



Вашингтонская всемирная почтовая конвенция (1989 г.) – Статья 85

Статья 85

Основные тарифы и расчет расходов за воздушную перевозку закрытых депеш

1. Основной тариф, применяемый при расчетах между администрациями за воздушные перевозки, установлен максимум в 0,000586 СПЗ за килограмм веса брутто и за километр; этот тариф применяется пропорционально долям килограмма. (1,2)
2. Оплата воздушной перевозки авиадепеш исчисляется, с одной стороны, на основе действующего основного тарифа (3) (ниже или равного основному тарифу, установленному в § 1) и расстояний в километрах, упоминаемых в «Списке авиапочтовых расстояний» (4), и, с другой стороны – на основе веса брутто этих депеш; в случае наличия сборных мешков вес их не учитывается.
3. Оплата, причитающаяся за воздушную перевозку внутри страны назначения, в случае необходимости, устанавливается в виде единой стоимости. Эта единая стоимость включает все расходы за воздушную перевозку внутри страны независимо от аэропорта поступления депеш **минус соответствующие расходы, связанные с перевозкой наземным путем**. Она рассчитывается на основе **тарифов**, фактически выплаченных за перевозку почты внутри страны назначения, не превышающих максимальный тариф, предусмотренный в § 1, и на основе средневзвешенного расстояния пути, по которому перевозилась международная почта на внутренней сети. Средневзвешенное расстояние **рассчитывается Международным бюро** в зависимости от общего веса брутто авиадепеш, поступающих в страну назначения, включая почту, которая не досылается воздушным путем внутри этой страны. (5,6)
4. Расходы за перевозку транзитных авиадепеш между двумя аэропортами одной и той же страны могут быть также установлены в виде единой стоимости. Эти стоимость исчисляется на основе тарифа, фактически выплачиваемого за воздушную перевозку почты на территории транзитной страны, но не может превышать максимальный тариф, предусмотренный в § 1, и с учетом средневзвешенного расстояния участков, на которых перевозится международная почта на внутренних авиалиниях транзитной страны. Средневзвешенное расстояние определяется в зависимости от веса брутто всех авиадепеш, пересылаемых транзитом через промежуточную страну. (7)
5. Сумма расходов, указанных в § 3 и 4, не может превышать в целом суммы, которая действительно должна быть уплачена за перевозку.
6. Стоимости за внутреннюю и международную авиаперевозку, полученные путем умножения, действующей основной таксы на расстояние и служащие для исчисления расходов, указанных в § 2, 3 и 4, округляются до высшей десятой доли, если число, выражающее цифру сотых и тысячных долей, равно или больше 50; они округляются до низшей десятой доли в противоположном случае. (8)

1) Проведенные ИС (Исполнительный совет) и ИСК (Исполнительная и по связи комиссия) изучения методики расчета максимальных основных тарифов за килограмм-километр, определенных в § 1, можно кратко изложить следующим образом:

- а) Брюссельский конгресс 1952 г. постановил передать изучение теоретического характера вопроса изменений основных тарифов на авиаперевозку (II 712 и 715) ИСК. Подкомиссия, созданная ИСК с этой целью, установила, что в целом проблема имеет два разных аспекта: с одной стороны, изучить, соответствуют ли установленные для перевозки почты тарифы себестоимости и, с другой стороны, изменить по возможности эти тарифы, утвердив гибкую шкалу, которая

устанавливала бы тесную связь между этими двумя элементами. В отношении этого последнего аспекта подкомиссия посчитала, что относительная стабильность эксплуатационных затрат в течение ряда лет не является основанием для создания гибкой шкалы, и к тому же ее утверждение привело бы к значительным сложностям для администраций в практическом плане. Что касается основной цели изучения, то подкомиссия разработала общие принципы и методики для определения справедливых тарифов на перевозку почты, структуру системы, основанную в первую очередь на средних расходах авиакомпаний на реализованный т/км. Учитывая, что эти средние расходы касались всех категорий авиатрафика, необходимо было внести различные корректировки, чтобы определить размер затрат на авиаперевозку в международных масштабах. Подкомиссия также согласилась с тем, что полученный таким образом основной тариф должен распространяться на две категории почты, а именно, LC (письма и почтовые карточки) и другие отправления (АО, Jx (газеты и периодические издания) и CP(почтовые посылки)).

