



Руководство по использованию Рамочного соглашения об обслуживании почтовых отправок между авиакомпанией и назначенным оператором

Содержание	Стр.
Часть А - Введение	2
I. 2	
II. 2	
Часть В – Стандартный тендерный процесс для почтового обслуживания	2
I. 3	
II. 4	
III. 4	
IV. 5	
V. 5	
Часть С – Пояснение к основной части FPSA	6
I. 5	
II. 8	
III. 9	
IV. 15	
V. 16	
VI. 16	
VII. 17	
VIII. 17	
IX. 18	
X. 20	
XI. 20	
XII. 20	
Часть D – Пояснение приложений к Соглашению FPSA	22
Часть E – Файлы	25
I. 24	
II. 25	
Часть F – ЭОД: CARDIT И RESDIT	28
I. 27	
II. 27	
III. 27	
IV. 28	
V. 28	

Часть А - Введение

I. Предистория

Рамочное соглашение об обслуживании почтовых отправок (FPSA) между авиакомпаниями и назначенными операторами — это постоянно обновляемый документ.

Первая версия FPSA была разработана в 2003 году, и с 2007 года в нее вносятся изменения.

В 2018 году Совет почтовой эксплуатации (СПЭ) ВПС утвердил новую версию FPSA, подготовленную совместно членами группы “Перевозка почты” СПЭ и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) через Контактный комитет ИАТА–ВПС.

Компетентный орган ИАТА, Конференция по грузовым перевозкам (CSC), также принял FPSA в качестве Рекомендуемой практики 1677. Таким образом, оно было включено в Руководство по резолюциям CSC.

Таким образом, FPSA является результатом переговоров между членами ВПС и ИАТА. Требовались определенные компромиссы с обеих сторон для достижения сбалансированного документа, учитывающего интересы сторон. Некоторые вопросы были предметом особенно интенсивных обсуждений и переговоров, в частности ответственность назначенных операторов перед авиакомпаниями в случае повреждения, причиненного почтовым отправлениям во время воздушной перевозки, а также пределы ответственности сторон соглашения, в частности в отношении непрямого или косвенного ущерба.

Перевозка почтовых отправок прямо исключена из международных соглашений, регулирующих грузовые перевозки. Не существует международного документа, регулирующего вопросы ответственности между назначенными операторами и авиаперевозчиками. Отношения между назначенными операторами и авиакомпаниями лишь вскользь охвачены Актами ВПС, которые касаются исключительно отношений между назначенными операторами и не имеют полномочий в отношении их партнеров, таких как авиакомпании.

Отсутствие нормативной базы и практика некоторых назначенных операторов и авиакомпаний не подписывать соглашения приводят к неопределенности в отношении условий разрешения любых споров. Таким образом, FPSA направлено на то, чтобы помочь назначенным операторам и авиакомпаниям, столкнувшимся с отсутствием правовой базы, и побудить их к оформлению своих двусторонних отношений на договорной основе.

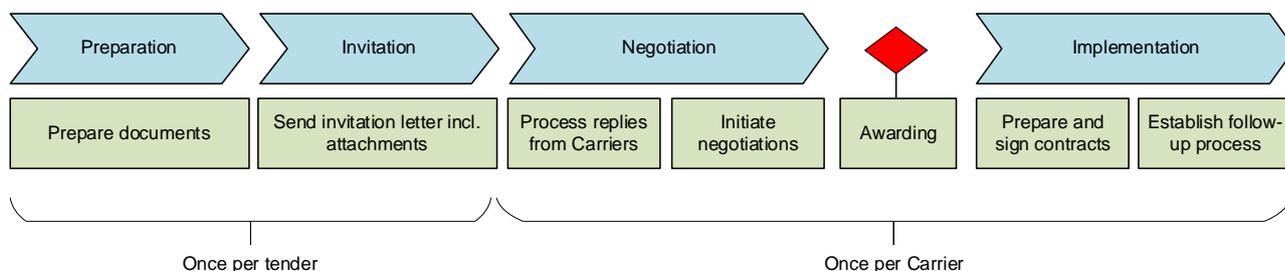
II. Цели и предмет FPSA

Рамочное соглашение FPSA никоим образом не является обязательным: это справочный документ, предназначенный для использования в качестве модели соглашений, подписанных между назначенными операторами и авиакомпаниями для перевозки международной почты. В нем содержится большинство пунктов, по которым сторонам необходимо будет договориться перед вступлением в отношения. Эта модель может быть адаптирована сторонами в соответствии со своими потребностями и практикой, а также с их конкретным национальным законодательством.

Однако сторонам следует проявлять осторожность при отклонении от этого текста, который отражает положения Актов ВПС и применимых правил ИАТА. В FPSA также учитываются операционные процессы, применяемые почтовыми службами и авиакомпаниями.

Часть В – Стандартный тендерный процесс для почтового обслуживания

Этот процесс может варьироваться в зависимости от таких факторов, как юридические требования (например, тендерные процессы) и почтовые потребности. Однако стандартный процесс будет выглядеть следующим образом:



Этап	Пояснение
Подготовка	Почтовая служба должна подготовить документы, которые будут разосланы перевозчикам, которым предлагается представить свое предложение
Приглашение	Рассылка официального письменного приглашения, содержащего все подготовленные документы и файлы
Переговоры	<ul style="list-style-type: none"> – Сбор и анализ информации и данных, предоставленных перевозчиками, приглашенными на тендер – Подготовка к переговорам с перевозчиками – Проведение переговоров по финансовым, операционным и нормативно-правовым условиям
Присуждение подряда	Принятие решение о том, какому перевозчику присуждается подряд и на какие направления и объемы
Выполнение	<ul style="list-style-type: none"> – Завершение и подписание договоров – Установление процесса последующих действий (например, работа с операционными сбоями)

В следующих разделах будут дополнительно объяснены типичные шаги на различных этапах стандартного процесса почтового тендера. В этом руководстве будут ссылки на другие разделы документа, а также на различные шаблоны, разработанные для стандартизации подхода почтовых операторов к авиакомпаниям.

I. Подготовка

При подготовке тендера необходимо представить различные документы. Эти документы изложены ниже, и, где это применимо, предоставляется пример и/или шаблон. Рекомендуется, чтобы все документы были подготовлены на одном языке как для почтовой службы, так и для перевозчика. Во многих случаях в качестве общего языка рекомендуется использовать английский.

