



36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 40 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок

ВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О СОВМЕСТНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КОДОВ

(Представлено Азербайджаном)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе излагается точка зрения Азербайджана на соглашения о совместном использовании кодов и приводится информация о накопленном опыте в данной области, включая стандартное временное положение, предназначенное для включения в двусторонние соглашения о воздушном сообщении.

Справочный материал

Doc 7300, *Конвенция о международной гражданской авиации*
Doc 9626, *Руководство по регулированию международного воздушного транспорта*
Doc 9587, *Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*
Cir 269-AT/110, *Последствия совместного использования кодов*

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Практика совместного использования кодов нашла широкое применение у большинства международных авиакомпаний. Это позволяет адаптировать работу перевозчиков в жестких условиях конкуренции на рынке воздушных перевозок. Принимая во внимание коммерческие дивиденды от такого вида сотрудничества авиакомпаний мы также видим и недостатки применения практики совместного использования кодов, такие как реклама регулярных полетов без указания фактического перевозчика, частичное понижение уровня обслуживания пассажиров и фактическое перераспределение, а не стимулирование перевозок.

1.2 Но ещё больший урон совместное использование кодов с участием авиакомпаний трех и более стран наносит открытию прямого воздушного сообщения между странами. Не является секретом тот факт, что открытие регулярного рейса зачастую связано с убытками

¹ Английская и русская версии подготовлены Азербайджаном.

авиакомпания в первые месяцы полетов. Для привлечения пассажиров требуется определенная работа самой авиакомпании. Избежать расходов авиакомпаниям позволяет перевозка пассажиров через пункты в третьих странах по соглашениям о совместном использовании кодов. Однако в данном случае неудобства от такого полета испытывает на себе пассажир с билетом на прямой рейс и фактическим полетом через пункт (или даже пункты) в третьих странах. Все это в целом влияет на развитие межгосударственных связей, бизнеса и туризма.

1.3 Мы приветствуем любые договоренности между назначенными авиакомпаниями двух стран по совместной эксплуатации воздушной линии. Это, по сути, позволяет открыть прямое воздушное сообщение и избежать финансовые потери, неизбежные при разработке воздушной линии. Однако предоставление прав на договоренности о совместном использовании кодов с привлечением авиакомпаний третьих стран должно быть обязательно оговорено на двустороннем уровне между авиационными администрациями с имеющимися различного рода оговорками.

1.4 Ниже приводится стандартное положение о совместном использовании кодов, которое мы предполагаем включить в наши двусторонние соглашения в качестве временной меры, перед тем как будут сняты все ограничения, которые могут рассматриваться другими странами на предмет возможного использования в своих соглашениях о совместном использовании кодов.

2. СОГЛАШЕНИЯ О СОВМЕСТНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КОДОВ

2.1 Назначенная авиакомпания любой из сторон, в зависимости от следующих условий, может заключить договор по совместному использованию кодов, либо в качестве авиакомпании-оператора (т. е. использовать код авиакомпании/ий партнера в своих полетах) либо в качестве маркетинговой авиакомпании (т. е. присваивать свой код на полетах авиакомпании/ий партнера), в отношении пассажирских, комбинированных и/или грузовых перевозок:

- a) с назначенной авиакомпанией/авиакомпаниями той же стороны;
- b) с авиакомпанией/авиакомпаниями другой стороны;
- c) с авиакомпанией/авиакомпаниями третьей страны или стран, при ниже-следующих условиях:
 - 1) авиакомпания/авиакомпания одной Договаривающейся стороны имеет разрешение своей Договаривающейся стороны на заключение подобных договоров на соответствующий маршрут или участок;
 - 2) третья страна подтвердит разрешение на подобные договора между авиакомпанией/авиакомпаниями своей стороны и авиакомпанией/авиакомпаниями другой Договаривающейся стороны при выполнении подобных полетов в/из или через такую третью страну;
 - 3) между Договаривающейся стороной, куда планируется выполнение полетов по договорам о совместном использовании кодов, и третьей страной или странами существуют межправительственные договоренности о выполнении подобных полетов;

- 4) назначенные на выполнение полетов по совместному использованию кодов авиакомпания/авиакомпаниями Договаривающейся стороны и авиакомпания/авиакомпаниями третьей страны, вовлеченные в такие полеты, заключили коммерческое соглашение с назначенной авиакомпанией/авиакомпаниями другой Договаривающейся стороны.