ИСК согласилась в принципе с выводами подкомиссии, но предоставила возможность администрациям определить их позицию. Отчет подкомиссии под названием «Изучение изменений основных тарифов на авиаперевозку» был распространен среди администраций в сентябре 1956 г., а дополнительная информация (под тем же названием) – в 1957 г. (см. аналитические отчеты ИСК 1956 г., стр. 15, и 1957 г., стр. 17).

Конгресс в Оттаве 1957 г. установил единый тариф в размере 1 золотого франка на тонно-километр для АО и CP, отменив категорию Jx (II 271 и 572, предложение 625).

- b) Конгресс в Оттаве 1957 г. поручил ИСК «продолжить проведение изучения вопроса об основных тарифах на авиаперевозку» (II 60 и 628). Речь шла о новом теоретическом изучении, которое заключалось в переоценке данных отчета 1956 г. ИСК постановила распространить новый отчет под названием «Изучение тарифов на авиаперевозку» среди администраций, уточнив, что переоценка была проведена на основе ряда примеров, приведенных для наглядности (Венский конгресс 1964 г., II 202 и 203).

Конгресс в Оттаве 1957 г. также поручил ИСК исследовать упрощение, которое можно было внести в расчет расходов на авиаперевозку, в частности, на основе шкал расстояний или единых тарифов по странам назначения и т.д. (II 1158, предложения 627, 955, 956, 957 и 244). В отношении шкалы расстояний ИСК пришла к выводу, что эта формула привела бы к финансовым потерям либо для администраций, либо для авиакомпаний и не дала бы значительной экономии расходов по учету. Поскольку речь шла о так называемых тарифах «страна-страна», ИСК посчитала, что такая система не может быть ни распространена, ни предусмотрена в Конвенции, и самое большее могла бы быть разработана факультативно для некоторых прямых маршрутов (Венский конгресс 1964 г., II 203).

- c) В своей резолюции С 31 Венский конгресс 1964 г. поручил ИС и КСПИ(Консультативный совет почтовых изучений) провести подробное изучение вопроса, отметив повышенную важность, которую приобретает перевозка почты авиапутем и необходимость изыскания всех возможных способов благоприятных условий развития трафика, сохранив при этом интересы администраций и авиакомпаний (III 300 и 301).

После проведенной в соответствии с этой резолюцией работой ИС и КСПИ предложили в качестве основного принципа в отношении тарифа следовать принципу «использования самолета как обычного средства перевозки почты». Что касается общей принимаемой методики для установления тарифов, то было предложено рассчитать их «в соответствии с эксплуатационными издержками мировых авиакомпаний, поскольку эти издержки выражены в удельных расходах на реализованный и скорректированный т/км, исключив отдельные элементы, не характерные для почты, и добавив некоторые дополнительные сборы» (Токийский конгресс, 1969 г., II 469-502, Конгресс-Док 15).

Кроме того, ИС впервые сформулировал конкретное предложение, основанное на этих выводах и направленное на определение всемирного тарифа в размере 3 зол. фр. на т/км для писем, при этом тариф на другие отправления остается прежним в размере 1 зол. фр. Токийский конгресс 1969 г. утвердил это предложение (II 1394-1397, предложение 4000). В этой связи тариф в размере 4 зол. фр., применяемый после Брюссельского конгресса 1952 г. к отправлениям LC, перевозимым по маршрутам за пределами Европы, был отменен. См. Венские Акты 1964 г., Кодекс с примечаниями, 1 изд., стр. 238 и 239, примечания 6 и 7.