Документ	Объяснение	Ссылки
FPSA ВПС	<ul style="list-style-type: none"> – Версия FPSA ВПС по умолчанию – Эта версия регулярно обновляется и совместно одобрена ВПС и ИАТА – Рекомендуется пересмотреть эту версию по умолчанию и скорректировать ее с учетом местных условий – Дополнительные пояснения к большинству разделов можно найти в части С настоящего руководства 	
FPSA почтовой службы	<ul style="list-style-type: none"> – Весьма вероятно, что почтовому оператору придется адаптировать различные части FPSA ВПС к местным условиям (эксплуатационным, правовым, нормативным и т. д.). – Эти корректировки приведут к тому, что почтовая служба будет использовать собственную версию FPSA по умолчанию. – Настоятельно рекомендуется отслеживать любые отклонения от FPSA ВПС в отдельном документе — это 	 Discrepancies between UPU stand

<i>Документ</i>	<i>Объяснение</i>	<i>Ссылки</i>
	<p>помогает как почте, так и перевозчику отслеживать несоответствия.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Предлагается представить приложения 4-9 (по крайней мере, в черновом варианте) вместе с тендерной заявкой. – Остальные приложения станут актуальными только на этапе переговоров и реализации 	
Оценки	<ul style="list-style-type: none"> – Перевозчики должны быть обеспечены ожидаемым объемом перевозок – Объем перевозок должен, по крайней мере, указывать тоннаж для каждого пункта назначения – Там, где это применимо, ожидаемые объемы могут быть дополнительно детализированы в зависимости от страны подачи, услуги и продукта. 	 Annex 2 - Tonnage.xlsx
Оценки (прод.)	<ul style="list-style-type: none"> – Для дальнейшего объяснения шаблона смотри часть А, раздел (Объемы перевозок) – Перевозчик не должен менять последовательность или названия столбцов – при необходимости могут быть добавлены дополнительные столбцы. 	
Тарифы	<ul style="list-style-type: none"> – Перевозчикам представить таблицу тарифов для тех направлений и объемов, которые они заинтересованы обслуживать – Для дальнейших разъяснений по шаблону смотри раздел II (Тарифы) – Перевозчик не должен менять последовательность или названия столбцов и строк — при необходимости могут быть добавлены дополнительные столбцы – При возврате Почтовая служба может собрать все тарифы, предоставленные перевозчиками, в один файл для удобства сравнения 	 Annex 3 - Rates.xlsx
Сопроводительное письмо	<ul style="list-style-type: none"> – Рекомендуется сопровождать приглашение к участию в тендере официальным письмом с ключевой информацией и сроками проведения тендера 	 CoverLetter.docx

II. Приглашение

Приглашение — это формальный процесс, в основном состоящий из документов, подготовленных в предыдущем разделе .I (Подготовка)

III. Переговоры

По истечении крайнего срока получения всех предложений можно начинать анализ представленных предложений и переговоры с перевозчиком (перевозчиками). На этом этапе будут обсуждаться и, где это применимо, создаваться, корректироваться или дополняться следующие документы.

<i>Документ</i>	<i>Объяснение</i>
FPSA почтовой службы	<ul style="list-style-type: none"> – Настоятельно рекомендуется оставлять FPSA Почтовой службы неизменным, чтобы избежать существования разных версий – Любые изменения в основном документе FPSA Почтовой службы должны отслеживаться в отдельном приложении с указанием соответствующих несоответствий

<i>Документ</i>	<i>Объяснение</i>
Согласованные расхождения	<ul style="list-style-type: none"> – Если Перевозчик и Почтовая служба договариваются об иной формулировке статьи, о дополнительной статье или даже об исключении статьи, это должно быть отслежено в отдельном документе. – Этот отдельный документ рассматривается в Приложении 5
Тарифы	Окончательные тарифы должны быть согласованы, и предложение будет обновлено соответствующим образом

IV. Вынесение решения

На основе переговоров и окончательной оценки почтовый оператор принимает решение о том, какой перевозчик должен получить подряд и для каких направлений и объемов.

<i>Документ</i>	<i>Объяснение</i>	<i>Ссылки</i>
Тарифы	<ul style="list-style-type: none"> – Таблица тарифов станет Приложением 1 к окончательному соглашению – Оно должно содержать тарифы только для тех пунктов назначения, на которые перевозчику выдается подряд по крайней мере на часть ожидаемого объема 	
Оцененные объемы перевозок	<ul style="list-style-type: none"> – Предполагаемый объем станет Приложением 2 к окончательному соглашению – Оно должно содержать только тоннаж для пунктов назначения, на которые был выдан подряд Перевозчику 	

V. Реализация

Этап реализации сосредоточен на доработке документов, подписании контрактов и согласовании операционных аспектов.¹ Кроме того, Почтовая служба и Перевозчик должны договориться о последующем процессе, который может включать, но не ограничивается, типом и частотой встреч:

- операционная тематика: ежедневные операции, улучшение процессов, операционные сбои;
- стратегические темы: сотрудничество, новый бизнес.

Часть С – Пояснение к основной части FPSA

I. Определения

Статья 1
Определения

1. Согласие: Если было согласовано, что «согласие» основано на обмене сообщениями ЭОД, может быть использовано следующее определение «согласие на предоставление услуги», которое было одобрено Комитетом по стандартам ВПС в контексте стандартов обмена сообщениями ЭОД ВПС M39, M48 и M49:

Согласие на предоставление услуги: RESDIT «6» (BOOKED) подтверждает, что почта приписана(а) рейсу(ам) по маршруту. Эта информация устанавливает, какие из переданных емкостей принимаются к обслуживанию и подтверждаются «забронированными» на основании согласованных требований к обслуживанию в CARDIT (время передачи/место отправления, вес, рейс(ы), время передачи/место назначения). RESDIT «7» (STAGED)

¹ Установление обмена ЭОД, определение того, какая сторона получит окончательные документы и т. д.

подтверждает, что почта не забронирована в соответствии с запросом CARDIT и находится в стадии ожидания назначения на другой рейс.

2. Акты ВПС: (никаких объяснений)
3. Агент: (никаких объяснений)
4. Авиапочта:
 - 4.1 Для письменной корреспонденции определение взято из статьи 17-114.1.1 Регламента Конвенции ВПС.
 - 4.2 Для почтовых посылок используется термин «авиапочта» или «авиапосылка».
5. Маршруты авиапочты: см. статьи 17-132/17-226 (Направление депеш) и 17-133 (Прямая перегрузка авиа и наземных депеш, перевозимых наземным путем (S.A.L.)/17-227 (Прямая перегрузка авиа и наземных посылок, перевозимых наземным путем (S.A.L.)) Регламента Конвенции.
6. Основные тарифы на перевозку авиапочты (BACR): BACR определяется в статье 33 Конвенции ВПС (Основные тарифы и положения, относящиеся к расходам на авиаперевозку) и статье 33-101 (Формула составления основного тарифа и расчет расходов на воздушную перевозку в закрытых депешах)/33-201 (Расчет расходов на воздушную перевозку) Регламента Конвенции.
7. CARDIT:
 - 7.1 Рекомендуется использовать новейшую версию CARDIT, которая в настоящее время является CARDIT v 2.1,
 - 7.2 Принципал должен отправить сообщение CARDIT Перевозчику. В таком случае Перевозчик является стороной, ответственной за передачу необходимой информации своим субподрядчикам.
8. Партия груза: Обратите внимание, что ИАТА разработала следующее определение термина «Партия груза»:

Партия груза: набор из одной или более емкостей определенной категории почты для которых используется общий транспорт в определенном случае от определенного места погрузки до определенного конечного пункта назначения

ИАТА CSC Резолюция 660, Приложение А, Интерлайн-Соглашение – Грузы; статья 1 – – Определения

Партия груза:

эквивалентно термину «груз», означает одну или несколько единиц товара, принятых авиакомпанией от одного грузоотправителя в одно время и по одному адресу, полученных одной партией и перемещаемых по одной авианакладной или одной записи об отправке одному грузополучателю по одному адресу назначения.

ИАТА также предложила термин «почтовая партия груза» (ссылка СПЭ К 4 КС ИАТА/ВПС 2009.3–Док 8), используемый в контексте почтовых авианакладных:

Почтовая партия груза: означает одну или несколько емкостей с почтой, принятых авиакомпанией от одного почтового оператора в одно время и по одному адресу, полученных одной партией и перемещаемых по одному номеру почтовой авианакладной одному грузополучателю по одному адресу назначения.

