



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

- Пункт 3 повестки дня. **Укрепление нормативной и институциональной базы**
3.2 Укрепление авиационной связности на основе прогрессивных экономических и нормативных авиационных механизмов для международного воздушного транспорта

ПРАКТИЧЕСКИЙ СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ ВЕДОМСТВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПО АДМИНИСТРАТИВНЫМ И ОПЕРАТИВНЫМ АСПЕКТАМ ПРОЦЕССА СЛИЯНИЯ АВИАКОМПАНИЙ

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В случае слияния авиакомпаний авиационным полномочным органам приходится рассматривать не только заявки на утверждение слияния, но и вопросы, связанные с эксплуатационными разрешениями, правами на перевозки и управлением слотами ("окнами"), назначением авиакомпаний, лицензиями на коммерческие авиаперевозки и сертификатами эксплуатанта (СЭ), регистрацией воздушных судов и контролем за обеспечением безопасности полетов. В периоды чрезвычайных ситуаций, оказывающих серьезное воздействие на отрасль, таких как глобальные вспышки пандемии, слияние авиакомпаний является важным механизмом предотвращения нарушения необходимой авиатранспортной связности и повышения устойчивости системы международных воздушных перевозок. Обеспечивая слаженное и своевременное выполнение административных процедур, ведомства гражданской авиации (ВГА) вносят непосредственный вклад в поддержание устойчивости системы. В тех случаях, когда соответствующие авиакомпании выполняют международные перевозки, процесс слияния может одновременно подпадать под несколько юрисдикций, в рамках которых применяются различные процедуры и требования. Это приводит к дополнительным затратам, задержкам, а также правовой или оперативной неопределенности как для авиакомпаний, так и для полномочных органов. Случаи полного слияния отмечаются редко, поэтому ни в одном государстве не накоплен соответствующий опыт. В существующих директивных и инструктивных материалах ИКАО изложены основные критерии, применимые к владению авиакомпаниями, контролю над ними и их назначению, однако в них не определены административные процедуры осуществления процесса слияния после его утверждения. В настоящем документе государствам-членам предлагается поделиться опытом, а ИКАО – рассмотреть возможность подготовки практического справочного материала, которым смогут воспользоваться авиационные полномочные органы.

Действия: Конференции предлагается:

- а) сделать выводы и вынести рекомендации, как указано в разделе 3.

<i>Стратегическая цель</i>	<i>Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	<i>Дополнительных ресурсов, помимо уже предусмотренных в бюджете программы, не требуется</i>
<i>Справочный материал</i>	<i>Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта (Дос 9587) Руководство по регулированию международного воздушного транспорта (Дос 9626)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Республике Корея недавно произошло слияние крупных авиакомпаний, что привело к возникновению ряда практических проблем при рассмотрении ряда вопросов с точки зрения авиационных полномочных органов, включая вопросы, связанные с утверждением слияния, эксплуатационными разрешениями, правами на перевозки и управлением слотами ("окнами"), контролем за обеспечением безопасности полетов и защитой прав потребителей.

1.2 В период острых чрезвычайных ситуаций, таких как вспышки пандемии, слияние авиакомпаний является важным способом сохранения необходимой авиатранспортной связности и повышения устойчивости сектора. Обеспечивая своевременное выполнение процедур слияния без создания необоснованных административных барьеров, ведомства гражданской авиации (ВГА) играют ключевую роль в обеспечении непрерывности международных воздушных перевозок.

1.3 Процессы слияния авиакомпаний как один из основных видов структурных изменений в ходе восстановления после кризиса все в большей степени охватывают как сетевых перевозчиков, обеспечивающих полный спектр услуг, так и соответствующих бюджетных перевозчиков. Поскольку эти процессы затрагивают целый ряд оперативных и экономических вопросов от соглашений о воздушных сообщениях (ASA) и выдачи лицензий на коммерческие авиаперевозки до регистрации воздушных судов и контроля за обеспечением безопасности полетов, возникает необходимость проведения заблаговременного и скоординированного анализа по линии ВГА.

1.4 В случае недавнего объединения корейских авиакомпаний потребовалось не только утверждение слияния со стороны национального авиационного полномочного органа, но и изменение или выполнение ряда процедур с участием иностранных авиационных полномочных органов, в частности процедур выдачи лицензий на коммерческие авиаперевозки и регистрации воздушных судов.

1.5 В ходе этого процесса корейские полномочные органы столкнулись с проблемой отсутствия межведомственного практического справочного материала, содержащего подробную информацию об административных механизмах осуществления трансграничного слияния. Потребовалось проделать существенный объем административной работы и провести двусторонние консультации по вопросам сохранения слотов, выдачи эксплуатационных разрешений и выполнения процедур регистрации. Это свидетельствует о том, что при отсутствии стандартизированного инструктивного материала как назначающие, так и принимающие

государства сталкиваются с многочисленными административными препятствиями, задержками и процессуальной неопределенностью.

