортов (АСИ) является всемирной организацией, в которой участвует более 500 аэропортов. АСИ является главным "рупором аэропортов", который позволяет им быть услышанными на всех международных форумах по гражданской авиации, всеми международными и национальными правительственными организациями, перед которыми АСИ свободно выражает консолидированные взгляды аэропортов на все проблемы аэрополитики и государственного регулирования в сфере гражданской авиации. В пособии рассмотрены цели и задачи, оргструктура и функции как самого АСИ, так и его региональных отделений в Европе, Африке, Азиатско-тихоокеанского регионе, в Северной и Латинской Америках. АСИ тесно сотрудничает и координирует свою деятельность с ИКАО, участвует в работе его Ассамблеи в качестве наблюдателя с правом совещательного голоса, а также имеет статус Консультанта в Организации объединенных наций (ООН).

Международная ассоциация авиачартерных перевозчиков (ИАКА) объединяет более 40 авиакомпаний, выполняющих чартерные перевозки,

которые играют значительную роль в прямых перевозках в направлении основных пассажиропотоков в пункты массового отдыха и курортных мест.

Из региональных международных организаций авиакомпаний наибольшую известность получили Ассоциация Европейских авиакомпаний (АЕА), Американская авиатранспортная ассоциация (АТА), Ассоциация Латиноамериканских авиакомпаний (АЛТА), Ассоциация Африканских авиакомпаний (АФРАА), Организация арабских авиаперевозчиков (ААКО) и Ассоциация Азиатско-тихоокеанских авиакомпаний (ААПА). В пособии показана деятельность этих организаций, их членство и взаимодействие с ИАТА и другими международными организациями.

Рассмотрены международные профессиональные организации пилотов, из которых наиболее известными являются Международная федерация линейных пилотов (ИФАЛПА), Международная федерация авиадиспетчеров (ИФАТКА), Международный совет линейных штурманов (НАИК), Международная ассоциация владельцев самолетов и пилотов (ИОПА) и другие, а также организации, косвенно связанные с деятельностью в сфере воздушного транспорта, такие как Международный союз авиационных страховщиков (ИЮА), Институт воздушного транспорта (ИТА) и различные международные туристические и экспедиторские организации, работающие непосредственно с авиакомпаниями и аэропортами.

Данное пособие будет полезно как студентам, изучающим международное сотрудничество в сфере гражданской авиации и внешнеэкономическую деятельность, так и студентам, обучающимся по специальностям, связанным с организацией воздушных перевозок, государственным регулированием и правом, а также всем интересующимся вопросами международных воздушных сообщений.

Глава 7. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА): оргструктура и функции

7.1. Цели и задачи ИАТА

ИАТА (International Air Transport Association – IATA) – это Ассоциация авиакомпаний, выполняющих регулярные международные коммерческие авиаперевозки. В отличие от рассмотренной выше ИКАО, которая является организацией суверенных государств-членов ИКАО и функционирует под эгидой Организации объединенных наций (ООН), ИАТА является Ассоциацией авиатранспортных компаний и действует под эгидой ИКАО. Она является наиболее известной из числа международных неправительственных организаций в системе мирового воздушного транспорта. Членами ИАТА являются свыше 250 авиакомпаний, выполняющих регулярные международные перевозки. Ассоциированными членами ИАТА могут являться авиакомпании, выполняющие внутренние перевозки.

ИАТА была основана в 1945 году после многочисленных конференций, которые последовали за подписанием Чикагской конвенции 1944 года, учредившей ИКАО. Ассоциация является фактическим правопреемником Международной ассоциации воздушных перевозок, основанной в 1919 году в Гааге.

Миссия ИАТА

Миссией ИАТА является: представлять, лидировать и служить авиатранспортной отрасли. Членами ИАТА являются авиакомпании, играющие лидирующую роль в мировых пассажирских и грузовых перевозках и обеспечивающие 93 % всех регулярных международных авиаперевозок.

ИАТА ставит своей целью улучшить понимание целей отрасли со стороны регулирующих органов и разъяснить выгоды, которые авиация приносит национальной и глобальной экономике. Она отстаивает интересы авиакомпаний в мировом масштабе, противится неразумным правилам, налогам и сборам и стоит за разумное регулирование международного воздушного транспорта.

ИАТА ставит перед собой задачу – помогать авиакомпаниям, "помогать самим себе" путем упрощения формальностей и улучшать удобства пассажиров при сокращении расходов и повышении эффективности, выступая с инициативой получившей название "упрощение бизнеса".

Безопасность является первым среди приоритетов ИАТА и она стремится постоянно повышать стандарты безопасности полетов, для чего ею разработана и выполняется программа IOSA (IATA's Operational Safety Audit). Другим приоритетом ИАТА является уменьшение вредного воздействия авиации на окружающую среду.

ИАТА стремится гарантировать перемещение людей и товаров в любую точку мира с использованием глобальной сети авиалиний как если бы они пользовались одной авиакомпанией в одной стране. Кроме того, она обеспечивает существенную профессиональную поддержку всем участникам авиатранспортной отрасли с широким набором продукта и экспертных услуг, таких как публикации, обучение и консультации. Финансовая система ИАТА также помогает авиаперевозчикам и индустрии туризма максимизировать доходы.

ИАТА оказывает помощь и услуги для всех, связанных с авиацией:

- *для пользователей* – ИАТА упрощает процесс путешествий и отправок при снижении расходов. Пассажиры могут забронировать билет одним телефонным звонком, оплатить в одной валюте и затем использовать билет на различных авиакомпаниях в разных странах;

- ИАТА помогает авиакомпаниям в обеспечении безопасности полетов, авиационной безопасности и экономической эффективности эксплуатации на основе четко сформулированных правил;

- ИАТА *служит посредником* между авиакомпаниями и пассажирами и грузовыми агентами через нейтральную агентскую службу с централизованной финансовой системой;

- ИАТА курирует сеть снабжения отрасли и *поставщиков услуг*, предоставляемых авиакомпаниями;

- для *правительственных органов* ИАТА делает все, чтобы они были хорошо информированы о всех трудностях и проблемах авиационной отрасли с тем, чтобы гарантировать лучшие оперативные и долгосрочные решения.

Учредительные документы ИАТА

Фактическим уставом ИАТА являются "Статьи Ассоциации" (The articles of Association), которые регулируют все сферы организации и деятельности ИАТА. Всего "Устав" содержит 26 статей. Время от времени статьи изменяются Генеральной Ассамблеей (AGM). Самые последние по времени изменения были одобрены на 61-й сессии AGM, состоявшейся в Токио в мае 2005 года.

Учреждение ИАТА официально состоялось 18 декабря 1945 года, когда специальным актом Канадского парламента был утвержден "Акт о регистрации ИАТА" (the Act of Incorporation). Актом были определены главные задачи Ассоциации, это:

а) стимулировать безопасный, регулярный и экономичный воздушный транспорт на благо народов мира, поощрять воздушную коммерцию и изучать связанные с этим проблемы;

в) предоставлять возможности для сотрудничества между авиатранспортными предприятиями, занятыми прямо или косвенно в обеспечении авиатранспортных услуг;

с) сотрудничать с международной организацией гражданской авиации и другими межгосударственными организациями.¹

В соответствии с миссией и уставом основной задачей ИАТА является развивать безопасные, регулярные и экономичные воздушные сообщения, способствовать воздушной коммерции и изучать связанные с этим проблемы, обеспечивать средствами сотрудничества воздушно-транспортные предприятия, сотрудничать со всеми международными неправительственными организациями.²

В соответствии с целями и назначением ИАТА действует как международное агентство, при помощи которого авиакомпании стремятся общими усилиями решать те проблемы в международных воздушных сообщениях, которые они не могли бы решить индивидуально. Она действует в таких сферах, как воздушные перевозки, финансы, юридические и технические вопросы, авиационная медицина, публичная информация, окружающая среда и др. Кроме того, ИАТА действует как центральный банк информации и специальных знаний для авиакомпаний-членов этой организации, содержит такое предприятие, как Центр международных расчетов (IATA Clearing House), руководит деятельностью различных комитетов, объединяющих экспертов авиакомпаний, проводит семинары и курсы повышения квалификации персонала авиакомпаний, представляет авиакомпании в международных и правительственных организациях.

За время своего существования ИАТА неоднократно сталкивалась с трудностями, а в 1978-1979 годах она пережила серьезный кризис, поставивший ее на грань существования. Дело в том, что по своему существу ИАТА является международным картелем. При ее основании в 1945 году ей был предоставлен иммунитет от антитрестовского Закона Шермана, существовавшего в США с 1895 года. По этому закону картели и другие монополистические объединения в США запрещены. Благодаря иммунитету авиакомпании США могли вступать в ИАТА и быть, по сути, главенствующими в этой организации. ИАТА имела широкие полномочия в сфере ценообразования и контроля за деятельностью авиакомпаний-членов. Она имела право налагать на авиакомпании штрафы за нарушение, что она и применяла в своей практике. В связи с разразившимся в 1978 году топливно-энергетическим кризисом, который больно задел авиакомпании, правительство США решило оградить свои авиакомпании от контроля со стороны ИАТА и лишила ее иммунитета по Закону Шермана. Членство американских авиакомпаний в ИАТА оказалось нелегальным и они были вынуждены выйти из ассоциации. А поскольку по своему географическому положению США связаны с тремя тарифными зонами ИАТА, встал вопрос о роспуске ассоциации. В 1979 году для спасения ИАТА было принято решение о ее реорганизации, в результате которой она была разделена на две ассоциации:

¹ The act of Incorporation, Montreal, Dec 18, 1945.

² Branker I. W.S. IATA and What it Does.

профессиональную ассоциацию (Trade Association), в которой участвуют все авиакомпании-члены ИАТА и ассоциацию по координации тарифов (Tariff Coordination Association) с факультативным членством в ней (участвуют около 90 авиакомпаний).

Членство в ИАТА

Членами ИАТА могут быть авиатранспортные предприятия государств, являющихся членами ИКАО. Членство в ИАТА делится на 2 категории:

1. *Активный член* – любая авиакомпания, выполняющая регулярные международные перевозки;

2. *Ассоциированный член* – любая авиакомпания, выполняющая любые перевозки кроме международных. Ассоциированные члены пользуются всеми правами и привилегиями членства в ИАТА кроме права голоса на ассамблеях, которое предоставлено только активным членам.

Для членства в ИАТА (как активного, так и ассоциированного) необходимо, чтобы авиакомпания, подавшая заявление о вступлении, выполняла воздушные перевозки в течение не менее двух лет и при этом выполняла не менее 5 000 000 платных тонно-километров в год. Кроме того, необходимо ходатайство не менее двух активных членов. Подавший заявку должен одновременно уплатить аппликационный сбор. Решение о приеме в члены ИКАТА принимает Совет управляющих. В случае отклонения Советом просьбы о вступлении, аппликация может апеллировать к очередному АГМ, чье решение будет окончательным.

Все авиакомпании, принятые в Ассоциацию, выплачивают ежегодные членские взносы, которые рассчитываются на основании данных, представленных авиакомпанией к определенному сроку, если данные в указанный срок не поступили, Совет сам назначает сумму взносов.

Член может выйти из ИАТА в любое время, подав письменное уведомление не менее чем за 30 дней.

Член ИАТА, не оплативший членские взносы за период более 90 дней, будет уведомлен об ограничении членства и лишен прав и привилегий на период ограничения. Членство в ИАТА прекращается в случае банкротства или лишения сертификата эксплуатанта или по другим причинам прекращения выполнения перевозок через 90 дней после наступления таких причин. Кроме того, Совет может прекратить членство, если авиакомпания признает правила или Статьи Ассоциации ИАТА, либо его действия несовместимыми с прерогативой ИАТА, а также если она находится под ограничением членства в течение одного года. Членство может быть прекращено в любое время голосованием на Генеральной ассамблее двумя третями (2/3) голосов.

Прекращение членства решением Совета или голосованием в Ассамблее может быть обжаловано в арбитраже в соответствии с Арбитражными правилами ИАТА. Решение арбитражного трибунала является окончательным.

Если оно в пользу ассоциации, то прекращение членства будет подтверждено с даты первоначального решения ИАТА, и все расходы по арбитражу несет член, если решение в пользу члена, то решение о его исключении отменяется с даты первоначального решения об этом, а расходы по арбитражу несет ИАТА.

По письменному запросу члена ИАТА членство может быть временно приостановлено Советом на определенный период, в течение которого авиакомпания не платит членских взносов, и не пользуется правами и привилегиями членства в ИАТА. Членство в ИАТА может быть восстановлено решением очередной Генеральной Ассамблеи.

По требованию не менее одной трети активных членов ИАТА может быть созвана *Специальная Генеральная Ассамблея*.

Каждый член ИАТА имеет 1 голос на Генеральной Ассамблее, голосовать могут только официальные представители авиакомпаний-членов, а не их заместители.

7.2. Организационная структура ИАТА

ИАТА имеет два центральных офиса – в Монреале и в Женеве, а также несколько региональных бюро и технических офисов. Согласно ее уставу (статьям ассоциации) рабочими языками ИАТА являются те же языки, что приняты ИКАО (английский, французский, испанский, русский, арабский и китайский), однако на практике в ее работе используется лишь один язык – английский.

Высшим органом ИАТА является *Ежегодная Генеральная Ассамблея* (Annual General Meeting – AGM). Генассамблея созывается ежегодно в различных городах по усмотрению руководства ИАТА, в ее работе участвуют делегации от всех авиакомпаний-членов ИАТА. Процедуры проведения сессий AGM определяются специальными правилами ("Правила процедуры Ежегодной Генеральной Ассамблеи" – всего 41 правило). Одновременно с сессией Генассамблеи заседает *Номинационный комитет* (Nomination Committee), который предлагает Генассамблее кандидатуры для выборов Президента, членов Исполнительного комитета (Совета управляющих) Генерального директора, Отраслевого секретаря и других лиц, подотчетных Генассамблее.

Президент ИАТА является формально высшим должностным лицом Ассоциации. Он избирается Генассамблеей из числа высших должностных лиц воздушных авиакомпаний на 1 год до следующей AGM и только руководит ее работой. Он открывает Ассамблею, на которой избирается новый Президент. Президент ИАТА – должность не штатная, он работает без вознаграждения.

Генеральная Ассамблея

Итак, высшим органом ИАТА является *Ежегодная Генеральная Ассамблея* (Annual General Meeting – AGM), которая наделена всей полнотой

власти ассоциации. Ассамблее подотчетен *Исполнительный комитет*, который теперь называется "Совет управляющих" (Board of Governors), наделенный полномочиями по всем вопросам деятельности ИАТА за исключением тех, которые "Актом инкорпорации ИАТА" или "Статьями ассоциации" отнесены к компетенции AGM.

Совет отчитывается перед AGM обо всей работе ИАТА.

Генеральная Ассамблея выполняет следующие функции:

- избирает президента;
- рассматривает номинации и избирает членов Совета;
- учреждает конференции ИАТА, а также рабочие группы и подотчетные органы;
- подтверждает назначение, срок работы и обязанности Генерального директора ИАТА;
- заслушивает отчеты Совета, Отраслевых комитетов, Конференций и генерального директора;
- по предложению Совета утверждает размеры членских и вступительных взносов;
- назначает внешнего аудитора на текущий год и др.

Вспомогательным органом Ежегодной Генеральной Ассамблеи является *Номинационный Комитет* (Nominating Committee).

Номинационный комитет назначается президентом перед окончанием Ежегодной Генеральной Ассамблеи (AGM). Задача Номинационного комитета – выработать рекомендации для очередной AGM по назначению членов в Совет управляющих. Номинационный комитет состоит из 10 членов: 5 – из действующих членов Совета управляющих и 5 – из других структур. Во время назначения Номинационного комитета действующий Председатель Совета управляющих по должности является членом Номинационного комитета и его Председателем. При его отсутствии Председатель Номинационного комитета избирается из его членов. Секретарем Комитета является Секретарь ИАТА.

Члены Номинационного комитета назначаются сроком на 1 год, в течение этого срока они не могут избираться в Совет управляющих.

После 1 января года, следующего за назначением Номинационного комитета, членам Комитета предлагается назвать кандидатов, достойных избрания в Совет управляющих. При представлении кандидатов должна быть дана информация об их послужном списке и другие персональные данные. Названные кандидатуры рассматриваются на заседании Номинационного комитета, которое созывается Секретарем по согласованию с Председателем и Генеральным директором ИАТА, который должен присутствовать на заседании. Кворум на заседании составляет не менее 7 членов Комитета, это же число необходимо для голосования по кандидатурам. Заочное голосование не допускается.

При рассмотрении кандидатур в Совет управляющих Номинационный комитет руководствуется следующими принципами:

- 1) опыт работы кандидата в авиатранспортной отрасли и его ожидаемый вклад в работу Совета;
- 2) кандидат должен занимать руководящий пост в авиакомпании в ранге:
 - Председателя Совета директоров;
 - Президента или Компании;
 - главного или исполнительного
 - или управляющего директора;
- 3) компания находится в хорошем экономическом состоянии, вносит существенный вклад в поддержание финансов ИАТА, предоставляет специалистов в комитеты и рабочие группы и т.д.;
- 4) обеспечивается как справедливое географическое представительство в Совете, а также необходимая ротация и преемственность.

Список кандидатов в члены Совета управляющих, рекомендуемых Номинационным комитетом, представляется членам ИКАО в первый день Ежегодной Генеральной Ассамблеи.

Совет управляющих (Board of Governors)

Совет управляющих является фактическим правительством ИАТА. В него входят 30 членов, избираемых Генассамблеей из представителей активных членов ИАТА по представлению Номинационного комитета. В Совет избираются высшие руководящие лица авиакомпаний - членов ассоциации. Генеральный директор российского Аэрофлота регулярно избирается членом Совета, которые работают без вознаграждения, т.е. не являются штатными сотрудниками ассоциации. Они избираются на 3 года, при этом третья часть Совета обновляется на каждой очередной сессии Генассамблеи. Заседания Совета проходят не реже двух раз в год, причем одно из заседаний созывается непосредственно перед сессией Генассамблеи в том же месте, где проходят сессия AGM. При необходимости созываются специальные сессии Совета. В соответствии с Правилами процедуры Совета, если член Совета не посещает подряд три заседания, он исключается из его членов, если перед третьим отсутствием он не предоставит убедительных причин отсутствия. Тогда Номинационный комитет рекомендует Совету нового члена вместо исключенного.

Председатель Совета избирается из членов Совета сроком на 3 года. Причем первый год он работает в Председательском комитете (Chair Committee), второй год – одновременно Председателем Совета и Председательского комитета, а третий год – в Председательском комитете в качестве бывшего Председателя Совета. Одновременно он все три года является членом Комитета по стратегии и политике ИАТА.

Совет работает в тесном сотрудничестве с Генеральным директором ИАТА. Он дает руководящие указания и директивы отраслевым комитетам и подчиненным подразделениям, а также направления политики и деятельности

Конференциям ИАТА. В целом Совет осуществляет исполнительные и контрольные функции от имени Ассоциации и представляет интересы ИАТА во всех сферах ее деятельности. Повестка дня каждого заседания Совета согласовывается между Председателем Совета и Генеральным директором ИАТА. В промежутках между заседаниями Совета могут обсуждаться и решаться актуальные вопросы деятельности ИАТА по переписке и электронной почте, в том числе может проводиться заочное голосование по затронутым вопросам. Секретарь Совета информирует всех его членов о результатах электронного голосования. Решение Совета принимает силу, если за него проголосовало большинство его членов.

В составе Совета работают три его комитета:

- Председательский комитет (The Chair Committee);
- Аудиторский комитет (The Audit Committee);
- Комитет по стратегии и политике (The Strategy and Policy Committee).

Комитеты Совета Управляющих

Совет управляющих имеет три «собственных Комитета»: Председательский комитет, Аудиторский комитет и Комитет по стратегии и политике.

Председательский комитет (Chair Committee). Комитет действует от имени и по поручению Совета управляющих в соответствии с делегируемыми ему полномочиями. Он отвечает за обеспечение контроля за финансовой деятельностью Ассоциации. Комитет наблюдает за деятельностью ИАТА и дает руководящие направления Генеральному директору ИАТА, а также рекомендации по годовому бюджету и членским взносам, по одобрению внебюджетных расходов, следит за исполнением бюджета. По представлению Генерального директора дает рекомендации Совету о назначении Главного финансового директора и корпоративного секретаря, а также предложения о политике в отношении зарплаты и пенсий. Комитет контролирует действия Генерального директора и дает рекомендации Совету по изменениям в его вознаграждении; рекомендует Совету повестку для Генеральной Ассамблеи, а также по назначениям в Комитеты Совета Управляющих; отслеживает эффективность руководства ассоциацией и дает рекомендации Совету, исполняет другие обязанности, поручаемые ему время от времени Советом Управляющих.

В Председательский комитет входят четыре члена Совета управляющих: Председатель действующий, вновь избранный Председатель, бывший Председатель и Председатель Комитета по стратегии и политике ИАТА. В случае выбытия члена Комитета Совет занимает вакансию из числа своих членов. Председателем Комитета является Председатель Совета управляющих. Как правило, Комитет заседает два раза в год: один раз совместно с Комитетом по стратегии и политике ИАТА, второй – при подготовке бюджета и проверке

финансовой отчетности. Решения Комитета становятся действительными при одобрении большинства его членов.

Комитет по аудиторам (The Audit Committee). Комитет по аудиторам Совета управляющих отвечает за проверку процедуры финансовой отчетности, за систему внутреннего контроля и управления финансовыми рисками, за процессом аудитов и процессом соблюдения законодательства и правил. Членами Аудиторского комитета являются члены Председательского комитета плюс еще один член Совета управляющих, который является Председателем Комитета и назначается на трехлетний срок.

В обязанности комитета входит: рекомендовать Совету внешних аудиторов; рассматривать финансовые заключения внешних аудиторов и рекомендовать Совету их одобрение; пересматривать время от времени адекватность финансовой отчетности и политики и, при необходимости, давать рекомендации Совету по ее изменению; отслеживать коммерческие риски деятельности ИАТА и давать, при необходимости, руководящие указания Генеральному директору; при возникновении конфликта интересов с внешними аудиторами принимает меры по их урегулированию. Рассматривает и оценивает все претензии и иски к ИАТА. Анализирует с руководством ИАТА эффективность внутренних аудиторов, принципиальные замечания внешних аудиторов, а также несогласия руководства Ассоциации с внешними аудиторами. Комитет рассматривает доклады о материальных нарушениях и неисполнениях (Breaches of fiduciary duties) о чем ставит в известность Совет.

Комитет по аудиторам заседает не реже одного раза в год вместе с Председательским комитетом. Решения комитета вступают в силу после их одобрения большинством его членов.

Комитет по стратегии и политике. Комитет действует от имени Совета управляющих в пределах полномочий делегированных ему Советом. С согласия Совета он в целом отвечает за политику отрасли и за выработку директив по политике и руководящим направлениям Отраслевым комитетам и подотчетным им подразделениям, а также по руководящей политике для Конференций ИАТА по перевозкам (IATA Traffic Conferences) и отраслевым планам. Комитет вырабатывает также долгосрочную стратегию Ассоциации и требует от Отраслевых комитетов ее надлежащего воплощения, а также наделяет полномочиями и контролирует деятельность Отраслевых комитетов.