- d) Одобрив Конгресс-Док 15 (см. пункт. с) выше), Токийский конгресс 1969 г. принял резолюцию С 71, в которой поручил ИС пересмотреть основные тарифы, приняв во внимание руководящие принципы и методики, изложенные в Конгресс-Док 15, а также пересмотреть по согласованию с КСПИ изменения, внесенные в основные компоненты этих тарифов (III 763).

После проведенного совместно с КСПИ изучения ИС принял решение дополнить руководящий принцип, принятый Токийским конгрессом 1969 г., понятием «сохранение интересов трех сторон, а

именно, администраций, пользователей почтовых услуг и перевозчиков» (решение ИС 7/1972). Общая методика расчетов, утвержденная Токийским конгрессом 1969 г., была сохранена. В 1973 г., осуществив различные этапы пересмотра, ИС предложил сократить с 3 до 2,80 зол. фр. на т/км тариф LC (Лозаннский конгресс 1974 г., II 315, Конгресс-Док 9). Тем не менее, на своей сессии в феврале 1974 г., проинформированный ИКАО и ИАТА о значительном и непредвиденном росте затрат на топливо во втором полугодии 1973 г. и долгосрочном влиянии его на удельные затраты авиакомпаний, ИС решил отозвать это предложение и рекомендовать сохранить существующий тариф в размере 3 зол. фр. (Лозаннский конгресс 1974 г., II 353 и 354, Конгресс-Док 9/Доп 1). Лозаннский конгресс 1974 г. выполнил эту рекомендацию (II 1421-1423).

- е) В резолюции С 62 Лозаннского конгресса 1974 г. (III 883-886) ИС было поручено провести совместно с КСПИ пересмотр основных тарифов на авиаперевозку, изучив ряд методик и формул, а также возможность установить тариф на LC/AO/CP или тариф на LC/AO с отдельным тарифом для CP.

По предложению КСПИ, изучив различные возможности, ИС согласился продолжать рассчитывать тарифы на авиаперевозку в соответствии с удельными эксплуатационными расходами авиакомпаний (см. пункт с) выше). Однако в отношении применения этой формулы возникли расхождения, как в рамках ИС, так и при обмене с ИАТА; тем не менее, в 1978 г. в рамках Контактного комитета ИАТА-ВПС было заключено соглашение о среднем тарифе в размере 1,74 фр. на т/км на основе величин, взятых из различных вариантов формулы. Пересмотрев вопрос в феврале 1979 г., ИС отказался от рекомендации Конгрессу в Рио-де-Жанейро 1979 г. об использовании какой-либо формулы, предложив средний тариф в размере 1,74 фр. на т/км по результатам переговоров с ИАТА (Конгресс в Рио-де-Жанейро, 1979 г., II 870, Конгресс-Док 23).

Для изучения возможности утверждения тарифа на LC/AO/CP или тарифа на LC/AO ИС собрал у ряда администраций статистические данные о распределении их международной авиапочты между категориями LC/AO и CP, регулируемой тарифами «ВПС». Эти данные позволили отразить финансовые последствия для этих администраций утверждения единого тарифа на LC/AO/CP в размере 1,74 фр., а также последствия применения ряда дифференцированных тарифов (LC/AO, CP; LC и AO/CP). На своей сессии в феврале 1979 г. ИС постановил представить пять из этих решений, включая единый тариф на LC/AO/CP, Конгрессу в Рио-де-Жанейро 1979 г. (Конгресс в Рио-де-Жанейро 1979 г., II 871 и 873-886, Конгресс-Док 23).

В июне 1979 г. ИАТА обратилась с просьбой к ВПС о пересмотре и изменении тарифа 1,74 фр. на т/км в связи с неожиданным ростом цены на топливо с 1978 г. и перспективой нового увеличения на долгосрочный период (Конгресс в Рио-де-Жанейро 1979 г., II 887-890, Конгресс-Док 23.Доп 1).

