

اتفاقية واشنطن البريدية العالمية (١٩٨٩) - المادة ٨٥

المادة ٨٥

الأسعار الأساسية واحتساب نفقات النقل الجوي الخاصة بالإرساليات المغلقة

١- السعر الأساسي الذي يطبق في تسوية الحسابات بين الإدارات عن النقل الجوي يحدد بواقع ٠,٥٦٨ من الألف من حقوق السحب الخاصة كحد أقصى عن كل كيلوغرام من الوزن القائم وعن كل كيلومتر. ويطبق هذا السعر بنسبة كسور الكيلوغرام. (١) (٢)

٢- تحتسب نفقات النقل الجوي الخاصة بالإرساليات الجوية وفقاً للسعر الأساسي الفعلي (٣) (الذي يقل عن السعر الأساسي المحدد بالبند ١ أو يعادله على الأكثر) والمسافات الكيلومترية المبينة في "قائمة المسافات الجوية البريدية" (٤)، هذا من جهة ومن جهة أخرى تبعاً للوزن القائم لهذه الإرساليات، ولا يؤخذ في الاعتبار عند الاقتضاء وزن الأكياس الجامعة.

٣- تحدد عند الاقتضاء النفقات المستحقة عن النقل الجوي داخل بلد المورد، على شكل سعر موحد ويتضمن هذا السعر الموحد جميع نفقات النقل الجوي داخل البلد أي كان الميناء الجوي لورود الإرساليات، ناقص نفقات النقل المقابلة بالطريق السطحي. ويحتسب على أساس الأسعار المدفوعة فعلاً عن نقل البريد داخل بلد المورد ولكن دون تجاوز السعر الأقصى المنصوص عليه بالبند ١ وتبعاً للمسافة المتوسطة الموزونة للمسائر التي يقطعها البريد الدولي على الشبكة الداخلية. ويقوم المكتب الدولي بحساب المسافة المتوسطة الموزونة وفقاً للوزن القائم لجميع الإرساليات الجوية التي تصل إلى بلد المورد، بما في ذلك البريد الذي لا يستأنف توجيهه بالطريق الجوي داخل هذا البلد. (٥) (٦)

٤- إن النفقات المستحقة عن النقل الجوي بين مطارين لذات البلد، للإرساليات الجوية العابرة، يمكن كذلك أن تحدد على هيئة سعر موحد ويحتسب هذا السعر على أساس السعر المدفوع فعلاً عن النقل الجوي للبريد داخل بلد العبور ولكن دون تجاوز السعر الأقصى المنصوص عليه بالبند ١ وتبعاً للمسافة المتوسطة الموزونة للمسائر التي يقطعها البريد الدولي على الشبكة الجوية الداخلية لبلد العبور. وتحدد المسافة المتوسطة الموزونة وفقاً للوزن القائم لجميع الإرساليات الجوية العابرة بالبلد الوسيط. (٧)

٥- لا يجوز أن يتجاوز مبلغ النفقات المشار إليها بالبندين ٣ و ٤ في المجموع، النفقات التي يجب أن تدفع فعلاً مقابل النقل.

٦- تكاليف النقل الجوي الدولي والداخلي التي يتم الحصول عليها بضرب السعر الأساسي الفعلي في المسافة والتي تستخدم في احتساب النفقات المشار إليها بالبند ٢ و ٣ و ٤ تجبر إلى العشر الأعلى عندما يساوي العدد المكون من رقم المئات ورقم الآلاف ٥٠ أو يتجاوزها. وتجبر إلى العشر الأدنى في خلاف ذلك. (٨)

١- فيما يتعلق بطريقة حساب الأسعار الأساسية القسوى للكغ/كلم المحددة في البند ١ يمكن تلخيص الدراسات التي أجرتها لجنة التنفيذ والاتصال وأجراها المجلس التنفيذي في هذا الموضوع كما يلي:

(أ) قرر مؤتمر بروكسل ١٩٥٢ إحالة دراسة ذات طابع نظري لمشكلة تغيرات الأسعار الأساسية للنقل الجوي إلى لجنة التنفيذ والاتصال (الجزء الثاني ٧١٢ و ٧١٥). وقد لاحظت اللجنة الفرعية التي شكلتها لجنة التنفيذ والاتصال من أجل هذه الدراسة، أن المشكلة في مجموعها تتضمن جزأين منفصلين: بحث ما إذا كانت الأسعار المحددة لنقل البريد تتناسب مع سعر التكلفة، من جهة ومن جهة أخرى تنوع هذه الأسعار. إن أمكن، عن طريق اعتماد مقياس متحرك يقيم رباطا