Комитет состоит из 11 членов, назначаемых Советом, и включает Председателя, вновь избранного Председателя и бывшего Председателя Совета Управляющих. Члены Комитета назначаются на срок от одного до трех лет в зависимости от опыта и равномерного географического представительства. Председатель Комитета избирается из членов Комитета, а Секретаря Комитета назначает Генеральный директор из членов Секретариата ИАТА. Комитет заседает два раза в год одновременно с заседаниями Председательского комитета. Заседания Комитета могут быть в форме телеконференций, видеоконференций и с использованием других электронных средств. Кворум на

заседаниях составляют не менее 6 членов Комитета. Решения вступают в силу после одобрения большинством членов Комитета.

Кроме собственных комитетов Совет по представлению Генерального директора утверждает Отраслевые комитеты: 1. Грузовой комитет; 2. Финансовый комитет; 3. Комитет отраслевых дел; 4. Эксплуатационный комитет; 5. Комитет по окружающей среде; 6. Юридический комитет.

Члены Отраслевых комитетов назначаются генеральным директором по представлениям авиакомпаний-членов ИАТА в сроки, объявленные Корпоративным секретарем ИАТА.

Офис Генерального директора ИАТА. Является основным рабочим органом ИАТА и состоит из генерального директора и главного исполнительного должностного лица. В офис входят следующие отделы:

- людских ресурсов;
- окружающей среды;
- связи;
- главного экономиста;
- юридической службы,

а также пять *главных отделений*:

- корпоративной службы;
- отраслевой и финансовой службы;
- связи с членами и с правительственными органами;
- маркетинговой и коммерческой службы;
- безопасности, эксплуатации и инфраструктуры и Корпоративный секретарь.

Генеральному директору непосредственно подчиняются региональные отделения ИАТА. В настоящее время это восемь отделений:

- Африки;
- Азии и Тихого океана;
- Китая и Северной Азии;
- Европы;
- Латинской Америки и Карибского бассейна;
- Ближнего Востока и Северной Африки;
- Северной Америки;
- России и СНГ.

Региональные отделения включают в себя 101 офисов 150 странах мира.

Офис Генерального директора по своим функциям является как Секретариатом ИАТА, так и постоянным рабочим органом Ассоциации, который обеспечивает работу Генассамблеи, Совета управляющих, Комитетов, а также Конференций по воздушным перевозкам (Traffic Conferences), предоставляет большое количество платных услуг авиакомпаниям (в частности, по обучению авиаперсонала и др.) как членам, так и не членам ИАТА. Его работой непосредственно руководит Генеральный директор и Главное

исполнительное должностное лицо (Director General and Chief Executive Officer – CEO). Генеральный директор назначается Советом управляющих с последующим утверждением Ежегодной Генеральной Ассамблеей. Роль Секретаря ИАТА играет должностное лицо одного из подразделений Офиса генерального директора, он именуется Корпоративный Секретарь (Corporate Secretary). Корпоративный Секретарь назначается Советом управляющих по представлению генерального директора и утверждается Генассамблеей.

Организационная структура ИТА по состоянию на 2009 год показана на рис. 7.1 (Примечание: по предложению гендиректора ИАТА Тони Тэйлора с 1 июля 2013 года намечено обновление структуры ИАТА).

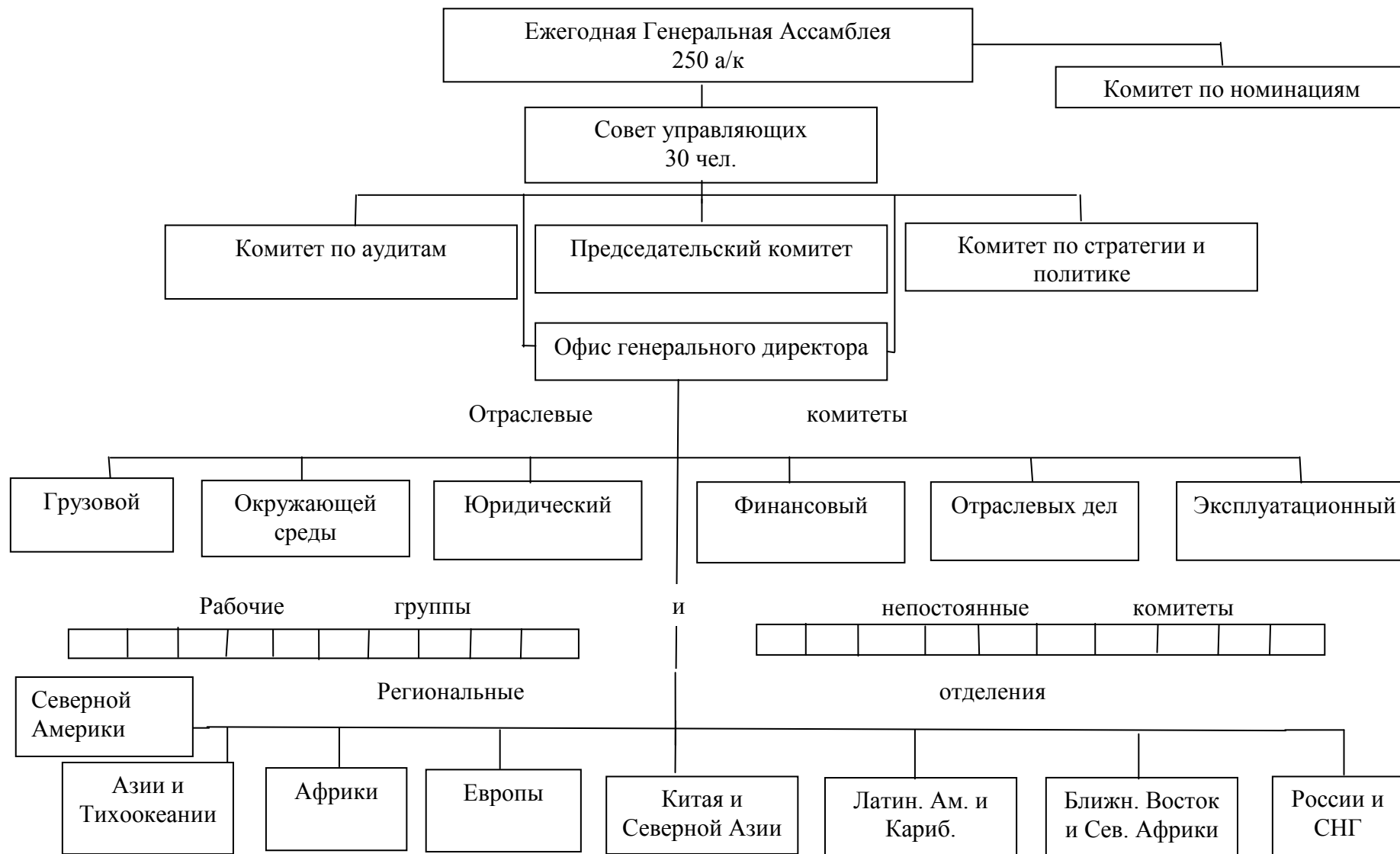


Рис. 7.1. Организационная структура ИАТА

Отраслевые комитеты ИАТА

Генеральному директору подчиняются непосредственно шесть Отраслевых комитетов (Industry Committees):

- Грузовой комитет (Cargo);
- Комитет окружающей среды (Environment);
- Юридический комитет (Legal);
- Финансовый комитет (Finance);
- Комитет отраслевых дел (Industry Affairs);
- Эксплуатационный комитет (Operations).

Отраслевые комитеты являются постоянными рабочими структурами ИАТА. В их состав входят эксперты по соответствующим специальностям, рекомендуемые авиакомпаниями-членами ИАТА и утверждаемые Генеральным директором Ассоциации. При отраслевых комитетах создаются Рабочие группы по отдельным вопросам деятельности ИАТА, состоящие из экспертов авиакомпаний и созываемые на рабочие совещания на регулярной основе.

Кроме рабочих групп по мере необходимости создаются и утверждаются Советом управляющих Специальные комитеты (Ad Hoc Task Force) в целях предоставления экспертизы по вопросам, представляющим особый интерес для отрасли воздушного транспорта, а также их субкомитеты.

Отраслевые комитеты учреждаются Генеральным директором и Советом управляющих.

Задачами Отраслевых комитетов являются следующие:

- работать в тесном контакте с руководством ИАТА, консультировать по разработке и проведению политики по вопросам осуществления отраслевых программ;
- консультировать Совет управляющих через Генерального директора по всем вопросам авиатранспортной отрасли.

Численность отдельных Отраслевых комитетов насчитывает от 6 до 20 членов и до 6 наблюдателей. Члены Комитетов не имеет заместителей и назначаются Генеральным директором по предложению Комитета по номинациям.

Кандидаты в члены Комитетов должны разбираться в вопросах политики и стратегии отрасли, иметь профессиональный опыт, способность внести потенциальный вклад в работу соответствующих Комитетов, при этом учитывать справедливое региональное представительство. Члены Комитетов назначаются на срок два года, который возобновляется, они утверждаются Советом управляющих. Каждый член Комитета действует как представитель ассоциации, а не как представитель его авиакомпании. Каждый Комитет избирает своего Председателя и Вице-председателя сроком на два года. Секретарь Комитета назначается генеральным директором. Членство в комитете прекращается, если член пропустит подряд два заседания или уходит со своего поста в Авиакомпаниях. Генеральный директор может занять вакансии на временной основе.

Заседания комитетов проходят в сроки, определенные Секретарем по согласованию с Председателем Комитета. Заседания могут проходить в форме теле- или видеоконференций либо с использованием других электронных средств. Повестка дня заседания любого комитета может быть предложена Генеральным директором, любым членом комитета либо Секретарем Комитета, а также может быть предложена любым членом ИАТА; при этом он должен обязательно присутствовать при слушании предложенного им вопроса повестки дня. Кворум для заседания составляет большинство членов Комитета. Работа строится на основе консенсуса. Если потребуется голосование, то оно может проводиться очно или по переписке.

Результаты голосования считаются действительными при поддержке простого большинства голосов.

Отраслевые комитеты могут создавать Рабочие группы и Специальные комитеты (Ad Hoc Task Forces) при их одобрении Генеральным директором.

Рабочие группы предоставляют технические консультации по необходимым для соответствующего Комитета вопросам, либо для руководства ИАТА. Членами Рабочей группы могут быть не более 10 специалистов. Они назначаются соответствующим Отраслевым комитетом. Секретарь комитета координирует работу между комитетом и Рабочей группой.

Специальные комитеты образуются для разработки специальных проектов и распускаются после завершения проекта. Каждый комитет может устанавливать свои рабочие процедуры в соответствии с правилами и регламентом, которые могут время от времени изменяться Советом управляющих. Специальные комитеты учреждаются Генеральным директором по согласованию с Советом управляющих. Они работают в тесном контакте с Отраслевыми комитетами и соответствующими Рабочими группами ИАТА.

Основными функциями отраслевых комитетов ИАТА являются следующие.

Грузовой комитет (Cargo Committee)

Грузовой комитет действует в качестве советника Совету управляющих, генеральному директору и другим структурам ИАТА по вопросам авиагрузовой политики. Он также разрабатывает политику и планы действий по решению грузовых проблем отрасли. Сферами деятельности комитета являются:

- отношения между авиакомпаниями и грузовыми агентами;
- автоматизации грузовых перевозок;
- обработка грузов;
- упрощение процедур при грузовых перевозках;
- регулирование грузовых перевозок.

Финансовый комитет (Finance Committee)

Финансовый комитет служит советником для Совета управляющих, генерального директора и других заинтересованных структур ИАТА по всем

финансовым вопросам, связанным с международным воздушным транспортом и, в частности, по следующим вопросам:

- учет доходов;
- налогообложение;
- сборы с пользователей;
- торговля авиатопливом;
- расчетная палата;
- страхование;
- руководство финансовыми операциями отрасли;
- статистика;
- валюта;
- расходы авиакомпаний.

Комитет по отраслевым делам (Industry Affairs Committee)

Комитет действует в качестве советника Совету управляющих, Генеральному директору и всем другим заинтересованным структурам ИАТА по всем отраслевым вопросам и по аэрополитическим вопросам, связанным с международными пассажирскими авиаперевозками. Комитет разрабатывает позиции ИАТА по грузовым перевозкам, контролирует проведение политики, решает другие проблемы в следующих сферах:

- обслуживание клиентуры, включая пассажирские и аэропортовые службы;
- упрощение формальностей при авиаперевозках;
- правительственная, межправительственная и другая авиатранспортная политика;
- маркетинг и коммерция;
- расписание полетов;
- тарифы и ценообразование;
- антимонопольный иммунитет и исключения из законов о конкуренции.

Эксплуатационный комитет (Operations Committee)

Комитет действует в качестве советника Совету управляющих, Генеральному директору и другим основным органам ИАТА по всем вопросам, связанным с повышением безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности воздушного транспорта. Это включает, но не ограничивается вопросами, относящимися к:

- безопасности полетов;
- выполнению полетов и управлению воздушным движением в глобальном масштабе;
- инжинирингу и техобслуживанию ВС;
- авиационной безопасности;
- авиатранспортной инфраструктуры.

Комитет по окружающей среде (Environment Committee)

Комитет служит советчиком для Совета управляющих, Генерального директора и других структур ИАТА по вопросам, связанным с охраной окружающей среды. Он является ключевым органом ИАТА по экологическим проблемам. Комитет по окружающей среде должен уделять особое внимание следующим вопросам:

- отслеживать и реагировать на возникающие проблемы в сфере охраны окружающей среды, касающиеся политики и регулирования, затрагивающие интересы авиакомпаний – членов ИАТА;
- разрабатывать, рекомендовать и отстаивать общую позицию ИАТА по вопросам окружающей среды;
- консультировать и при необходимости разъяснять регулирующим органам и всем участникам отрасли позицию ИАТА по вопросам экологии.

Юридический комитет (Legal Committee)

Комитет служит советником Совету управляющих, Генеральному директору и всем основным подразделениям ИАТА по юридическим вопросам, затрагивающим авиакомпании – членов Ассоциации. Комитет действует как:

- адвокат для всей авиатранспортной отрасли;
- советник по юридическим вопросам для конференций ИАТА, затрагивающим интересы отрасли;
- консультант ИАТА по связям с внешними организациями;
- адвокат и защитник со стороны ИАТА в судебных разбирательствах, связанных с деятельностью отрасли воздушного транспорта;
- консультант ИАТА по вопросам международного воздушного права и др.

Рабочие группы и специальные комитеты ИАТА

Основными Рабочими группами Отраслевых комитетов ИАТА по состоянию на начало 2010 года являются следующие.

Рабочая группа по налогообложению отрасли действует в качестве советника финансовому комитету, другим заинтересованным структурам и руководству ИАТА по всем вопросам, касающимся устранения или снижения бремени налогов на авиационную отрасль. В частности, рабочая группа выполняет следующие функции: помогает ИАТА в разработке стратегии и планов действия, чтобы занизить налоговые интересы авиакомпаний–членов; обеспечивает технический совет и направления действий ИАТА в сфере налогообложения; пропагандирует режим освобождения отрасли от налогообложения в соответствии с политикой ИКАО по этому вопросу, изложенной в документе ИКАО 8632³.

³ ИКАО, Doc 8632

Членами этой рабочей группы являются представители следующих авиакомпаний: Эрфранс, Бритиш Эйруэйз, Континентал Эйрлайнз, Эмирэйтс, Кувейт Эйруэйз, Норсуэст Эйрлайнз и Свисс.

Рабочая группа по управлению рисками и страхованию действует как советник финансовому комитету, другим заинтересованным структурам и руководству ИАТА по всем вопросам, относящимся к отраслевому управлению рисками и страхованию с целью сведения рисков авиакомпаний к минимуму.

Рабочая группа разрабатывает стратегическое направление действий ИАТА с тем, чтобы они соответствовали приоритетам отрасли по вопросам страхования; помогает в решении возникающих у авиакомпаний проблем с управлением рисками, страхованием и др. Членами рабочей группы являются представители следующих авиакомпаний: Эр Канада, Эйр Мальта, Остриэн Эйрлайнз, Континентал Эйрлайнз, Дельта Эйр Лайнз, Эль Аль, Галф Эйр, Кения Эйруэйз, Люфтганза и Сингапур Эйрлайнз.

Рабочая группа по аэропортовым и навигационным сборам также действует в качестве советника финансовому комитету ИАТА, другим заинтересованным структурам и руководству ИАТА по всем вопросам, относящимся к аэропортовым и аэронавигационным сборам, а также специфическим вопросам компаний. Задачами рабочей группы являются: активно снижать аэропортовые и аэронавигационные сборы и другие связанные с ними расходы авиакомпаний; гарантировать, что аэропортовые и аэронавигационные сборы являются разумными и зависящими от стоимости предоставляемых услуг и недискриминационными в соответствии с принципами ИКАО; разрабатывать политику руководства ИАТА в отношении аэропортовых и аэронавигационных сборов; распознавать проблемы и определять приоритеты в кампании, проводимой ИАТА с целью снижения аэропортовых и аэронавигационных сборов в интересах авиатранспортной отрасли. Членами Рабочей группы являются представители авиакомпаний Бритиш Эйруэйз, Катэй Пасифик, Эмирэйтс, Люфтганза и ТАКА.

Рабочая группа по коммерческому авиатопливу действует в качестве советника финансовому комитету, другим структурам и руководству ИАТА по вопросам, связанным со всеми аспектами расходов, связанным с авиатопливом, включая стоимость топлива, налоги и соответствующие сборы. Рабочая группа предлагает конкурентоспособные рыночные цены на авиатопливо, требует надежного обеспечения топливом в международных аэропортах с помощью улучшения доступа к инвестициям в инфраструктуру и преодоления сбоев в поставках, разрабатывает предложения по политике в области топливообеспечения авиационной отрасли, включая планирование и организацию каждые два года международных форумов по торговле топливом.

На этих форумах проводятся встречи с представителями организаций, торгующих авиатопливом в соответствии с Программой партнерства ИАТА.

Членами Рабочей группы являются представители авиакомпаний: Остриэн Эйрлайнз, Бритиш Эйруэйз, Эмирэйтс, Джал, Кения Эйруэйз, Норсуэт Эйрлайнз и Вирджин Атлантик.

Рабочая группа по валютному регулированию также является советником финансового комитета, других структур и руководства ИАТА по вопросам, касающимся валютной координации в рамках ИАТА. Она занимается вопросами перевода валюты, зарабатываемой авиакомпаниями-членами ИАТА во всем мире, работает над минимизацией расходов авиакомпаний, связанными с валютными проблемами, которые лоббирует перед правительствами. Членами Рабочей группы являются представители авиакомпаний Эйр Кэнэда, Эрфранс, Бритиш Эйруэйз, Иджиптэйр, Эмирэйтс, Кения Эйруэйз, КЛМ, Люфтганза, Тюрк Хава Йоллари.

Рабочая группа Расчетной палаты действует как советник финансового комитета, других органов и руководства ИАТА по всем вопросам, связанным с деятельностью Расчетной палаты ИАТА (IATA Clearing), с разработкой и проведением эффективных операционных процедур. Рабочая группа вместе с руководством Расчетной палаты разрабатывает и согласовывает Правила и процедуры Расчетной палаты, отражает изменения в Руководстве его правилами и процедурами Расчетной палаты и докладывает обо всех таких изменениях на заседаниях финансового комитета в сентябре каждого года. Она выступает также в качестве арбитра в спорах, возникающих с расчетной деятельностью Палаты, докладывает финансовому комитету обо всех проблемах в указанной сфере, имеющих существенную важность или вызывающих озабоченность. Членами Рабочей группы являются представители Америкэн Эйрлайнз, Бритиш Эйруэйз, Галф Эйр, ЛАН Эйрлайнз и Люфтганза.

Рабочая группа по отраслевым расчетным стандартам действует в качестве советника для финансового комитета, других заинтересованных структур и руководства ИАТА по всем вопросам, связанным с расчетами в авиатранспортной отрасли. Она обеспечивает руководящие направления в сфере бухгалтерской отчетности, в частности, разработкой "Руководства по бухгалтерской отчетности авиакомпаний", которая служит справочным материалом по выработке политики и рекомендаций по оптимальной практике, внедряет лучшие стандарты в этой сфере. Членами группы являются представители авиакомпаний Эйр Мавритиус, Бритиш Эйруэйз, Карголюкс, КЛМ, Люфтганза, Квонтас, САС, СИА и Юнайтед Эйрлайнз.

Рабочая группа по кредитным карточкам служит советником Финансовому комитету и другим структурам и руководству ИАТА по всем вопросам, связанным с использованием авиакомпаниями кредитных карточек при расчетах за продажу и другие транзакции. Рабочая группа консультирует соответствующие органы о возможных ухищрениях при использовании кредитных карточек и их потенциальной угрозе для авиатранспортной отрасли, участвует, при необходимости, в разборе подобных случаев, проводимых правомочными органами, открытых для авиакомпаний, участвует в поисках

наиболее правильных решений, касающихся, но не ограничивающихся указанными проблемами. Членами Рабочей группы по кредитным карточкам являются представители Аэрофлота, Эйр Франс, Америкэн Эйрлайнз, Бритиш Эйруэйз, Катэй Пасифик, Чех Эйрлайнз, Эмирэйтс, КЛМ, ЛАН, Люфтганза, СИА и Юнайтэд Эйрлайнз.

Рабочая группа по инженерингу и техобслуживанию служит в качестве советника Эксплуатационному комитету, руководству ИАТА и другим заинтересованным структурам по всем вопросам, касающимся оптимизации инженеринга и средств технического обслуживания воздушных судов, по повышению безопасности, их надежности и эффективности. Она также рекомендует, как внедрять эти меры рациональным, скоординированным и менее затратным способом. Сферой ее деятельности являются также вопросы поддержания летной годности ВС, стандартизации и регулирования, аспекты человеческого фактора в техобслуживании и подготовке персонала. Членами рабочей группы являются представители Аэрофлота, Эйр Мавритиус, Эйр Зимбабве, АНА, Кرواتия Эйрлайнз, Дельта Эйр Лайнз, Этихад Эйруэйз, КЛМ, Люфтганза и Сингапур Эйрлайнз.

Рабочая группа по летной эксплуатации. Группа действует в качестве советника Эксплуатационному комитету, руководству ИАТА и другим основным структурам по всем вопросам, касающимся безопасной и эффективной летной и наземной деятельности, а также глобальной системы управления воздушным движением. Сферой деятельности Рабочей группы являются:

- все аспекты полетов и наземных операций;
- связь, аэронавигация и контроль;
- управление воздушным движением;
- человеческий фактор и подготовка экипажей;
- метеорология и экология (эксплуатационный аспект). Членами группы являются представители авиакомпаний: Эйр Франс, Бритиш Эйруэйз, КОПА Эйрлайнз, Дельта Эйр Лайнз, Иджиптэйр, Ева Эйр, ДЖАЛ, Сауди Арабиэйн Эйрлайнз, Сингапур Эйрлайнз, Свис.