Термин «партия груза» имеет несколько контекстов в регламенте ВПС. В данном случае речь идет о статьях 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции.

9. Предельное время передачи: Обратите внимание, что статья 17-113.3 Регламента Конвенции рекомендует время передачи предпочтительно от одного часа до максимум двух часов.
10. Опасные грузы:

- 10.1 Это определение соответствует статье 19-008 Регламента Конвенции. (Опасные товары, запрещенные к вложению в отправления письменной корреспонденции и посылки).
- 10.2 В статье 19.3 Конвенции ВПС и комментариях к ней содержатся дополнительные сведения об опасных грузах, запрещенных к пересылке по почте, исключениях и безопасности персонала, занимающегося обработкой отправлений, считающихся опасными.
- 11 Дни: (без объяснения)
- 12 Доставка: (без объяснения)
- 13 Назначенный оператор (НО): Определение взято из статей 1 и 2 Конвенции ВПС.
- 14 Пункт назначения: (без объяснения)
- 15 Документы: см. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) и бланки CN 38 (Накладная сдачи. Авиадепеши) и CN 41 (Накладная сдачи.Депеши S.A.L.). Если Стороны договорились о перевозке с использованием безбумажного носителя информации, все документы заменяются ЭОД, кроме бирок и ярлыков мешков.
- 16 Электронный обмен данными (ЭОД): см. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) по использованию ЭОД с перевозчиками.
- 17 EMS: Определение взято из статьи 36.1.1 Конвенции ВПС и статьи 36-001 (EMS) Регламента Конвенции.
- 18 Передача: (без объяснения)
- 19 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА): (без пояснений)
- 20 Сезоны ИАТА: (без объяснения)
- 21 Почта: (без объяснения)
- 22 Неприоритетное отправление: определение взято из статьи 17-101.2.2 Регламента Конвенции.
- 23 Пункт подачи: (без объяснения)
- 24 Почтовое отправление: см. пункт 1.6бис статьи II Девятого дополнительного протокола к Уставу.
- 25 Приоритетное отправление: определение взято из статьи 17-101.2.1 Регламента Конвенции.
- 26 Подтверждение приема ("POA"): см. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) и стандарт ВПС М39, где рассматривается концепция «доказательства приема» для сообщений CARDIT и RESDIT.
- 27 Подтверждение вручения ("POD"): см. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) и стандарт обмена сообщениями ЭОД ВПС М39 для концепции «подтверждения вручения» для сообщений CARDIT и RESDIT.
- 28 Емкость: (без объяснения)
- 29 Тарифы: (без объяснения)
- 30 RESDIT: Имеется одно активное сообщение RESDIT: RESDIT V1.1 (см. соответствующий стандарт обмена сообщениями ЭОД ВПС М49). Все другие версии были заменены.
- 31 Маршрутный план: см. статьи 17-132/17-226 (Направление депеш) и 17-134/17-232 (Составление пробных бюллетеней) Регламент Конвенции ВПС. См. определение «Маршрутизации авиапочты» в FPSA.

- 32 Отправление S.A.L. (наземная почта, перевозимая воздушным путем): см. пункт 1.3 статьи 17-114 Регламента Конвенции.
- 33 Специальные права заимствования (СПЗ): см. официальное определение, данное Международным валютным фондом. (www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm), а также статью 17-001 Регламента Конвенции (Денежная единица) и комментарий к ней.

II. Цели и предмет Соглашения

Статья 2

Цели и предмет Соглашения

1 Процедуры транзита описаны не в Соглашении, а в Регламенте Конвенции. См. статьи 17–133 (Прямая перегрузка авиа и наземных депеш, перевозимых воздушным путем (S.A.L.)) и 17–227 (Прямая перегрузка авиа и наземных посылок, перевозимых наземным путем (S.A.L.)) и комментарии к ним. Рекомендуется, чтобы соглашения охватывали весь участок перевозки «от пункта подачи до пункта (пунктов) назначения». Одним из следствий этого является то, что если что-то произойдет в пункте транзита в результате ошибки Перевозчика, и Принципал получит счет за второй этап перевозки и транзитную обработку, эти счета будут переданы Перевозчику. Должен быть установлен процесс, согласно которому, если у Перевозчика возникнут какие-либо проблемы в пункте транзита, он свяжется с Принципалом. Контактная информация должна быть включена в соответствующее приложение. Относительно расчетных объемов см. комментарий к статье 17-113 Регламента Конвенции ВПС (Приоритет, предоставляемый обработке приоритетных и авиаотправлений).

2 Что касается письменной корреспонденции, то перечисленные категории почты отражают статьи 17-114 Регламента Конвенции (Депеши).

III. Обязательства Перевозчика

Статья 3 Обслуживание

(Без объяснения)

Статья 4 Обеспечение сохранности почты

1 Оценки рабочих характеристик могут включать такие показатели, как своевременная доставка, степень эффективности сканирования, время ответа на запросы, загруженные объемы по сравнению с оценками, качество оценок и т. д. Важно не только указать, что должно быть оценено, но и описать, как это оценивается, а также определить период, в течение которого это оценивается, и целевые показатели.

2 Обязанность Перевозчика обеспечивать защиту почты, находящейся у него на хранении, отражает обязательство НО перед отправителем отправления в соответствии со статьей 22 Конвенции ВПС (Ответственность назначенных операторов. Возмещения).

3 Обратите внимание, что ответственность исключается в случае форс-мажора (статьи 26.3 и 31 FPSA). Для защиты почты от непогоды, пыли, повреждений, утери или кражи рекомендуются следующие меры:

3.1 Почта должна быть доставлена и храниться на складе, как только она будет разгружена;

3.2 Почта должна храниться в месте, где она может быть заперта или находиться под наблюдением персонала, камер видеонаблюдения или других эффективных средств.

Статья 5 Хранение почты

1 (без объяснения)

2 Стандарт ЭОД для обмена сообщениями между Перевозчиком и Принципалом, если он используется, должен быть CARDIT/RESBIT. В статьях 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) содержится более подробная информация об электронной пересылке бланков CN 38 или CN 41.

Статья 6 Передача почты

1 Требования к упаковке и маркировке почтовых отправлений см. в статьях 17-119 (Заделка депеш), 17-129 (Ярлыки депеш) и 17-221 (Пересылка в закрытых депешах) Регламента Конвенции, а также см. статьи 17-17.144 (Возврат порожних емкостей) и 17-241 (Возврат порожних емкостей) в отношении упаковки и маркировки для возврата порожних мешков.

2 (без объяснения)

3 См. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш).

4 (без объяснения)

5 (без объяснения)

6 См. статью 9.2.2 FPSA: Перевозчик имеет право задерживать почту в пункте отправления (до подтверждения приема), если ее состояние наводит на подозрение в повреждении, попытке вскрытия или хищении.

7 (без объяснения)

8 (без объяснения)

9 По согласованию Принципал должен предоставить Перевозчику декларацию о безопасности партии грузов. Необходимо согласовать, будет ли это сделано в электронном виде как часть сообщения CARDIT или в бумажном формате (CN 70).