وثيقا بين هذين العنصرين، وفيما يتعلق بالجزء الأخير، رأت اللجنة الفرعية أن الاستقرار النسبي في تكلفة الاستثمار منذ بضع سنوات لا يبرر مطلقاً إنشاء مقياس متحرك وأنه فضلاً عن ذلك سوف يؤدي اعتماده إلى صعوبات جمة بالنسبة للإدارات على المستوى العملي. أما فيما يتعلق بالموضوع الرئيسي للدراسة، فقد أعدت اللجنة الفرعية مبادئ وطرائق عامة تستخدم في تحديد أسعار عادلة لنقل البريد. ويرتكز هيكل النظام في المقام الأول على التكلفة المتوسطة للشركات الجوية لكل طن - كلم يتم إنجازه. ونظراً، لأن هذه التكلفة المتوسطة تتعلق بجميع فئات الرواج الجوي، كان لا بد إذن من إدخال تصويبات مختلفة للوصول إلى تكلفة النقل الجوي على المستوى الدولي. وقد وافقت اللجنة الفرعية كذلك على توزيع السعر الأساسي الذي يتم الحصول عليه بين فئتي البريد وهما الرسائل والبطاقات والأشياء الأخرى (الأشياء الأخرى، الجرائد والطرود البريدية).

وقد وافقت لجنة التنفيذ والاتصال، من حيث المبدأ، على النتائج التي خلصت إليها اللجنة الفرعية إلا أنها تركت للإدارات حرية تحديد وضعها. وتم توزيع تقرير اللجنة الفرعية المعنون "دراسة لتغيرات الأسعار الأساسية للنقل الجوي" على الإدارات في سبتمبر "أيلول" ١٩٥٦ وملحق للمعلومات (يحمل ذات العنوان) في ١٩٥٧ (ينظر التقريران التحليليان للجنة التنفيذ والاتصال لعام ١٩٥٦ ص ١٥، ولعام ١٩٥٧، ص ١٧).
وقد حدد مؤتمر أوتاوا ١٩٥٧ سعراً موحداً قدره فرنك ذهب عن كل طن- كلم بالنسبة للأشياء الأخرى والطرود البريدية، مع إلغاء فئة الجرائد (الجزء الثاني ٥٧١ و٥٧٢، الاقتراح ٦٢٥).

(ب) كلف مؤتمر أوتاوا ١٩٥٧ لجنة التنفيذ والاتصال بـ "متابعة الدراسة التي أجريت في موضوع الأسعار الأساسية للنقل الجوي" (الجزء الثاني ٦٠ و٦٢٨) وكان الأمر يتعلق من جديد بدراسة نظرية تنصب على إعادة تقييم بيانات تقرير عام ١٩٥٦. وقررت لجنة التنفيذ والاتصال نشر التقرير الجديد المعنون "دراسة أسعار النقل الجوي"، على الإدارات مع إيضاح أن عملية إعادة التقييم أجريت على أساس بعض الأمثلة التي ذكرت على سبيل التوضيح (مؤتمر فيينا ١٩٦٤، الجزء الثاني ٢٠٢ و٢٠٣). كما كلف مؤتمر أوتاوا ١٩٥٧ لجنة التنفيذ والاتصال بأن تبحث عن التبسيطات التي يمكن إدخالها في حساب نفقات النقل الجوي خاصة على أساس فئات المسافات أو الأسعار الموحدة حسب بلاد المورد إلخ. (الجزء الثاني ١١٥٨، الاقتراحات ٦٢٧ و٩٥٥ و٩٥٦ و٩٥٧ و٢٤٤).