Тем не менее, Конгресс в Рио-де-Жанейро 1979 г. утвердил единый тариф на LC/AO/CP в размере 1,74 фр. на т/км, предложенный ИС (II 1637-1651, предложение 3071.4).

- f) Конгресс в Рио-де-Жанейро 1979 г. принял резолюцию С 30 о продолжении работы по определению тарифов на авиаперевозку почты (III 905).

В 1980 г. ИАТА обратилась с просьбой о срочном пересмотре тарифа 1,74 зол. фр., принятого Конгрессом в Рио-де-Жанейро 1979 г., сославшись на новое увеличение цены на топливо.

На своей сессии 1982 г. ИС, изучив ситуацию, счел нецелесообразным консультироваться с администрациями по этому вопросу в соответствии с определенной в Общем регламенте процедурой для рассмотрения предложений, представленных в период между Конгрессами.

Кроме того, ни одно из проведенных совместно с ИАТА изучений с целью поиска методики расчета основного тарифа на авиаперевозку не привело к решению, приемлемому для обеих сторон. И наконец, посчитав, что ИАТА не представила достаточно убедительных аргументов для обоснования увеличения тарифа 1,74 зол. фр. ИС рекомендовал на своей сессии 1984 г. сохранить действующее положение. Эта рекомендация была утверждена Гамбургским конгрессом 1984 г. (II 505, Конгресс-Док 17).

- g) В своей резолюции С 45 (II 506 и 510, предложение 4000.6) Гамбургский конгресс 1984 г. поручил ИС продолжить изучение вопроса об основном тарифе на авиаперевозку в дальнейшей перспективе.

- h) Однако изучение трех систем регрессивных тарифов, предпринятое ИС (см. Док ИС 1989 г., стр. 165-168), не позволило рекомендовать какую-либо методику Вашингтонскому конгрессу 1989 г., который принял окончательное решение о сохранении действующего положения (II Конгресс/С 6 – Отчет 3, предложение 4000.4 и Конгресс-Док 63).

- 2) Перечень отправок LC и АО, представленный в статье 71 Конвенции (Лозанна 1974 г. (см. примечание 1, пункт е) выше) приводится далее для сведения:

LC: письма, аэрограммы, почтовые карточки, денежные почтовые переводы, переводы наложенным платежом, почтовые перечисления, ценные бумаги, письма с объявленной ценностью, уведомления о выплате, уведомления о зачислении переведенной суммы и уведомления о получении;

АО: прочие отправления, помимо LC (следует отметить, что сокращение «АО» означает «прочие предметы». Несмотря на то, что Венский конгресс 1964 г. принял решение о замене слова «предмет» на слово «отправление», Токийский конгресс 1969 г. предпочел сохранить термин «АО», принятый в употреблении, во избежание значительных изменений в текстах (III 765, резолюция С 76)).

3) ИС высказал мнение о том, что фактические тарифы (установленные в пределах максимальных тарифов, предусмотренных в § 1), которые служат для расчета тарифов на килограмм, опубликованных в списке AV 1(Общий список авиапочтовых служб) (см. статью 224, § 1, пункт b), цифра 2° Регламента), могут изменяться в зависимости от маршрутов и времени (см. Док ИС 1973, стр. 232).

4) См. статью 225, § 1, пункт b) Регламента.

5) В § 3, в сочетании с текстом § 4, статьи 82 определяется принятая Оттавским конгрессом 1957 г. система расходов на внутреннюю авиаперевозку (см. примечание 3 к статье 82). Речь идет об установлении единообразного тарифа, применяемого ко всем авиадешам, поступающим из-за границы, независимо от того, перенаправляется ли вся почта или ее часть воздушным путем (II 578 и 767).