Надзорный комитет ИОСА (IOSA) действует в качестве советника Эксплуатационному комитету, руководству ИАТА и другим заинтересованным подразделениям по всем вопросам, относящимся к Программе ИОСА. Он также наблюдает за ее исполнением с тем, чтобы аудиты выполнялись рациональным, скоординированным и низкзатратным образом. Сферы деятельности Комитета включают:

- развитие системы документирования ИОСА, которая включает "Руководство по стандартам ИОСА", "Руководство по программе проверок" и "Руководство для аудиторов";
- отслеживание проблем, влияющих на целостность Программы ИОСА, включая гарантии качества и внешних факторы;

- организация аудитов, а также отчетности по проведению тренировок в этой сфере;

- выработка рекомендаций по политике, направленной на улучшение ИОСА и повышение безопасности полетов.

Членами Комитета являются представители Эрфранс, Эр Кэнэда, АНА, Азербайджан Эйрлайнз, Бритиш Эйруэйз, Катэй Пасифик, Галфэйр, Кореан Эйр, ЛАН Эйрлайнз, МЕА (Ливан), Норсуэст Эйрлайнз, Квонтас, Саус Африкэн Эйрлайнз, Свис, ЮС Эйруэйз.

Надзорный комитет ИСАГО (ISAGO⁴ Over- Sight Committee). Комитет действует в качестве советника Эксплуатационному комитету, Руководству ИАТА и другим заинтересованным структурам по всем вопросам, касающимся Программы ИСАГО. Он также контролирует ее надлежащее выполнение рациональным и ресурсосберегающим образом. Сферой деятельности Комитета являются:

- постоянное улучшение и дальнейшее развитие системы документации по ИСАГО;

- надзор за деятельностью специальной рабочей группы (Pool Advisory Group), учрежденной для обеспечения гарантии того, что аудиты ИСАГО распределяются равномерно среди всех членов ИАТА;

- отслеживание политики аэропортов и регулирующих органов, связанной с проведением Программы;

- выработка рекомендаций по улучшению ИСАГО и безопасности наземных операций;

- использование данных по результатам аудитов ИСАГО для дальнейшего повышения безопасности.

Членами Комитета по ИСАГО являются представители авиакомпаний Адриа, Аэрофлот, Эр Кэнэда, Эр Фрэнс, Эр Трансат, Остриэн Эйрлайнз, Бритиш Эйруэйз, Катэй Пасифик, Дельта Эйр Лайнз, Эфиопиэн Эрлайнз, ДЖАЛ, Кения Эйруэйз, ЛАН Эйрлайнз, Люфтганза, Ройал Эйр Марок, Сауди Арабиен Эйрлайнз, Юнайтид Эйрлайнз.

Группа безопасности полетов (Safety Group) действует в качестве советника Эксплуатационному комитету, Руководству и другим органам ИАТА по всем вопросам, относящимся к оптимизации безопасности авиакомпаний. Она также разрабатывает рекомендации по эффективным и скоординированным мерам повышения безопасности. Сферы деятельности Группы включают:

- уменьшение угрозы для безопасности полетов авиакомпании;

- выработку рекомендаций и стратегий авиакомпаниям, регулирующим органам, службам управления воздушным движением, поставщикам услуг и производителям ВС по устранению рисков безопасности;

⁴ ISAGO-IATA Safety of Ground Operations – Программа ИАТА по обеспечению безопасности наземных операций

- направление рекомендаций по обеспечению безопасности ответственным и организациями с учетом измеряемости и достигаемости этих рекомендаций;

- создание "Системы поддержки руководства по безопасности" (Safety Management Support System (SMSS)) для авиакомпаний, включая анализ эксидентов и инцидентов, проведение обучения и семинаров по безопасности;

- разработку и исполнение плана действий по безопасности.

Членами Группы по безопасности являются представители авиакомпаний Эр Франс, Эйр Индия, Америкэн Эйрлайнз, Бритиш Эйруэйз, Карголюкс, Катэй Пасифик, Эмирэйтс, Джал, Кения Эйруэйз, ЛАН Эйрлайнз, Люфтганза, Квонтас и Юнайтид Эйрлайнз.

Группа авиационной безопасности (Security Group) действует в качестве советника для эксплуатационного комитета, руководства ИАТА и других служб по всем вопросам, относящимся к оптимизации мер по обеспечению авиационной безопасности, позволяющим обеспечивать эффективную эксплуатацию воздушного транспорта. Она также разрабатывает меры по скоординированным, высокоэффективным и низко-затратным действиям. Сферами деятельности Группы являются:

- борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

- раскрытие и предотвращение преступлений против авиатранспортной отрасли;

- создание системы руководства авиационной безопасностью (Security Management Systems – SEMS), включая механизмы гарантий качества в этой сфере деятельности отрасли;

- рекомендации по руководящей политике в сфере авиационной безопасности;

- анализ потенциальных угроз гражданской авиации и разработка мер по их предотвращению.

Членами Группы являются представители Эр Франс, Бритиш Эйруэйз, Катэй Пасифик, Этихад Эйруэйз, КЛМ, Кориэн Эйр, Люфтганза, Квонтас, ТАКА и Юнайтид Эйрлайнз.

Технологическая группа по авиатопливу (Technical Fuel Group) действует в качестве советника Эксплуатационному комитету, руководству и другим структурам ИАТА по всем техническим вопросам авиационного топлива, включая сертификацию топлива, качество обслуживания, заправку, топливообеспечение и потребление. Деятельность Группы включает все аспекты по спецификации топлива, его достаточности во всех аэропортах, меры по сокращению расходов топлива, включая содержание, обслуживание и эксплуатацию системы топливообеспечения, качества топлива, процедуры безопасности при заправке топливом, требования по стандартизации процедур по заправке, а также аспекты человеческого фактора и тренировок персонала.

Членами Группы являются представители авиакомпаний Эйр Зимбабве, Америкэн Эйрлайнз, Бритиш Эйруэйз, Континентал Эйрлайнз, Джал, Люфтганза, Свис, Юнайтид Эйрлайнз и ЮПС Эйрлайнз.

Региональные координационные группы (Regional Coordinating Groups (RCG)) созданы для регионов: Африки, Азиатско-Тихоокеанского и Северной Азии, Европы, Ближнего Востока, Латинской Америки (Карибского бассейна), а также и региона Северной Атлантики (Северной Америки).

Региональная группа соответствующего региона действует как советник Эксплуатационному комитету, руководству и подразделениям ИАТА по вопросам разработки широкого аспекта требований и приоритетов ИАТА по эксплуатационным и техническим вопросам, относящимся к конкретному географическому региону. Сферой деятельности RCG являются безопасность полетов, авиационная безопасность, аэронавигационные средства, службы и процедуры, а также влияние глобальных проблем на деятельность воздушного транспорта в регионах.

Консультативный комитет по системе расчетов (ISS) (The IATA Settlement System (ISS) Advisory Committee) учрежден для консультирования и ориентации руководства ИАТА по всем вопросам относительно расчетных систем ИАТА, по всем вопросам относительно расчетных систем ИАТА BSP и CASS⁵. Комитет состоит из 12 человек, назначаемых Генеральным директором. Эти специалисты рекомендуются авиакомпаниями – членами ИАТА, из числа тех, которые имеют опыт работы с системами PSP и CASS, а также опыт другой работы в отрасли, особенно в сфере бухгалтерского учета. Генеральный директор назначает Председателя Комитета из числа его членов и Секретаря Комитета. Члены Комитета назначаются на двухлетний срок. Если член комитета пропустит подряд два заседания или покидает свой пост в своей авиакомпании, он прекращает работу в Комитете. Члены Комитета представляют ИАТА, а не авиакомпании, рекомендовавшие их для работы в нем.

Задачами Комитета являются контроль за работой и развитием глобальной системы международных расчетов ISS с тем, чтобы она эффективно и с высшим качеством удовлетворяла потребности авиакомпаний – членов ИАТА в агентской продаже перевозок и расчетов за них. Комитет предоставляет консультативный форум между руководством ИАТА и авиакомпаниями – членами по вопросам эффективной работы расчетной системы по пассажирским перевозкам (Billing and Settlement Plans-BSP), а также предоставляет руководству ИАТА предложения относительно политики ценообразования и работы BSP в целом. Комитет выдает рекомендации Грузовому комитету относительно работы системы продажи грузовых перевозок и расчетов по ним (Cargo Agency Settlement System – CASS), оценивает потенциальный негативный эффект и дает рекомендации по его

⁵ BSP – Billing and Settlement Plan – система по взаиморасчетам с пассажирскими, а CASS – с грузовыми агентами (Cargo Agents Settlement System).

предотвращению, а также консультирует по вопросам ценообразования и грузовых тарифов. Комитет работает над поиском новых рынков для расширения систем BSP и CASS, а также проводит аудиты и оценивает риски, связанные с работой ISS.

Комитет проводит заседания в установленные сроки, но не позже четырех недель перед заседаниями Комитетов ИАТА по стратегии и политике и Председательского комитета. Рекомендации Комитета принимаются на основе консенсуса. Правила и процедуры Комитета могут время от времени меняться Генеральным директором ИАТА.

Членами Комитета являются представители Эр Франс, Эйр Нью-Зиленд, Америкэн Эйрлайнз, Бритиш Эйруэйз, Финэйр, Иберия, Джал, Люфтганза и Сауди Арабиен Эйрлайнз.

Консультативная группа по медицине (Medical Advisory Group) состоит из 10 членов, специализирующихся в области авиационной медицины или общего здравоохранения.

Они назначаются Генеральным директором ИАТА. Группа консультирует авиационное сообщество по вопросам здравоохранения при воздушных путешествиях, предоставляет экспертное представительство от имени отрасли по всем медицинским вопросам, поддерживает постоянные контакты со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), ИКАО и региональными ассоциациями по медицинским проблемам на борту воздушных судов. Группа дорабатывает и периодически пересматривает резолюции и рекомендуемую практику ИАТА по медицинским вопросам, разрабатывает новые направления политики по авиационной медицине и по всем вопросам охраны здоровья авиаработников и пассажиров.

Членами Группы являются Эр Франс, Эйр Нью-Зиленд, Америкэн Эйрлайнз, Бритиш Эйруэйз, Катэй Пасифик, Эмирэйтс, КЛМ, Люфтганза и Квонтас.

Глава 8. Основы деятельности ИАТА

8.1. Деятельность профессиональной ассоциации

Основная деятельность Профессиональной ассоциации, в которой участвуют все авиакомпании-члены ИАТА, сосредоточены в Отраслевых комитетах и Рабочих группах. Наиболее известными направлениями, связанными с регулированием международных воздушных перевозок являются следующие:

1. Конференция ИАТА по координации расписаний. Она проводится два раза в год, в ее рамках авиакомпании координируют расписания полетов, а также "слоты" в аэропортах. Под "слотами" понимается конкретный промежуток времени, выделяемый каждой авиакомпании в соответствующих аэропортах, в течение которого осуществляется прилет, наземное обслуживание и вылет.

2. Конференции ИАТА по перевозкам (IATA Traffic Conferences).

Конференции работают по следующим направлениям:

- пассажирские перевозки;
- пассажирские агентства;
- грузовые перевозки;
- грузовые агентства.

В них участвуют все авиакомпании–члены Ассоциации.

3. Система поиска багажа (Bag Track). Эта система разработана ИАТА совместно с СИТА⁶, она предназначена для розыска багажа пассажиров, который потерян или отправлен не по назначению.

4. Многостороннее соглашение "Интерлайн" (Multilateral Interline Traffic Agreement). Термином "Interline" обозначается соглашение о коммерческом сотрудничестве между авиакомпаниями, которое включает взаимное признание перевозочных документов (авиабилетов, авиагрузовых накладных и др.) авиакомпаниями, заключившими такое соглашение. "Интерлайн" бывает двусторонний, который авиакомпании подписывают самостоятельно без участия ИАТА, и многосторонний, который действует под эгидой ИАТА.

5. Система урегулирования взаиморасчетов между авиакомпаниями и агентами (Bill and Settlement Plan – BSP) за продажу пассажирских перевозок.

6. Система урегулирования расчетов за грузовые перевозки (Cargo Agency Settlement System – CASS) между авиакомпаниями и грузовыми агентами за продажу грузовых перевозок. CASS обеспечивает автоматизированную обработку расчетов и перевод агентами сумм авиакомпаниям за проданные перевозки на их рейсах.

⁶ СИТА – Society Internationale de Telecommunication Aérienne-Международная Ассоциация по авиационным телекоммуникациям (СИТА).

7. *Расчетная палата ИАТА* (IATA Clearing House (ICH)). Это полуавтономная организация, участниками которой являются более 350 авиакомпаний как членов, так и не членов ИАТА. ICH осуществляет взаимные расчеты между авиакомпаниями-участниками Палаты, а также расчет между авиакомпаниями и другими организациями, услугами которых пользуются авиакомпании. Это, к примеру, фирмы по наземному обслуживанию, по телекоммуникациям, такие как СИТА и др. ICH позволяет авиакомпаниям-участникам урегулировать между собой и другими фирмами долги и кредиты, расчеты сосредоточены в едином центре, чем сводится к минимуму необходимость осуществлять физические трансфертные денежные операции на всемирной основе.
8. *Электронный обмен информацией (EDIFACT)*. ИАТА разработала форматы по обмену информацией в отношении пассажиров, грузов, счетов за авиатопливо и его поставки между авиакомпаниями и поставщиками с использованием системы электронного обмена данными EDIFACT, предложенной ООН для административных, коммерческих и транспортных целей.
9. "Упрощение бизнеса". Под таким названием известны инициативы ИАТА, которые стали всемирно известными в последние годы. Среди них такие, как обязательный переход всех авиакомпаний на использование электронных авиабилетов (E-tickets) и полный отказ от бумажных билетов, обязательный для всех авиакомпаний-членов ИАТА, внедрение в международных аэропортах киосков саморегистрации пассажиров при вылете, введение разносчитываемых "чипов" на багажных бирках, оборудования для электронного считывания паспортов, внедрение комплексов автоматизации Internet-продаж авиабилетов и др.
10. Аудиты контроля за безопасностью полетов (IATA Operational Safety Audits – IOSA). ИАТА разработала стандарты безопасности полетов и внедрила на всемирной основе системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Инициативы ИАТА поддержала Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и другие межправительственные организации. Они теперь обязательны для всех авиакомпаний, выполняющих международные полеты на территории всех государств-членов ИКАО. Все авиакомпании, являющиеся членами ИАТА, обязаны пройти аудит и получить сертификат ИАТА о прохождении IOSA. Авиакомпании, желающие вступить в ИАТА, также должны прежде пройти аудит ИОСА. Кроме IOSA, ИАТА разрабатывала и осуществляет программу ISAGO (IATA Safety Audits of Ground Operations)⁷.

⁷ ISAGO – аудиты ИАТА по безопасности наземных операций.

Наряду с перечисленными, Профессиональная ассоциация ИАТА осуществляет другие виды деятельности в области регулирования международного воздушного транспорта. Это, в частности, такие как:

- представительство от имени отрасли воздушного транспорта в форумах ИКАО, связь между правительствами с пользователями, техническая деятельность и автоматизация отрасли;

- различные другие виды деятельности по координации работы отрасли, включая упрощение формальностей при международных авиаперевозках, предотвращение мошенничества, снижение бремени авиакомпаний по государственным налогам и аэропортовым сборам и др.

- деятельность по самофинансированию Ассоциации, в частности, различные публикации, финансовое обслуживание клиентов, обучение персонала авиакомпаний, аккредитация агентов, продажа компьютерных программ по управлению доходами, семинары и симпозиумы по различным направлениям деятельности авиатранспортной отрасли.

Кроме перечисленного, ИАТА создала учебное заведение – IATA Training and Development Institute, в котором обучаются ежегодно более 35 тыс. студентов по восьми отраслевым программам.

8.2. Деятельность Ассоциации по координации тарифов (Tariff Coordination Association)

Как отмечалось ранее, авиакомпании–члены ИАТА могут факультативно участвовать во второй части ИАТА – Ассоциации по координации тарифов (пассажирских, грузовых, а также тех и других). Вся деятельность ИАТА по авиатранспортному ценообразованию сосредоточена в рамках Конференций, распределенных между тремя тарифными зонами ИАТА:

- *Зона 1* включает весь континент Северной и Южной Америк и прилегающие острова, а также Гренландию, Бермуды, Вест-Индию и острова Карибского моря, а также Гавайские острова, включая Мидуэй и Пальмиру;

- *Зона 2* включает всю Европу (в т.ч. Европейскую часть Российской Федерации) и прилегающие к ней острова, Исландию, Азорские и Канарские острова, всю Африку и прилегающие к ней острова, остров Вознесения и западную часть Азии по Иран включительно;

- *Зона 3* включает всю Азию и прилегающие к ней острова, за исключением части, включенной в Зону 2, всю Ост-Индию, Австралию, Новую Зеландию, а также острова Тихого океана, за исключением островов, отнесенных к Зоне 1.

Конференции ИАТА по координации тарифов распределяются следующим образом:

1. Семь конференций по координации пассажирских тарифов, которые разрабатывают пассажирские тарифы и соответствующие условия их

- применения для каждой из трех тарифных зон плюс четыре комбинации этих зон: 1/2, 2/3, 3/1 и 1/2/3;
2. Семь конференций по координации грузовых тарифов, которые разрабатывают грузовые тарифы и условия их применения для каждой из трех тарифных зон плюс четыре комбинации этих зон: 1/2, 2/3, 3/1 и 1/2/3;
 3. Объединенные совещания конференций по пассажирским тарифам (или так называемые «Смешанные Конференции»), которые рассматривают вопросы структуры и условий тарифов на глобальном уровне, такие как построение тарифов, правила обмена валют (по специальному согласованному обменному курсу ИАТА), условия обслуживания, нормы бесплатного провоза багажа, сборы, уровни комиссионных для пассажирских агентов;
 4. Объединенные совещания конференций («Смешанные Конференции») по грузовым тарифам, которые рассматривают всемирные уровни ставок, правила построения грузовых тарифов, правила обмена валют, уровни комиссионного вознаграждения посредников, занятых в продаже, а также в процессе обработки международного авиагруза.
 5. Объединенные совещания конференций по пассажирским и грузовым тарифам («Смешанные Конференции» «пассажиры/груз»), которые рассматривают общие вопросы, касающиеся пассажирских и грузовых тарифов, переданные этим объединенным совещаниям Конференциями по координации пассажирских и грузовых авиатарифов.

Проведенная выше структура Конференций ИАТА по координации тарифов предназначена, в том числе, для проведения многосторонних переговоров о тарифах, в которых участвуют авиакомпании с целью разработки и принятия соглашений в форме резолюций для их последующего представления правительствам для утверждения.

Как только конкретная авиакомпания приняла решение участвовать в деятельности ассоциации по координации тарифов, она автоматически становится членом каждой Конференции по координации пассажирских и/или грузовых тарифов, в которой она осуществляет перевозки с коммерческими правами пятой «свободы воздуха». Кроме того, любой член ИАТА может решить стать полноправным членом «Смешанной Конференции» (ТК 1/2, ТК 2/3, ТК 3/1 или ТК 1/2/3), если он не выполняет полеты в такой Зоне, но осуществляет перевозки в качестве полноправного члена в Зоне, входящей в состав «Смешанной Конференции». Например, полноправный член, выполняющий полеты в зону 2, может решить стать членом в Конференциях ТК 1/2, ТК 2/3, ТК 1/2/3, но не может участвовать в ТК 3/1.

Каждая конференция по координации тарифов должна созываться не реже, чем один раз в два года с уведомлением участников за 90 дней, но на практике они созываются чаще – не реже одного раза в год. По каждой

тарифной зоне, обычно в сентябре-октябре, проводится серия заседаний конференции по пассажирским перевозкам для обсуждения пассажирских тарифов и условий их применения, которые будут вводиться с апреля следующего года. Аналогичным образом, в мае-июне, проводится серия заседаний Конференций по грузовым перевозкам для обсуждения грузовых тарифов и условий их применения, которые будут вводиться с октября текущего года. Регулярные Объединенные совещания обычно проводятся перед Зональными Конференциями. При необходимости в течение года созываются дополнительные Зональные или Объединенные Конференции.

Цель каждого совещания Конференций заключается в достижении консенсуса как в отношении общего уровня тарифов, так и предложений по специальным тарифам на основе полного охвата зоны. Во всех случаях достигнутые соглашения применяются ко всем членам ассоциации-участникам, входящим в Зону соответствующей Конференции, независимо от того, участвовала она или не участвовала в совещании.

Однако существуют некоторые исключения из правил, которые разрешают применять соглашения только на основе пары государств, между которыми осуществляются соответствующие перевозки. Правила Конференции могут разрешить авиакомпаниям на некоторых маршрутах в виде исключения, предложить тариф, отличный от согласованного, при условии, что ИАТА получила своевременное уведомление.

Все соглашения Конференции принимаются на основе консенсуса или единогласным голосованием. Однако если консенсус по соответствующей Зоне не достигнут, то могут быть заключены соглашения для «подзоны» или «ограниченные соглашения» (только в отношении членом-участников соответствующих ТК или государств, охватываемых такими соглашениями) в целях удовлетворения конкретных запросов участников, осуществляющих перевозки в соответствующем регионе.

Все соглашения, а также любые компромиссы, достигнутые в предварительном порядке в ходе совещания Конференции, включаются в проект документов для резолюций, образующих пакет для окончательного голосования. В случае принятия пакет резолюций представляется заинтересованными авиакомпаниями своим правительствам для утверждения. В случае непринятия соответствующая зона (или ее часть – «подзона») становится открытой зоной (или «подзоной»), т.е. зоной, в которой членам предоставляется свобода по применению тарифов по своему усмотрению до проведения очередной Конференции.

На Конференции устанавливаются сроки предоставления одобренных резолюций для утверждения правительствами. Каждый член Конференции определяет, какие резолюции должны быть предоставлены его собственному правительственному полномочному органу с просьбой о принятии действий в указанный Конференцией срок. Авиакомпания должна уведомить Секретариат ИАТА о любых действиях, намечаемых действиях или о необходимости

продления срока утверждения полномочным госорганами. ИАТА уведомляет всех своих членов о необходимости продления срока утверждения полномочным госорганом. ИАТА уведомляет всех своих членов о каждом правительственном утверждении и, после получения всех необходимых правительственных утверждений, авиакомпании–члены ИАТА могут применять их.

8.3. Деятельность ИАТА по регулированию обслуживания международных авиаперевозок

ИАТА работает в тесном сотрудничестве с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) по многим вопросам регулирования международного воздушного транспорта, в том числе и по вопросам многостороннего регулирования воздушных перевозок на глобальной основе. В частности, по просьбе ИКАО Ассоциация готовит экспертные заключения по тем или иным вопросам международного воздушного транспорта, вырабатывает соответствующие рекомендации, обращается в ИКАО с предложениями о принятии решений по вопросам, представляющим практический интерес для мирового воздушного транспорта. ИАТА участвует в работе всех форумов ИКАО с правом совещательного голоса. Многим из неправительственных организаций гражданской авиации, в т.ч. ИАТА, предоставлен консультативный статус в Организации объединенных наций.