Статья 7

Предельное время передачи

1 Пожалуйста, обратите внимание, что статья 17-113.3 Регламента Конвенции рекомендует время передачи предпочтительно от одного часа до максимум двух часов.

Статья 8

Несостоявшаяся передача

1 Пожалуйста, обратите внимание, что «несостоявшаяся передача» со стороны Перевозчика определяется в статье 9 FPSA как ситуация, в которой «Перевозчик может отказаться принять передаваемую почту».

2 В случае статьи 8 FPSA «несостоявшаяся передача» со стороны Принципала означает ситуацию, в которой Принципал не соблюдает согласованное время и/или место передачи в стране подачи.

Статья 9

Отказ в передаче почты

1 (без объяснения)

1.1 (без объяснения)

1.2 Максимальный вес каждой емкости с письменной корреспонденцией, установленный в статье 17-119.2.10 Регламента Конвенции, составляет максимум 30 кг (за исключением случаев оговорок). Предельный вес каждой емкости с посылкой, установленный в статье 17-221.11 Регламента Конвенции, составляет не более 32 кг (за исключением случаев оговорок).

1.3 Ограничение веса посылок установлено в статье 17-203 Регламента Конвенции (Особенности пределов веса). Предельные размеры посылок установлены в статье 17-204 Регламента Конвенции (Предельные размеры).

2 (без объяснения)

2.1 Обратите внимание, что в статье 6.8 FPSA содержится более подробная информация о необходимой процедуре в случае, если почта представляет опасность для другой почты, товаров или оборудования. Такая почта не пересылается и не возвращается. Статья 19.8 Конвенции ВПС также предусматривает, что опасные грузы «ни в коем случае не подлежат ни доставке по назначению, ни вручению адресатам, ни возврату в место подачи». В случае их «обнаружения при транзитной пересылке, с такими отправлениями следует поступать согласно внутреннему законодательству транзитной страны». В случае обнаружения опасных грузов во время перевозки рекомендуется Перевозчику связаться с Принципалом и договориться о дальнейших действиях.

2.2 Обратите внимание, что в статье 6.6 FPSA содержится более подробная информация о необходимой процедуре обработки почты при подозрении в повреждении, попытке вскрытия или хищении.

Статья 10 Составление маршрутов

- 1 См. определение составления маршрутов авиапочты в статье 1 FPSA и статьях 17-132/17-226 (Направление депеш) Регламента Конвенции.
- 2 Рекомендуется как можно чаще использовать прямые рейсы и избегать использования перевозчиков, у которых в прошлом были нарушения, такие как отсутствие емкостей или задержка доставки НО пункта назначения.
- 3 Приложение 8 (Маршрутный план) может быть обновлено сторонами при смене сезона (зима/лето).

Статья 11 Качество обслуживания

- 1 (без объяснения)
- 2 См. статьи 17–133 (Прямая перегрузка авиа и наземных депеш, перевозимых воздушным путем (S.A.L.)) и 17–227 (Прямая перегрузка авиа и наземных посылок, перевозимых воздушным путем (S.A.L.)) Регламента Конвенции. Рекомендуется установить процедуру, согласно которой в случае прерывания цепочки перевозки Перевозчик должен как можно скорее направить почту и проинформировать Принципала.
- 3 (без объяснения)
- 4 Типичная достижимая цель для перевозки обычно составляет 90–98% в зависимости от мощностей и других факторов. Качество обслуживания должно поддаваться оценке и может основываться на данных RFID или CAPE/QCS, сообщениях CARDIT/RESDIT или возвращенных бланках CN 38 с указанием времени/даты передачи. Рабочий показатель сканирования может использоваться в качестве индикатора качества обслуживания. Его можно оценить как количество просканированных емкостей по сравнению с общим количеством емкостей, перевезенных за определенный период. Время ответа можно использовать в качестве еще одного показателя (на сколько запросов получен ответ в течение согласованного максимального времени ответа). Периодические встречи между Перевозчиком и Принципалом должны проводиться для оценки эффективности и согласования действий по улучшению, если это необходимо. Следует учитывать статьи 17-113.3 и 17-113.4.4 Регламента Конвенции относительно времени передачи почты.
- 5 План действий по устранению недостатков в работе может содержать следующую информацию: подробное описание, цель, крайний срок и ответственную сторону. Следует иметь в виду, что повышение качества является общим проектом, важным для НО и перевозчиков. Таким образом, обе стороны несут ответственность за достижение наилучших результатов.
- 6 Сторонам рекомендуется согласовать планы на случай непредвиденных обстоятельств с учетом возможных незапланированных событий или обстоятельств. План действий в непредвиденных обстоятельствах должен описывать, за что несет ответственность каждая сторона, когда что-то происходит, и действия, которые необходимо предпринять, когда ситуация нормализуется.

Статья 12 Субподрядчики

- 1 Субподрядчик может выполнять перевозку, хранение, погрузку и разгрузку почты в аэропорту или в окрестности него в тех случаях, когда учреждение обмена находится за пределами аэропорта.

Статья 13 Доступ Принципала на территорию Перевозчика

1 Доступ на территорию Перевозчика для целей операционного аудита, например, должен быть разрешен, когда Перевозчик имеет серьезные или повторяющиеся нарушения.

2 Доступ на территорию Перевозчика также может быть использован для лучшего понимания процесса (например, загрузки рейса). Это может помочь улучшить деятельность, проводимую совместно.

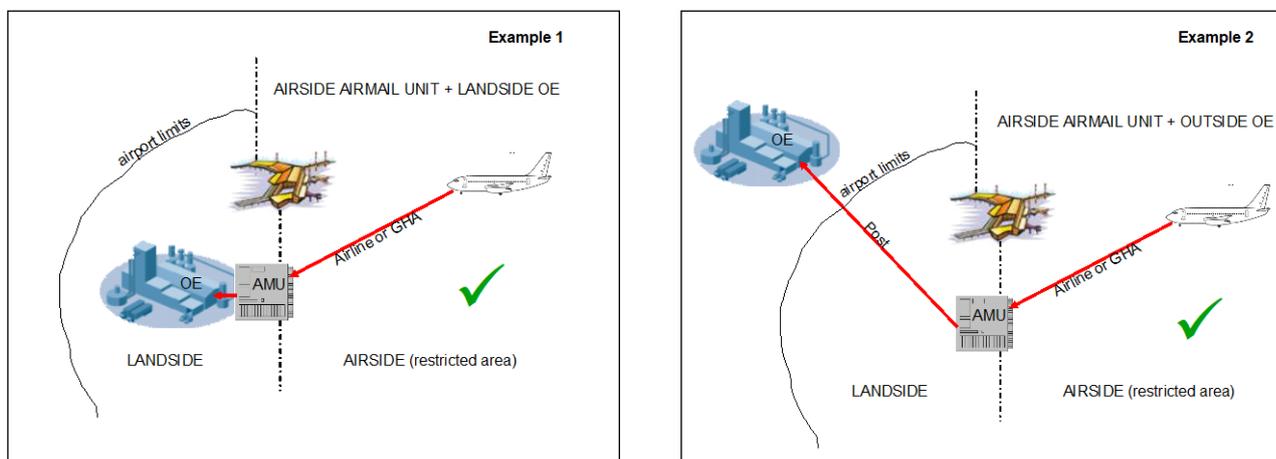
Статья 14

Неосуществление доставки и возможные способы исправления ситуации

1 НО часто сталкиваются с нарушениями, из-за которых мешки с почтой теряются во время обработки Перевозчиком или происходят значительные задержки в доставке НО пункта назначения из-за того, что Перевозчик непреднамеренно оставил почту на своем складе в аэропорту. Это может иметь следующие негативные последствия для НО: запросы, жалобы, потеря будущего бизнеса и т. д.