Для упрощения определения единичных цен, которые должны быть определены в зависимости от всей почты, получаемой в стране назначения, включая почту, которая фактически не перенаправляется воздушным путем, Венский конгресс 1964 г. ввел понятие «средневзвешенного расстояния» (II 1176, предложение 5041). Так как Конгресс в Рио-де-Жанейро 1979 г. утвердил единый тариф на LC/AO/CP (см. примечание 1, пункт e)), необходимо установить средневзвешенное расстояние с одной стороны для авиапочты (LC/AO) и с другой стороны для CP, а также определить, нужна ли отдельная единичная цена для CP.

В двух нижеприведенных примерах представлен расчет единичных цен на килограмм LC/AO.

Примеры:

1° Какая-либо администрация получает от других администраций в своем международном аэропорту А в течение определенного периода 10000 брутто кг почты. Ее авиасеть включает два маршрута, а именно:

- маршрут из А в С, составляющий 700 км, с промежуточной посадкой в пункте В, расположенном в 300 км от пункта А и в 400 км от пункта С;
- маршрут из А в D, составляющий 1200 км.

Предположим, что почта распределяется следующим образом:

– почта для А (почта, адресованная в город А, или почта, перенаправляемая..... наземным путем)	кг 4500
– почта для В	500
– почта для С	1800
– почта для D	3200

Расчет средневзвешенного расстояния представлен следующим образом:

почта для А:	4500 кг x 0 км = 0 кг/км	
почта для В:	500 кг x 300 км = 150 000 кг/км	
почта для С:	1800 кг x 700 км = 1 260 000 кг/км	
почта для D:	<u>3200 кг x 1200 км = 3 840 000 кг/км</u>	
	10000 кг	5 250 000 кг/км

Средневзвешенное расстояние: $\frac{5\,250\,000}{10\,000} = 525$ км

Если предположить, что фактически оплаченный за внутреннюю авиаперевозку тариф составляет 1,50 тысячных франка за килограмм/километр, то единичная цена на кг составляет:

$525 \times 0,0015$ зол. фр. = 0,80 зол. фр.

2° Если администрация получает во втором международном аэропорту М в течение того же периода 6000 брутто кг почты, то расчет производится, как указано в пункте 1°, чтобы

определить пройденное количество кг/км. Допуская, что количество кг/км рассчитываемого маршрута составляет 3 950 000, расчет средневзвешенного расстояния представлен следующим образом:

почта, доставленная в аэропорт А:	10 000 кг	5 250 000 кг/км
почта, доставленная в аэропорт М:	<u>6 000 кг</u>	<u>3 950 000 кг/км</u>
	16 000 кг	9 200 000 кг/км

Средневзвешенное расстояние: $\frac{9\,200\,000}{16\,000} = 575$ км

Единичная цена за кг: $575 \times 0,0015$ зол. фр. = 0,90 зол. фр.

Расчеты производят таким же образом, если международная почта поступает во многие международные аэропорты.

Следует напомнить, что в обоих примерах, приведенных выше, средневзвешенное расстояние устанавливается в соответствии с весом почты, полученной из-за границы в течение некоторого периода, определенного по усмотрению заинтересованной администрации. Увеличение или уменьшение общего веса поступивших из-за границы депеш не влияет на средневзвешенное расстояние при условии того, что пропорции почты, предназначенной для различных отделений (А, В, С и т.д.) не изменяются. Если же распределение общего веса депеш между различными отделениями изменяется в значительной степени, следует провести повторный расчет средневзвешенного расстояния. В любом случае расходы на внутреннюю авиаперевозку, относящиеся к этому новому средневзвешенному расстоянию, подпадают под положения статьи 87.

6) В целях упрощения расчета расходов на внутреннюю авиаперевозку в резолюции С 58 Лозаннского конгресса 1974 г. ИС было поручено изучить возможность осуществления расчета на основе полугодовых или годовых статистических данных (III 881). В 1977 г. ИС внимательно изучил идею ведения в этой связи годовой статистики. Тем не менее, в итоге предложение было отклонено, учитывая, с одной стороны, что накладные сдачи AV 7 должны составляться в любом случае и, с другой стороны, что желающие администрации уже могут сослаться на статью 217, § 2 Регламента, чтобы использовать статистический метод (Конгресс в Рио-де-Жанейро 1979 г., II 125).