Регулирование обслуживания международных авиаперевозок

В отличие от ИКАО, представляющей организацию государств, ИАТА является организацией коммерческих авиакомпаний, выполняющих регулярные международные авиаперевозки. По состоянию на конец 2010 года членами ИАТА являются около 250 авиакомпаний. Авиакомпания Аэрофлот является членом этой ассоциации с 1989 г. Из других российских авиакомпаний членами ИАТА являются «Россия», «Трансаэро», «Сибирь», «Дальавиа» и др.

Международная ассоциация воздушного транспорта значительное место в своей деятельности отводит регулированию обслуживания международных перевозок. Эта деятельность направлена на то, чтобы помочь авиакомпаниям минимизировать расходы и максимизировать обслуживание клиентуры с помощью разработки и воплощения стандартов и рекомендаций по обслуживанию пассажиров и клиентуры, а также процедур обслуживания в аэропортах.

Информация об этих стандартах и рекомендуемой практике распространяется в более чем 50 публикациях ИАТА, а также с помощью сети Интернет. Эти стандарты ИАТА используются во всем мире как персоналом авиакомпаний, так и обслуживающими агентами и другим персоналом, участвующим в воздушном транспорте.

Особое внимание ИАТА уделяет многосторонним соглашениям по перевозкам, так называемый «интерлайн-соглашениям». Кроме двусторонних «интерлайн-соглашений» между авиакомпаниями важное место в деятельности ИАТА занимает «Многостороннее интерлайн-соглашение» (МІТА) по обслуживанию пассажиров. Это соглашение, а также стандартные процедуры ИАТА, по обслуживанию пассажиров в аэропортах образуют всемирную систему обслуживания международных перевозок. Стандарты ИАТА, издаваемые в форме резолюций и рекомендуемой практики, постоянно изменяются и обновляются в соответствии с современными требованиями.

Большое место в работе ИАТА отводится системе резервации пассажиров авиакомпаний-партнеров по «интерлайн-соглашениям». Важность контроля за процедурами резервирования возрастает в связи с возрастанием доли бронирования, осуществляемого непосредственно турагентами через автоматизированные системы бронирования (АСБ), принадлежащие индивидуальным авиакомпаниям. Кроме того, ИАТА разрабатывает универсальную систему межкомпьютерного общения (так называемую глобальную распределительную систему – GDS) с осуществлением бронирования на любую авиакомпанию с любого компьютера.

В течение текущего десятилетия основным перевозочным документом для пассажиров будет автоматизированный билет/посадочный талон (АТВ). С этой целью ИАТА совместно с Авиатранспортной конференцией Америки (АТС) разработали универсальный образец АТВ, который может использоваться как авиакомпаниями, так и турагентами. Кроме того, ИАТА и АТС совместно разработали многоцелевой перевозочный документ (МПД), который наряду с АТВ станет наиболее распространенным автоматизированным перевозочным документом. Если АТВ используется как основной авиабилет, то МПД будет использоваться авиакомпаниями и агентами для всех других целей, связанных с путешествиями. С целью обеспечения авиакомпаниями сокращения потерь от потерянных или украденных авиабилетов ИАТА разработала многостороннее соглашение о разделении ответственности за оплату по билету, объявленному потерянным.

Это соглашение о разделении убытков от потерянных или украденных авиабилетов позволяет значительно снизить потери по авиатранспортной отрасли в целом. Для осуществления такого соглашения вводится признаваемая всеми членами, ИАТА центральная система, которая аккумулирует все сведения о потерянных или украденных билетах и уведомляет о них все авиакомпании через систему связи АРИНК.

Другой проблемой, над которой работает сообщество авиакомпаний в рамках ИАТА, является проблема безопасности при перевозках багажа. В соответствии с требованиями ИКАО, ИАТА разработала процедуры, обеспечивающие обязанность контроля багажа, перевозимого на борту самолета. Сущность этих требований сводится к тому, что ни одно место багажа не может быть перевезено без его владельца на борту, либо после его

тщательной проверки как вручную, так и автоматического просвечивания. ИАТА организует многочисленные международные семинары по изучению новых процедур по обеспечению безопасности при перевозках багажа с показом передовой технологии и автоматизации обеспечения проверок, в которых участвуют авиакомпании, агенты и производители техники.

Для обеспечения автоматического контроля багажа перед его погрузкой в самолет рядом авиакомпаний внедрена или внедряется автоматизированная система, в основу которой положено применение специальных кодированных багажных бирок (т.н. «Бар-код»), обеспечивающих автоматическую сортировку багажа, включая межлинейный багаж на нескольких перевозчиков.

ИАТА совместно с СИТА⁸ разработали международную систему розыска багажа «Бэгтрэк». Участниками «Бэгтрэк» являются более 170 авиакомпаний. Кроме этой действуют также системы поиска «Изи-Трэк» и АКТС. На основании этих групповых систем ИАТА ставит задачу создать всемирную систему розыска, управляемую из единого центра. По оценкам специалистов, если создание такой системы увеличит процент найденного багажа с теперешних 96,6 % только на один процентный пункт, это сэкономит авиатранспортной индустрии 19,5 млн. долл. в год на возмещение претензий по утерянному багажу и значительно улучшит обслуживание клиентуры.

Кроме указанных систем розыска багажа ИАТА и СИТА разработали также совместную систему управления багажными операциями «Багамас», которая координирует усилия авиакомпаний и аэропортов, направленные на предотвращение отправки багажа не по назначению. Эта система обеспечивает централизацию данных обо всех происшествиях с багажом и помогает авиакомпаниям принимать меры по их предотвращению.

Большое внимание в своей деятельности ИАТА уделяет обеспечению авиационной безопасности. Так, ИАТА разработала восемь минимальных требований по режимному обеспечению безопасности в международных аэропортах, в соответствии с которыми в них должно быть предусмотрено следующее:

- перед выходами на посадку на все рейсы необходимо установить стерильную зону. Перед входом в эту зону пассажиры и их ручная кладь должны подвергаться досмотру с помощью технических средств. Все прочие лица, входящие в эту зону, а также вносимые туда предметы, должны подвергаться спецконтролю;

- пункты спецконтроля пассажиров и другие пункты контроля доступа в режимные зоны должны быть соединены с центром управления аэропорта линиями прямой связи, обеспечивающими быстрое реагирование в случаях актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

- территория аэропорта должна патрулироваться вооруженными полицейскими, наделенными большими полномочиями, имеющими

⁸ СИТА – Societe Internationale de Telecommunication Aeronautique – SITA (Международное общество авиационных телекоммуникаций).

портативные рации и готовыми оказать немедленное воздействие в случаях актов незаконного вмешательства или при подозрении на них, а также при угрозе нарушения работы системы режимного обеспечения безопасности;

- зоны ограниченного доступа должны быть отгорожены и четко отмечены предупреждающими знаками; для предотвращения доступа в них посторонних лиц или машин должны быть предусмотрены системы контроля доступа. Лица и машины, имеющие доступ в эти зоны, должны подвергаться проверке с помощью средств контроля;

- все служащие аэропорта, имеющие доступ в режимные зоны, должны носить на видном месте пропуска, которые проверяются в контрольных пунктах перед входом в зону;

- сданный багаж, почта и грузы должны быть отделены от общественных помещений аэропорта барьерами. Необходимо обеспечить возможность их проверки с помощью рентгеновских или других средств контроля, если это потребуется;

- места стоянки воздушных судов должны охраняться, хорошо освещаться и тщательно контролироваться;

- все смотровые площадки для публики, выходящие на летное поле, должны быть отгорожены и тщательно контролироваться в целях обеспечения безопасности.

8.4. Экономическое регулирование в рамках ИАТА

Главной из проблем экономического регулирования в рамках ИАТА является сглаживание остроты конкурентной борьбы между авиакомпаниями в условиях кризиса и связанной с ним борьбы за выживание. Наиболее острыми из вопросов экономического регулирования являются:

- вопросы международных авиационных тарифов и ставок сборов за авиатранспортные услуги;

- вопросы регулирования коммерческих условий международных воздушных перевозок.

Последние, в свою очередь, включают в себя вопросы использования коммерческих прав при авиаперевозках, вопросы частоты и расписания полетов, вопросы регулирования объемов перевозок и провозной способности воздушных судов, вопросы выплаты комиссионных агентам по продаже авиаперевозок и другие коммерческие вопросы.

В условиях мирового финансово-экономического кризиса активизировалась деятельность ИАТА по сокращению расходов авиакомпаний. Всемирно известными стали инициативы ИАТА по упрощению бизнеса в сфере международных воздушных сообщений. Среди них: введение электронных авиабилетов (т.н. E-tickets)), которые значительно сократят расходы авиакомпаний на билетопечать, а также повысят культуру обслуживания пассажиров. С 2008 года переход на электронные авиабилеты стал

обязательным для всех авиакомпаний – членов ИАТА, выполняющих международные авиаперевозки. По инициативе ИАТА началось внедрение в международных аэропортах киосков саморегистрации пассажиров на рейсы регулярных авиаперевозчиков. Как уже упоминалось, ИАТА разработала стандарты безопасности полетов на всемирной основе и ввела обязательный для всех авиакомпаний аудит контроля за обеспечением безопасности полетов (IATA Operational safety audit–IOSA). Аудит на соответствие требованиям стандарта IOSA обязаны пройти все авиакомпании–члены ИАТА, а также все авиакомпании, желающие вступить в Международную ассоциацию воздушного транспорта. Без получения сертификата о соответствии требованиям этого международного стандарта авиакомпании не будут допущены к выполнению международных полетов, что значительно ухудшит их экономическое положение. Из российских авиакомпаний по состоянию на начало 2010 года сертификаты IOSA получили только несколько авиакомпаний, среди которых «Аэрофлот», «Трансаэро», «Сибирь» и др.

Стандарт IOSA признан Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), которая рекомендовала всем государствам разработать соответствующие требования ко всем своим национальным авиакомпаниям. Кроме IOSA разработан также стандарт аудитов по безопасности наземного обслуживания (IATA Ground Services Safety Audit–ISAGO).

Многостороннее сотрудничество в рамках ИАТА осуществляется также в таких сферах, как организация системы урегулирования взаимных расчетов между авиакомпаниями и их агентами (т.н. Bill and Settlement Plan–BSP) и системы расчетов за грузовые перевозки (Cargo Agency Settlement System–CASS), обеспечивающей автоматизированную обработку расчетов между авиакомпаниями и их грузовыми агентами.

ИАТА учредила Расчетную палату (IATA Clearing House), участниками которой являются более 350 авиакомпаний как членов, так и не членов ИАТА. Палата осуществляет взаимные расчеты между авиакомпаниями–участниками, а также с другими организациями, услугами которых пользуется авиакомпании.

Расчетная палата позволяет авиакомпаниям-участникам осуществлять урегулирование между ними долгов и кредитов в едином центре, сводя тем самым к минимуму необходимость физических денежных транзакций на всемирной основе.

Наряду с перечисленными, ИАТА осуществляет и другие виды деятельности в области многостороннего регулирования международного воздушного транспорта, такие как посредничество между правительствами и пользователями воздушного транспорта, представительство от имени отрасли воздушных перевозок на форумах Международной организации гражданской авиации, а также различные другие виды деятельности по координации работы отрасли, включая упрощение формальностей при международных перевозках, предотвращение мошенничества при продаже авиаперевозок, снижение

бремени авиакомпаний по аэропортовым и аэронавигационным сборам, а также чрезмерным, по мнению ИАТА, государственным налогам и др.

ИАТА оказывает существенную помощь авиакомпаниям в финансовом обслуживании, обучении персонала, аккредитации агентов, в разработке программ по управлению доходами, а также проводит для работников авиакомпаний семинары и симпозиумы по различным направлениям деятельности авиатранспортной отрасли.

Многостороннее сотрудничество в рамках ИАТА помогает авиакомпаниям справиться с последствиями тяжелейшего экономического кризиса, который разразился в середине 2008 года и неизвестно, когда он закончится.

Глава 9. Международный Совет Аэропортов (АСИ)

9.1. Цели и задания АСИ

Международный Совет Аэропортов (Airports Council International (ACI)), является единственной глобальной профессиональной организацией аэропортов мира. В нынешнем виде, после многих реорганизаций, он был создан в 1991 году. АСИ осуществляет защиту интересов аэропортов в правительственных органах и в международных организациях, таких как ИКАО и др. АСИ разрабатывает стандарты, политику и рекомендованные практики для аэропортов и представляет информацию и обучение специалистов для их применения в мировом масштабе. Участвуя в АСИ, аэропорты имеют возможность поднимать свой голос и быть услышанными, по всем проблемам, которые их интересуют. АСИ отстаивает интересы и защищает позиции аэропортов в международных организациях, в частности, по вопросам безопасности окружающей среды, а также по вопросам аэропортовых сборов и регулирования, поддерживает их интересы в отношениях с авиакомпаниями. По таким злободневным вопросам, как либерализация, собственность и владение, планирование пропускной способности аэропортов, правительственные ограничения и действия по охране окружающей среды. АСИ защищает позиции аэропортов и укрепляет их возможность формировать будущее авиатранспортной отрасли, поддерживая действия индивидуальных аэропортов. АСИ предоставляет своим членам возможности обучения персонала, помощь в разработке программ обслуживания клиентуры, проводит статистические анализы и прогнозы отрасли, публикует их для практического использования руководством аэропортов.

По своему экономическому статусу АСИ является некоммерческой организацией, на которую распространяются законы и правила страны регистрации, которой является Швейцария, и в которой находится её главный офис: штаб-квартира АСИ располагается в аэропорту города Женева.

Международный Совет Аэропортов представляет собой международную неправительственную организацию аэропортов мира, главная цель которой – способствовать расширению сотрудничества между аэропортами-членами организации, а также с партнёрами в мировой гражданской авиации, включая правительственные учреждения, авиакомпании и самолетостроительные фирмы. Благодаря такому сотрудничеству АСИ вносит существенный вклад в обеспечение авиапассажиров надёжной, безопасной и эффективной воздушной транспортной системой, совместимой с требованиями по охране окружающей среды. Сотрудничая с международными организациями – ИКАО, ИАТА и др., АСИ является «рупором аэропортов», представляя в них коллективную позицию аэропортов мира.

В настоящее время членами АСИ являются около 600 аэропортовых организаций, работающих в 1689 аэропортах в 179 странах. Аэропорты - члены АСИ ежегодно обслуживают более 4.8 млрд. пассажиров, 86 млн. тонн грузов и почты, обеспечивают около 80 млн. самолето-вылетов. Из российских аэропортов, членами АСИ являются следующие аэропорты: Екатеринбург, Когалым, Шереметьево, Домодедово, Внуково, Пулково, Якутск и др.

Краткая историческая справка

История АСИ начинается с 1948 года, когда был образован *Международный совет эксплуатантов аэропортов (Airport Operators Council International (АОСИ))*, базирующийся в Вашингтоне, округ Колумбия.

В 1950 г. была образована *Западноевропейская ассоциация гражданских аэропортов (Western European Airports Association – WEAA)*, базирующаяся в Цюрихе.

В 1962 году создана Международная ассоциация гражданских аэропортов (*International Civil Airports Association - ICAA*), базирующаяся в Париже.

В 1970 году был учрежден Координационный совет ассоциация аэропортов (*Airport associations coordinating council – ААСС*), базирующийся в Женеве, который коллективно представлял АОСИ, ICAA и WEAA в ИКАО, ИАТА и других мировых организациях.

В 1991 году в результате объединения АОСИ, ICAA и ААСС был создан действующий теперь Международный совет аэропортов (*Airports Council International - АСИ*). В настоящее время АСИ имеет 5 региональных отделений в следующих географических регионах: в Африке, в Европе, в Латинской Америке/Карибском бассейне, в Северной Америке и в Азиатско-тихоокеанском регионе. Всемирная штаб-квартира АСИ находится в Женеве, региональные офисы - в Каире; Дели; Брюсселе; Каракасе (позже в Мериде, а затем в Сан-Пауло); Вашингтоне, округ Колумбия; Ванкувере (позже переведен в Гонконг) и Касабланке.

АСИ имеет статус наблюдателя в ИКАО, а также консультативный статус в экономическом и социальном Совете ООН (UN/ECOSOC). АСИ также тесно сотрудничает со Всемирной таможенной организацией (*World Customs Organization – WCO*), Международной авиатранспортной ассоциацией (ИАТА), Международной федеральной ассоциацией линейных пилотов (ИФАЛПА), с Организацией гражданской авиационной службы (*Civil Air Navigation Services Organization - CANSO*), с Международной воздушно-железнодорожной организацией (*International Air Rail Organization - IARO*), Группой содействия воздушному транспорту (*Air Transport Action Group - АТАГ*) и другими всемирными и региональными организациями.

АСИ является также членом Международной отраслевой рабочей группы (*International Industry Working Group – IIWG*), которая объединяет три основных сегмента мировой авиационной отрасли: аэропорты, авиакомпании и

авиастроителей, которая решает общие проблемы, касающиеся дизайна, развития и совместимости воздушных судов и аэропортов.

9.2. Организационная структура АСИ

Руководство АСИ

Высшими руководящими органами АСИ являются: *Генеральная Ассамблея*, которая созывается ежегодно; *Всемирный управляющий совет* (World Governing Board), который осуществляет политику и решает все другие вопросы АСИ, если они не отнесены к компетенции Генассамблеи; *Исполнительный комитет*, состоящий из 8 членов, который руководит работой АСИ в промежутке между заседаниями Совета. Работой всех этих органов руководит *Председатель АСИ*.

Главным исполнительным чиновником является, Генеральный директор АСИ, который представляет АСИ во всех мировых организациях. Он отвечает за работу Всемирной штаб-квартиры АСИ. Генеральному директору подчиняются директора и управляющие, отвечающие за аэрополитику и экономику, связь с ИКАО и за охрану окружающей среды, коммуникации, упрощение формальностей и авиационную безопасность, общественную безопасность, обучение и технические вопросы.

Всемирный управляющий совет состоит из 29 полноправных (голосующих) членов, которые избираются из числа регулярных членов АСИ. Совет возглавляется Председателем и созывается два раза в год. Совет определяет политику АСИ, которая воплощается *Исполнительным комитетом* и *Генеральным директором* в соответствии с Конституцией АСИ и решениями Генеральной Ассамблеи, которому подотчетен Совет.

Всемирный управляющий совет назначает Генерального директора, принимает решения о приёме новых членов АСИ, определяет бюджет Всемирной штаб-квартиры АСИ, утверждает программу деятельности АСИ, заявляет о политике АСИ, принимает участие в работе других мировых организаций и контролирует все дела, не относящиеся к компетенции Генассамблеи.

В состав Всемирного управляющего совета входят представители региональных советов из пяти региональных отделений АСИ: от региона Африки - 3 члена; от Азиатско-тихоокеанского региона - 7 членов; от Европейского региона - 7 членов; от Латинской Америки/Карибского бассейна - 3 члена; от Северной Америки - 8 членов.

Исполнительный комитет является высшим исполнительным органом АСИ, который вместе с Секретариатом, возглавляемый Генеральным директором АСИ, входит во Всемирную штаб-квартиру международного совета аэропортов. Всемирная штаб-квартира находится в Женеве (Швейцария).

В состав исполнительного комитета, входят следующие профессиональные комитеты:

- экономики аэропортов;
- информационных технологий аэропортов;
- обслуживания клиентуры;
- охраны окружающей среды;
- здравоохранения;
- общественной безопасности;
- авиационной безопасности;
- технический комитет.

Генеральному директору АСИ непосредственно подчиняются *Всемирный Секретариат*, в который входят следующие бюро:

- бюро связи с ИКАО;
- бюро глобального обучения (ACI Global Training);
- бюро административных служб;
- бюро по связям с общественностью;
- бюро статистики;
- бюро программ развития;
- бюро публикаций.

В состав Всемирной штаб-квартиры АСИ входят также: казначей и региональные советники от регионов Африки, Европы, Латинской Америки/Карибского бассейна, Северной Америки. Постоянным наблюдателем при Всемирной штаб-квартире АСИ является представитель от Всемирного делового партнёрства, с которым тесно сотрудничает АСИ. В настоящее время это представитель от СИТА.

Постоянные комитеты, субкомитеты и специальные комитеты АСИ

В структуру АСИ, в настоящее время, входят 6 Постоянных комитетов, два Субкомитета и один Спецкомитет. Эти Комитеты и Субкомитет учреждены Управляющим советом АСИ, для оказания помощи и консультаций Совету по выработке текущей политики в соответствующей сфере их деятельности. Они оказывают также необходимую помощь Исполнительному комитету и Секретариату АСИ.

Членами Комитетов являются представители аэропортов и авиационной индустрии, имеющие специальные знания и опыт в соответствующей сфере деятельности. Руководство Комитетами осуществляют их Председатели и вице-председатели, которые избираются членами соответствующего Комитета по согласованию с Секретариатом АСИ. В состав каждого из Комитетов входят 20 членов, 12 из которых предлагаются их региональными отделениями, а остальные 8 - по представлению Секретариата. Наблюдатель, а также члены Специальных непостоянных комитетов могут участвовать в заседаниях Постоянных комитетов с разрешения Председателя Комитета и Секретаря.

Постоянные комитеты учреждаются Всемирным управляющим советом, действующим в соответствии со статьями 8, 16 и 21 Конституции Международного совета аэропортов. В настоящее время работают следующие Постоянные комитеты: экономики, окружающей среды, упрощения формальностей, авиационной безопасности, технический комитет и комитет по безопасности полетов.

Постоянные комитеты могут иметь до 22 членов от аэропортов - членов АСИ и не более 5 – от Всемирных бизнес-партнеров. В составе комитета остаётся бывший его Председатель. Новый Председатель и Вице-председатель назначаются Исполнительным комитетом сроком на два года.

Каждый регион может назначать до двух официальных представителей в каждый Постоянный комитет сроком на два года с возможностью последующего переназначения по желанию соответствующего региона. В качестве представителей регионов они обеспечивают надлежащую связь между Постоянными комитетами и соответствующими региональными комитетами или группами, а также отстаивают интересы своих регионов.

Кроме названных, назначаются также восемь «независимых членов» ("Members at large") для обеспечения независимой экспертизы в соответствующих сферах деятельности Комитетов. Они назначаются Генеральным директором по рекомендации Председателя Комитета и Секретаря из числа компетентных и незанятых экспертов в соответствующей сфере деятельности конкретного Комитета.

Кроме Председателя, Вице-председателя, бывшего Председателя, региональных представителей и «независимых членов», в каждом Постоянном комитет могут участвовать до пяти Всемирных бизнес-партнеров (World Business Partners - WBP). Также участие доступно для:

- «Серебряного и Высшего уровня WBP», имеющих наибольшие доходы от связанной с аэропортами деятельностью в Северной Америке;
- «Золотого уровня WBP», имеющих наибольшие доходы от связанной с аэропортами деятельностью во всем остальном мире.

