**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**(РОСАВИАЦИЯ)**

**ФГОУ ВО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ**

**УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»**

**Факультет** ЛЭ

**Кафедра** «Транспортного права»

**Научно-исследовательская работа**

На тему «Соглашение Код-шеринг как один из видов сотрудничества между авиаперевозчиками»

 Выполнили студентки 195 группы:

Чемоданова А.Д.

Сохбатова М.Э.

Научный руководитель:

Жабин И.Ю.

Санкт-Петербург

2020

**Введение**

Глядя на информационное табло в аэропорту, вы иногда замечали, что в одно и то же время по тому же маршруту летят еще несколько авиакомпаний. Но означает ли это, что в небо одновременно поднимутся несколько самолетов и полетят в одном направлении? Попробуем разобраться в этом вопросе.

Каждая авиакомпания имеет особый код IATA — Международной ассоциации воздушного транспорта. Например, Аэрофлота это - SU, у Air France - AF, у British Airways – BA.

Код-шеринг (Codeshare agreement) – это «обмен кодами», соглашение о совместной коммерческой эксплуатации [авиарейса](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%81)  двумя и более [авиакомпаниями](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F), одна из которых является оператором (то есть исполняет полеты по этому рейсу и продает [билеты](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B8%D0%BB%D0%B5%D1%82_%28%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%29) на эти рейсы от своего имени), а остальные —[маркетинговыми](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D1%80%D0%BA%D0%B5%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%B3) партнерами (то есть продают билеты на рейс компании-оператора от своего имени).

Практика код-шеринговых соглашений достаточно широко распространена среди авиакомпаний.

**История возникновения**

Первый код-шеринговый рейс был выполнен в 1967 году в США. Тогда Ричард А. Хенсон договорился с компанией Allegheny Airlines (предшественник US Airways) о первых совместных перелетах.

Термин «совместное использование кода» или «код-шеринг» был придуман в 1989 году компаниями Qantas и American Airlines, а в 1990 году оба перевозчика предоставили свои первые код-шеринговые регулярные рейсы между Австралией и США. Спустя некоторое время, все авиакомпании оценили преимущества код-шеринга, и обмен кодами стал широко распространенным явлением в авиационной отрасли. Особенно популярным он стал с того момента, как авиакомпании стали объединяться в альянсы.

Авиационный альянс – это партнерское соглашение между несколькими авиаперевозчиками. Авиакомпании, которые входят в альянс, полностью сохраняют свою юридическую самостоятельность, но соблюдают ряд определенных общих правил, которые касаются расписания рейсов, продаж билетов, программ лояльности и некоторых других аспектов.

**Правовая основа**

Правовая база для заключения соглашений код-шеринга впервые была закреплена в нормах **Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору**, подписана в г. Гвадалахара (Мексика) 18 сентября 1961 г. (далее, Гвадалахарская конвенция).

 Конвенция вступила в силу с 1 мая 1964 г.; для России (СССР) — с 21 декабря 1983 г. Всего в ней участвует около 70 государств.

Конвенция наряду с понятием о собственно перевозчике — лице, заключившем договор перевозки, — вводит понятие «фактический перевозчик», имея в виду перевозчика, уполномоченного им осуществлять всю перевозку или ее часть.

Согласно ст.1 Гвадалахарской конвенции 1961 г

«b) "перевозчик по договору" означает лицо, заключающее в качестве стороны договор перевозки, … с пассажиром или отправителем либо с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя;

c) "фактический перевозчик" означает лицо, не являющееся перевозчиком по договору, которое, будучи уполномочено перевозчиком по договору, осуществляет полностью или частично перевозку, предусмотренную в [пункте b](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121712/06897a2fe4390f4fddc188d6266dd3011d6b2a25/#dst100011)), но который в отношении этой части не является последовательным перевозчиком …..»