وفيما يتعلق بفئات المسافات، خلصت لجنة التنفيذ والاتصال إلى أن هذه الصيغة قد تؤدي إلى خسائر مالية سواء بالنسبة للإدارات أو للشركات الجوية دون التوصل مع ذلك إلى وفورات فعلية في نفقات المحاسبة. وبالنسبة للأسعار المسماة "بالأسعار من بلد لبلد"، رأت لجنة التنفيذ والاتصال أنه لا يمكن تعميم مثل هذا النظام، ولا النص عليه في الاتفاقية، ولكن يمكن وضعه بصفة اختيارية وبالنسبة لبعض الاتصالات المباشرة (مؤتمر فيينا ١٩٦٤، الجزء الثاني ٢٠٣).

(ج) بموجب الحكم C 31 كلف مؤتمر فيينا ١٩٦٤ المجلس التنفيذي والمجلس الاستشاري للدراسات البريدية بإجراء دراسة أكثر تعمقاً للمسألة مع التركيز على الأهمية المتزايدة التي يتسم بها نقل البريد بالطريق الجوي وضرورة البحث بكفاءة الوسائل الممكنة عن الشروط المناسبة لتنمية الرواج، مع حماية المصالح الخاصة لإدارات البريد والشركات الجوية (الجزء الثالث ٣٠٠ و٣٠١).

وفي نهاية الأعمال التي أجريت وفقاً لهذا الحكم، اقترح المجلس التنفيذي والمجلس الاستشاري للدراسات البريدية مبدأ رئيسياً يجب اتباعه في موضوع الأسعار، وهو "استخدام الطائرة كوسيلة عادية لنقل البريد. أما فيما يتعلق بالطريقة العامة الواجب اعتمادها لإعداد الأسعار فقد اقترح حسابها" وفقاً لمصاريق استثمار الشركات الجوية العالمية. ويتم التعبير عن هذه المصاريق بالتكاليف الموحدة لكل طن - كلم ويتم تسويتها باستبعاد بعض العناصر غير البريدية وبإضافة بعض الرسوم الإضافية" (مؤتمر طوكيو ١٩٦٩، الجزء الثاني من ٥٠٧ إلى ٥٣٩، المؤتمر- المستند ١٥).
بالإضافة إلى ذلك، قام المجلس التنفيذي لأول مرة بصياغة اقتراح ملموس يركز على هذه النتائج ويهدف إلى تحديد سعر عالمي يبلغ ٣ فرنك - ذهب لكل طن - كلم بالنسبة للرسائل والبطاقات، وقد بقيت أسعار الأشياء الأخرى كما هي بدون تغيير أي ١ فرنك - ذهب. وقد اعتمد مؤتمر طوكيو ١٩٦٩ هذا الاقتراح (الجزء الثاني ١٥٠٦ إلى ١٥٠٩، الاقتراح ٤٠٠٠). وبذلك ألغي سعر ٤ فرنك - ذهب الذي كان معمولاً به منذ مؤتمر بروكسل ١٩٥٢ لبعائث الرسائل والبطاقات المنقولة بخطوط غير أوروبية (تراجع وثائق فيينا ١٩٦٤، الوثائق المشروحة، الجزء الثاني، ص ٦٧ و٦٨، الملاحظات ٦ و٧).

(د) عندما أقر مؤتمر طوكيو ١٩٦٩ المؤتمر- المستند ١٥ (ينظر الحرف ج فيما تقدم) الأخذ بالحكم C 71 الذي يكلف المجلس التنفيذي بإجراء مراجعة الأسعار الأساسية مع الأخذ بعين الاعتبار المبادئ الرئيسية والطرائق الواردة في المؤتمر- المستند ١٥، وبإعادة بحث التصويبات التي أدخلت على العناصر المكونة لهذه الأسعار وذلك بالاتفاق مع المجلس الاستشاري للدراسات البريدية (الجزء الثالث ٧٥٥).

وأثناء قيام المجلس التنفيذي بإجراء الدراسة بالاشتراك مع المجلس الاستشاري للدراسات البريدية، قرر استكمال المبدأ الرئيسي الذي وافق عليه مؤتمر طوكيو ١٩٦٩ بمفهوم "حماية مصالح الأطراف الثلاثة المعنيين، وهم الإدارات ومرتفقي البريد والنقلين" (قرار المجلس التنفيذي رقم ١٩٧٢/٧). وتم الإبقاء على الطريقة العامة للحساب التي أقرت في مؤتمر طوكيو ١٩٦٩.

