

Artículo 85

Tasas básicas y cálculo de los gastos de transporte aéreo relativos a los despachos cerrados

1. La tasa básica que se aplicará en las liquidaciones de cuentas entre Administraciones por concepto de transporte aéreo se fijará en 0,568 milésimo de DEG como máximo, por kilogramo de peso bruto y por kilómetro; esa tasa se aplicará proporcionalmente a las fracciones de kilogramo. (1) (2)
 2. Los gastos de transporte aéreo relativos a los despachos-avión se calcularán de acuerdo con la tasa básica efectiva (3) (inferior o, a lo sumo, igual a la tasa básica fijada en el párrafo 1) y las distancias kilométricas mencionadas en la «Lista de Distancias Aeropostales», (4) por una parte y, por la otra, según el peso bruto de estos despachos; dado el caso, no se tendrá en cuenta el peso de las sacas colectoras.
 3. Los gastos adeudados por concepto de transporte aéreo dentro del país de destino se fijarán, si correspondiere, en forma de precio unitario. Este precio unitario incluirá todos los gastos de transporte aéreo dentro del país, sea cual fuere el aeropuerto de llegada de los despachos, **con exclusión de los gastos de transporte correspondientes por vía de superficie**. Se calculará sobre la base de **las tasas efectivamente pagadas** por el **transporte del correo** dentro del país de destino, pero sin sobrepasar la tasa máxima establecida en el párrafo 1, y según la distancia media ponderada de los recorridos efectuados por el correo internacional en la red interna. **La Oficina Internacional calculará** la distancia media **ponderada** en función del peso bruto de todos los despachos-avión que lleguen al país de destino, inclusive el correo que no sea reencaminado por vía aérea dentro de ese país. (5) (6)
 4. Los gastos adeudados por concepto de transporte aéreo, entre dos aeropuertos de un mismo país, de los despachos-avión en tránsito podrán también fijarse en forma de precio unitario. Dicho precio se calculará sobre la base de la tasa efectivamente pagada por el transporte aéreo del correo dentro del país de tránsito, pero sin sobrepasar la tasa máxima establecida en el párrafo 1, y según la distancia media ponderada de los recorridos efectuados por el correo internacional en la red aérea interna del país de tránsito. La distancia media ponderada se determinará en función del peso bruto de todos los despachos-avión en tránsito por el país intermediario. (7)
 5. El monto de los gastos mencionados en los párrafos 3 y 4 no podrá exceder en conjunto de los que debieran pagarse realmente por el transporte.
 6. Los precios para el transporte aéreo interno e internacional, obtenidos por la multiplicación de la tasa básica efectiva por la distancia y que sirven para calcular los gastos indicados en los párrafos 2, 3 y 4, se redondearán al décimo superior cuando la cantidad formada por la cifra de centésimos y la de milésimos fuere igual o superior a 50; se redondearán al décimo inferior en el caso contrario. (8)
- 1) En lo que respecta al método de cálculo de las tasas básicas máx. por kg/km fijadas en el párr. 1, los estudios realizados por la CEL y el CE sobre el tema pueden resumirse como sigue:
 - a) El Congr. de Bruselas 1952 resolvió remitir a la CEL un estudio de carácter teórico sobre el problema de las variaciones de las tasas básicas del transporte aéreo (II 712 y 715). La Subcom. instituida por la CEL para este estudio constató que el problema en su conjunto comprendía dos partes distintas: por un lado, examinar si las tasas fijadas para el transporte del correo se ajustaban a los precios de coste y, por otro lado, hacer variar las tasas en lo posible, adoptando una escala móvil que establecería una relación estrecha entre estos dos elementos. Para esta última parte, la Subcom. estimó que la relativa estabilidad conocida desde hacía algunos años en el coste de la explotación no justificaba en absoluto la creación de una escala móvil y que además, su adopción ocasionaría dificultades considerables a las Adm. desde el punto de vista práctico.
En cuanto al objeto principal del estudio, la Subcom. fijó principios y métodos generales que sirven para determinar tasas equitativas para el transporte del correo, ya que, en primer lugar, la estructura del sistema se basa en el coste medio de las compañías aéreas por t/km realizada. Puesto que dicho coste medio se refería a todas las categorías de tráfico aéreo, fue necesario introducir varios ajustes para llegar al coste del transporte aéreo a nivel internacional. La Subcom. también estuvo de acuerdo en que la tasa básica así obtenida debía repartirse entre las dos categorías de correo, a saber los LC y los otros objetos (AO, Jx y CP).