1.6 Этот опыт распространяется не только на одно государство. Аналогичные вопросы возникают при любом слиянии трансграничного характера. Однако государства-члены, не имеющие достаточного опыта, могут испытывать трудности с заблаговременным выявлением этих проблем. В результате могут возникнуть задержки, вызванные неопределенностью в вопросах получения необходимых разрешений.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В случае слияния авиакомпаний авиационным полномочным органам необходимо провести всесторонний анализ прав и обязательств в соответствии с ASA, а также процедур распределения прав на перевозки и слотов, назначения авиакомпаний, выдачи лицензий на коммерческие авиаперевозки и сертификатов эксплуатанта (СЭ), регистрации воздушных судов, контроля за обеспечением безопасности полетов и отслеживания ситуации в период после слияния.

2.2 В сфере международной авиации эти вопросы могут одновременно подпадать под несколько юрисдикций, включая юрисдикцию назначающего государства, государства транзита, государства регистрации и государства эксплуатанта. В этой связи необходимо заранее определить и скоординировать соответствующие процедуры утверждения и внесения изменений, установленные каждым авиационным полномочным органом.

2.3 Кроме того, в ходе процесса слияния государства-члены могут применять другие процедуры или устанавливать дополнительные требования, касающиеся разрешений, документации, порядка работы или внесения изменений в действующие разрешения. Это может создать практические трудности для авиакомпаний и авиационных полномочных органов, а также привести к дополнительным затратам, задержкам и правовой или оперативной неопределенности.

2.4 В существующих директивных и инструктивных материалах ИКАО, озаглавленных *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"* (Дос 9587) и *"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"* (Дос 9626), изложены основные критерии, касающиеся владения авиакомпаниями, их назначения и добросовестной конкуренции. Однако в них не определены административные процедуры, необходимые для осуществления утвержденного слияния. В настоящем документе основное внимание уделяется устранению данного практического недостатка при полном соблюдении установленных принципов экономической политики Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

2.5 Кроме того, обеспечение своевременного слияния авиакомпаний напрямую способствует повышению устойчивости мировой авиации. Длительные административные процедуры могут замедлять процессы реструктуризации, создавать угрозу для относящихся к группе риска маршрутов и приводить к нарушению необходимой для обеспечения жизнедеятельности авиатранспортной связности. Разработка практического справочного материала по оптимизации этих трансграничных процедур позволит авиационным полномочным органам более эффективно обеспечивать международное сообщение в период восстановления и структурных преобразований.

2.6 Таким образом, если ИКАО разработает практический справочный материал, в котором будут определены вопросы выдачи лицензий, регистрации, соблюдения эксплуатационных требований, контроля за обеспечением безопасности полетов и международной координации, подлежащие учету авиационными полномочными органами при слиянии авиакомпаний, это может помочь государствам-членам в совершенствовании их нормативной и институциональной базы и наращивании их потенциала для обеспечения выполнения соответствующих процедур в случае слияния авиакомпаний.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Конференции предлагается сделать следующие выводы:

- a) в случае слияния авиакомпаний авиационным полномочным органам требуется не только утверждать слияние, но и обеспечивать выполнение ряда административных и оперативных процедур;
- b) своевременное и скоординированное выполнение административных процедур слияния авиакомпаний оказывает непосредственное положительное влияние на устойчивость системы международных воздушных перевозок и позволяет предотвратить нарушение необходимой для обеспечения жизнедеятельности авиатранспортной связности, особенно в периоды кризисов и структурного восстановления;
- c) в тех случаях, когда соответствующие авиакомпании выполняют международные перевозки, эти процедуры могут одновременно подпадать под несколько юрисдикций, в рамках которых применяются различные процедуры и требования, что может приводить к дополнительным затратам, задержкам, а также правовой или оперативной неопределенности;
- d) случаи полного слияния отмечаются редко, а справочного материала по этим процедурам не существует, поэтому государства-члены, не имеющие достаточного опыта, могут сталкиваться с трудностями и задержками при обеспечении выполнения этих процедур.

3.2 Конференции предлагается:

- a) рекомендовать государствам-членам поделиться с ИКАО своим опытом в области слияния авиакомпаний с указанием характерных для этого процесса правовых и нормативных изменений и практических проблем;
- b) рекомендовать ИКАО рассмотреть возможность подготовки на основе реального опыта государств-членов практического справочного материала по выполнению соответствующих административных и оперативных процедур (например, обеспечения соответствия СЭ, регистрации воздушных судов, передачи слотов и сохранения статуса назначенных авиакомпаний), которым авиационные полномочные органы смогут воспользоваться в случае слияния авиакомпаний;

- с) принять к сведению, что Республика Корея выражает готовность активно поддержать эту инициативу посредством предоставления ИКАО подробного анализа конкретных примеров и административных моделей.

— КОНЕЦ —