وفي عام ١٩٧٣، وبعد استكمال مختلف مراحل المراجعة، اقترح المجلس التنفيذي خفض سعر الرسائل والبطاقات من ٣ إلى ٢,٨٠ فرنك - ذهب لكل طن - كلف (مؤتمر لوزان ١٩٧٤، الجزء الثاني ٣٠٠، المؤتمر - المستند ٩). بيد أن المجلس التنفيذي قرر، في دورته لشهر فبراير "شباط" ١٩٧٤، سحب هذا الاقتراح والتوصية بالإبقاء على السعر الحالي البالغ ٣ فرنك - ذهب بعد أن أحبط علما من طرف منظمة الطيران المدني الدولية والاتحاد الدولي للنقل الجوي بالارتفاع الكبير المفاجئ في سعر الوقود والذي حدث في النصف الثاني من عام ١٩٧٣ وأثاره بعيدة المدى على التكاليف الموحدة للشركات الجوية (مؤتمر لوزان ١٩٧٤، الجزء الثاني ٣٣٣، المؤتمر - المستند ٩ - إضافة ١). وقد وافق مؤتمر لوزان ١٩٧٤ على هذه التوصية (الجزء الثاني ١٣٥٩ إلى ١٣٦١).

(هـ) كلف مؤتمر لوزان ١٩٧٤ بموجب حكمه رقم 62 C (الجزء الثاني من ١٨٨٣ إلى ٨٨٦) المجلس التنفيذي بأن يقوم بالتعاون مع المجلس الاستشاري للدراسات البريادية بمراجعة الأسعار الأساسية للنقل الجوي وذلك بفحص عدة طرائق وصيغ وأيضاً إمكانية تحديد سعر للرسائل والبطاقات/الأشياء الأخرى/الطرود البريادية أو سعر الرسائل والبطاقات/الأشياء الأخرى مع سعر منفصل للطرود البريادية.

وإذ درس المجلس التنفيذي مختلف الإمكانيات، فقد قيل بناء على اقتراح المجلس الاستشاري للدراسات البريادية الاستمرار في احتساب أسعار النقل الجوي وفقاً لمصاريف الاستثمار الموحدة للشركات الجوية (ينظر الحرف ج سالف الذكر). ومع ذلك قد ظهرت اختلافات في محيط المجلس التنفيذي وكذلك في المبادلات مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي فيما يختص بتطبيق هذه الصيغة، ورغم ذلك فقد تحقق اتفاق في محيط لجنة الاتصال الاتحاد الدولي للنقل الجوي/الاتحاد البريادي العالمي عام ١٩٧٨ ابتداء من القيم التي تم الحصول عليها من البدائل المختلفة للنموذج الخاص بسعر موحد قدره ١,٧٤ فرنكا ذهباً للطن الكيلومترى. وإذ أعاد المجلس التنفيذي بحث هذه المسألة في فبراير "شباط" ١٩٧٩ فقد تولى عن توصية مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩ باستخدام آلية صيغة كانت واقترح المجلس التنفيذي، سعراً متوسطاً قدره ١,٧٤ فرنكا للطن/ كيلومترى وهذا السعر المتوسط منبثق عن المفاوضات مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩، الجزء الثاني ٨٥٥، المؤتمر - المستند ٢٣).

وتجدر الإشارة إلى أنه لفحص إمكانية الموافقة على سعر الرسائل والبطاقات/الأشياء الأخرى/الطرود البريادية أو سعر الرسائل والبطاقات/الأشياء الأخرى، جمع المجلس التنفيذي من نحو مائة من الإدارات البريادية بيانات إحصائية حول توزيع بريدها الجوي الدولي الذي يسري عليه سعر "الاتحاد البريادي العالمي" بين الفئات، الرسائل/البطاقات والأشياء الأخرى والطرود الجوية، ومكنت هذه البيانات من إعطاء صورة واضحة للآثار المالية الناجمة بالنسبة لهذه الإدارات عن إقرار سعر موحد للرسائل والبطاقات/الأشياء الأخرى/الطرود الجوية قدره ١,٧٤ فرنكاً ذهباً وكذلك الآثار المالية الناجمة عن تطبيق مجموعة من الأسعار المتباينة (الرسائل والبطاقات/الأشياء الأخرى والطرود البريادية الرسائل والبطاقات والأشياء الأخرى/الطرود البريادية. وفي فبراير "شباط" ١٩٧٩ قرر المجلس التنفيذي أن يعرض على مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩ خمسة من الحلول بما في ذلك السعر الموحد للرسائل والبطاقات/الأشياء الأخرى/الطرود البريادية (مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩، الجزء الثاني ٨٥٦ و٨٥٨ إلى ٨٧١، المؤتمر - المستند ٢٣).