La CEL admitió en principio las conclusiones adoptadas por la Subcom., pero dejó a las Adm. la tarea de determinar su posición. El informe de la Subcom. titulado «Estudio de las variaciones de las tasas básicas del transporte aéreo», fue distribuido a las Adm. en setiembre de 1956 y un complemento de información (con el mismo título) fue enviado en 1957 (v. Mem. Analíticas de la CEL de 1956, pág. 15, y de 1957, pág. 17).

El Congr. de Ottawa 1957 fijó una tasa unificada de 1 fr. oro por t/km para los AO y los CP, suprimiéndose la categoría de Jx (II 571 y 572, prop. 625).

- b) El Congr. de Ottawa 1957 encargó a la CEL que «continuara el estudio iniciado con respecto a las tasas básicas del transporte aéreo» (II 60 y 628). Se trataba nuevamente de un estudio teórico que consistía en reevaluar los datos del informe de 1956. La CEL decidió distribuir el nuevo informe, titulado «Estudio de las tasas de transporte aéreo» a las Adm. aclarando que la nueva evaluación había sido hecha sobre la base de algunos ejemplos citados a título ilustrativo (Congr. de Viena 1964, II 202 y 203). El Congr. de Ottawa 1957 también encargó a la CEL que buscara qué simplificaciones podrían introducirse en el cálculo de los gastos de transporte aéreo, especialmente en base a escalones de distancia o a tasas únicas por países de destino, etc. (II 1158, prop. 627, 955, 956, 957 y 244).

En cuanto a los escalones de distancia, la CEL llegó a la conclusión de que esa fórmula provocaría pérdidas financieras, ya para las Adm., ya para las compañías aéreas, sin permitir siquiera realizar economías efectivas en los gastos de contabilidad. Con respecto a las tasas llamadas de «país a país» la CEL consideró que ese sistema no podía generalizarse, ni incluirse en el Conv., sino a lo sumo concebirse con carácter facultativo y para ciertos enlaces directos (Congr. de Viena 1964, II 203).

- c) Por res. C 31 el Congr. de Viena 1964 encomendó al CE y al CCEP un estudio más a fondo de la cuestión, insistiendo en la importancia creciente que reviste el transporte del correo por vía aérea y la necesidad de buscar por todos los medios posibles condiciones favorables al desarrollo del tráfico, protegiendo los respectivos intereses de las Adm. y de las compañías aéreas (III 300 y 301).

Al terminar los trabajos efectuados de acuerdo con esta res., el CE y el CCEP propusieron como principio rector en materia de tasas, el de la «utilización del avión como medio normal de transporte del correo». En cuanto al método general a adoptar para la fijación de las tasas, se propuso calcularlas «según los gastos de explotación de las compañías aéreas mundiales, expresándose estos gastos en costes unitarios por t/km realizada y ajustados excluyendo algunos elementos ajenos al Correo y agregando ciertos gravámenes suplementarios» (Congr. de Tokio 1969, II 469 a 502, Congreso – Doc 15).

Además, el CE formuló por primera vez una prop. concreta basada en estas conclusiones y tendente a fijar una tasa mundial de 3 fr. oro por t/km para los LC, permaneciendo sin cambio la tasa de 1 fr. oro para los AO. El Congr. de Tokio 1969 adoptó esta prop. (II 1394 a 1397, prop. 4000). Por lo tanto, se suprimió la tasa de 4 fr. oro, aplicable desde el Congr. de Bruselas 1952 a los envíos LC transportados por las líneas extraeuropeas (cfr. Actas de Viena 1964, Código Anotado, 1^{er} fasc., pág. 265 y 266, notas 6 y 7).