Также представители от бизнес-партнёров. Для назначения в соответствующий Комитет они подают письменное заявление вместе с CV⁹ Секретарю Комитета, который затем консультируется с Председателем соответствующего комитета и Генеральным директором о возможности назначения таких членов.

Назначение членов Постоянных комитетов происходит следующим образом. В декабре каждого текущего года, все Региональные отделения представляют в штаб-квартиру АСИ имена не мене двух экспертов вместе с их CV в каждый из Постоянных комитетов. Возможность этих экспертов участвовать в Постоянных комитетах предварительно согласовывается с руководством их аэропортов в соответствующем регионе. В течение

⁹ CV – Curriculum Vitae - послужной список.

следующего года, если появляется вакансия в Постоянном комитете, Председатель и Секретарь Комитета выбирают имя эксперта из этих списков и представляют его кандидатуру на утверждение Генеральному директору.

«Независимые члены» назначаются на трехлетний срок с возможностью повторного назначения.

Для стимулирования аэропортов предлагать кандидатуры специалистов в члены Постоянных комитетов по этой номинации, потребность в таких кандидатах периодически обнародуется в бюллетенях и других публикациях штаб-квартиры и региональных отделениях АСИ.

Всемирные бизнес-партнеры назначают своих представителей на двухлетний срок с возможностью повторного назначения. После окончания двухлетнего срока представитель от WBP может повторно обращаться за членством в Комитет и в случае вакансии после назначения новых членов (желательно по ротации) может назначаться повторно.

Если член постоянного комитета прекращает работу в назначившем его аэропорту либо без уважительных причин два раза подряд пропускает заседания Комитета, его членство автоматически прекращается и вместо него назначается другой член в соответствии с описанной выше процедурой. Назначение нового члена от той же организации может быть разрешено только с согласия Председателя и Секретаря комитета, а также Генерального директора АСИ.

Секретарь каждого Постоянного комитета назначается Генеральным директором из персонала АСИ.

Оргструктура АСИ показана на рис. 9.1.



Рис. 9.1. Организационная структура Международного Совета Аэропортов.

9.3. Основные функции Международного Совета Аэропортов

Уставные функции АСИ

Основными функциями АСИ, изложенными в его Уставе, являются следующее:

- расширять и поддерживать сотрудничество и взаимную помощь гражданским аэропортам мира;
- вырабатывать позицию и практические мероприятия аэропортов – членов АСИ, по вопросам, представляющим общий интерес, и коллективно отстаивать эту позицию в других международных организациях гражданской авиации;
- вырабатывать концепцию и практические направления сотрудничества между основными составляющими международного авиационного сообщества и воздушного транспорта в целях содействия безопасному, экологически чистому и эффективному функционированию мировой системы воздушного транспорта в интересах авиапассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также национальной экономики государств и мировой экономики в целом;
- обеспечивать взаимный обмен информацией и опытом между аэропортами по проблемам совершенствования систем управления, информационного обеспечения аэропортов, систем связи, развития инфраструктур, по решению экологических проблем, финансового обеспечения, маркетинга, эксплуатации и содержания аэродромов.

Ряд функций АСИ осуществляется через комитеты и рабочие группы. Это таких функций, как:

1. Определение стандартной программы коммерческой деятельности аэропортов в зависимости от структуры и объемов пассажиро- и грузопотоков;
2. Изучение коммерческих потребностей пользователей аэропортов: пассажиров, персонала, смежных и соседних с аэропортами организаций;
3. Изучение эксплуатационных и финансовых условий коммерческих услуг и определение стандартов и уровня обслуживания в аэропорту;
4. Разработка типовых программ содействия, совершенствование аэропортового обслуживания;
5. Изучение финансовых аспектов последствий установления и реализации различных видов коммерческой деятельности в аэропортах;
6. Исследование и поиск оптимальных путей повышения доходов от неавиационной деятельности аэропортов;
7. Участие (совместно с ИАТА) в разработке требований к системам автоматизации производственных процессов обслуживания авиапассажиров;

8. Организация и содействие проведению международных симпозиумов, конференций, семинаров и других мероприятий по обслуживанию сферы аэропортов и воздушного транспорта, включая такие проблемы, как: дерегулирование; конкуренция; пиковые нагрузки; эффективность коммерческой деятельности; безопасность, упрощение формальностей, связь с ассоциациями пользователей воздушного транспорта; информационные системы, автоматизация обработки информации; проектирование и оснащение аэровокзальных комплексов, их эксплуатация; аэропортовое обслуживание пассажиров, обработка багажа и грузов; маркетинг и связи с общественностью; наземный транспорт; изучение каждого аспекта, относящегося к безопасному, планомерному и эффективному осуществлению аэропортовых производственных процессов, а также к соответствующему оборудованию и процедурам.

Функции Постоянных комитетов, Спецкомитетов и Субкомитетов

АСИ имеет шесть Постоянных комитетов, которые разрабатывают конкретную стратегию и политику, каждый в рамках своей компетенции по главным направлениям деятельности и развития аэропортов.

Комитеты по технике и безопасности полетов (ныне это два отдельных комитета) - охватывают проблемы: воздушного пространства в зонах аэропортов; перспективных аэронавигационных систем; физических характеристик ВПП, РД и перронов; визуальных навигационных систем; аэропортового оборудования и сооружений; безопасности при движении средств механизации на перроне и на аэродроме. Кроме того, они занимаются вопросами планирования работы аэропортов и аэродромов в чрезвычайных, критических, аварийных условиях, аварийно-спасательных операций и операций по пожаротушениям, а также проблемами удаления с аэродрома потерпевших аварию воздушных судов.

Комитет по охране окружающей среды (экологии) - занимается проблемами: сертификации ВС по нормам шума; эксплуатационных ограничений по шумам; загрязнений окружающей среды от вредной эмиссии двигателей; планирования землепользования в окрестностях аэропортов; гонки двигателей на земле; использования химикатов при борьбе с обледенением ВПП и самолетов; хранением авиатоплива и очистки аэродромных покрытий от загрязнения ГСМ; рассеивание тумана, отпугивания птиц и др.

Комитет по экономике - работает над созданием и согласованием систем ставок и аэропортовых сборов; сборов за обеспечение безопасности и за обслуживание пассажиров; консультирует пользователей аэропортами; работает над проблемами коммерческой работы с концессионерами, а также ценообразованиями с учетом пиковых нагрузок; системами финансовой отчетности и статистики; валютными проблемами, вопросами владения и

финансирования; проблемами, связанными с государственными налогообложениями, а также над экономическими последствиями таких проблем, как влияние на аэропорты дерегулирования на рынке авиаперевозок и консолидации авиаперевозчиков, соглашений о воздушном сообщении между государствами, конкуренции между воздушными и другими видами высокоскоростного транспорта, автоматизации систем бронирования и др.

Комитет по авиационной безопасности - работает над решением проблем безопасности на борту ВС и на земле; предпринимают меры, относящиеся к контролю доступа на аэродром, внедряет технику и технологию обеспечения авиационной безопасности, контроля пассажиров и багажа; осуществляет взаимосвязь между обеспечением безопасности и упрощением формальностей.

Комитет по упрощению формальностей - помимо вопросов упрощения административных формальностей, занимается также совершенствованием системы обслуживания авиапассажиров и создания максимальных удобств при обслуживании пассажиров, обработке грузов и багажа; автоматизации процессов обслуживания пассажиров и обработки багажа и грузов; принимает меры по предотвращению перевозки наркотиков и решает проблемы взаимосвязи и разумного баланса между обеспечением авиационной безопасности и упрощением таможенных, иммиграционных и других формальностей в аэропортах.

Каждый Постоянный комитет заседает, по меньшей мере, один раз в год, в сроки и местах, определенных самим Комитетом по согласованию со штаб-квартирой. Однако каждое третье заседание, по соображениям экономии и эффективности, должно проходить в Женеве, где расположена штаб-квартира АСИ. Помимо членов в заседаниях Комитетов могут участвовать члены Управляющего совета, Генеральный директор, а также другие лица, которым Председатель Комитета, по согласованию с Секретарем, может разрешить присутствовать на заседаниях в качестве наблюдателей. Ряд обсуждаемых вопросов повестки дня может быть закрытым для не членов, о чем заранее уведомляется.

Каждый член Комитетов от аэропортов имеет один голос. Представители от Всемирного делового партнёрства и наблюдатели не имеют права голоса. При голосовании решения принимаются простым большинством голосов. Решения Комитета вступают в силу только после одобрения Управляющим Советом или Исполнительным Комитетом. Однако Постоянным комитетам разрешается, по согласованию с Генеральным директором, высказывать свою точку зрения от имени организации в рамках политики, одобренной Управляющим Советом.

Специальные комитеты

Постоянные комитеты могут создавать краткосрочные Специальные комитеты (*Ad hoc task forces*) для разработки проблем, стоящих перед

Постоянными комитетами и связанных с другими международными организациями. Они подотчетны соответствующим Постоянным комитетам. Члены Специального комитета не обязаны быть членами Постоянного комитета, но могут быть представителями Всемирного бизнес-партнерства «золотого уровня». Члены Специального комитета назначаются Председателем Постоянного комитета по согласованию со штаб-квартирой, по рекомендации их руководства или соответствующих региональных отделений. Во всех случаях их назначение должно быть согласовано руководством соответствующего аэропорта. Специальный комитет распускается созданным его Постоянным комитетом по завершению работы, для которой он был создан, либо в любое время по решению Генерального директора АСИ.

Субкомитеты

Субкомитеты создаются решением Управляющего Совета по рекомендации Постоянного комитета или Генерального директора. Программа работ Субкомитета разрабатывается и одобряется соответствующим Постоянным комитетом, который его создал, и отчет о его работе регулярно предоставляется Комитету.

Субкомитет возглавляет Председатель, назначаемый Постоянным комитетом сроком на два года с возможным последующим повторным назначением. Каждый Субкомитет имеет Секретаря, назначаемого Генеральным директором из сотрудников АСИ. Вопрос о членстве в Субкомитете решают Председатель и Секретарь Субкомитета. Член Субкомитета назначается на трехлетний срок с возможным продлением на очередной срок. Кроме его членов заседания Субкомитета открыто для присутствия любого члена Управляющего Совета, Генерального директора и других по разрешению Председателя и Секретаря Субкомитета. Некоторые заседания Субкомитета закрыты для не голосующих членов при обсуждении отдельных вопросов повестки дня, о которых оповещается заранее.

Все члены Постоянных комитетов, Специальных комитетов и Субкомитетов представляют Международный совет аэропортов в целом, а не отдельный регион или аэропорты, которые их делегировали. Все они работают на неформальной основе. Об их работе Секретари комитетов или Генеральный директор регулярно информирует Управляющий совет и Региональные отделения.

9.4. Региональные отделения АСИ

В настоящее время Международный совет аэропортов имеет пять региональных отделений: АСИ-Северная Америка; АСИ-Европа; АСИ-Латинская Америка/Карибский бассейн; АСИ - Азия/Пасифик и АСИ - Африка. Ранее было шесть, но затем Азиатское и Тихоокеанское отделение объединили в одно.

Региональные отделения АСИ не имеют самостоятельного юридического статуса, отдельно от АСИ в целом, но они являются самоуправляемыми (автономными) и имеют свои собственные региональные внутренние правила. Высшим органом каждого Регионального отделения является Региональная Ассамблея. Членство в Региональных отделениях делится на регулярное, партнерское и аффилированное (для представителей из других регионов).

Региональные отделения имеют Региональный совет, который подотчетен Региональной Ассамблее. Он определяет общую политику, одобрение программ действий региона и других функций по указанию Ассамблеи. Совет заседает не менее двух раз в год. Совет избирается на Региональной Ассамблее. Члены Совета сами избирают своего Президента, который представляет регион по всем официальным и юридическим вопросам. Региональный совет назначает Регионального секретаря, который руководит офисом и осуществляет политику и деятельность с одобрения Регионального совета.

Региональный совет также создает региональные рабочие группы по вопросам, представляющим интерес для конкретного региона. Рабочие группы отчитываются перед Советом через Регионального секретаря, который организует и координирует работу. Количество рабочих групп в различных регионах различны. Регионы имеют своих представителей во Всемирном управляющем совете и Всемирных Постоянных комитетах.

Региональное отделение АСИ – Северная Америка (АСИ-НА)

Главная контора Отделения расположена в г. Вашингтон, округ Колумбия (Washington, D.C.). Членство в АСИ-НА делится на три категории:

1. Регулярные члены;
2. Участвующие члены;
3. Аффилированные члены.

Различные категории членства отличаются по полномочиям и, в основном, различными размерами членских взносов.

Регулярные члены - это аэропорты, находящиеся в пределах географических границ США и Канады.

Участвующие члены – это члены АСИ, находящиеся в географических границах США и Канады, но пожелавшие участвовать в других Региональных отделениях АСИ. Они платят 35% от размера членских взносов регулярных членов.

Аффилированные члены – это члены АСИ из других регионов, которые участвуют также в деятельности АСИ-НА, но платят только 20% от членских взносов регулярных членов.

Формула членских взносов

Все членские взносы членов АСИ зависят от пассажирских и грузовых перевозок конкретных аэропортов. Уровень взноса определяется т.н. единицами загрузки (traffic units – TU), которые исчисляются следующим образом:

- каждый отправленный пассажир = 1TU;

- каждый прибывший пассажир = 1TU;
- каждые 100 кг. отправленного груза и почты = 1 TU;
- каждые 100 кг. прибывшего груза и почты = 1 TU.

Уровень членских взносов базируется на количестве TU за предыдущий календарный год и исчисляется в следующих пределах (табл. 9.1.)

Таблица 9.1

Кол-во TU за год	Сумма взносов (\$ США)
0-99,999	800
100,000-299,999	2500
300,000-599,999	3750
600,000-999,999	5750
1,000,000-100,000,000	Зависит от уровня TU
Более 100,000,001	128192

Членами ACI-NA могут быть любые аэропорты Северной Америки и других регионов. Для вступления необходимо представить годовой уровень TU, заполнить форму заявления и оплатить членский взнос.

ACI-NA имеет следующие *Комитеты и рабочие группы*:

1. Авиагрузовой комитет;
2. Комитет по технологиям бизнес-информации;
3. Комитет по диверсификации бизнеса;
4. Комитет по коммерческому руководству;
5. Комиссионерный комитет;
6. Комитет по охране окружающей среды;
7. Рабочая группа по упрощению формальностей;
8. Финансовый комитет;
9. Комитет по правительственным связям США;
10. Комитет по-человечески ресурсам;
11. Комитет по управлению рисками и страхованию;
12. Комитет по программе международного авиатранспорта США;
13. Комитет по маркетингу и связям с общественностью;
14. Комитет по правовым вопросам;
15. Комитет по технической эксплуатации;
16. Комитет по общественной и авиационной безопасности;
17. Комитет по малым аэропортам.

Каждый Региональный комитет по мере необходимости и по согласованию с Региональным советом и Региональным секретарем может создавать рабочие группы.

Членами ACI-NA являются около 190 управляющих компаний в США и Канаде, которые эксплуатируют более 400 аэропортов в Северной Америке, включая аэропорты от мелких коммерческих аэропортов и аэропортов авиации общего назначения до крупнейших аэропортов мира. Они обслуживают более 98% внутренних и международных пассажирских и грузовых перевозок Северной Америки. В качестве аффилированных членов ACI-NA имеет более

400 деловых партнеров со всего мира, которые представляют продукцию и услуги для авиационной отрасли.

Членство в АСИ позволяет отстаивать интересы аэропортов перед правительственными органами, предприятиями отрасли и публикой. Участвуя в работе различных Комитетов, аэропорты–члены АСИ-НА имеют возможность общаться и обмениваться опытом с коллегами со всей Северной Америки, а также пользоваться информацией и идеями по руководству аэропортами и по всем отраслевым вопросам.

Типовая структура Регионального отделения АСИ показана на рис. 9.2

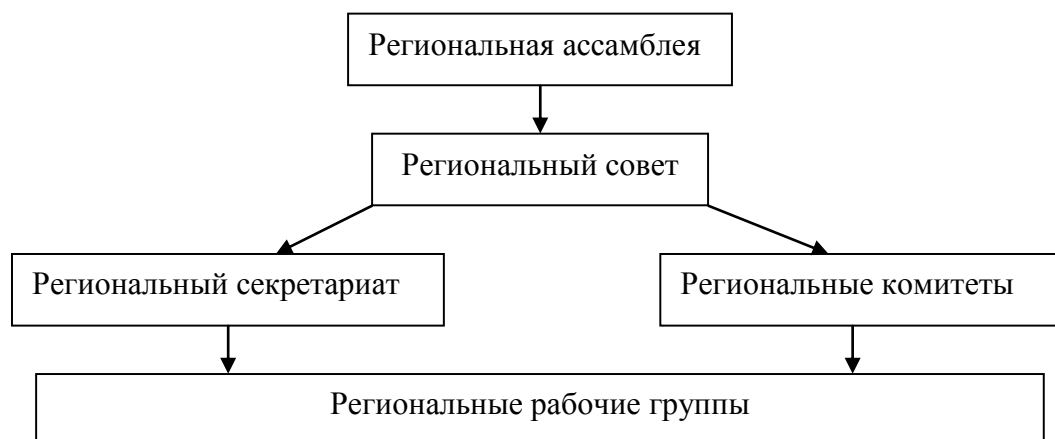


Рис. 9.2. Типовая структура Регионального отделения АСИ

Региональное отделение АСИ-Европа (АСИ-Eur)

АСИ-Европа базируется в Брюсселе (Бельгия). Оно представляет интересы около 400 аэропортов в 46 странах. Аэропорты-члены АСИ-Европа обслуживают более 90% коммерческих авиаперевозок в Европе, обслуживают около 1.5 млрд. пассажиров в год, обрабатывают более 17 млн. тонн грузов, выполняют более 21 млн. взлетов-посадок.

АСИ-Европа способствует обмену опытом и целями в отрасли через свои комитеты и организуемые ею конференции и выставки (в т.ч. неоднократно проводились в Москве), активно изучает взгляды своих членов по различным проблемам и на их основе вырабатывают общую политику, которая учитывается всей авиатранспортной отраслью.

Оно работает на повседневной основе с органами Евросоюза, с Европейской Конференцией гражданской авиации (ЕКАК) и Европейским агентством по безопасности аэронавигации («Евроконтроль»); работает в тесном контакте с Всемирным штаб-квартирой АСИ (ACI World Headquarters); принимает участие в разработке законодательных и регулирующих аппаратов в сфере экологии, пропускной способности аэропортов, прав пассажиров, аэропортовых сборов, наземному обслуживанию, распределением и конкуренцией между аэропортами и др.

Региональное отделение АСИ-Латинская Америка/Карибы (АСИ-Lac)

Представляет интересы аэропортов из латинской Америки и Карибского региона. В настоящее время АСИ-ЛАК имеет более 57 членов в данном регионе. Главная контора АСИ-ЛАК находится в Сан-Пауло (Бразилия).

Региональное отделение АСИ-Азиатско-тихоокеанский регион (АСИ-APAC)

Имеет 97 членов, представляющих 469 аэропортов в 48 странах. Эти аэропорты обслуживают около 1.5 млрд. пассажиров в год, около 35 млн. тонн груза, отправляет 13.5 млн. самолето-вылетов в год. Главная контора отделения находится в Гонконге (Китай).

Региональное отделение АСИ-Африка (АСИ-Afrique)

Главная контора – офис регионального секретаря находится в Касабланке (Марокко). Отделением руководит Региональная Ассамблея, которая избирает Региональный совет, состоящий из 11 членов, представляющие следующие суб-регионы:

- Северная Африка - 2 члена;
- Западная Африка – 3 члена;
- Восточная Африка – 2 члена;
- Центральная Африка - 1 член;
- Южная Африка - 3 члена.

В отличие от других региональных отделений АСИ-Африка не имеет региональных комитетов, а только Региональные рабочие группы, деятельность которых координируется Региональным секретарем, они подотчетны непосредственно Региональному совету. В АСИ-Африке созданы следующие Рабочие группы (WGs):

- 1) WG по экономике и экологии;
- 2) WG по авиационной безопасности, упрощению формальностей и безопасности полетов.

Региональные рабочие группы тесно сотрудничают с Региональными отраслями ИКАО по всем основным направлениям деятельности, а также с Постоянными комитетами и Рабочими группами Всемирного совета АСИ.

В заключение данной главы следует отметить еще одну особенность работы Международного совета аэропортов и его Региональных отделений. Ежегодные заседания Всемирной Генеральной Ассамблеи АСИ проводятся поочередно в регионах совместно с Региональной ассамблеей АСИ соответствующего региона. Совместной Ассамблее предшествует совместно заседание Всемирного и Регионального советов, которое проводится в том же месте, что и Ассамблеи. Одновременно с работой Ассамблеи проводятся выставки с широким показом мировых достижений в аэропортовом оборудовании, а также продукции и услуг отраслей, связанных с аэропортами.

Глава 10. Другие международные неправительственные организации (НПО)

Основными международными неправительственными организациями в сфере гражданской авиации являются рассмотренные в предыдущих главах Международная Ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный совет аэропортов (АСИ). Эти организации играют решающую роль в регулировании деятельности международных авиакомпаний и аэропортов соответственно. Помимо этих всемирных организаций, действующих на глобальном уровне, в сфере гражданской авиации действуют и другие международные неправительственные организации. К ним относятся:

1. Региональные организации регулярных авиакомпаний;
2. Организации чартерных, деловых и региональных авиаперевозчиков;
3. Профессиональные организации пилотов;
4. Туристические и экспедиторские организации, обеспечивающие коммерческую загрузку авиаперевозчикам;
5. Прочие организации, имеющие непосредственные отношения к международному воздушному транспорту.

Рассмотрим основные из этих НПО (рис. 10.1.).

10.1. Региональные организации регулярных авиакомпаний.

Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА) - The Association of European Airlines (AEA)

Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА) объединяет 37 регулярных авиакомпаний и является надежным рупором европейской авиатранспортной отрасли на протяжении более 50 лет. АЕА тесно сотрудничает как с авиакомпаниями региона, так и другими организациями Европы, причастными к отрасли воздушного транспорта. Авиакомпании-члены АЕА ежегодно перевозят 366 млн. пассажиров из Европы, в Европу и около 7 млн. тонн груза, эксплуатируя 2700 самолетов.

Персонал авиакомпаний-членов АЕА превышает 400 тысяч человек. Члены АЕА выполняют около 12 тысяч рейсов в день по 662-м маршрутам в 162 страны.

Ассоциация была основана на базе Европейского исследовательского бюро авиакомпаний (The European Airlines Research Bureau (EARB)) в 1954 году, которое в 1973 году было преобразовано в Европейскую ассоциацию авиакомпаний. АЕА тесно взаимодействует с Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКАК), созданной в том же году государствами-членами Европейского Союза.