وفي يونيو "حزيران" ١٩٧٩، طلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي من الاتحاد البريادي العالمي إعادة النظر في السعر الموحد ١,٧٤ للطن الكيلومترى وتصويبه، وذلك بسبب الزيادة غير المتوقعة في سعر الوقود التي حدثت منذ عام ١٩٧٨ والتوقعات في زيادات جديدة على مدى أطول (مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩، الجزء الثاني ٨٧٢ إلى ٨٧٥، المؤتمر - المستند ٢٣ - إضافة ١).

ورغم ذلك وافق مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩ على سعر موحد للرسائل والبطاقات/الأشياء الأخرى/الطرود البريادية قدره ١,٧٤ فرنكاً ذهباً لكل طن كيلومترى وهو السعر الذي اقترحه المجلس التنفيذي (الجزء الثاني ١٦٠٣ إلى ١٦١٧، الاقتراح ٣٠٧١-٤).

(و) وقرر مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩ حكمه 30 C الخاص بمتابعة الأعمال المتعلقة بتحديد أسعار النقل الجوي للبريد (الجزء الثالث ٩٠٥).

وفي ١٩٨٠، طلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي إعادة تقييم عاجلة لسعر ١,٧٤ فرنك ذهب الذي أقره مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩، مشيراً من جديد إلى ارتفاع سعر الوقود. وفي دورة ١٩٨٢، رأى المجلس التنفيذي بعد الاطلاع على الموقف أنه من غير المناسب استطلاع رأي الإدارات في هذا الشأن تبعاً للإجراء المحدد في النظام العام لبحث الاقتراحات المقدمة فيما بين مؤتمريين.

ومن جهة أخرى فإن أي من الدراسات التي أجريت مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي والتي استهدفت إيجاد طريقة لحساب السعر الأساسي للنقل الجوي لم تسفر عن حل مقبول للطرفين. وأخيراً وإذ رأى المجلس التنفيذي أن الاتحاد الدولي للنقل الجوي لم يقدم حججاً صالحة لما فيه الكفاية تبرر زيادة السعر البالغ ١,٧٤ فرنك ذهب، فقد أوصى في دورة اجتماعه لعام ١٩٨٤ بالإبقاء على الوضع الراهن. ووافق مؤتمر هامبورغ ١٩٨٤ على هذه التوصية (الجزء الثاني ٤٩٧، المؤتمر - المستند ١٧).

(ز) بموجب الحكم 45 C (الجزء الثاني ٤٩٨ و٥٠٢، الاقتراح ٤٠٠٠-٦) كلف مؤتمر هامبورغ ١٩٨٤ المجلس التنفيذي بالاستمرار في متابعة مسألة السعر الأساسي للنقل الجوي على مستوى عام.

(ح) غير أن دراسة النظم الثلاثة للأسعار التنافسية التي قام بها المجلس التنفيذي (تنظر مستندات المجلس التنفيذي ١٩٨٩، ص ١٦٩ إلى ١٧١) لم تسمح بتوصية مؤتمر واشنطن ١٩٨٩ بأي طريقة كانت، وقد قرر المؤتمر المذكور في النهاية الإبقاء على الوضع الراهن (الجزء الثاني، المؤتمر- اللجنة ٦، التقرير ٣، الاقتراح ٤٠٠٠-٤- والمؤتمر- المستند ٦٣).

٢- يرد فيما يلي للتذكير، سرد لبعائث الرسائل والبطاقات والأشياء الأخرى الذي ورد بالمادة ٧١ من اتفاقية لوزان ١٩٧٤ (ينظر الشرح ١ هـ) فيما تقدم:

- الرسائل والبطاقات: الرسائل، الرسائل الجوية المظروفة، البطاقات البريدية، حوالات البريد، الحوالات الأدائية. حوالات التوريد، قيم التحصيل، الرسائل بقيمة مصرح بها، إشعارات الدفع، إشعارات القيد. إشعارات الاستلام؛
- الأشياء الأخرى: البعائث خلاف الرسائل والبطاقات (يلاحظ أن الاختصار "AO" يعني أشياء أخرى وبالرغم من أن مؤتمر فيينا ١٩٦٤ قد قرر خلال المراجعة العامة أن يجعل كلمة "بعيثة" تحل محل كلمة "مادة" فإن مؤتمر طوكيو ١٩٦٩ فضّل الإبقاء على عبارة "الأشياء الأخرى" "AO" التي جرى عليها العرف وذلك لتجنب تغييرات عديدة في النصوص (ينظر الحكم C 76، ١١١٧٥٧).