2 Обратите внимание, что существует несколько возможных сценариев передачи почты в пункте назначения.

2.1 Примеры 1 и 2:

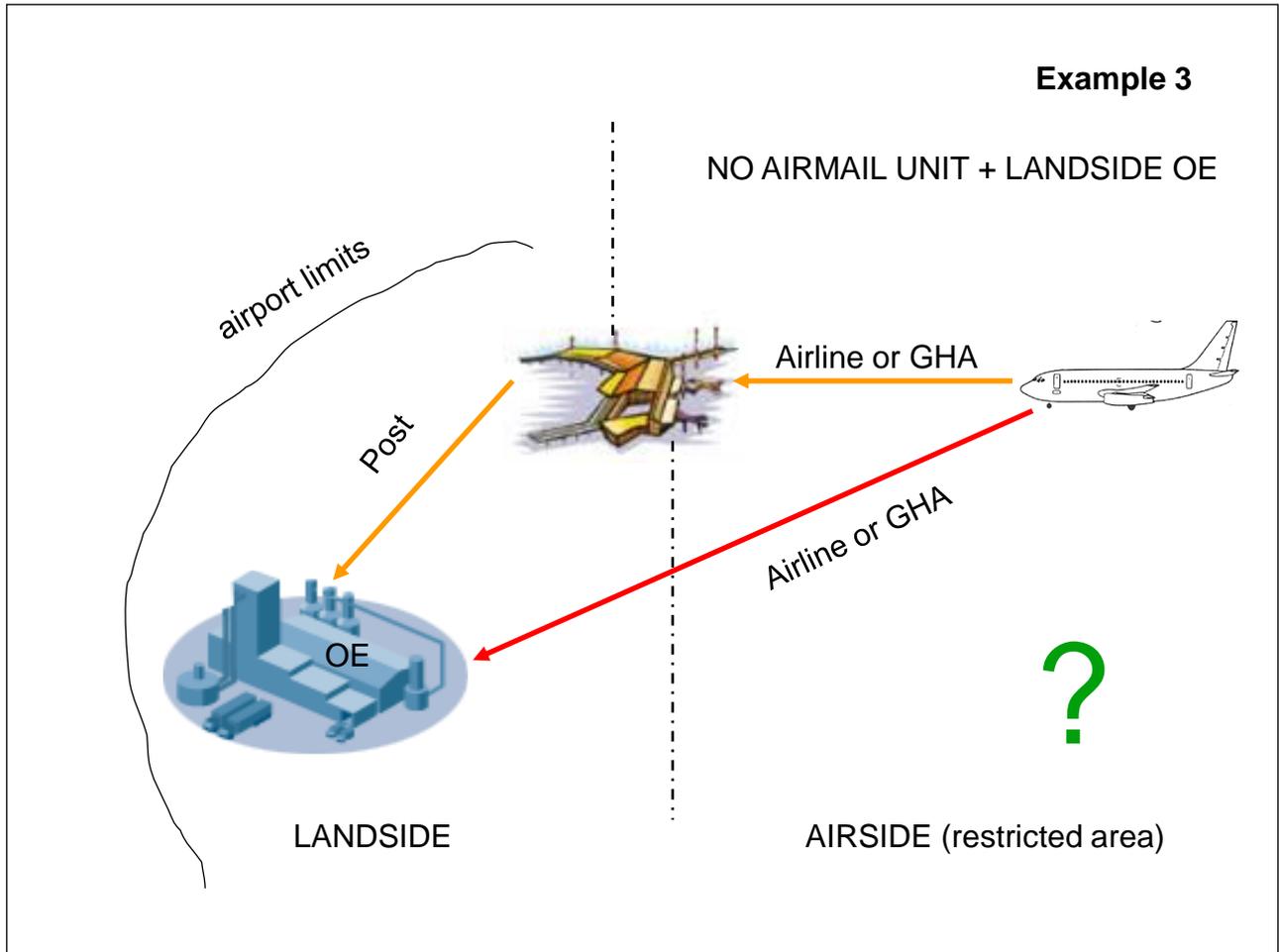


2.1.1 Почтовая служба места назначения несет затраты авиационного отделения перевозки почты (АОПП);

2.1.2 Как правило, нет промежуточного хранения между самолетом и АОПП, хотя не всегда прямая доставка с самолета;

2.1.3 Местонахождение учреждения обмена (УО) в аэропорту или за его пределами не имеет значения для этого вопроса.

2.2 Пример 3:



2.2.1 Почтовая служба места назначения не имеет затрат АОПП;

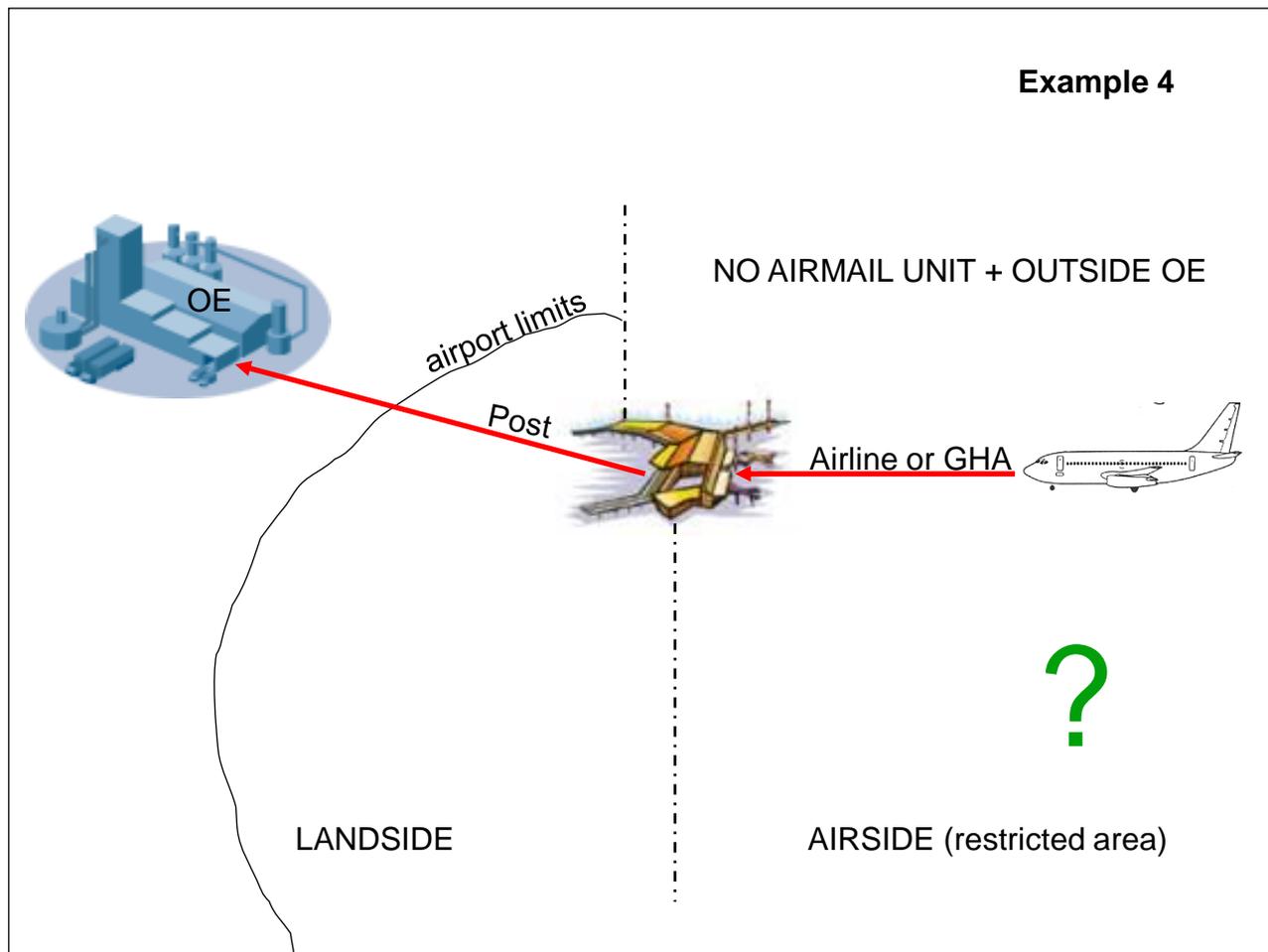
2.2.2 Почтовая служба места назначения по-прежнему будет ожидать, что почта будет доставлена в ее УО при аэропорте;