 В ст. 2 указанной конвенции предусматривается, что «в тех случаях, когда фактический перевозчик осуществляет полностью или частично перевозку, которая, согласно указанному в [пункте b) статьи I](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121712/06897a2fe4390f4fddc188d6266dd3011d6b2a25/#dst100011) договору, регулируется Варшавской конвенцией, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил Варшавской конвенции; первый из них - в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй - лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

 Таким образом, Конвенция устанавливает возможность осуществления перевозки пассажира, грузов одной компанией (фактическим оператором), с которым другой авиакомпанией заключен договор об этой перевозке. Иными словами, возможность осуществления воздушной перевозки в одном направлении двумя или несколькими авиаперевозчиками.

 В 2017 году Российская Федерация ратифицировала, а с 21 августа 2017 года на ее территории действует **Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок**, подписанная в г. Монреаль (Канада) 28 мая 1999 г.. Монреальская конвенция заменила систему документов Варшавской Конвенции.

 Но Конвенция с точки зрения своей предметной сферы — определения международной перевозки (п. 2 ст. 1) и распространения ее как на договорного, так и на фактического перевозчика (достаточно сравнить. гл. I—IV с гл. V) —базируется на нормах Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.), и Гвадалахарской конвенции 1961 г.

В качестве вспомогательных правовых источников следует рассматривать официальные документы ICAO, к числу которых относятся Руководство по регулированию международного воздушного транспорта (Руководство ICAO N 9626), а также Циркуляр ICAO 269-АТ/110 "Последствия совместного использования кодов авиакомпаниями", которые содержат статистический и информационно-инструктивный материал по экономическим аспектам регулирования в области международного воздушного транспорта.

В соответствии со ст. 784 ГК условия перевозки пассажиров отдельными видами транспорта определяются транспортными уставами и кодексами. Применительно к отношениям на воздушном транспорте таким законодательным кодифицированным актом является ВзК. Согласно ст. 2 ВзК воздушное законодательство Российской Федерации состоит из названного Кодекса, других федеральных законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил и издаваемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Таким образом, федеральные авиационные правила являются составной частью законодательного регулирования отношений, рассматриваемых нами. Так в пункте 6 Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007 N 82) сказано, что перевозчик вправе передать обязанности или их часть по договору воздушной перевозки другому перевозчику, являясь ответственным за их действия (бездействие) перед пассажиром, грузоотправителем и грузополучателем и выполнение договора воздушной перевозки пассажира и груза.

Виды код-шеринговых соглашений

**Код-шеринг соглашение на параллельные авиарейсы**

Авиаперевозчики также могут подписывать сodeshare соглашение на параллельные рейсы по одинаковому маршруту. Например, перелет Киев-Амстердам выполняется компанией МАУ под номером PS101, но пассажиры могут забронировать авиабилеты на этот же перелет у авиакомпании KLM с номером KL3097 (и наоборот). Данные авиаперевозчики, в рамках договора код-шеринга, имеют определенное число мест предназначенных для продажи авиабилетов под своим именем на рейсах друг друга.   Таким способом получается самолет с полной загрузкой, а авиакомпании сокращая количество собственных рейсов, сохраняют частоту перелетов для пассажиров.

**Код-шеринг для совместной эксплуатации последовательных рейсов**

Также код-шеринг дает возможность авиакомпаниям расширить спектр предложений для пассажиров за счет маршрутной сети партнера. Таким способом авиакомпания может доставить пассажиров в определенное место, не отправляя туда собственный пассажирский лайнер. Например пассажиру необходимо долететь из пункта А в пункт Б. Чтобы предоставить эту услугу авиакомпания подписала код-шеринговое соглашение с компанией-партнером, на основе которого пассажир можете забронировать авиабилеты из пункта А в пункт Б с пересадкой в пункте С. Для него это будет стандартный полет с пересадкой, а на самом деле из А в С его доставит один перевозчик, а из С в Б – другой. Так проявляется код-шеринг для совместной эксплуатации компаниями последовательных перелетов.

Стоит отметить, что независимо от вида соглашения ответственность за пассажиров берут на себя обе авиакомпании.