٣- أعرب المجلس التنفيذي عن رأيه في أن تكون الأسعار الفعلية (المحددة في إطار الأسعار القصوى المنصوص عليها بالبند ١) التي تستخدم في حساب الأسعار لكل كلغ والمنشورة في القائمة AV 1 (تنظر المادة ٢٢٤، بند ١، ثانياً، من النظام) قابلة أن تتفاوت بحسب المسائل وبمرور الزمن (ينظر مستندات المجلس التنفيذي ١٩٧٣- المستند ١٠، ص ٦).

٤- تنظر المادة ٢٢٥، البند ١ من النظام.

٥- يحدد البند ٣ مع إدماجه ينص البند ٤ من المادة ٨٤ النظام الذي أقر في مؤتمر أوتاوا ١٩٥٧ فيما يتعلق بنفقات النقل الجوي الداخلي (انظر المادة ٨٤، الملاحظة ٣). والمقصود بذلك تحديد سعر موحد يسري على جميع الإرساليات الجوية الواردة من الخارج سواء استؤنف نقل كل أو بعض هذا البريد بالطريق الجوي (الجزء الثاني ٥٧٨-٧٦٧).
لتسهيل تحديد الأسعار الموحدة الواجب تقديرها وفقاً لإجمالي البريد الذي يتلقاه بلد المورد بما في ذلك البريد الذي لم يستأنف نقله فعلاً بالطريق الجوي أدخل مؤتمر فيينا ١٩٦٤ مفهوم "المسافة المتوسطة الموزونة" (الجزء الثاني ١١٧٦، الاقتراح ٥٠٤١).
إذا أقر مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩ سعراً وحيداً للرسائل والبطاقات والأشياء الأخرى/الطرود الجوية (ينظر الشرح ١، الحرف هـ) فإنه يجدر وضع مسافة متوسطة موزونة للرسائل والبطاقات والأشياء الأخرى من جهة وللطرود البريدية من جهة أخرى وأن يحدد عند الاقتضاء سعر موحد منفصل للطرود البريدية. يوضح المثلان الواردان فيما بعد احتساب الأسعار الموحدة لكل كيلوغرام من الرسائل والبطاقات والأشياء الأخرى.

أمثلة:

'١' تتلقى إدارة بريدية من إدارات أخرى في مطارها الدولي لـ "ألف" خلال مدة معينة ١٠ ٠٠٠ كلغ قائم من البريد. وتتضمن شبكة طيرانها خطين هما:

- الخط ألف إلى جيم وطوله ٧٠٠ كلم مع نقطة رسو في "باء" تقع على بعد ٣٠٠ كلم من "ألف" و ٤٠٠ كلم من "جيم"؛
- خط "ألف" إلى "دال" وطوله ١٢٠٠ كلم.

فإذا افترضنا أن توزيع البريد يتم كما يلي:

| | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| كلم | كلم | كلم | كلم | كلم |
| ٤٥٠٠ | ٥٠٠ | ١٨٠٠ | ٣٢٠٠ | ٤٥٠٠ |
| | | | | |

فإذا افترضنا أن توزيع البريد يتم كما يلي:

| | | | | | |
|------|---|---------|---|------------------|---------------|
| ٤٥٠٠ | × | صفر كلم | = | صفر كلم/كلم | بريد إلى ألف: |
| ٥٠٠ | × | ٣٠٠ كلم | = | ١٥٠ ٠٠٠ كلم/كلم | بريد إلى باء: |
| ١٨٠٠ | × | ٧٠٠ كلم | = | ١٢٦٠ ٠٠٠ كلم/كلم | بريد إلى جيم: |