Считая, что принцип и методика расчета расходов на внутреннюю авиаперевозку должны быть четкими и простыми, Конгресс в Рио-де-Жанейро 1979 г. принял резолюцию С 31 (III 905 и 906), в которой поручил ИС провести изучение по этому вопросу.

ИС изучил возможность распространения «бесплатности» расходов на авиаперевозку, решение, которое позволило бы разрешить все проблемы, связанные с расчетом этих расходов. Результаты опроса, проведенного в августе 1980 г., выявили, что большинство администраций отнеслись бы положительно к такой отмене, но это могло быть опротестовано странами, имеющими большую территорию. Поскольку речь шла о методиках расчета стоимости внутренней авиаперевозки, то из-за отсутствия достаточно значимых сведений по этому вопросу ИС отказался от предложения какого-либо изменения действующей системы (Гамбургский конгресс 1984 г., I 1010, Конгресс-Док 1, цифра 26).

Гамбургский конгресс 1984 г. принял резолюцию С 14, в которой ИС поручалось продолжить это изучение (II 499). Оно позволило определить, что большая часть администраций не была согласна с отменой права на взимание оплаты за внутреннюю авиаперевозку, но, что эта оплата должна ограничиваться разницей между затратами на авиаперевозку и затратами на перевозку наземным путем, так как максимальный применяемый тариф является тарифом, указанным в § 1 статьи 85 (Вашингтонский конгресс 1989 г., II Конгресс/С 6 – Отчет 4, предложение 4083.1 и Конгресс-Док 64). По результатам этого изучения был сделан вывод о том, что расчет средневзвешенных расстояний должен осуществляться Международным бюро.

7) Факультативное положение, введенное Лозаннским конгрессом 1974 г. после изучения, проведенного во исполнение резолюции С 75 Токийского конгресса 1969 г., в которой ИС поручалось «изучить проблему расходов, причитающихся за воздушную перевозку авиадепеш, пересылаемых транзитом через какую-либо страну назначением в третью страну» (III 764). Это изучение выявило, что, если большинство заинтересованных администраций определяют свое вознаграждение в соответствии с фактическим расстоянием, на которое были перевезены транзитные депешы, в соответствии с § 2, то другие применяют принцип средневзвешенного расстояния. Кроме того, существуют некоторые сомнения в связи с отсутствием какой-либо ссылки в Конвенции.

Так как из положения, представленного в конце § 3 («включая почту, которая не досылается воздушным путем...»), было сделано исключение, то предложенный единый тариф является аналогичным тарифу, предусмотренному в рамках расходов на авиаперевозку внутри страны назначения. Элементами, включенными в определение этого тарифа, являются общий вес почты, перевозимой транзитом воздушным путем внутри страны и общее расстояние этого транзита.

Сезонные колебания, которые могут повлиять на среднюю величину объема, по мнению комиссии, изучившей проблему, являются недостаточно значительными, чтобы обосновать применение компенсационного коэффициента. Фактически оказалось, что влияние любого большого изменения компенсируется в момент, когда оно учитывается, при расчете объемов почты и расстояний, относящихся к обоим периодам, соответствующим расписаниям авиамаршрутов. Расчет средневзвешенного расстояния производится в соответствии со способом, указанным ранее в ссылке 8 (II 1418, предложение 3065.7).

Единичные цены, установленные администрациями, приводятся в Списке AV1 (Общий список авиапочтовых служб).

8) Так называемое математическое правило округления $5/4$, введенное Гамбургским конгрессом 1984 г. (II 497, предложение 4079.1). См. также статьи 204, § 2, и 213, § 2 Регламента.