### Типы кодов в код-шеринге

1. Блок-код. Авиакомпания-партнер выкупает у непосредственного перевозчика фиксированное количество мест на рейс и затем продает их под своим брендом, со своим кодом и со своей наценкой. Места либо выбирает сам партнер, либо их назначает непосредственный оператор рейса. В случае если ряд мест не выкупается – это прямой убыток для авиакомпании-партнера, но не для перевозчика, так как последний все равно получит свои деньги по установленным расценкам.

Согласно положениям ст. 103 ВзК и п. 8 Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007 N 82) условие договора "код-шеринг" о блокировании одним перевозчиком мест, находящихся на борту другого, выполняющего рейс, означает предоставление этих мест для выполнения обязанностей по перевозке пассажиров и не может быть истолковано как предоставление этих мест в аренду.

2. Коридор свободного потока. Авиакомпании-партнеры в режиме реального времени обмениваются данными о количестве проданных на рейс билетов. Конкретные места не привязаны ни к одной из авиакомпаний, и любая из сторон может продать любое количество билетов на рейс.

3. Ограниченный поток. Примерно то же самое, что и «свободный поток», но перевозчик ограничивает максимальное количество билетов для партнеров. Самая популярная разновидность код-шеринга.

**Обозначение**

Оператор и маркетинговые партнеры продают места на один и тот же рейс от своего имени, поэтому у каждого перевозчика этот рейс имеет свой код ИАТА, и номер.

На информационном табло в аэропорту рейс компании-оператора может обозначаться либо стандартным образом (только с указанием компании-оператора), либо использовать обозначение совместным двойным кодом сторон (код авиакомпании-оператора/код авиакомпании-партнера).

Рейсы же маркетинговых партнеров всегда обозначаются двойным кодом (код авиакомпании-оператора/код авиакомпании-партнера)



Также рейсы авиакомпаний партнеров могут быть указаны отдельными рейсами на соседних строках с одинаковым временем вылета и типом воздушного судна. А напротив компании - маркетингового партнера указывается, с кем совмещен рейс.

Например, на онлайн-табло мы видим три авиакомпании с совмещенными рейсами: «Аэрофлот» рейс SU-1403, «KLM» рейс KL-3235, «Alitalia» рейс AZ- 3728. Все они вылетают в один день, в одно время и на одном типе воздушного судна — 08 июня, в 17:15, на Airbus A320. В данном случае оператором является Аэрофлот, а KLM и Alitalia — маркетинговыми партнерами.



**Выгода для авиакомпаний-участников**

Код-шеринг представляет собой коммерческий механизм, позволяющий авиакомпаниям-партнерам значительно расширить свою маршрутную сеть за счет «виртуальных сегментов», на которых непосредственно сама авиакомпания перевозку пассажиров и грузов не осуществляет. Так, формально частота полетов сохраняется, но, фактически, в небо поднимается рейс другой авиакомпании. В современной практике наиболее часто встречающимся случаем код-шеринга является перевозка трансферных пассажиров (осуществляющих перелет с пересадкой в одном или более пункте).

Так как собственный прямой пассажиропоток на каком-либо маршруте у перевозчика невелик, то данный договор позволяет избежать больших издержек для авиакомпании, в виде дополнительных расходов на топливо, эксплуатацию авиапарка, аэронавигационное обслуживание полета и т.д., что соответственно приводило бы к увеличению стоимости билета на этот рейс.

Более того, код-шеринг является привлекательным и в связи с запретом воздушного каботажа, то есть воздушных перевозок между аэропортами, расположенными в пределах одного государства, иностранными авиакомпаниями. Наличие данного соглашения позволяет авиакомпаниям других стран получить доступ к внутреннему рынку авиаперевозок первого государства.