Членами АЕА являются следующие авиакомпании: Адрия Эйрпрайз (Словения), Эгеан Эйрпрайз (Греция), Аэр Лингус (Ирландия), АэроСвит (Украина), ЭйрБалтик (Латвия), Эйр франс (Франция), ЭйрМальта (Мальта),

Алиタリア (Италия), Остриэн (Австрия), БМИ (Великобритания), Бритиш Эйруэйз (Великобритания), Брюссельс Эйрлайнз (Бельгия), Карголюкс (Люксембург), Чех Эйрлайнз (Чехия), Люфтганза (Германия), ДХЛ (Бельгия), Финнэйр (Финляндия), Иберия (Испания), Айслендэйр (Исландия), ЮАТ Эйруэйз (Сербия), КЛМ (Нидерланды), ЛОТ (Польша), Лаксэйр (Люксембург), Малеев (Венгрия), Монтенегро Эйрлайнз (Черногория), Олимпик Эйр (Греция), САС (Швеция), Свис Интернэшнел Эйр Лайнз (Швейцария), ТАП Португал (Португалия), ТАРОМ (Румыния), ТНТ Эйруэйз (Бельгия), Тёркиш Эйрлайнз (Турция), Украинские международные авиалинии, Виргин Атлантик (Великобритания).

Структура АЕА

Высшим органом АЕА является *Президентская Ассамблея*, которая созывается два раза в год, в нее входят все президенты авиакомпаний-членов АЕА. Ассамблеей руководит *Председатель АЕА*, избираемый из президентов авиакомпаний-членов АЕА сроком на один год. Ассамблея обсуждает вопросы состояния отрасли, а также проблемы и перспективы, которые предстоит решать Ассоциации. Председателю АЕА помогает *Президентский комитет*, состоящий из 12 членов, включая действующего и бывшего Президента АЕА и десять других президентов авиакомпаний-членов АЕА, избираемых Президентской Ассамблеей. *Секретариат АЕА* возглавляет *Генеральный Секретарь*. Персонал Секретариата состоит из 24-х человек, являющихся экспертами в различных сферах воздушного транспорта. В состав Секретариата входят: Генеральный секретарь, заместитель и помощник Генерального секретаря, а также отделы, возглавляемые Генеральными менеджерами и менеджеры. К ним относятся отделы:

- инфраструктуры и стратегии;
- технический и эксплуатационный;
- окружающей среды;
- грузовой и авиационной безопасности;
- связи с общественностью;
- координации информационных технологий и информационной базы;
- финансов и маркетинга;
- исследований, анализа и статистики;
- отдел проектов и программ.

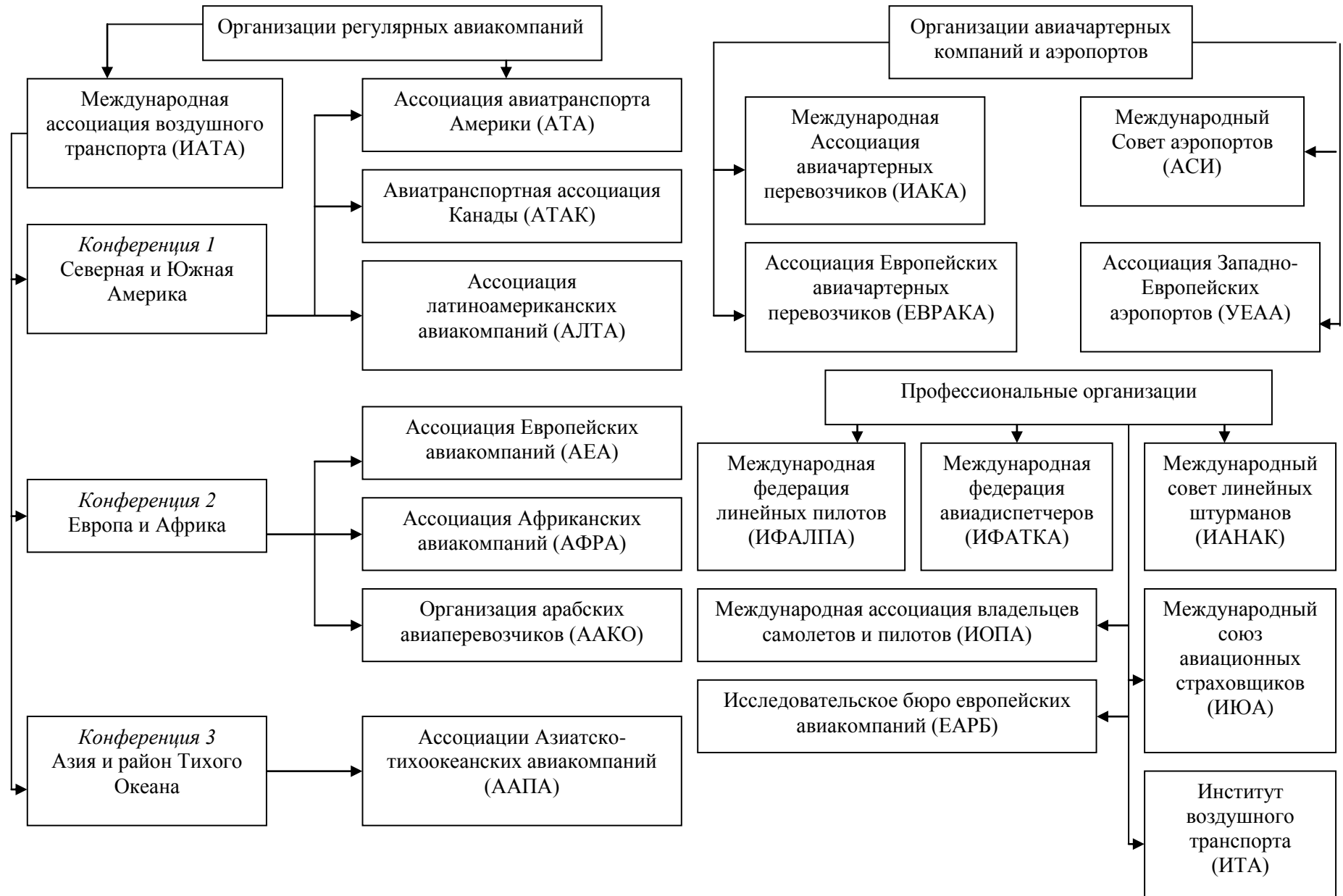


Рис. 10.1. Международные неправительственные организации в сфере гражданской авиации

В тесном контакте с Президентским комитетом и Секретариатом работают Постоянные комитеты АЕА. В настоящее время функционируют следующие Постоянные комитеты:

- комитет исследований и планирования;
- комитет по делам авиатранспортной отрасли;
- комитет по технически делам;
- аэрополитический комитет;
- коммерческий комитет;
- комитет по инфраструктуре, окружающей среде и социальным вопросам.

Кроме Постоянных комитетов, образованы следующие *Постоянные рабочие* группы: по финансовым делам, по авиационной безопасности, по обслуживанию в полете, а также группа по инфраструктуре.

Президентская Ассамблея ставит перед Постоянными комитетами ежегодные задачи, над которыми должна работать Ассоциация, а Президентский комитет имеет ещё и дополнительную задачу - наблюдать за прогрессом Ассоциации в достижении поставленных Ассамблеей ежегодных целей.

В 2003 году Президентская Ассамблея модифицировала критерии для вступления в Ассоциацию с учетом новых рыночных условий, а также причины, по которым члены могут покинуть Ассоциацию.

Штаб-квартира АЕА располагается в г. Брюсселе (Бельгия).

Главной задачей Ассоциации является лоббирование интересов авиакомпаний-членов АЕА в Европейской комиссии, Европарламенте и Европейском Совете с целью обеспечения надлежащего развития воздушного транспорта и благополучия авиакомпаний-членов. АЕА сотрудничает также с правительствами Европейских стран и международными организациями по вопросам аэрополитики, сети авиалиний, стратегий в авиатранспортном бизнесе. Ассоциация использует свое уникальное положение для разведывания и сбора информации по всем вопросам международного воздушного транспорта и предоставления её своим членам.

Для решения поставленных перед ней задач АЕА выполняют следующие три основных функций:

- информирует своих членов по вопросам политической ситуации в Евросоюзе;
- координирует и лоббирует интересы авиакомпаний и обеспечивает надлежащие связи;
- обеспечивает рыночные исследования и анализ конъюнктуры рынка воздушных перевозок.

Все эти функции выполняются АЕА на благо всех членов Ассоциации, не допуская несправедливой конкуренции между ними. Она также имеет

постоянные связи с группами по интересам, которых в одном только Брюсселе насчитывается около 3-х тысяч.

В связи с тем, что Европейский Союз установил единый рынок, в который в настоящее время включены и авиакомпании, последние обязаны соблюдать правила конкурентного поведения. Закон о конкуренции ЕС, за соблюдением которого следит Европейская Комиссия, запрещает соглашения или другие сделки между участниками, влияющие на ограничения свободы конкуренции. В этой связи АЕА опубликовала основные положения Закона о конкуренции с тем, чтобы авиакомпании-члены неукоснительно соблюдали его, а Секретариат АЕА строго следит за выполнением упомянутых правил конкуренции.

Ассоциация Азиатско-тихоокеанских авиакомпаний (ААПА) (The association of Asia-Pacific Airlines (AAPA))

Ассоциация первоначально была основана в 1966 году как Исследовательское бюро восточных авиакомпаний (Orient Airlines Research Bureau), которое было затем преобразовано в Ассоциацию восточных авиакомпаний (Orient Airlines Association-OAA). В 1996 году Ассоциация поменяла свое название и стала называться Ассоциацией Азиатско-тихоокеанских авиакомпаний (Association of Asia Pacific Airlines – AAPA), чтобы показать обширный регион, который её члены представляют. Членами ААПА в настоящее время являются 17 авиакомпаний Азиатско-тихоокеанского региона (АТР), выполняющие регулярные международные авиаперевозки.

Членами ААПА являются авиакомпании: Эйр Нью-Зиланд (Новая Зеландия), Ол Ниппон Эйруэйз (Япония), Азиана Эйрлайнз, Катэй Пасифик Эйруэйз (Китай), Чайна Эйрлайнз (Китай), Драгонэйр (Сингапур), ЕВА Эйруэйз (Сингапур), Гаруда Индонезиа, Джанапэн Эйрлайнз (Япония), Кориен Эйр, Малайзия Эйрлайнз, Филиппин Эйрлайнз, Квонтас Эйруэйз (Австралия), Ройал Бруней Эйрлайнз, Сингапур Эйрлайнз, Тай Эйруэйз Интернешнл (Тайвань), Вьетнам Эйрлайнз.

Главной целью ААПА является: служить форумом для обмена опытом и решения проблем; представлять общие интересы для авиатранспортной отрасли АТР; укреплять сотрудничество между авиакомпаниями-членами и другими участниками авиатранспортного процесса; развивать индустрию путешествий и туризма как ключевую отрасль для экономического, социального и культурного развития региона.

ААПА является коллективным рупором Азиатско-тихоокеанских перевозчиков в сношениях с правительственными органами, самолетостроительными фирмами, властями аэропортов и другими организациями. ААПА внимательно следит за развитием политических и регулирующих событий, поддерживает связи с авиационными властями, организует встречи с высшими правительственными чиновниками и другими

учреждениями, участвующими в разработке аэрополитики. Кроме того, ААПА занимается сбором и публикацией статистики по воздушным перевозкам и по всем делам авиатранспортной отрасли.

Штаб-квартира ААПА находится в г. Куала-Лумпур (Малайзия), где постоянно базируется ее Секретариат. ААПА поддерживает постоянные контакты и консультируется с регулирующими и юридическими органами США и Европейского Союза по всем вопросам, затрагивающим интересы международных авиаперевозчиков АТР.

ААПА является неприбыльной ассоциацией, финансируемой за счет ежегодных взносов ее членов. Уровень взносов определяется по согласованной между ними формуле, в зависимости от объема региональных перевозок. Членство в ААПА открыто для всех регулярных международных авиаперевозчиков, базирующихся в регионе между 7-м и 12-м часовыми поясами.

Структура ААПА

Высшим органом Ассоциации является Ассамблея Президентов. Ассамблея избирает Исполнительный комитет, а также учреждает Комитеты и рабочие группы. Постоянным рабочим органом является Секретариат, состоящий из 20 штатных сотрудников. Секретариат возглавляет Генеральный директор, который отчетывается перед Исполнительным комитетом и через него – перед Ассамблеей Президентов. В состав Секретариата входят следующие департаменты, возглавляемые директорами:

1. Департамент отраслевых дел (Industry Affairs Department – IAD);
2. Департамент технических дел (Technical Affairs Department – TAD);
3. Департамент исследований и статистики (Research and Statistics Department – RSD);
4. Коммерческий департамент (Department of Commerce – DOC).

Ассамблея Президентов (AP – Assambly of Presidents) является главным органом ААПА, решающим все вопросы и контролирующим всю деятельность Ассоциации. В Ассамблею входят главные исполнительные директора всех Авиакомпаний-членов ААПА. Ассамблея Президентов регулярно созывается один раз в год.

Исполнительный комитет (EXCO - Executive Committee) – оказывает помощь Ассамблеи Президентов в формулировке политики Ассоциации и в контроле за исполнением её решений. В состав Исполнительного комитета входят пять членов, в числе которых Председатель, вице-председатель и три члена, срок полномочий составляет три года. При этом осуществляется ежегодная ротация постов Председателя и вице-председателя между членами исполнительного комитета.

В помощь Исполнительному комитету образованы две рабочие группы:

- Рабочая группа PR (Public Relations Working Group);
- Рабочая группа по экологии (Environment Working Group).

Комитет по авиационной безопасности (SC-Security Commitee) занимается техническими и коммерческими аспектами авиационной безопасности, а также вопросами сохранности и сокращения расходов авиакомпаний–членов на обеспечение эксплуатационной безопасностью с целью предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность авиации.

Комитет осуществляет надзор за деятельностью Рабочей группы по безопасности грузовых перевозок.

Комитет по аэрополитике (AC – Aeropolitical Committee). Главной задачей Комитета по аэрополитике является обеспечение форума для авиакомпаний-членов для дискуссий по аэрополитическим вопросам и выработке мероприятий по лоббированию и отслеживанию их интересов перед правительственными, международными и другими органами. Кроме того, Комитет отслеживает конкурентоспособность авиакомпаний, их доступ к рынкам и экономическую состоятельность как в отдельности, так и в рамках Ассоциации в целом.

Комитет по услугам авиакомпаний (ASC - Airlines Services Commitee). Комитет обеспечивает форум для авиакомпаний-членов для обсуждения и оказания помощи в разработке и воплощению различных проектов по повышению эффективности коммерческой эксплуатации международных воздушных линий, по повышению качества обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры.

Комитет курирует работу следующих групп:

1. Координационная группа кризис-менеджмента (Crisis management Coordination Group – CMCG);
2. Грузовая рабочая группа (Cargo Working Group – CWG);
3. Рабочая группа по дистрибуции (Distrbution Working Group – DWG);
4. Рабочая группа по чрезвычайным ситуациям (Emergency Response Planning Working Group - ERPWG);
5. Рабочая группа по упрощению формальностей (Facilitation Working Group – FWG);
6. Рабочая группа по предотвращению мошенничества (Fraud Prevention Working Group – FPWG);
7. Северо-американская рабочая группа (North American Working Group - NAWG);
8. Рабочая группа по информации руководства (Management Information Working Group – MIWG).

Технический комитет (TC – Technical Committee) разрабатывает стратегические направления и руководящие указания для его рабочих групп по улучшению безопасности, регулярности полетов, надежности, экономичности и эффективности эксплуатационной деятельности авиакомпаний-членов Ассоциации. Комитет контролирует работу, действующих под его эгидой трех рабочих групп:

- Рабочей группы по инженерному и техническому обслуживанию ВС (Engineering and Maintenance Working Group – EMWG);
- Рабочей группы по выполнению и безопасности полетов (Flight Operations and Safety Working Group - FOSWG);
- Рабочей группы по материально-техническому обеспечению (Materials Management Working Group – MMWG).

Функции перечисленных Комитетов и Рабочих групп ААПА в полной мере соответствуют их названиям и назначениям.

Авиакомпании-члены ААПА ежегодно совокупно перевозят 285 млн. пассажиров и 10 млн. тонн грузов, что составляет пятую часть мирового пассажирского и третью часть мирового грузопотока. Они вносят значительный вклад в развитие глобальной авиации.

Авиатранспортная Ассоциация Америки (АТА - Air Transport Association)

АТА является основной профессиональной Ассоциацией главных американских авиакомпаний. Авиакомпании-члены АТА и их дочерние компании перевозят более 90% пассажирских и грузовых перевозок США.

АТА была создана в 1936 году группой из 14 авиакомпаний. В настоящее время активными членами АТА являются 13 пассажирских, 6 грузовых и 4 ассоциированных международных перевозчика. Кроме того, с 2005 года утвержден еще один класс членства в АТА - «индустриальное членство», которое дает индустриальным партнерам привилегию участвовать в заседаниях комитетов АТА и иметь доступ ко всем их материалам. Индустриальным партнерам в настоящее время являются 30 членов АТА, не являющиеся авиакомпаниями.

Уставной целью АТА является - помогать авиакомпаниям-членам в предоставлении ими безопасности авиатранспортной системы мира, передавать друг-другу технический и эксплуатационный опыт и обмениваться знаниями между членами АТА с целью повышения безопасности, качества и эффективности обслуживания, защищать авиакомпании и представлять их интересы перед регулирующими органами во всем мире, включая вопросы справедливого налогообложения, а также способствовать развитию экономически здоровой и конкурентоспособной отрасли, координировать действия отрасли, направляя ее на эффективное, экологически чистое и технически совершенное развитие.

Для этого АТА прилагает усилия по сотрудничеству на всемерной основе в целях создания отраслевых стандартов по обмену информацией, касающегося инженерного и материального обеспечения, технического обслуживания ВС и производства полетов. Такая информация обеспечивает значительное сокращение времени для обеспечения критически важных операций партнеров во всем мире.

АТА развивает сотрудничество с Министерством обороны и аэрокосмическим ведомством по обмену информацией и международными данными между указанными ведомствами и коммерческой авиатранспортной отраслью.

В рамках АТА в 1943 году была учреждена Расчетная палата авиакомпаний (Airlines Clearing House, inc.). Расчетная палата обеспечивает упрощенный и недорогой инструмент по ускорению расчетов между авиакомпаниями по интерлайну, с помощью которого авиакомпании, продающие пассажирские и грузовые авиаперевозки во всем мире, оперативно рассчитываются за переданные перевозки, и предоставляет услуги, такие как техническое обслуживание, наземное обслуживание, борtpитание, аренда ВС и многое другое. Кроме того, она обеспечивает расчеты по транзакциям в рамках Всемирного плана воздушных путешествий (Universal Air Travel Plan – UATP). Участники UATP расплачиваются карточками UATP за покупку авиабилетов и других услуг, связанных с воздушными путешествиями.

Главными задачами АТА являются:

- создавать самую безопасную транспортную систему во всем мире;
- защищать авиапассажиров, членов экипажей, воздушные суда и грузы в сотрудничестве с Министерством внутренней безопасности (Department of Homeland Security –DHS) и Администрацией безопасности на транспорте (Transportation Security Administration - TSA);
- модернизировать систему управления воздушным движением с помощью Федеральной авиационной администрации (ФАА);
- оспаривать правительственную политику, которая налагает неразумное бремя регулирования, мешающее рыночной свободе;
- снимать непропорциональную долю налогов и сборов, которые обязаны платить авиакомпании и их клиентура;
- улучшать способность отрасли по привлечению капитала, необходимого для будущего развития;
- формулировать международную авиационную политику с тем, чтобы американские и иностранные перевозчики могли конкурировать в равных условиях.

За 70 лет своего существования АТА способствовала развитию авиатранспортной отрасли от маленьких начинающих компаний 1930-х годов до двигателей глобальной экономики. Вместе со своими членами АТА продолжает играть жизненно важную роль в создании облика воздушного транспорта будущего.

Руководство Ассоциацией

Высшим органом АТА является *Совет директоров*.

В Совет директоров АТА входят высшие должностные лица (Президенты, Председатели советов директоров, Главные исполнительные директора) авиакомпаний-членов АТА. Совет директоров возглавляет *Председатель АТА*, которым в настоящее время является Глен Тилтон - Председатель, президент и главный исполнительный директор авиакомпании Юнайтед Эйрлайнз.

Совет директоров АТА назначает Президента – Главного исполнительного директора, а также Исполнительного вице-президента – Главного эксплуатационного директора. Последний отвечает за все аспекты эксплуатационной деятельности АТА с акцентом на политику в сфере техники, безопасности полетов, авиационной безопасности, экологии, экономики и воздушного права, которая влияет на авиатранспортную отрасль.

Кроме Президента и Исполнительного вице-президента в руководство АТА входят еще 8 вице-президентов по направлениям деятельности АТА:

- вице-президент – Главный финансовый директор и казначей (Treasurer);
- вице-президент – Генеральный советник и Секретарь;
- вице-президент - по отраслевым службам и заместитель Генерального советника;
- вице-президент - по коммуникациям;
- вице-президент – Главный экономист;
- вице-президент по политике, он же Начальник штаба;
- вице-президент по правительственным связям;
- вице-президент по экологии.

В рамках АТА создан и функционируют Совет по безопасности полетов (ATA Safety Council), который обеспечивает лидерство в Группе по безопасности коммерческой авиации (Commercial Aviation Safety Team – CAST), которая является уникальным консорциумом из представителей Правительств, авиакомпаний, ассоциации служащих, производителей и академических кругов, которые сообща работают в рамках этой группы над решением проблем предотвращения фатальных авиационных происшествий.

АТА действует в созданной Министерством транспорта Независимой надзорной группе (Independent Review Team), которая оценивает деятельность Федеральной авиационной администрации (ФАА) в сфере обеспечения безопасности полетов.

Таковы лишь отдельные аспекты деятельности Авиатранспортной ассоциации Америка (АТА).

Авиакомпании-члены АТА перевозят более 740 млн. пассажиров и около 18 млн. тонн грузов в год, что составляет 30-35 % всех мировых пассажирских

и грузовых перевозок. Воздушное движение на регулярных и нерегулярных рейсах составляет более 11 млн. самолето-вылетов в год.

Штаб-квартира АТА находится в г. Вашингтон, округ Колумбия.

Ассоциация латиноамериканских авиакомпаний (АЛТА) (Association Latinoamericana de Transport Aereo-ALTA)

АЛТА является частично неприбыльной организацией, в которую входят коммерческие авиакомпании Латинской Америки. Целью Ассоциации является сосредоточение и координация усилий её членов по ускорению развития воздушного транспорта в регионе Латинской Америки и гарантирование более тесного взаимовыгодного сотрудничества и связей между ними, а также пользователи и отраслью воздушного транспорта.

Членство в АЛТА подразделяется на полных, ассоциированных и аффилированных членов. Полными членами (Full Members) являются следующие 36 авиакомпаний: Аэролинеас Аргентинас, АэроМехико, Аероситора, Аеропостан, АероСюр, Айрес, ЭйрДжамайка, АероРепублика, Азерко эйрлайнз, Авианка, Кариббеан эйрлайнз, Кариббиен Стар, Кариббиен Сан, Кайман Эйруейз, Сиелос Эйрлайнз, Клик, Копа эйрлайнз, Кубана, Исаро, ГолЛинас Аерас, ЛАН, Лан Чили, Лан Эквадор, Лан Перу, Мексикано, Плуна, Санта Барбара эйрлайнз, Скай Эйрлайн, ТАКА, ТАКА Перу, ТАМ, ТАМ Меркодор, Тэйм, Вариг, Вариг Лог, Воларис.