- d) Al aprobar el Congreso – Doc 15 (cfr. letra c) precedente), el Congr. de Tokio 1969 adoptó la res. C 71 que encargaba al CE que procediera a la revisión de las tasas básicas, teniendo en cuenta los principios rectores y los métodos enunciados en el Congreso – Doc 15 y que reexaminara, de acuerdo con el CCEP, los ajustes introducidos a los elementos constitutivos de esas tasas (III 763).

Al ejecutar este estudio junto con el CCEP, el CE decidió completar el principio rector admitido por el Congr. de Tokio 1969 con la noción de «salvaguardar los intereses de las tres partes en causa, es decir, las Administraciones, los usuarios del Correo y los transportistas» (decisión CE 7/1972). Se mantuvo el método general de cálculo adoptado por el Congr. de Tokio 1969.

En 1973, habiendo ya realizado las diferentes etapas de la revisión, el CE propuso reducir de 3 a 2,80 fr. oro por t/km la tasa de los LC (Congr. de Lausana 1974, II 315, Congreso – Doc 9). Sin embargo, en su periodo de sesiones de febrero de 1974, informado por la OACI y la IATA del alza considerable e imprevista del precio del combustible registrada durante el segundo semestre de 1973 y su incidencia a largo plazo en los costes unitarios de las compañías aéreas, el CE decidió retirar esta prop. y recomendar el mantenimiento de la tasa existente de 3 fr. oro (Congr. de Lausana 1974, II 353 y 354, Congreso – Doc 9/ Agr 1). El Congr. de Lausana 1974 adoptó esta rec. (II 1421 y 1423).

- e) La res. C 62 del Congr. de Lausana 1974 (III 883 a 886) encargó al CE que procediera, en colaboración con el CCEP, a revisar las tasas básicas del transporte aéreo, examinando varios métodos y fórmulas, así como la posibilidad de fijar una tasa LC/AO/CP o una tasa LC/AO con una tasa distinta para los CP.

Habiendo estudiado diversas posibilidades, el CE aceptó, a propuesta del CCEP, continuar calculando las tasas de transporte aéreo según los gastos de explotación unitarios de las compañías aéreas (v. letra c) anterior). Sin embargo, surgieron divergencias tanto en el CE como en los intercambios con la IATA respecto a la aplicación de esta fórmula; a pesar de esto, en el Comité de Contacto IATA/UPU en 1978 se llegó a un acuerdo con respecto a una tasa media de 1,74 fr. Por t/km, a partir de valores extraídos de diferentes variantes de la fórmula. Habiendo reexaminado la cuestión en febrero de 1979, el CE renunció a recomendar al Congr. de Río de Janeiro 1979 que utilizara una fórmula determinada, y propuso la tasa media de 1,74 fr. por t/km resultante de las negociaciones con la IATA (Congreso de Río de Janeiro 1979, II 870, Congreso – Doc 23).

Para examinar la posibilidad de adoptar una tasa LC/AO/CP o una tasa LC/AO, el CE recabó de una centena de Adm. los datos estadísticos sobre la repartición de su correo aéreo internacional regido por las tasas «UPU» entre las categorías LC, AO y CP. Estos datos permitieron ilustrar las incidencias financieras que tendrían para dichas Adm. la adopción de una tasa única LC/AO/CP de 1,74 fr. y la aplicación de una serie de tasas diferenciadas (LC/AO, CP; LC y AO/CP). En su periodo de sesiones de febrero de 1979, el CE decidió presentar cinco de estas soluciones, comprendida la tasa única LC/AO/CP, al Congr. de Río de Janeiro 1979 (Congr. de Río de Janeiro 1979, II 871 y 873 a 886, Congreso – Doc 23).