2.2.3 Почтовая служба подачи ожидает, что почта будет доставлена почтовой службе места назначения на основании общих спецификаций, содержащихся в ее соглашении с авиакомпанией;

2.2.4 Отсутствие таможенных проблем, если УО является соответствующим определенным требованиям почтовым клиринговым центром;

2.2.5 Авиакомпания может потребовать повышения стоимости доставки и предпочесть доставку агенту по обслуживанию в контролируемой зоне.

2.3 Пример 4:



2.3.1 Почтовая служба места назначения не имеет затрат АОПП

2.3.2 Почтовая служба места назначения не будет ожидать, что почта будет доставлена в ее УО, если оно находится за пределами аэропорта;

2.3.3 Не зная подробностей организационного этапа в пункте назначения, почтовая служба назначения ожидает, что почта будет доставлена в пункт назначения, основываясь на общих спецификациях в своем соглашении с авиакомпанией;

2.3.4 Отсутствие таможенных проблем, если УО является соответствующим определенным требованиям почтовым клиринговым центром;

2.3.5 Авиакомпания должна осуществить доставку агенту по обслуживанию в контролируемой зоне;

2.3.6 Почтовая служба назначения обычно забирает почту у агента по транспортной обработке грузов.

3 В почтовой бизнес-модели распределение ответственности между НО подачи и назначения происходит при передаче почты в пункте назначения от НО подачи к НО назначения. Когда почта доставляется по воздуху, передача почты осуществляется у дверей АОПП НО страны назначения или в согласованном месте в аэропорту, если АОПП отсутствует.

4 Для этого НО обычно заключают договор с авиаперевозчиками, чтобы они забирали почту у дверей их УО или АОПП и доставляли ее назначенному НО у дверей его УО или АОПП.

5 Руководство ИАТА по обслуживанию в аэропортах (АНМ) включает разделы, посвященные авиапочте, что позволяет авиакомпаниям и агентам по наземному обслуживанию предоставлять услуги, необходимые для авиапочты.

6 Стандартное соглашение ИАТА о наземном обслуживании (SGHA) также включает специальный подраздел, который позволяет авиакомпаниям заключать контракты на конкретные услуги, необходимые для авиапочты, включая доставку до почтового объекта. SGHA отражает, что

передача почты НО назначения осуществляется агентом по наземному обслуживанию от имени авиакомпании.

7 В обычной ситуации назначенные операторы подачи имеют глобальные контракты со своими авиакомпаниями, в которых не упоминаются все детали аэропортов назначения и почтовых конфигураций.

8 НО подачи ожидает, что авиакомпании организуют все операции по наземному обслуживанию в стране подачи и назначения и покроют их расходы (поскольку они включены в тариф, указанный назначенному оператору подачи) до места, где почта передается НО страны назначения.

9 В большинстве мест по всему миру авиакомпании могут заключать контракты на услуги по обработке авиапочты в соответствии с их собственными соглашениями с НО согласно почтовой бизнес-модели. Почтовые службы стремятся установить единые процессы, чтобы избежать исключений, вызывающих дополнительные расходы, неопределенную передачу ответственности и возможную потерю качества.

10 Обратите внимание на указания, данные в определениях «Пункт назначения» и «Услуги» в статье 1 FPSA, в отношении места передачи почты в пункте назначения и объема услуг.

IV. Обязательства Принципала

Статья 15

Эксплуатационные аспекты

1 Принципал должен предоставить информацию Перевозчику как минимум за две недели, а обычно за месяц до любых изменений в расписании рейсов (обычно в конце марта и конце октября). Перевозчик подтвердит Принципалу, каким рейсом будет перевозиться почта. По крайней мере за две недели, а обычно за один месяц до какого-либо исключительного периода (например, Рождества), когда объемы почты могут отличаться от обычных более чем на 20%, Принципал должен связаться для согласования дополнительного распределения грузового пространства. Относительно предполагаемых объемов обратитесь к комментарий к статье 26-002 Регламента Конвенции.

2 (без разъяснения)

3 Требования к упаковке и маркировке почтовых отправок см. в статьях 17-119 (Заделка депеш), 17-129 (Ярлыки депеш) и 17-221 (Пересылка в закрытых депешах) Регламента Конвенции, а также см. статьи 17-17.144 (Возврат порожних емкостей) и 17-241 (Возврат порожних емкостей) в отношении упаковки и ярлыков для возврата порожних мешков.

3.1 Для письменной корреспонденции: в соответствии со статьей 17-129.3.7, а также для обеспечения возможности отслеживания емкостей ярлык должен включать идентификатор емкости со штриховым кодом согласно техническому стандарту S9 ВПС.

3.2 Для посылок: в соответствии со статьей 17-214.17, все назначенные операторы должны включать идентификатор со штрих-кодом, соответствующий техническому стандарту S9 ВПС, на ярлыки своих емкостей.

3.3 Международное бюро поддерживает руководство пользователя на веб-сайте, чтобы помочь в использовании стандарта S9.

4 (без разъяснения)

5 Для обеспечения процесса и качества работы важно, чтобы стороны договорились о запланированной передаче, месте и времени доставки. Время передачи и доставки должно быть вставлено в сообщение CARDIT.

Статья 16
Документация

- 1 См. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш).
- 2 См. статьи 17-136, 17-228 и статьи 17-129 Регламента Конвенции для бланков CN 38 и CN 35, соответственно, и статью 17-221 Регламента Конвенции для бланка CP 84.

V. Обязательства, общие для обеих Сторон

Статья 17
Опасные грузы

- 1 См. статью 19-008 Регламента Конвенции (Опасные грузы, запрещенные к вложению в отправления письменной корреспонденции и посылки), а также статьи 19.3 и 19.8 Конвенции ВПС относительно перевозки опасных грузов по почте и обращения с такими отправлениями.
- 2 Как и во многих других случаях, необходим хороший, четкий диалог между Принципалом и Перевозчиком. Вместе они должны найти решения реальных ситуаций.