Ассоциированными членами являются: Эйр Кэнэда, Иберия, ЮПС, Хан Эйр.

Аффилированными членами являются: Бониг, Эйрбас, ОАГ, Интурист, Джепперсен, Сэйбр, SH&E, СИТА, Люфтганза Системз, АРИНК, Спенсер Стюарт, МАРИШ, Эмбаер, Амадеус, СФМ, Кинетикс, Шелл Авиэйшн, Венкор, БРПетробрас, Аксентюр, Трэвелпорт, Шеврон, ЮАТП (Юниверсал эйр Трэвел Плэн), Эрлайг Бизнес, Пратт Уитни, Суперджет Интернэшнэл и др.

Руководящими органами АЛТА являются Генеральная Ассамблея, исполнительный комитет и Исполнительный директор.

Генеральная Ассамблея является главным высшим органом Ассоциации, в которую входят Президенты, Главные исполнительные директора или другие высшие руководящие лица авиакомпаний-членов.

Исполнительный комитет назначается Генеральной Ассамблеей сроком на один год с возможностью полного или частичного переизбрания. Он состоит из Президента Ассоциации и пяти членов, один из которых является вице-президентом. Все члены Исполкома являются высшими руководителями авиакомпаний членов - АЛТА.

Исполнительный директор назначается Ассамблеей. Он осуществляет руководство и организацию работы Ассоциации, направленную на исполнение директив Ассамблеи. Исполнительный директор подбирает персонал, который

он сочтет необходимым и квалифицированным для исполнения стоящих перед ним административных и иных задач Ассоциации.

Аппарат Генерального директора состоит из отделов:

1. Стратегического развития;
2. Координации и связей с членами АЛТА;
3. Коммуникаций;
4. Поддержки специальных проектов;
5. Аэрополитических дел;
6. Эксплуатационный отдел;
7. Отдел специальных мероприятий;
8. Генерального советника.

Всего в аппарат Гендиректора входит 15 человек из различных стран Латинской Америки.

Целями Ассоциации, записанными в ее уставе, являются:

- способствовать безопасному, экономичному и эффективному развитию воздушного транспорта на благо пользователей воздушного транспорта региона Латинской Америки, членов Ассоциации и их соответствующих стран;
- отслеживать экономические, политические и юридические проблемы авиационного обслуживания в регионе и обеспечивать способы решения этих проблем;
- всеми мерами поддерживать коммерческую этику на латиноамериканском рынке воздушных перевозок;
- сотрудничать с авиатранспортными ассоциациями и ведомствами государств по всем вопросам, касающимся международного и внутреннего воздушного транспорта;
- разрабатывать системы информационного обеспечения для авиакомпаний-членов АЛТА в их интересах;
- стимулировать развитие коммерческой авиации Латинской Америки путем предоставления коммерческой и технической помощи авиакомпаниям-членам, способствовать заключению между ними соглашений о коммерческом и техническом сотрудничестве.

Полноправными титулярными членами АЛТА могут быть авиакомпании, выполняющие регулярные международные авиаперевозки из и в Латинскую Америку, зарегистрированные в одном из государств региона. Полноправными членами Ассоциации могут быть регулярные международные авиаперевозчики государств Карибского бассейна, если их соответствующие страны являются членами латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКАК).

Аффилированными членами АЛТА могут быть авиакомпании любой страны Латинской Америки, которые выполняют внутренние перевозки и зарегистрированы в одном из государств региона. Такими членами и могут быть Ассоциации местных и региональных авиакомпаний, которые

обслуживают регион Латинской Америки либо отдельные страны региона. К этой категории членства относятся также неприбыльные правительственные ассоциации, связанные с воздушным транспортом, производством авиационного оборудования и другие заинтересованные в участии в АЛТА.

Ассоциированными членами могут быть:

- авиакомпании вне региона, которые выполняют только внутренние полеты;
- иностранные авиакомпании, которые выполняют полеты в данный регион.

Постоянные комитеты АЛТА

Генеральная Ассамблея учредила следующие постоянные комитеты:

1. Комитет по аэропортам, аэронавигации и грузовым перевозкам;
2. Комитет по авиационному топливу;
3. Комитет по дистрибуции;
4. Финансовый комитет;
5. Юридический комитет;
6. Комитет по связям с общественностью;
7. Эксплуатационный комитет;
8. Технический комитет;
9. Комитет по наземной безопасности;
10. Комитет по закупкам авиационных материалов.

Названия Постоянных комитетов соответствуют их назначениям и функциям.

Авиакомпании-члены АЛТА перевозят около 120 млн. пассажиров в год и около 11 млн. тонн грузов и почты.

АЛТА тесно сотрудничает с ИАТА, а также с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и другими специализированными учреждениями ООН.

Авиатранспортная Ассоциация Канады – АТАК (Air Transport Association of Canada)

Авиатранспортная ассоциация Канады была создана в 1934 г. и называлась тогда Ассоциация коммерческого авиатранспорта и производителей Канады (Commercial air transport and Manufacturers' Association of Canada), и объединяла всю авиационную отрасль страны. В 1962 году авиастроители вышли из Ассоциации, и она получила современное название - Air Transport Association of Canada.

В настоящее время АТАК объединяет около 200 эксплуатантов, включая компании по подготовке авиаперсонала и поставщиков услуг воздушного транспорта. Это крупные коммерческие авиакомпании, независимые

региональные перевозчики, летные школы и другие фирмы, связанные с воздушным транспортом.

АТАК служит рупором авиатранспортной отрасли, защищая интересы своих членов перед парламентом, различными правительственными и другими регулирующими органами. Она содействует внедрению высших стандартов безопасности и инноваций, сотрудничая с аэропортовыми организациями, представителями бизнеса, а также с международными межправительственными, неправительственными и региональными организациями, в том числе с организацией воздушного транспорта обеих Америк.

Целью АТАК является: поддерживать своих членов в их стремлении создания безопасного и эффективного воздушного транспорта Канады, лидирующего в мировом воздушном транспорте. Для достижения этой цели АТАК должна решать следующие задачи:

1. Обеспечивать безопасные и надежные воздушные перевозки людей и товаров на благо канадского общества;
2. Сотрудничать и конкурировать со всеми правительственными и регулирующими властями для стимулирования и улучшения коммерческой авиации;
3. Способствовать и поддерживать эксплуатационную политику в сфере воздушного транспорта с учетом защиты окружающей среды;
4. Поддерживать систему регулирования, способствующую созданию безопасных и конкурентоспособных авиационных услуг;
5. Помогать обеспечению профессиональных эксплуатационных стандартов и деловой практики членов Ассоциации;
6. Информировать общественность о задачах, стоящих перед отраслью и защищать интересы своих членов.

Руководство АТАК

Высшим представительным органом Ассоциации является *Ежегодное Генеральное собрание*, в котором участвуют руководители всех организаций-членов АТАК. Собрание избирает Совет директоров во главе с Председателем Совета и Исполнительный комитет, который возглавляет Президент – Главный исполнительный директор. Совет директоров состоит из 7 членов, включая Председателя Совета, Первого вице-председателя и Второго вице-председателя. В совет входят также Президент-Главный исполнительный директор, Секретарь и бывший Председатель Совета.

В Исполнительный комитет входят 12 директоров, являющихся высшими должностными лицами авиакомпаний-членов АТАК.

В аппарат Президента-Главного исполнительного директора входят:

- вице-президент по эксплуатации;
- вице-президент по отраслевым и финансовым делам;
- вице-президент по коммерческой авиации и авиации общего назначения;
- помощник президента - Корпоративный секретарь;
- исполнительный помощник;
- бухгалтер;

Членство в Ассоциации

Членство в АТАК делится на четыре категории:

1. Эксплуатанты;
2. Ассоциированные члены;
3. Аффилированные члены;
4. Почетные члены.

Членами из категории эксплуатантов являются: Эйр Джордиэн Лимитед; Эйр Майкисью; Эйр Норс Чартер энд Трейнинг Лтд.; Эйр Ришелье; Эйр Тинди; Эйрко Эйркрафт Чартер Лтд.; Алгонкуин Колледж; Алтафлайтс Чартер Инк.; Авиэйшн Интернешэнэл Канада Инк.; Авиэйшен Морайси; Беарскин Эйрлайз; Брэмpton Флаинг Клуб; Баффаго Эйруэйз Лтд; Костал пасифик Аваийшэн; Конфедэйшен Колледж; Кукинг Лейк Авиэйшэн Академии; Куртинэй флайт центр Инк.; Кофа-Чикутими Колледж; Деберт Флайт Центр; Даймонд Флайт Центр Лондон ИНК; Дурхамфлайт центэр Инк.; Эксплойтс Вэлли ЭйрСервис; ФестЭйр; Флэйр Эйрлайнз Лтд.; Гринвуд флайт Центэр; Грондэйр; Харвс Эйр Сервис; Асйленд Эйрфлайт Скул; К.Д. Эйр Корпорейшн; Келоуна Флавйткрафт Лтд.; Лэйк Каунтри Эйруйз; Лоурнестида Авиэйшэн; Миттичнсон флаинг Сервис Лтд.; Монктон Флайт Колледж Инк; Морниггстар Эйр Экспресс; Моунт Ройал Университи (Авиэйшэн Програм); Нэшэнэл Хеликоптерс Инк; Нолинор Авиэйшэн; Норс Карибу Флайнинг Сервис Лтд.; Орджи; Оттава Авиэйшэн Сервисиз; Оттава флайнинг Клуб; Пасифик Костал Эйрлайнз Лтд.; Пасифик Флаинг клуб; Пасифик профешэнэл флайт Сентер; Портэр Эйрлайнз Инк; Принц Эдвард Эйр Лтд.; Пронто Эйруэйз; Регина флайнинг клуб; Рокклиф Флаинг Клуб; Саскачеван Институт оф Эпплайд Сайенс Энд Технолоджи; Селкирк Колледж Профэшэнэл Авиэйшен Програм; Сенека Колледж оф Апплайд Артс энд Технолоджи; Скайфингс Авиэйшэн Академи Лтд.; Скайлинк Экспресс Инк; Скайсервис; Саузерн Скайз Авиэйшэн; Сануинг Эйрлайнз; Супер Т Авиэйшэн Академи; Университи оф Вестерн Онтарио; Торонто Эйруэйз Лтд.; Трансуэст Эйр; Виктория Флаинг Клуб; Ватерлоо Веллингтон Флайт Сентер; Ветаскивин Эйр Сервисиз Лтд; Виндзор Флаинг Клуб.

Ассоциированными членами АТАК являются фирмы, связанные с обслуживанием авиации, также как Эйс Консалтинг, Аэротерм Мэнэджмент, Эйрлайнз Интернэшэнэл, Апсим Симулейторз; АТР Норс Америк, Авиос Флит

Перформэнс, Авиа Маркетинг Консалтантс, Авиэйшэн Фьюэл Сольюшэнз, Бомбардье Коммерсиал Эйркрафт, Бритиш Эйруэйз, Кэнэдиэн Авиэйшэн Иншурэнс, Континентал Эйрлайнз, Департамент национальной обороны, Даймонд Эйркрафт Индастриз Инк, Федерал Экспресс, Флайтсэйфити Кэнэда, Глобал Эйрспейс Андеррайтинг Мэнэджерс, Интелисиз Авиэйшэн Системз, ДАТ Аероспейс Норс Америка Инк, Монарх Регулэйтори Сервисиз Инк, Нав Кэнэда, Платтсбург Интернэшэнэл Аэропорт, Премьер Авиэйшн Оверол Сентер Инк; Пров Интернэшэнэл Авиэйшн, Рэпид Эйркрафт Репейр; Ронз Авиэйшэн Сервисиз Лтд, СААБ Эйркрафт Лизинг, Транспорт Кэнэда, ЮС Эйруэйз Инк, Викинг Эйр Лимитид, Виста Карго Интернэшэнэл, Виллис Глобал Авиэйшэн и др.

Аффилированными членами АТАК являются канадские и международные организации как, например, Кэнэдиэн Бизнес Авиэйшэн Ассошиэйшн, Флайт Сейфити Фоундэйшэн, Хеликоптер Ассошиэйшн Интернэшэнэл, Нэшэнэл Эйр Транспорт Ассошиэйшэн, Бритиш Коламбия Авиэйшэн Коунсил и другие.

Почетными членами Ассоциации назначаются пожизненно индивидуальные лица, которые внесли значительный вклад в деятельность Ассоциации и Авиационной отрасли в целом. Почетное членство является высшей наградой Ассоциации. В частности, почетными членами АТАК являются Пьер Жаннио — бывший Генеральный директор ИКАО, президенты авиакомпаний как действующие, так и отставные. Всего в настоящее время Почетными членами Ассоциации являются 20 человек.

Штаб-квартира Ассоциации находится в городе Оттава.

Воздушные перевозки авиакомпаний-членов АТАК (эксплуатантов) делятся на международные, трансграничные и внутренние. Что касается международных и трансграничных перевозок, то их осуществляют в основном только 30 авиакомпаний, а остальные осуществляют только внутренние перевозки. Максимальные ежемесячные международные перевозки составляют 2 млн. пассажиров, трансграничные — более 2,5 млн. человек, внутренние — более 5,5 млн. пассажиров в месяц.

Ассоциация Африканских Авиакомпаний — АФРАА (African Airlines Association (AFRAA))

АФРАА была учреждена в 1968 году в г. Аккра (Гана) как профессиональная организация, открытая для членства в ней авиакомпаний Африканских государств. В настоящее время ее членами являются 40 авиакомпаний из государств — членов Африканского Союза (Организации Африканских государств (ОАГ)).

Создание АФРАА связано с приобретением независимости большинством государств африканского континента в начале 1960-х годов. Независимые государства начали создавать свои национальные авиакомпании. Большинство этих авиакомпаний стали членами ИАТА. Идея создания

региональной ассоциации была высказана на Ежегодной Генеральной Ассамблее ИАТА в 1963 году, когда появилась необходимость выходить с согласованными позициями на Ассамблеях ИКАО. В 1968 году 18 африканских авиакомпаний создали такую ассоциацию.

Ассоциация африканских авиакомпаний в соответствии с ее уставом является неприбыльной региональной организацией, созданной с целью установить гармоничное и эффективное сотрудничество между африканскими авиакомпаниями и с целью ускорения реализации экономической и социальной интеграции стран Африки. Для достижения этой цели перед Ассоциацией стоят следующие задачи:

- способствовать развитию безопасного, надежного и экономически эффективного авиатранспортного сообщения из и в Африканские страны, а также через них;
- устанавливать более тесное коммерческое и технологическое сотрудничество между африканскими авиатранспортными предприятиями;
- служить общим форумом для обмена мнениями между членами Ассоциации по проблемам, представляющим общие интересы и защищать эти интересы;
- обеспечивать все необходимое для повышения эффективности, надежности и безопасности авиакомпаниям-членам Ассоциации.

Руководство Ассоциацией

Высшим органом Ассоциации является Ежегодная генеральная ассамблея (Annual General Meeting – AGM). В нее входят высшие исполнительные директора авиакомпаний — членов АФРАА. Ассамблея вырабатывает, принимает и контролирует исполнение политики Ассоциации. Руководит Ассамблеей *Президент Ассоциации*, который избирается на один год до следующей Ассамблеи. Ассамблея избирает Исполнительный комитет и Генерального секретаря.

Исполнительный комитет состоит из 9 членов, избираемых на суб-региональной основе из числа высших руководителей авиакомпаний, которые являются членами Совета управляющих ИАТА. Задачами Исполнительного комитета является надзор за деятельностью Ассоциации, ее фондами и имуществом. Он также определяет и формулирует политику Ассоциации в соответствии с Уставом Ассоциации и резолюциями, принимаемыми Генеральной Ассамблеей. Исполнительный комитет возглавляет *Председатель*, избираемый из членов Комитета и утверждаемый AGM.

Секретариат Ассоциации является административным, координирующим и исследовательским центром Ассоциации. Секретариат возглавляет Генеральный секретарь, который отвечает за текущее руководство деятельностью Ассоциации. Ему помогают 5 директоров:

- директор по корпоративным и отраслевым делам;

- директор по техническим вопросам и обучению;
- коммерческий директор;
- управляющий корпоративными финансами;
- заместитель коммерческого директора.

Исполнительный комитет по согласованию с Генеральным секретарем образует *Постоянные комитеты*, состав которых утверждается Ассамблеей. АФРАА имеет шесть Постоянных комитетов и несколько специализированных Суб-комитетов. Их названия соответствуют их функциям. Это:

- технический и эксплуатационный комитет;
- комитет по подготовке персонала;
- юридический комитет;
- финансово-экономический комитет;
- комитет по связи и информационной технологии.

Членами АФРАА являются: Аэроконтракторс оф Найджириа, Африкиан Эйруэйз, Эйр Алжери, Эйр Ботсвана, Эйр Буркина, Эйр Бурунди, Эйр Ивуар, Эйр Мадагаскар, Эйр Малави, Эйр Мавритиус, Эйр Намибия, Эйр Сенегал Интернэшнэл, Эйр Сейшеллес, Эйр Танзания, Эйр Зимбабве, Антрак Эйр, Бельвью Эйрлайнз, Камерун Эйрлайнз, Компань Аериен дю Мали, Иджиптэйр, Эритреан Эйрлайнз, Эфиопиэн Эйрлайнз, Гана Интернэшнэл Эйрлайнз, Интэрэйр С.А., Кения Эйруэйз, ЛАМ де Мозамбик, Либиэн Эйрлайнз, Насэйр, Найджириэн Игл Эйрлайнз, Пресизион Эйр Сервисес Лтд, Ройал Эйр Марок, Саус Африкэн Эйруэйз, Саус Африкэн Экспресс, ТААГ де Ангола, Тумэй Эйр Чад, Тунисэйр.

АФРАА тесно сотрудничает со многими организациями авиатранспортной отрасли, а также региональными экономическими организациями, такими как Африканская комиссия гражданской авиации (АФКАК), Комиссия Африканского Союза, ИАТА, АТА, АРС, АСИ, ААКО, АСЕКНА, ААПА, АЕА, ФАА, Эрбас, Амадэус, Дженерал Электрик, ИКАО, СИТА, Снекма, Боинг, комиссия ООН по Африке и другие.

Штаб квартира АФРАА находится в г. Найроби (Кения).

Организация арабских авиаперевозчиков – ААКО (Arab Air Carriers Organization – AACO)

ААКО была создана в 1965 году в рамках Лиги Арабских государств (ЛАГ). Она является региональной Ассоциацией арабских авиакомпаний, которые базируются в странах-членах Лиги арабских государств.

Миссией ААКО является: помогать арабским авиакомпаниям представлять и отстаивать их общие интересы в глобальной авиатранспортной отрасли и быть катализатором их сотрудничества.

Цели ААКО:

- поддерживать стремление арабских авиакомпаний к достижению высших стандартов в безопасности полетов и авиационной безопасности;
- поддерживать развитие их экологической политики в гармонии с окружающей средой;
- вносить вклад в развитие человеческих ресурсов;
- сотрудничать с регулирующими органами с тем, чтобы они поддерживали и защищали интересы арабских авиакомпаний;
- разрабатывать и обслуживать совместные проекты авиакомпаний-членов, направленные на сокращение расходов, повышение доходов и внедрение наилучших достижений;
- обеспечивать форумы для членов и отраслевых партнеров по обмену опытом и улучшению сотрудничества между ними;
- показывать позитивный имидж арабских авиакомпаний во всем мире.

Члены ААКО базируются в следующих странах: Алжир, Марокко, ОАЭ, Бахрейн, Ирак, Йемен, Кувейт, Ливия, Ливан, Египет, Катар, Сирия, Иордания, Судан, Саудовская Аравия, Тунис, Оман, Палестина, Сомали, Мавритания, Джибути и Коморы.

Членами ААКО являются 24 авиакомпании, которые становились членами Организации в следующем хронологическом порядке: Иджиптейр – с 1932 г., Сауди Араб Эйрлайнз – с 1945 г., МЕА (Ливан) – с 1945 г., Ираки Эйруэйз – с 1945 г., Сириен Араб Эйрлайнз – с 1946 г., Судан Эйруэйз – с 1946 г., Тунис Эйр – с 1948 г., Галф Эйр – с 1950 г., Транс Медитеррэниен Эйруэйз – с 1953 г., Эйр Алжери – с 1953 г., Кувейт Эйруэйз – с 1954 г., Ройал Эйр Марок – с 1957 г., Йемен Эйруэйз – с 1962 г., Ройал Джордэннен – с 1963 г., Либиеен Эйрлайнз – с 1964 г., Эмирэйтс – с 1985 г., Оман Эйр – с 1953 г., Палестиннен Эйруэйз – с 1995 г., Джордэн Авиэйшн – с 2000 г., Африкиах Эйруэйз – с 2001 г., Этихад Эйруэйз – с 2003 г., Эйр Арабия – с 2003 г. и Эйр Кайро – с 2003 г.

Руководящие органы

Высшим органом ААКО является Ежегодное генеральное собрание (Annual General Meeting – AGM), в котором заседают Главные исполнительные директора авиакомпаний-членов ААКО. AGM вырабатывает стратегию и рабочие планы ААКО. Исполнительным органом является Генеральный Секретариат, который состоит из 27 штатных работников и который возглавляет *Генеральный секретарь ААКО*. Штаб-квартира ААКО находится в Бейруте (Ливан), а в Аммане (Иордания) базируется ее главное подразделение – Региональный центр подготовки персонала ААКО.

Основная деятельность ААКО сосредоточена в следующих областях:

- совместные проекты;
- координация действий;

- общая база данных и интерактивные публикации;
- международное представительство.

Текущее руководство ААКО, кроме Генерального секретаря, осуществляют: Исполнительный директор по отраслевым и учебным делам, Директора по упрощению формальностей и сервису, Старший менеджер по компьютерной системе резервирования CRS, Старший менеджер по внешним и корпоративным делам, Старший менеджер по техническим вопросам, Старший специалист по проектам топливообеспечения, Специалист по ИТ и экономике.

Исполнительному комитету подотчетны следующие *Постоянные комитеты*:

- комитет по коммерческим делам;
- комитет по обслуживанию пассажиров и клиентуры;
- комитет по информационным технологиям;
- технологический комитет;
- комитет по планированию и развитию людских ресурсов;
- комитет по авиационному топливу.

Каждый из Постоянных комитетов по мере необходимости может учреждать *субкомитеты и рабочие группы*. Так, комитет по коммерческим делам имеет:

- Рабочую группу по координации расписаний;
- Рабочую группу по прорейтам;
- Рабочую группу по координации с ИАТА;
- Субкомитет по новому развитию и др.