En junio de 1979, la IATA solicitó a la UPU que revisara y ajustara la tasa de 1,74 fr. por t/km, debido al aumento inesperado del precio del combustible ocurrido desde 1978 y a la perspectiva de nuevas alzas a largo plazo (Congr. de Río de Janeiro 1979, II 887 a 890, Congreso – Doc 23/Agr 1).

Sin embargo, el Congr. de Río de Janeiro 1979 adoptó la tasa única LC/AO/CP de 1,74 fr. por t/km propuesta por el CE (II 1637 a 1651, prop. 3071.4).

- f) El Congr. de Río de Janeiro 1979 adoptó la res. C 30, relativa a la continuación de los trabajos sobre la fijación de las tasas de transporte aéreo del correo (III 905).

En 1980, la IATA pidió una revaluación urgente de la tasa de 1,74 fr. oro adoptada por el Congr. de Río de Janeiro 1979, invocando una vez más el alza del precio del carburante.

En su período de sesiones de 1982, el CE, una vez estudiada la situación, consideró inoportuno consultar a las Adm. a ese respecto en base al procedimiento establecido en el Regl. Gral. para el examen de las prop. presentadas entre dos Congresos. Además, ninguno de los estudios realizados en forma conjunta con la IATA tendentes a buscar un método de cálculo de la tasa básica del transporte aéreo llegó a una solución aceptable para ambas partes. Por último, considerando que la IATA no había presentado argumentos suficientemente válidos para justificar un aumento de la tasa de 1,74 fr. oro, el CE recomendó, en su período de sesiones de 1984, mantener el statu quo. Esa recomendación fue aceptada por el Congr. de Hamburgo 1984 (II 505, Congreso – Doc 17).

- g) Por res. C 45 (II 506 y 510, prop. 4000.6), el Congr. de Hamburgo 1984 encomendó al CE que siguiera la evolución de la cuestión de la tasa básica del transporte aéreo a nivel general.
- h) Pero el estudio de tres sistemas de tasas decrecientes realizado por el CE (v. Documentos del CE 1989, pág. 161 a 165) no permitió recomendar un método al Congr. de Washington 1989, que finalmente decidió mantener el statu quo (II Congreso/C 6 – Inf. 3, prop.4000.4 y Congreso – Doc 63).

2) La enumeración de los envíos LC y AO que figuraba en el art. 71 del Conv. de Lausana 1974 (cfr. nota 1, letra e) precedente) se reproduce a continuación:

LC: cartas, aerogramas, tarjetas postales, giros postales, giros de reembolso, giros de depósito, valores al cobro, cartas con valor declarado, avisos de pago, avisos de inscripción y avisos de recibo;

AO: envíos distintos de los LC. (Debe señalarse que la abreviatura «AO» significa «otros objetos». Aunque el Congr. de Viena 1964 decidió, al efectuar la rev. gral., reemplazar la palabra «objeto» por «envío», el Congr. de Tokio 1969 prefirió mantener el término «AO», consagrado por el uso, para evitar numerosos cambios en los textos (v. res. C 76, III 765).)

3) El CE opinó que las tasas efectivas (fijadas dentro del límite de las tasas máx. previstas en el párr. 1) que sirven para el cálculo de las tasas por kg publicadas en la Lista AV 1 (v. art. 224, párr. 1, letra b) punto 2º, del Regl.) pueden variar según los recorridos y en el curso del tiempo (v. Doc. del CE 1973, pág. 232).

4) V. art. 225, párr. 1, letra b), del Regl.

5) El párr. 3 combinado con el texto del párr. 4 del art. 82 define el sistema adoptado por el Congr. de Ottawa 1957 en lo que se refiere a los gastos de transporte aéreo interno (cfr. nota 3 del art. 82). Se trata de fijar una tasa uniforme aplicable a todos los despachos-avión provenientes del extranjero, ya sea este correo reencaminado total o parcialmente por vía aérea (II 578 y 767).