بريد إلى دال:

$$\frac{3200 \text{ كغ} \times 1200 \text{ كلم} = 3840000 \text{ كغ/كلم}}{10000 \text{ كغ}} = 384 \text{ كغ/كلم}$$

$$\text{المسافة المتوسطة الموزونة:} = \frac{520000}{10000} = 52 \text{ كلم}$$

إذا افترضنا أن السعر المدفوع فعلاً للنقل الجوي الداخلي يبلغ ١,٥٠ جزء من الألف من الفرنك لكل كغ/كلم، فإن السعر الموحد لكل كغ يبلغ:

$$52 \text{ كلم} \times 0,0015 = 0,80 \text{ فرنك ذهب}$$

٢' إذا كانت إدارة البريد تتلقى في مطار دولي ثان "م" في نفس الفترة، ٦٠٠٠ كغ قائم من البريد، فيتخذ نفس الإجراء المبين في أولاً لتحديد عدد الكغ/كلم المقطوعة. وإذا ما اعتبرنا أن عدد الكغ/كلم الذي يدخل في الاعتبار هو ٣٩٥٠٠٠٠ فإن تقدير المسافة المتوسطة الموزونة يتم كما يلي:

$$\begin{array}{r} \text{البريد المفرغ في المطار ألف:} \\ \frac{10000 \text{ كغ} \times 3950000 \text{ كغ/كلم}}{16000 \text{ كغ}} = 246875 \text{ كغ} \\ \text{البريد المفرغ في المطار ميم:} \end{array}$$

$$\text{المسافة المتوسطة الموزونة:} = \frac{920000}{16000} = 57,5 \text{ كلم}$$

$$\text{السعر الموحد لكل كغ هو:} 57,5 \times 0,0015 = 0,90 \text{ فرنك ذهب}$$

ويتبع نفس الإجراء إذا ورد البريد الدولي إلى عدة مطارات دولية.

وبجدر التذكير أنه في المثاليين الواردين أعلاه، تم إعداد المسافة المتوسطة الموزونة تبعاً لوزن البريد الوارد من الخارج، خلال فترة معينة، تحدد تبعاً لرغبة الإدارة المعنية، وأن ارتفاع أو انخفاض الوزن الإجمالي للإرساليات الواردة من الخارج لا يؤثر على المسافة المتوسطة الموزونة بشرط أن تبقى نسب البريد الموجه إلى المكاتب المختلفة (ألف وباء وجيم، إلخ.) بدون تغيير. وعلى العكس من ذلك، إذا طرأت تعديلات هامة على توزيع الوزن الإجمالي للإرساليات بين المكاتب المختلفة، فيجب إعادة احتساب المسافة المتوسطة الموزونة. وفي جميع الحالات، تخضع نفقات النقل الجوي الداخلي المتعلقة بهذه المسافة المتوسطة الموزونة الجديدة لأحكام المادة ٨٧.

٦- ولتسهيل الحساب التفصيلي لنفقات النقل الجوي، كلف مؤتمر لوزان ١٩٧٤ بموجب حكمه رقم 58 C المجلس التنفيذي بأن يدرس بصفة خاصة إمكانية إجراء هذا الحساب التفصيلي على أساس من الإحصاء نصف السنوي أو الإحصاء السنوي (الجزء الثالث (٨٨١)). وقد لفتت فكرة مسك إحصاء سنوي في هذا الصدد نظر المجلس التنفيذي عام ١٩٧٧. وختاماً فإنه رغم ذلك استبعد الاقتراح نظراً لأن قوائم التسليم AV 7 ينبغي إعدادها في كافة الأحوال هذا من جهة، ومن جهة أخرى يمكن للإدارات الراغبة أن تستفيد من المادة ٢١٧، البند ٢ من النظام لاستخدام طريقة إحصائية (مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩، الجزء الثاني (١٢٥)). غير أن مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٧٩ رأى أنه ينبغي توضيح وتبسيط مبدأ احتساب نفقات النقل الجوي الداخلي وطريقته لذلك اتخذ حكمه رقم 31 C (الجزء الثالث ٩٠٥ إلى ٥٠٦) والذي كلف المجلس التنفيذي بإجراء دراسة في هذا الموضوع. وقد بحث المجلس التنفيذي إمكانية تعميم مجانية نفقات النقل الجوي وهو حل قد يتيح تسوية كافة المشاكل المتعلقة بحساب هذه النفقات. وقد أظهرت نتائج تحر أجري في أغسطس "اب" ١٩٨٠ أن أغلبية من الإدارات تؤيد مثل هذا الإلغاء إلا أن البلاد ذات المساحات الشاسعة تعارض ذلك، فيما يختص بطرائق حساب أسعار النقل الجوي الداخلي تخلى المجلس التنفيذي نتيجة لعدم توفر بيانات ذات دلالة في هذا الشأن، عن اقتراح أي تعديل على النظام الحالي (مؤتمر هامبورغ ١٩٨٤، الجزء الأول ١٠٠٩ إلى ١٠١٠، المؤتمر- المستند ١، رقم ٢٦).