Рассмотрим еще один пример: Авиакомпании Air France, LOT и KLM никогда не выполняли рейсов в Екатеринбург, Новосибирск или Пермь на своих самолетах. Однако благодаря ежедневным код-шеринговым рейсам с «Аэрофлотом» на табло этих городов регулярно можно увидеть логотипы всех трех авиакомпаний. Следовательно, Код-шеринг – это еще и бесплатная рекламная площадка, позволяющая без вложений увеличить узнаваемость бренда.

Также преимуществами данного соглашения для авиакомпаний являются: снижение операционных расходов участников соглашения, сокращение количества собственных авиарейсов, без падения частоты полетов, возможность удержания клиента за счет предоставления авиабилета по нужному направлению, повышение уровня обслуживания одного авиаперевозчика до стандартов другого, который пользуется большей репутацией на авиа рынке.

Исходя из положений Гвадалахарской конвенции, а также данных, изложенных в Циркуляре ИКАО 269-АТ/110, о правовом статусе, а также правах и обязанностях фактического перевозчика и договорного перевозчика вытекает следующая особенность предмета договора "код-шеринг". Воздушные пассажирские перевозки, в отношении которых авиакомпаниями заключен договор "код-шеринг", должны осуществляться регулярными, а не чартерными рейсами. При этом сами рейсы, в отношении которых авиакомпаниями заключен договор "код-шеринг", выполняются по расписанию фактического перевозчика.

**Преимущества и недостатки соглашения для пассажиров**

Существует ряд преимуществ «код-шеринга» и для пассажира.

Код-шеринговое соглашение – это возможность пассажира выбрать более удобный рейс, но при этом воспользоваться услугой авиакомпании, участником бонусной программы которой он является. Пассажир может продолжать накапливать желанные баллы или мили.

Благодаря соглашению Код-шеринг достигается согласование стыковочных рейсов. Что обеспечивает пассажирам сокращение времени путешествия. Например, рейс Киев-Амстердам: рейс МАУ (международные авиалинии Украины) (PS101, в KLM он – KL3097) является утренним, это позволяет пассажирам KLM (Королевская авиационная компания) забронировать авиабилеты из Амстердама в любой город Европы на более удобный и ранний стыковочный рейс этого же перевозчика. Собственный же рейс KLM вылетает только в середине дня и прилетает в аэропорт Амстердам Схипхол уже после обеда, что усложняет возможность забронировать авиабилеты на удобное время.

При стыковочных рейсах по код-шеринговому соглашению ответственность за пассажира берут на себя обе авиакомпании. Это позволяет гарантировать надежность перевозки. Так как при задержке или отмене первого рейса, авиакомпания, осуществляющая второй перелет, будет владеть информацией по пассажиру, и не сочтет его попросту неявившемся на рейс (что имело бы место при обычной покупке двух билетов на разные авиакомпании).

Еще одним плюсом совместного использования кодов является привлекательная ценовая политика.  Практически всегда код-шеринговый перелет обходится дешевле, чем покупка двух отдельных билетов из пункта А в пункт Б и из пункта Б в С, благодаря специальным тарифам, которые авиакомпании предоставляют на своих участках.

Также немало важным преимуществом соглашения является оформление единого билета. Код-шеринговые перелеты не подразумевают дополнительной регистрации между рейсами. При пересадке пассажиру достаточно предъявить билет, а в случае оформления электронного – паспорт. Багаж транспортируется сквозной перевозкой.

Для пассажиров основным недостатком рейсов по код-шеринговому соглашению является различие внутренних правил перевозки у компаний-партнёров (при пересадке на рейс другого перевозчика).

Судебная практика

В налоговой практике возник спор о том, как должны быть квалифицированы операции российской авиакомпании по предоставлению мест по код-шеринговым соглашениям с иностранными авиакомпаниями. Налоговые органы заняли позицию, согласно которой данные услуги надо облагать НДС по ставке 18%, а российские авиакомпании настаивали на применение ставки НДС в размере 0%. Так один из споров дошел до рассмотрения в Экономической коллегии Верховного Суда РФ (далее – ЭК ВС РФ). Предлагаю ознакомиться с выводами, содержащимися в судебном акте ВС РФ (определение ВС РФ от 30.07.2015 по делу N° A40-140893/13).