Para facilitar la fijación de precios unitarios, que deben ser determinados en función de todo el correo recibido en el país de destino, incluyendo aquél que no se ha reencaminado efectivamente por vía aérea, el Congr. de Viena 1964 introdujo el concepto de «distancia media ponderada» (II 1176, prop. 5041).

Como el Congr. de Río de Janeiro 1979 adoptó una tasa única LC/AO/CP (v. nota 1, letra e)), conviene establecer una distancia media ponderada para la corr.-avión (LC/AO), por una parte, y para los CP, por otra parte, y fijar, si correspondiere, un precio unitario distinto para los CP.

Los dos ejemplos siguientes ilustran el cálculo de los precios unitarios por kg de LC/AO.

Ejemplos:

1º Una Adm. post. recibe de otras Adm. en su aeropuerto internacional de A, durante cierto período, 10 000 kg brutos de correo.

Su red aérea se compone de dos líneas que son:

- línea de A a C de 700 km, con escala en B, situado a 300 km de A y a 400 km de C;
- línea de A a D de 1200 km.

Suponiendo que la repartición del correo sea la siguiente:

– correo para A (ya sea correo destinado a la ciudad de A o correo reexpedido por vía de superficie)	kg 4500
– correo para B	500
– correo para C	1800
– correo para D	3200

la determinación de la distancia ponderada se presenta así:

correo para A:	4 500 kg	x	0 km =	0 kg-km
correo para B:	500 kg	x	300 km =	150 000 kg-km
correo para C:	1 800 kg	x	700 km =	1 260 000 kg-km
correo para D:	<u>3 200 kg</u>	x	<u>1 200 km =</u>	<u>3 840 000 kg-km</u>
	10 000 kg			5 250 000 kg-km

Distancia media ponderada: $\frac{5\,250\,000}{10\,000} = 525$ km

Suponiendo que la tasa efectivamente pagada por el transporte aéreo interno es de 1,50 milésimos de franco por kg/km, el precio unitario por kg es:

525 x 0,0015 fr. oro = 0,80 fr. oro

2º Si la Adm. recibe en un segundo aeropuerto internacional de M, durante el mismo período, 6000 kg brutos de correo, se procede como se indica en el punto 1º para determinar la cantidad de kg/km recorridos. Suponiendo que la cantidad de kg/km que deben tomarse en consideración es de 3 950 000, el cálculo de la distancia media ponderada se presenta así:

correo desembarcado en el aeropuerto de A:	10 000 kg	5 250 000 kg-km
correo desembarcado en el aeropuerto de M:	<u>6 000 kg</u>	<u>3 950 000 kg-km</u>
	16 000 kg	9 200 000 kg-km

Distancia media ponderada: $\frac{9\,200\,000}{16\,000} = 575$ km

Precio unitario por kg: $575 \times 0,0015$ fr. oro = 0,90 fr. oro

Se procede de la misma manera si el correo internacional llega a varios aeropuertos internacionales.

Debe señalarse que, en los dos ejemplos anteriores, la distancia media ponderada se determina según el peso del correo recibido del extranjero, durante cierto período, fijado a voluntad de la Adm. interesada. Un aumento o una disminución del peso total de los despachos que vienen del extranjero no afecta a la distancia media ponderada, con la condición de que las proporciones del correo destinado a las diferentes oficinas (A, B, C, etc.) permanezcan sin cambios. En cambio, si la repartición del peso total de los despachos entre las diferentes oficinas sufre modificaciones importantes, conviene rehacer el cálculo de la distancia media ponderada. En todos los casos, los gastos de transporte aéreo interno relativos a esta nueva distancia media ponderada están sujetos a las disp. del art. 87.