Статья 18
Обмен сообщениями ЭОД

- 1 См. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш)
- 2 Обратите внимание, что в статье 18.1.3 FPSA Сторонам предлагается более подробно изложить условия их обмена ЭОД в отдельном соглашении.
- 3 Элементы, которые должны быть заранее согласованы сторонами, обменивающимися сообщениями CARDIT/RESDIT, могут включать:
 - 3.1 Время, в которое должны быть отправлены сообщения (например, за час до вылета рейса по расписанию);
 - 3.2 Какие события RESDIT должны быть отправлены перевозчиком и из какой точки (точек) местоположения в цепочке поставок (это зависит от местной ситуации на каждой станции);
 - 3.3 На чем основаны сообщения RESDIT (обычно сбор положительных данных путем сканирования идентификатора емкости);
 - 3.4 Для чего стороны будут использовать сообщения ЭОД (например, контроль качества).
- 4 Рекомендуется включить контактную информацию по вопросам ЭОД в Приложения 6 и 7.

VI. Тарифы

Статья 19
Тарифы

- 1 (без толкования)
- 2 Расчет авиапочтовых расстояний между двумя пунктами, обслуживаемыми авиалинией, осуществляется на основе расстояния по большому кругу плюс 2,5% (для расчета: $\times 1,025$) для покрытия промежуточных остановок. Тариф увеличения представляет собой разницу для всего маршрута между расстоянием по дуге из конца в конец и суммой расстояний по дуге от остановки до остановки на кратчайшей линии. Полученные таким образом расстояния округляются до ближайшей сотни, если последние две цифры равны или превышают 50.
- 3 Тарифы должны включать все расходы, в том числе все расходы на наземное обслуживание в пунктах подачи и назначения.

4 См. статью 33 Конвенции ВПС и статьи 33-101 (Формула составления основного тарифа и расчет расходов на воздушную перевозку в закрытых депешах) и 33-201 (Расчет расходов на авиаперевозку) Регламента Конвенции, касающегося BACR.

VII. Порядок оплаты

Статья 20 Выставление счетов

1 Должны быть указаны сроки выставления счетов за услуги (например, ежемесячно).

2 (без разъяснения)

3 Принципал информирует Перевозчика посредством обмена сообщениями ЭОД, чаще всего с использованием CARDIT/RESBIT. Некоторые из наиболее распространенных нарушений при выставлении счетов — это неправильный вес или неправильный тариф. Обычно они исправляются на основе диалога между сторонами. Поэтому важно также включить контактные данные расчетных отделов обеих сторон в Приложения 6 и 7.

Статья 21 Платежи

1 Срок, который чаще всего используется для оплаты, составляет 30 рабочих дней.

Статья 22 Разногласия при выставлении счетов

1 (без пояснения)

2 (без пояснения)

3 (без пояснения)

3.1 В соответствии с Регламентом ВПС, замещающая накладная сдачи оформляется на CN 46. См. статьи 17-137/17-229 (Отсутствие накладной сдачи CN 37, CN 38, CN 41 или CN 47), бланк CN 46 и указания для использования замещающей накладной сдачи CN 46.

VIII. Нарушения

Статья 23 Нарушения

1 Стороны должны указать в Приложении 2 (Расчетный тоннаж), указаны ли оценки за год и/или за день. Одна из возможностей состоит в том, чтобы дать годовую оценку при заключении контракта, а затем предоставлять ежедневные оценки в течение срока действия контракта. Порог, связанный с ежедневной оценкой, зависит от внутренней ситуации.

1.1 Оценки ниже 300 кг на рейс: 50 кг;

1.2 Оценки 300 кг и более на рейс: 10%.

2 Если объем не соответствует прогнозируемому объему, Принципал должен сообщить об этом Перевозчику как можно раньше, чтобы освободить последнему выделенное место обратно.

3 См. статьи 17-139.4 (Поверочные уведомления) и 17-137/17-229 (Отсутствие накладной сдачи CN 37, CN 38, CN 41 или CN 47) Регламента Конвенции соответственно.

4 (без объяснения)

5 Планы на случай непредвиденных обстоятельств могут быть включены в качестве приложения к контракту, охватывая наиболее распространенные нарушения, такие как отсутствующие или нечитаемые ярлыки на емкостях.

План действий в чрезвычайных ситуациях может включать, среди прочего, следующие вопросы:

- Укажите, что разрешено делать перевозчику (открывать емкость, не открывать отправление и т. д.), и, возможно, добавить описание процесса.
- Существуют ли какие-либо требования, связанные с планом действий в чрезвычайных ситуациях, например,
 - Обязан ли перевозчик вести регистрационную запись вскрытых емкостей, и если да, то какая информация должна быть включена в регистрационную запись?
 - Требование по рабочим характеристикам
- Напоминание перевозчику о законодательстве о тайне почтовой связи

Статья 24
Претензии

(без объяснения)

IX. Ответственность

Статья 25
Ответственность Перевозчика

(без объяснения)

Статья 26
Ответственность Принципала

(без объяснения)

Статья 27
Ответственность Принципала и Перевозчика

(без объяснения)

Статья 28
Ограничение ответственности

1 (без объяснения)

1.1 См. статью 22 Конвенции ВПС (Ответственность назначенных операторов. Возмещения), особенно в отношении ответственности Принципала перед своим клиентом.

Статья 29
Освобождение от ответственности

1 (без объяснения)

2 (без объяснения)

3 См. статьи 22.1.4, 23.2.1 и 23.2.2 Конвенции ВПС и статью 22-001 Регламента Конвенции (Применение принципа ответственности назначенных операторов).

X. Срок и прекращение действия Соглашения

Статья 30

Вступление в силу и срок действия Соглашения

1 Примеры сроков действия:

1.1 Один календарный или финансовый год с возможностью автоматического продления контракта еще на один год, если к согласованной дате Принципал или Перевозчик прямо не заявят об ином;

1.2 Установленный максимальный общий срок действия (например, три года).

Статья 31

Прекращение действия Соглашения

1 Пример разумного срока для уведомления о расторжении: 90 календарных дней.

2 (без объяснения)

3 Примеры существенного нарушения включают постоянное невыполнение доставки почты в соответствии с графиком, неспособность обеспечить безопасность почты или неспособность поддерживать почту в хорошем состоянии и защищать ее от непогоды. Пример разумного срока для устранения нарушения: 30 дней.

4 Обратите внимание, что в статье 26.5 FPSA указано, что событие непреодолимой силы, препятствующее выполнению стороной своих обязательств в течение непрерывного периода, превышающего один месяц, также является причиной расторжения договора с немедленным вступлением в силу.

XI. Урегулирование разногласий

Статья 32

Регулирующее законодательство и юрисдикция

(без объяснения)

XII. Заключительные положения

Статья 33

Конфиденциальная информация

(без разъяснения)

Статья 34

Обстоятельства непреодолимой силы

(без разъяснения)

Статья 35

Изменения

(без разъяснения)

Статья 36

Делимость Соглашения

(без разъяснения)

Часть D – Пояснение приложений к Соглашению FPSA

Приложения различаются по своему характеру и значимости для FPSA, как указано ниже.

Поскольку приложения связаны со статьями FPSA и/или уточняют их, они считаются формально актуальными.