**Позиция авиакомпании.** Предметом код-шеринговых соглашений являлось бесплатное предоставление мест на дополнительных рейсах российской авиакомпании для иностранных авиакомпаний на маршрутах между российскими городами и городами иностранных государств. Иностранные авиакомпании самостоятельно осуществляли продажу билетов с использованием собственной перевозочной документации, а также получали доход от продажи билетов.

Российская авиакомпания полагала, что предоставление мест на дополнительных рейсах является по существу возмездной услугой, связанной с международной перевозкой пассажиров и багажа, оказанной для пассажиров иностранных компаний на основании код-шерринговых соглашений и международных авиационных билетов на соответствующий рейс, совершенный российской авиакомпанией, проданных иностранными авиакомпаниями, в связи с чем: Изначально определила стоимость услуг, исчислив НДС по ставке 18%, и включила указанные операции в налоговые декларации; после сбора документов, подтверждающих оказание услуг, подала уточненную налоговую декларацию, где применила в отношении указанных операций налоговую ставку 0% на основании подп. 4 п. 1 ст. 164 Налогового кодекса РФ (далее-НК РФ).

**Позиция налогового органа.** По итогам камеральной проверки представленной декларации, налоговым органом были приняты решения о неправомерном применении российской авиакомпанией налоговой ставки НДС 0 %. Операции по предоставлению мест по код-шеринговым соглашениям надо квалифицировать не как услугу по перевозке пассажиров и багажа, а как услугу по предоставлению иностранному лицу мест для перевозки пассажиров, поскольку услугу по авиаперевозке пассажирам на этих местах оказывает не российская авиакомпания - эксплуатант воздушного судна, а иностранная авиакомпания - продавец билетов на этот рейс. Положениями п. 1 ст. 164 НК РФ не предусмотрено обложение НДС по ставке 0 % для услуг по предоставлению одной авиакомпании блока мест на своих рейсах для другой авиакомпании, также как и услуг по фрахтованию части воздушного суда. Данные услуги должны облагаться на основании ст. 148 и п. 3 ст. 164 НК РФ в обычном порядке по ставке НДС 18%.

**Позиция арбитражных судов.** Арбитражные суды трех инстанций пришли к выводу об отсутствии оснований для квалификации оказанной услуги как услуги по перевозке пассажиров и багажа и что российская авиакомпания не заключала договор перевозки с пассажиром и не выдавала билет, а заключила соглашение с иностранной авиакомпанией, по условиям которого предоставляла места для перевозки пассажиров в обмен на такую же услугу. Это позволяет считать спорную операцию услугой по фрахтованию части воздушного судна с экипажем, обложение которой по ставке НДС 0 % не предусмотрено. Авиакомпания обратилась с кассационной жалобой в ВС РФ.