2.2 Назначенная авиакомпания/авиакомпаниями любой из сторон может заключить договор по совместному использованию кодов между любым пунктом/пунктами в одной Договаривающейся стороне, через любой промежуточный пункт/пункты на территории другой Договаривающейся стороны, и в любой пункт/пункты за пределами, при условии, что полеты начинаются из пункта отправления. Любой промежуточный пункт/пункты или пункт/пункты за пределами может быть опущен на любом или всех полетах, при условии, что все полеты начинаются из пункта отправления.

2.3 Назначенная авиакомпания/авиакомпаниями каждой страны могут предоставлять услуги по совместному использованию кодов с любой авиакомпанией/авиакомпаниями другой страны между пунктами в другой стране. Назначенная авиакомпания/авиакомпаниями, таким образом, не будут использовать коммерческие права на местных сегментах в другой стране.

2.4 Все авиакомпании-операторы, вовлеченные в совместное использование кодов, должны быть назначены своей Договаривающейся стороной и владеть основными коммерческими правами на соответствующем маршруте или участке.

2.5 Все маркетинговые авиакомпании, вовлеченные в совместное использование кодов могут удерживать и продавать услуги с использованием третьей и четвертой степеней свободы на соответствующем маршруте или участке. Они должны удерживать основные коммерческие права на маршрут на соответствующем маршруте или участке.

2.6 Назначенной авиакомпании/авиакомпаниями любой стороны будет разрешено передавать загрузку между ВС, вовлеченным в полеты по совместному использованию кодов без ограничения количества, размера и типа ВС.

2.7 Вся загрузка, перевозимая по совместному использованию кодов, будет подсчитываться из расчета прав на емкость стороны, назначающей авиакомпанию-оператора. Не будет никаких ограничений по емкости, предлагаемой маркетинговой авиакомпанией при полетах по совместному использованию кодов.

2.8 Никакие права по пятой степени свободы или транзитного движения (стоп-овер) не будут использоваться маркетинговым перевозчиком в отношении полетов по совместному использованию кодов.

2.9 Ничто в данных соглашениях по совместному использованию кодов не будет предоставлять назначенной авиакомпании/авиакомпаниями какой-либо стороны с дополнительно собственнo-эксплуатируемым ВС права, за исключением возможности вступления в договор по совместному использованию кодов, как указано выше.

2.10 а) Каждая авиакомпания, участвующая в совместном использовании кодов будет гарантировать что, в пункте продажи пассажирских билетов на полеты, которые будут выполняться по совместному использованию кодов, пассажир будет проинформирован о каждом маршруте, каждом участке маршрута, а

также о том, какая авиакомпания является фактической авиакомпанией-оператором. Кроме этого, каждая участвующая авиакомпания должна проинструктировать своих агентов в отношении соблюдения данного требования о снабжении пассажиров информацией.

- b) Авиационные власти обеих сторон могут требовать, чтобы назначенная авиакомпания/авиакомпания, участвующие в совместном использовании кодов, представляли им на утверждение расписания полетов.

2.11 Заявки в соответствии с вышеупомянутыми договоренностями по совместному использованию кодов должны быть представлены назначенной авиакомпанией/авиакомпаниями, участвующими в договоре по совместному использованию кодов, в авиационные власти обеих сторон для утверждения как минимум за 30 дней, за исключением тех случаев, когда утверждение отклонено заранее соответствующими авиационными властями. В случае наличия тот факт, что решение не может быть принято в течение 30 дней, соответствующие авиационные власти должны предложить временный ответ соответствующей назначенной авиакомпании/авиакомпаниям.

— КОНЕЦ —