وقد اتخذ مؤتمر هامبورغ ١٩٨٤ الحكم 14 C الذي يكلف المجلس التنفيذي بمتابعة هذه الدراسة (الجزء الثاني (٤٩١)). وقد تسنى من خلال الدراسة المذكورة تحديد أن أغلبية الإدارات تعارض إلغاء الحق في تحصيل نفقات النقل الجوي الداخلي ولكنها ترى أن هذه النفقات يجب أن تقتصر على الفارق بين تكلفة النقل الجوي وتكلف النقل بالطريق السطحي، على أن يكون السعر الأقصى المستخدم هو السعر الموضح في البند ١ من المادة ٨٥ (مؤتمر واشنطن ١٩٨٩، الجزء الثاني، المؤتمر- لجنة ٦- التقرير ٤، الاقتراح ٤٠٨٣-٤٠٨٤ والمؤتمر- المستند ٦٤). وانتهت الدراسة المنوه عنها إلى أن احتساب المسافات المتوسطة الموزونة يجب أن يجري من قبل المكتب الدولي.

٧- حكم اختياري أدخله مؤتمر لوزان ١٩٧٤ بعد الدراسة التي أجريت تنفيذاً للحكم C 75 لمؤتمر طوكيو ١٩٦٩ الذي كلف المجلس التنفيذي بـ "دراسة مشكلة النفقات المستحقة للنقل الجوي للإرساليات الجوية العابرة ببلد ما والواردة إلى بلد ثالث" (الجزء الثالث ٧٥٦). وقد أوضحت هذه الدراسة أن معظم الإدارات المعنية تحدد أجورها تبعاً للمسافة التي تقطعها بالفعل الإرساليات الجوية العابرة وفقاً للبند ٢، وهناك إدارات أخرى تطبق مبدأ المسافة المتوسطة الموزونة. بيد أن هناك بعض الشك بسبب غياب أية إحالة في الاتفاقية.

وبماتل السعر الموحد المقترح السعر المنصوص في نفقات النقل الجوي داخل بلد المورد وذلك خلافاً للحكم الوارد في نهاية البند ٣ ("بما في ذلك البريد الذي لا يعاد توجيهه بالطريق الجوي...."). وبذلك فإن العناصر التي تتدخل في تحديد هذا السعر هي الوزن الإجمالي للبريد العابر المنقول بالطريق الجوي داخل البلد، ومجموع المسافات المقطوعة لهذا العبور. وقد رأت اللجنة التي قامت بدراسة المشكلة أن التقلبات الموسمية التي من المحتمل أن تؤثر على متوسط الحجم، ليست ذات أهمية لتبرير استخدام معامل تعويض. وقد اتضح أن تأثير أي تغيير كبير يعوض عند إجراء الحساب، بمراعاة أحجام البريد والمسافات المتصلة بالفترتين اللتين تقابلان مواعيد الرحلات الجوية ويتم حساب المسافة المتوسطة الموزونة بالطريقة المبينة في الملاحظة ٥ سالفة الذكر بعد تعديل ما ينبغي تعديله (الجزء الثاني ١٣٥٦، الاقتراح ٣٠٦٥-٧). أما الأسعار الموحدة التي حددتها الإدارات فتترد في القائمة AV 1.

٨- قاعدة جبر حسابية تسمى ٤/٥ أدخلها مؤتمر هامبورغ ١٩٨٤ (الجزء الثاني ٤٨٩، الاقتراح ٤٠٧٩-١). تنظر كذلك المادتان ٢٠٤، البند ٢ والمادة ٢١٣، البند ٢ من النظام.