6) Con miras a facilitar la cuenta de gastos de transporte aéreo interno, la res. C 58 del Congr. de Lausana 1974 encargó al CE que estudiara la posibilidad de efectuar esta cuenta sobre la base de estadísticas semestrales o anuales (III 881). La idea de llevar una estadística anual a estos efectos mereció la atención del CE en 1977. Finalmente, sin embargo, se desechó la sugerencia, dado que, por una parte, deberían utilizarse facturas AV 7 en todos los casos, y por otra parte, las Adm. que lo deseen ya pueden basarse en el art. 217, párr. 2, del Regl., para utilizar un procedimiento estadístico (Congr. de Río de Janeiro 1979, II 125).

Sin embargo, estimando que debería aclararse y simplificarse tanto el principio como el método de cálculo de los gastos de transporte aéreo interno, el Congr. de Río de Janeiro 1979 adoptó la res. C 31 (III 827) que encarga al CE la realización de un estudio a este respecto.

El CE examinó la posibilidad de generalizar la gratuidad de los gastos de transporte aéreo, solución que permitiría resolver todos los problemas relacionados con el cálculo de estos gastos. Los resultados de una encuesta efectuada en agosto de 1980 permitieron constatar que una mayoría de Adm. estaría a favor de esta supresión, pero que ella sería objetada por los países de gran superficie. En cuanto a los métodos de cálculo de los precios de transporte aéreo interno, el CE renunció, por falta de indicaciones suficientemente significativas al respecto, a proponer una modificación al sistema actual (Congreso de Hamburgo 1984, I 1010, Congreso – Doc 1, párr. 26).

El Congr. de Hamburgo 1984 adoptó la res. C 14, que encargó al CE que prosiguiera con este estudio (II 499). Este permitió determinar que la mayoría de las Adm. se oponía a la supresión del derecho al cobro de los gastos de transporte aéreo interno, pero que los gastos deberían limitarse a la diferencia entre el coste del transporte aéreo y el de la vía de superficie. La tasa máx. que se aplica es la indicada en el párr. 1 del art. 85 (Congr. de Washington 1989, II Congreso/C 6 – Inf. 4, prop. 4083.1 y Congreso – Doc 64). El mismo estudio llegó a la conclusión de que el cálculo de las distancias medias ponderadas debía ser efectuado por la OI.

7) Disp. facultativa introducida por el Congr. de Lausana 1974 después del estudio efectuado en cumplimiento de la res. C 75 del Congr. de Tokio 1969, que encargaba al CE «que estudie el problema de los gastos adeudados por el transporte aéreo de los despachos-avión que transitan por un país con destino a un país tercero» (III 764). Este estudio puso de manifiesto que si bien la mayoría de las Adm. interesadas fijan sus remuneraciones según la distancia efectivamente recorrida por los despachos en tránsito según el párr. 2, otras aplican el principio de la distancia media ponderada. Además, persiste cierta duda debido a la falta de toda referencia en el Conv. Con excepción de la disp. que figura en el párr. 3 in fine («inclusive el correo que no sea reencaminado por vía aérea ...») la tasa unitaria propuesta es análoga a la prevista para los gastos de transporte aéreo en el interior del país de destino. Los elementos que intervienen en la determinación de esta tasa son así el peso total del correo transportado por vía aérea en tránsito dentro del país y el total de las distancias utilizadas para dicho tránsito.

Las fluctuaciones de temporada que pueden influir en el promedio del volumen no son, en opinión de la Com. que estudió el problema, suficientemente importantes como para justificar el empleo de un coeficiente de compensación. En efecto, ha parecido que la incidencia de toda variación mayor es compensada desde el momento en que se tienen en cuenta, durante el cálculo, los volúmenes de correo y las distancias correspondientes a los dos períodos que corresponden a los horarios de las líneas aéreas.

El cálculo de la distancia media ponderada se realiza mutatis mutandis de la manera indicada en la llamada 8 precedente (II 1418, prop. 3065.7).

Los precios unitarios fijados por las Adm. figuran en la Lista AV 1.

8) Norma de redondeo matemático llamada 5/4 introducida por el Congr. de Hamburgo 1984 (II 497, prop. 4079.1). (V. asimismo los art. 204, párr. 2, y 213, párr. 2, del Regl.)