Рабочие группы и субкомитеты создаются по мере необходимости. Их работа контролируется руководством Комитетов и Генеральным секретарем ААКО, которые докладывают об их деятельности Исполнительному комитету, а при решении сложных вопросов – и Генеральному собранию.

Авиакомпании–члены ААКО перевозят более 85 млн. пассажиров и более 2,5 млн. тонн груза в год. Количество самолето-вылетов превышает 1,6 млн. взлето-посадок в год.

ААКО разработала отраслевую программу партнерства, которая действует с 1996 года. В настоящее время она включает 47 партнеров, среди которых поставщики услуг, производители самолетов и двигателей, автоматизированных систем бронирования, а также лизинговые компании и другие отраслевые партнеры. Участники программы приглашаются на технические форумы ААКО и их Ежегодные генеральные собрания (AGM). Участие в программе помогает создавать обстановку взаимовыгодного сотрудничества и взаимопомощи.

ААКО установила тесное сотрудничество с основными ассоциациями авиатранспортной отрасли, в том числе с региональными организациями. Она также ведет постоянный диалог с правительственными организациями, такими как Совет Арабских министров транспорта, Комиссия гражданской авиации арабских государств, Европейская комиссия, Евроконтроль и др., который помогает услышать голос арабских авиакомпаний в принятии решений и в защите их интересов перед соответствующими организациями. ААКО

координирует свою деятельность в арабском регионе с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

10.2. Организация чартерных и региональных авиакомпаний

Международная ассоциация авиаперевозчиков (ИАКА) (International AIR Carriers Association (IACA))

ИАКА является ассоциацией авиакомпаний–лидеров в мировых нерегулярных (чартерных) перевозках. Она объединяет 34 авиакомпании, парк которых составляет более 800 современных воздушных судов, в ней работают более 50 000 сотрудников. Авиакомпании-члены ИАКА ежегодно перевозят более 100 млн. пассажиров по 650 направлениям мира, включая Европу, Сев. Америку, Южную Америку и Карибский бассейн.

ИАКА активно сотрудничает с международными учреждениями, государственными ведомствами, аэропортами, перед которыми она защищает интересы чартерных авиаперевозчиков.

Миссией ИАКА является:

- защищать интересы авиакомпаний-членов и развивать воздушный транспорт и туризм;
- сотрудничать со всеми участниками авиатранспортной отрасли и стимулировать безопасную и эффективную систему воздушного транспорта на благо пользователей;
- обеспечивать связи и сотрудничество между авиакомпаниями-членами Ассоциации, а также между ними и международным авиационным сообществом;
- представлять интересы членов ИАКА в отношениях с международными ведомствами и организациями, связанными с воздушным транспортом, с такими как Европейский Союз (ЕС), Европейская конференция гражданской авиации (ЕКАК), Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Объединенные Авиационные власти (ОАА), Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) и Евроконтроль.

Руководящие органы Ассоциации

Высшим органом ИАКА является *Ежегодная Генеральная Ассамблея*, которая утверждает рабочую программу ИАКА. Генеральная Ассамблея избирает *Президента и вице-президента*, а также членов Совета директоров. *Совет директоров* состоит из членов, по одному представителю от каждой страны, чьи авиакомпании входят в ИАКА. Совет собирается регулярно для рассмотрения работы Ассоциации и постановки приоритетных задач.

Повседневной работой ИАКА руководит *Генеральный директор*. ИАКА имеет четыре Постоянных комитета, в которые входят эксперты по аэрополитике, летной эксплуатации, наземным операциям и техническим службам. По отдельным вопросам созываются спецкомитеты (Ad hoc working

groups) для экспертизы по специальным вопросам, таким как сокращение летного времени и др. Постоянные комитеты и рабочие группы предоставляют площадку для обмена информацией, передачи опыта и разработки совместных инициатив.

Постоянные комитеты ИАКА

1. *Совет по делам аэрополитики* (Council on Aeropolitical Affairs – САРА) - следит за развитием в сферах госрегулирования, которые могут затрагивать интересы ИАКА, в частности, вопросы экологии, защиты потребителей, налогообложения, а также социальные вопросы.

2. *Комитет по управлению воздушным движением и производству полетов* (Committee on Air Traffic Management and Flight Operations (САFO) - оказывает влияние на решения, затрагивающие все аспекты АТМ и производства полетов с целью оптимизации эксплуатационных расходов авиакомпаний-членов ИАКА. Он также обеспечивает связь с Центральным управлением воздушного потока «Евроконтроля» с целью оперативной поддержки членов ИАКА и детализации анализа задержек рейсов.

3. *Комитет по авиационным сборам и стандартам* (Aviation Carges and Standarts Committee (АСАS) – оценивает и анализирует услуги, предоставляемые аэропортами с целью определения их эффективности и безопасности. Он также отслеживает сборы, стандарты безопасности и обеспечение авиатопливом через свои подгруппы и предоставляет экспертизу по вопросам оценки пропускной способности аэропортов и улучшения их работы.

4. *Комитет по стандартам безопасности* (Safety Standarts Commitee-SSC) – информирует авиакомпании-членов ИАКА о правилах, процедурах и рекомендуемой практике, которые установлены национальными и международными регулирующими органами. Целью комитета является также повышение качества услуг авиапроизводителей, продавцов, снабженцев и ремонтных организаций.

Помимо Постоянных комитетов ИАКА имеет следующие Рабочие группы:

- *Группа сборов* - следит за тем, чтобы аэропортовые и аэронавигационные сборы за пользование оборудованием и услугами были умеренными, базировались на стоимости и были не дискриминационными.

- *Рабочая группа по авиационной безопасности*. Главной задачей этой Группы является обеспечение членов Ассоциации информацией о требованиях, правилах, процедурах и рекомендуемой практике по вопросам авиационной безопасности, которые установлены или находятся на рассмотрении национальных или международных органов.

- *Группа расписаний* — предоставляет авиакомпаниям-членам подробную информацию о правилах, процедурах и рекомендуемой практике относительно расписаний полетов, распределения «слотов», установленных национальными и

международными регулирующими органами. Группа отслеживает также аукционы по продаже «слотов» и запреты на ночные полеты.

- *Рабочая группа по ограничению летного времени.* Была создана в 2000 году для отслеживания и применения предложения Европейской комиссии по гармонизации лимитов полетного и рабочего времени членов летных экипажей.

Членство в ИАКА делится на активное (только авиакомпании), членство по интересам и ассоциированное членство. Активными членами ИАКА являются следующие авиакомпании: Эйрберлин (Германия), Эйр Виа (Болгария), Арке Флай (Нидерланды), Блю Панорама Эйрлайнз (Италия), Кондор (Германия), Корендон Эйрлайнз (Турция), Корсарфлай (Франция), Эдельвейс Эйр (Чехия), Еврокиприа (Кипр), Еврофлай (Италия), Финнэйр Леже Флайтс (Финляндия), Фест Чойс Эйруэйз (Великобритания), Фриберд (Турция), Германия (ФРГ), Иберворлд (Испания), Джетэйрфлай (Бельгия), ДжетЧоком (Монако), Джордан Авиэйшн (Иордания), ЛТЮ Интернэшнел Эйруэйз (Германия), Мартинэйр Холланд (Нидерланды), Монарх (Великобритания), Неос (Италия), Ники Люфтерарт (Австрия), Норт Америкэн Эйрлайнз (США), Нувельэйр (Тунис), Новайр (Сенегал), Пульмантур Эйр (Испания), Скай Эйрлайнз (Турция), Томас Кук Эйрлайнз (Бельгия), Томас Кук Эйрлайнз (Великобритания), Томас Кук Эйрлайнз (Скандинавия), Томсон Эйруэйз (Великобритания), Трансавиа Ком (Нидерланды), Тунфлай Нордик (Сенегал), Тунфлай. Ком (Германия).

Авиакомпании-члены ИАКА совершают чартерные полеты в основном в курортные города в Европе, Северной Африке, Латинской Америке и Карибском бассейне. Предлагают продажу либо только мест в самолете, либо пакет-туры. Члены ИАКА являются эксплуатантами авиакомпаний от пункта отправления до пункта назначения, т.е. только прямые рейсы без промежуточных посадок. Членство в ИАКА открыто для всех чартерных авиакомпаний. Из приведенного выше списка авиакомпаний видно, что членами ИАКА являются как независимые чартерные авиакомпании, так и компании, являющиеся дочерними у регулярных авиакомпаний, которые последние создают для диверсификации бизнеса.

Штаб-квартира Международной ассоциации авиаперевозчиков находится в Брюсселе.

10.3. Профессиональные организации и другие НПО, связанные с воздушным транспортом

Наиболее известными из всемирных профессиональных организаций авиаработников являются: Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международная федерация ассоциаций авиадиспетчеров (ИФАТКА), Международная ассоциация владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА) и другие.

Членами ИФАЛПА являются профсоюзы национальных ассоциаций линейных пилотов более 70-ти государств мира. Профессиональный союз пилотов России также является ее членом, а один из российских пилотов является вице-президентом ИФАЛПА.

ИФАЛПА была создана в 1948 году с целью защиты интересов пилотов и повышения их роли в деле обеспечения безопасности полетов и регулярности воздушных сообщений, а также для развития сотрудничества и достижения единства пилотов гражданской авиации мира в борьбе за свои экономические и социальные права. Штаб-квартира ИФАЛПА находится в г. Херндон, штат Виргиния, США. Коллективным членом ИФАЛПА является АЛПА, насчитывающая 53250 пилотов США и Канады.

ИФАТКА — профсоюзная ассоциация авиадиспетчеров, созданная с целью защиты интересов диспетчеров системы управления воздушным движением и повышения их роли в обеспечении безопасности и регулярности полетов.

ИАОПА представляет интересы владельцев самолетов и пилотов авиации общего назначения (АОН). Ее членами являются национальные организации АОН более 30-ти государств мира, представляющие свыше 359 тысяч пилотов и владельцев самолетов АОН. Штаб-квартира ИАОПА расположена в г. Фредерик (штат Мериленд, США).

Из других, не менее известных профессиональных организаций авиаторов, можно назвать Международный совет линейных штурманов (НАИК), международную комиссию по освещению аэропортов (МКО), Международный союз авиационных страховщиков (ИЮАН), Международное общество авиационной электросвязи (СИТА), которое объединяет около 500 авиакомпаний и других организаций, связанных с воздушным транспортом, он работает с 1949 года.

Эти и другие международные профессиональные организации авиаработников имеют статус наблюдателей во всех международных форумах ИКАО, ИАТА, АСИ и других всемирных и региональных организаций.

Наибольшее количество профессиональных организаций авиаработников зарегистрировано в США. Это следующие организации, названия которых в основном соответствует их функциям и назначению:

- Ассоциация авиаремонтных предприятий (г. Александрия, штат Вирджиния);
- Ассоциация аэрокосмической индустрии Америки (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Ассоциация управления воздушным движением (г. Арлингтон, штат Миссури);
- Международный совет операторов аэропортов (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Ассоциация линейных пилотов (г. Арлингтон, штат Техас);

- Американская ассоциация управляющих аэропортами (г. Александрия, штат Вирджиния);
- Американское вертолетное общество (г. Александрия, штат Вирджиния);
- Американский институт аэронавтики и астронавтики (г. Вашингтон, округ Александрия, штат Вирджиния);
- Ассоциация профессиональных бортопроводников (г. Еулесс, штат Техас);
- Ассоциация авиастроителей и дистрибьютеров (г. Филадельфия, штат Пенсильвания);
- Американский совет Азиатско-тихоокеанской коалиционной федерации (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Консультативный комитет по федеральной авиации Министерства обороны (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Ассоциация экспериментальной авиации (г. Ошком, штат Висконсин);
- Фонд авиационной безопасности (г. Арлингтон, штат Вирджиния);
- Ассоциация производителей авиации общего назначения (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Ассоциация пилотов АОН (г. Хоумвуд, штат Иллинойс);
- Международная вертолетная ассоциация аэронавтики (г. Арлингтон, штат Вирджиния);
- Национальная ассоциация аэронавтики (г. Арлингтон, штат Вирджиния);
- Национальная ассоциация сельхозавиации (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Национальная ассоциация авиаперевозчиков (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Национальная ассоциация авиадиспетчеров (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Национальная ассоциация воздушного транспорта (г. Александрия, штат Вирджиния);
- Национальная ассоциация в воздушных перевозок (г. Уитон, штат Мериленд);
- Национальная ассоциация летных инструкторов (г. Дублин, штат Огайо);
- Национальная ассоциация официальных лиц государственной авиации (г. Сильверспринг, штат Мериленд);
- Национальная ассоциация черной коалиции сотрудников федеральной авиации (г. Оклахома – Сити, штат Оклахома);
- Национальная ассоциация деловой авиации (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Национальная коалиция сотрудников латиноамериканского происхождения федеральной авиации (г. Ньюкасл, штат Оклахома);

- Ассоциация профессиональных специалистов воздушных сообщений (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Ассоциация профессионалов техобслуживания (г. Сент-Ани, штат Миссури);
- Ассоциация женщин-профессиональных диспетчеров (г. Оклахома-Сити, штат Оклахома);
- Радиотехническая комиссия по авионавигации (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Общество пионеров воздушных сообщений (г. Радондо-Бич, штат Калифорния);
- Ассоциация региональной авиации (г. Вашингтон, округ Колумбия);
- Организация женщин-авиатехников (г. Мидуэйл, штат Юта).

Перечисленные международные и национальные ассоциации, комитеты, комиссии и фонды США активно сотрудничают с Федеральной авиационной администрацией (ФАА), муниципальными организациями соответствующих штатов и федеральным правительством, лоббируя в них и отстаивая интересы авиаторов.

Для сравнения (не в нашу пользу) в России созданы лишь несколько профессиональных организаций авиаработников, такие как Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), в которой имеется Совет по международному воздушному транспорту. Профсоюз авиаработников, Профсоюз летного состава России, Шереметьевский профсоюз летного состава (ШПЛС), Профсоюз инженерно-авиационной службы и другие, однако об их работе широкой общественности даже неизвестно.

Другими организациями, относящимися к категории чартерных и региональных авиакомпаний, являются: Ассоциация чартерных перевозчиков Европы, Организация европейских региональных авиакомпаний. к этой же группе можно отнести и Международный совет деловой авиации, авиаперевозчики-члены которого выполняют полеты на нерегулярной (чартерной основе).

Ассоциация чартерных перевозчиков Европы (ЕАСА) была основана в 1971 году эксплуатантами, выполняющими полеты на нерегулярной основе, которые являются дочерними или аффилированными компаниями регулярных авиакомпаний–членов ИАТА.

Ассоциация европейских региональных авиакомпаний (ЕРА) была основана в 1981 году. Ее членами являются 78 региональные авиакомпании и 49 аэропортов Европейских государств-членов ЕС. Штаб-квартира ЕРА находится в г. Чобхеме (Великобритания).

Международный совет деловой авиации (ICBA) был создан в 1981 году. Его членами являются компании деловой авиации (т.н. Business Airlines), функционирующие в 30 государствах и территориях мира. Штаб-квартира ICBA расположена в г. Монреале (Канада).

Прочие НПО, связанные с деятельностью международного воздушного транспорта

К таким организациям, сотрудничающим с международным воздушным транспортом, относятся туристические, экспедиторские, исследовательские, юридические и другие международные неправительственные организации.

Из туристических и экспедиторских организаций наиболее активными являются следующие:

Всемирный совет по туризму и путешествиям (ВТТС), в который входят главные руководители компаний из всех секторов туристической отрасли, включая услуги по транспортировке, размещению, питанию, развлечениям, путешествиям и культурным программам. Основной приоритет в транспортном обеспечении мирового туризма отводится международному воздушному транспорту. Штаб-квартира ВСТМ находится в г. Брюсселе (Бельгия).

Всемирная федерация ассоциаций туристических агентств (УФТАА). Она была основана в 1966 году. Ее членами являются национальные ассоциации около 100 государств и территорий, представляющих свыше 50 тысяч туристических агентств мира. Штаб-квартира УФТАА находится в Монако.

Международная федерация туроператоров (ИФТО) была основана в 1970 году. Ее членами являются национальные ассоциации организаторов туров. Штаб-квартира ИФТО находится в г. Льюэсе (Великобритания).

Международная ассоциация по туризму с деловыми целями (ИБТА), созданная для оказания туристических услуг коммерческим и промышленным предприятиям. Ее членами являются европейские национальные федерации по туризму с деловыми целями. Штаб-квартира ИБТА находится в г. Брюсселе (Бельгия).

Туристическая ассоциация Азиатско-тихоокеанского региона (ПАТА). Основана в 1951 году, ее членами являются правительства, авиакомпании, круизные линии, аэропорты, гостиницы и туристические агентства государств, расположенных в Азиатско-тихоокеанском регионе (АТР). Штаб-квартира ПАТА расположена в г. Сан-Франциско.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) была основана в 1926 году и называлась тогда Международной федерацией экспедиторских организаций. Членами ФИАТА являются национальные организации грузоотправителей более 100 государств, ее штаб-квартира расположена в г. Цюрихе (Швейцария).

К исследовательским и другим организациям, связанным с воздушным транспортом, относятся:

Институт воздушного транспорта (ИТА) – находится в Париже. С 1945 года ему присвоен статус международной неправительственной организации. ИТА занимается экономическими проблемами мировых регулярных и нерегулярных авиaperевозок, а также статистикой по

международному авиационному туризму. Членами ИТА являются международные и национальные организации более 80 государств мира, заинтересованные в изучении проблем развития воздушного транспорта.

Исследовательские бюро европейских авиакомпаний (ЕАРБ) – является учреждением авиакомпаний–членов Ассоциации европейских авиакомпаний (АЕА). Бюро занимается проблемами коммерческих воздушных перевозок, проблемами развития аэропортов, авиационного туризма и другими. ЕАРБ находится в г. Брюсселе (Бельгия).

Ассоциация международного права (АМП) – основана в 1873 году. Ее членами являются национальные ассоциации и отдельные лица, занимающиеся проблемами международного права, включая воздушное право. Штаб-квартира АМП находится в Лондоне.

Институт международного права (ИМП) – основан в 1873 году. Его членами являются национальные ассоциации и отдельные ученые в области международного права, включая исследования в области международного воздушного транспорта. ИМП расположен в г. Женева (Швейцария).

Международная торговая палата (МТП) – основана в 1920 году. Членами МТП являются национальные комитеты, национальные торговые палаты и другие организации, представляющие коммерцию, промышленность, финансы и транспорт, в том числе воздушный (более 70 государств). Штаб-квартира МТП находится в Париже.

Кроме упомянутых, существуют еще многочисленные потребительские Ассоциации и фонды, в частности, Международный фонд авиационной безопасности, которые защищают интересы пассажиров, грузоотправителей, и других пользователей воздушного транспорта.

Заключение

Рассмотренные в данной части работы международные неправительственные организации имеют статус всемирных, региональных и трансрегиональных организаций. Они не имеют прямого влияния на регулирование международного воздушного транспорта, однако на постоянной или регулярно повторяющейся основе пытаются прямо или косвенно влиять на правительственное регулирование в сфере международной гражданской авиации. Как правило они осуществляют это путем представления общей согласованной точки зрения своих членов по всем вопросам, относящимся к международному воздушному транспорту, и выражают согласованные в рамках соответствующих организаций мнения открыто или путем установления связи, а также участия в различных совещаниях с правительственными и межправительственными органами. Они регулярно участвуют в различных международных форумах в качестве наблюдателей с правом совещательного голоса.

Другие из международных НПО проводят либо являются инициаторами исследований, которые могут информировать или воздействовать на лиц, осуществляющих регулирование в различных сферах международного воздушного транспорта, в том числе и прямое лоббирование интересов своих членов в различных правительственных и межправительственных организациях.

Как те, так и другие НПО принимают активное участие в работе различных форумов межгосударственных организаций, прежде всего, в Ассамблеях и других совещаниях Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также в работе Региональных межправительственных организаций гражданской авиации соответствующих регионов. В целом, как межгосударственные, так и международные неправительственные организации составляют стройную систему регулирования мировых воздушных перевозок. Изучение этой системы необходимо как студентам, специализирующимся на организации воздушных перевозок, так и студентам, изучающим предметы «Международное сотрудничество в сфере ГА», «Внешнеэкономическая деятельность», «Основы управленческой деятельности», а также студентам, аспирантам и интересующимся вопросами международных связей.

Вопросы для самоконтроля

1. Определение международной неправительственной организации (НПО).
2. Классификация международных НПО.
3. Глобальные НПО.
4. Региональные НПО.
5. Профессиональные НПО.
6. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).
7. Цели и задачи ИАТА.
8. Членство в ИАТА.
9. Учредительные документы ИАТА.
10. Организационная структура ИАТА.
11. Ежегодная Генеральная Ассамблея ИАТА и ее органы.
12. Совет управляющих ИАТА и его комитеты.
13. Генеральный директор и Секретариат ИАТА.
14. Отраслевые комитеты и рабочие группы ИАТА.
15. Основные направления деятельности ИАТА.
16. Деятельность Профессиональной Ассоциации.
17. Конференции ИАТА по воздушным перевозкам.
18. Деятельность Ассоциации по координации тарифов.
19. Тарифные зоны ИАТА.
20. Конференции ИАТА по координации пассажирских и грузовых тарифов.
21. Деятельность ИАТА по регулированию обслуживания международных авиаперевозок.
22. Многостороннее экономическое регулирование в рамках ИАТА.
23. Расчетная палата ИАТА.
24. Международный совет аэропортов (АСИ).
25. Участники, цели и задачи АСИ.
26. История создания АСИ.
27. Организационная структура АСИ.
28. Генеральная Ассамблея АСИ.
29. Всемирный управляющий Совет АСИ.
30. Исполнительный комитет и Генеральный директор АСИ.
31. Постоянные комитеты, субкомитеты и специальные комитеты АСИ.
32. Участники функции АСИ.
33. Основные функции Комитетов и субкомитетов АСИ.
34. Региональные отделения АСИ: перечень Региональных отделений.
35. Типовая структура Регионального отделения АСИ.
36. Другие международные НПО.
37. Региональные организации регулярных авиакомпаний.
38. Организации чартерных, деловых и региональных авиакомпаний.
39. Основные профессиональные организации авиаторов.
40. Прочие НПО, связанные с деятельностью международного воздушного транспорта.

Литература

1. Афанасьев В.Г. Основы международных воздушных сообщений. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2010.
2. Афанасьев В.Г. Международные отношения в области гражданской авиации. - М.: Международные отношения, 1983.
3. Афанасьев В.Г. Организация работы представительств авиакомпаний. – СПб, «Партнер ВЭД», 2004.
4. Афанасьев В.Г. Международное сотрудничество в сфере гражданской авиации: учеб. пособие. - М.: МГТУГА, 2009.
5. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2007.
6. Branker I.W.S. IATA and What it Does. Leyden, 1977.
7. Веб-порталы: www.IATA.org.com
www.airport.com
www.AEA.be
www.AAPA.org.my
www.AFRAA.org
www.ALTA.aero
www.IACA.be
www.AACO.org
www.ACI-EUROPE.org
www.ACI-EUROPE.org
www.ACI-AFRIQUE.aero
www.ACI-NA.org
www.ACI-LAC.aero