**Позиция ЭК ВС РФ.** ЭК ВС РФ отменила судебные акты нижестоящих арбитражных судов и требования российской авиакомпании полностью удовлетворила, признав решение налогового органа недействительным. В соответствии с подп. 4 п. 1 ст. 164 НК РФ налогообложение производится по налоговой ставке НДС 0 % при реализации услуг по перевозке пассажиров и багажа при условии, что пункты отправления или назначения пассажиров и багажа расположены за пределами территории РФ, при оформлении перевозок на основании единых международных перевозочных документов. Согласно п. 6 ст. 165 НК РФ при оказании названных услуг для подтверждения обоснованности применения налоговой ставки НДС 0 % в налоговые органы представляется реестр единых международных перевозочных документов по перевозке пассажиров и багажа, определяющий маршрут перевозки с указанием пунктов отправления и назначения. Согласно п. 1 ст. 786 ГК РФ по договору перевозки перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а тот обязуется уплатить установленную плату за проезд, договор перевозки удостоверяется билетом. Перевозчиком в силу ст. 100 ВК РФ является эксплуатант воздушного судна, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, грузов, багажа или почты и имеющий лицензию на осуществление перевозок на воздушном судне. В соответствии с п. 6 Федеральных авиационных правил перевозчик организует, обеспечивает и выполняет перевозку и вправе передать обязанности или часть их по договору воздушной перевозки другому перевозчику, являясь ответственным за его действия. Сущность отношений код-шеринга предполагает, что в рамках данного соглашения его стороны не оказывают услуги по перевозке непосредственно друг другу. Фактическим получателем услуги является авиапассажир, при этом авиапассажир вне зависимости от оформления авиабилетов тем или иным партнером имеет равные права. В такой ситуации перевозка собственных пассажиров и пассажиров партнера на международных авиалиниях должна иметь одинаковые налоговые последствия в виде обложения НДС по ставке 0 %. Данный вывод не противоречит правовой позиции, выраженной в п. 18 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 30.05.2014 N° 33, в соответствии с которой оказание услуг несколькими лицами само по себе не препятствует применению налоговой ставки НДС 0 % всеми участвовавшими в оказании услуг лицами. Согласно материалам дела в реестрах международных перевозочных документов помимо номеров билетов, выданных иностранными авиакомпаниями-партнерами, указываются и коды выполняемых рейсов - исключительно коды собственных рейсов российской авиакомпании, что подтверждает осуществление последним фактической перевозки. При этом требований об оформлении авиабилетов именно этим перевозчиком ст. 164 НК РФ не содержит. Применение различных налоговых последствий к одинаковым по своему содержанию хозяйственным операциям в зависимости лишь от того, на чьем бланке оформлен билет пассажиру, является прямым нарушением принципа экономической обоснованности налогообложения, установленного п. 3 ст. 3 НК РФ. Согласно постановлению Президиума ВАС РФ от 08.10.2013 N 3589/13 к однородным с экономической точки зрения отношениям при отсутствии специальных указаний в налоговом законодательстве должны применяться единые налоговые последствия.

**Заключение**

Итак, выполнение рейсов по код-шерингу дает следующие возможности авиакомпаниям:

-вместо конкурентной борьбы совместно развивать линию и быть конкурентными перед паритетными перевозчиками;

-снижение риска бизнеса в целом за счет ослабления конкурентной борьбы на рынке;

-поднятие репутации авиакомпании, как более надежной и прогрессивно развивающейся;

- укрепление имиджа и развития бренда;

-увеличение привлекательности услуг за счет распространения программ лояльности и поощрения постоянных клиентов.

Изучив, данную тему, мы пришли к выводу, что заключение договоров код-шеринга является удобным и экономически обоснованным. Это довольно распространенная форма сотрудничества между авиакомпаниями во всем мире, включая и авиакомпании Российской Федерации.

**Используемая литература**

# 1."Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 18.02.2020)

2.Гражданский кодекс Российской Федерации

3."Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок" (Заключена в г. Монреале 28.05.1999)

4.Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (утвержден [приказом](https://base.garant.ru/191872/) Минтранса РФ от 28 июня 2007 г. N 82)

5. [Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписана в г. Гвадалахара (Мексика) 18 сентября 1961 г.](https://europe-avia.ru/information/chto-takoe-kod-shering.html)

6. Варшавская конвенция 1929 года для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок

7. [https://zakon.ru/blog/2017/2/20/kod-shering\_nekotorye\_voprosy\_pravovogo\_reguliro vaniya#\_ftn2](https://zakon.ru/blog/2017/2/20/kod-shering_nekotorye_voprosy_pravovogo_reguliro%20vaniya#_ftn2)

8. Циркуляр ICAO 269-АТ/110 "Последствия совместного использования кодов авиакомпаниями"

9. <https://sudact.ru/arbitral/doc/WurXIo8yaXWT/>

10. Налоговый вестник №1 2016 год (<https://books.google.ru/books?id=4p0ODAAAQBAJ>)