No	Название	Объяснение
1	Тарифы	<ul style="list-style-type: none"> – Для простоты рекомендуется, чтобы это приложение использовало ту же структуру, что и файл, предоставленный в процессе тендера (например, отслеживаемые изменения или сравнения). – Это зависит от договоренности, ограничиваются ли тарифы, перечисленные в файле, выбранными направлениями, услугами и продуктами, или должен быть приложен файл, содержащий все возможные направления.
2	Расчетный тоннаж	<ul style="list-style-type: none"> – Для простоты рекомендуется, чтобы это приложение использовало ту же структуру, что и файл, предоставленный в процессе тендера (например, отслеживаемые изменения или сравнения). – Тоннаж, указанный в этом документе, должен быть ограничен пунктами назначения, услугами, продуктами и объемами, которые были предоставлены Перевозчику.
3	Уровень качества предоставляемых услуг	<ul style="list-style-type: none"> – Это приложение содержит примеры информации, относящейся к уровням успешной работы и предельному времени передачи почты. – Передача почты в пункте подачи/назначения: <ul style="list-style-type: none"> • Самое позднее время передачи (LHOT) в пункте подачи, включая дни передачи почты (т. е. 1–6 дней) • Самое позднее время доставки в пункт назначения (например, общее время доставки и таблица с конкретными сроками доставки) • Возможность включения LHOT в пункте подачи (время передачи) и пункте назначения (время доставки) в сообщения CARDIT. – Ключевые показатели эффективности: <ul style="list-style-type: none"> • Цель своевременной доставки, определенная в процентах для каждой категории почты/места назначения /продукта • Подробная информация о том, как контролируется соблюдение сроков (например, с использованием интегрированной системы отчетности о качестве (IQRS) ВПС или инструмента мониторинга отправок Международной почтовой корпорации (IPC)) • Подробная информация о том, как оценивается текущая работа (время между RESDIT 74 и RESDIT 21 — и, если нет ОЭД, как оно будет оцениваться) • Оценки по разгрузке — как оценивать, ставить цели и контролировать – ОЭД <ul style="list-style-type: none"> • Подробная информация о том, обмениваются ли сообщениями CARDIT/RESDIT между почтовой службой и перевозчиком для всех линий связи (пунктов назначения) • Целевые показатели качества — своевременно ли отправляется сообщение ЭОД (как CARDIT, так и RESDIT), соответствует ли контент стандартам и т. д. • Подробная информация о том, как оцениваются и контролируются качество и соответствие требованиям

No	Название	Объяснение
		<ul style="list-style-type: none"> ● Особые требования – например, «Автоматически созданные сообщения RESDIT не принимаются»
4	Надежность и безопасность	<ul style="list-style-type: none"> – Описание применяемых процедур и мер (рентгеновское исследование, обнаружение следов взрывчатых веществ (ETD) и т. д.) – Список применимых законов и положений, лежащих в основе мер (авиационной безопасности и других органов, Международной организации гражданской авиации (ИКАО), ИАТА и т. д.) – Имеет ли почтовая служба статус зарегистрированного агента
	Надежность и безопасность (прод.)	<ul style="list-style-type: none"> – Регистрационный номер (номера) зарегистрированного агента, применяющего процедуры обеспечения безопасности – Подробная информация о том, как передается статус безопасности (например, декларация безопасности груза в электронном и/или бумажном формате) – Подробная информация о том, как действовать в случае необходимости повторного досмотра мешка по всей логистической цепочке и в случае обнаружения каких-либо запрещенных предметов – Описание мер при выполнении задач по обеспечению безопасности, таких как рентген и т. д., в соответствии с внутренним законодательством
5	Специальные положения	<ul style="list-style-type: none"> – Список всех статей/пунктов FPSA и приложений к нему, в которых Принципал и Перевозчик согласовали изменения, по сравнению с FPSA по умолчанию Принципала – Другие аспекты, не охваченные в других источниках (например, местное законодательство)
6	Список контактов Принципала	<ul style="list-style-type: none"> – Список соответствующих контактов Принципала – Обычно ответственность за такие аспекты, как закупки, операции и финансы, лежит на разных отделах компании
7	Список контактов Перевозчика	<ul style="list-style-type: none"> – Список соответствующих контактов Перевозчика – Обычно ответственность за такие аспекты, как закупки, операции и финансы, лежит на разных отделах компании
8	Маршрутный план	<ul style="list-style-type: none"> – Маршрутный план должен основываться на расписании рейсов, открытых для отправки почты, предоставленном Перевозчиком – Стороны могут договориться о подготовке Принципалом списка с запланированными маршрутами – Если это так, то могут быть включены следующие данные: <ul style="list-style-type: none"> ● Стороны: отправляющая/получающая почтовая служба, контрактный/действующий Перевозчик ● Местонахождение: центр обработки международной почты страны подачи (ЦОМП) и аэропорт, пункт назначения/конечный ЦОМП и аэропорт ● Продукт: категория почты, (под)класс почты ● Информация о перевозке, по этапам: из/в аэропорт, рабочие дни, запланированное время вылета (STD)/расчетное время прибытия (ETA)
9	Планы действий в чрезвычайных ситуациях	<p>Ниже приводится неполный список сценариев, для которых должны быть разработаны планы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Временная недоступность производственной системы – Нет обмена ЭОД от НО подачи

<i>No</i>	<i>Название</i>	<i>Объяснение</i>
		– Неправильные или неполные элементы данных для eCSD (электронная декларация безопасности груза)

Часть E – Файлы

I. Тоннаж

- Шаблон был создан для машинного чтения, поэтому его можно легко импортировать в другие ИТ-системы или дополнить формулами Excel, где это необходимо.
- Визуализация плоской таблицы данных достигается с помощью мощных функций сводной таблицы Excel.
- Перевозчик не должен изменять последовательность или названия столбцов; при необходимости можно добавить дополнительные столбцы.

<i>Графа</i>	<i>Объяснение</i>
Почтовый оператор	<ul style="list-style-type: none"> – Postnord, например, может приобрести мощности для национальных операторов Швеции и Норвегии – Если это так, запрашивающее лицо может указать в этом столбце, от какого оператора поступил тоннаж
Тип места подачи	<ul style="list-style-type: none"> – Почта почтового оператора может исходить либо из его фактической страны, либо из его места обмена за границей (МОЗГР) – Кроме того, "закрытый транзит" может быть допустимым значением
Страна подачи (O_Cntry)	Страна отправления почты может быть либо фактической страной подачи, либо страной, в которой находится МОЗГР
Страна назначения (D_Cntry)	<ul style="list-style-type: none"> – Страна назначения – это место, куда направляется почта – Сюда следует включить возможный тоннаж почты открытым транзитом, т.е. почта на остров в Тихом океане, проходящая транзитом через почтовую службу Новой Зеландии, должна быть включена в депеши назначением в Новую Зеландию
Preferred_O_AP	<ul style="list-style-type: none"> – Например, применительно к Швейцарии, в соответствии с технологической концепцией, для Почты Швейцарии имеет смысл доставлять почту из Женевы (GVA), а не из Цюриха (ZRH) – Однако Почта Швейцарии может также принимать предложения перевозчиков, работающих только за пределами ZRH
D_AP	<ul style="list-style-type: none"> – Пункт назначения, где почтовый оператор просит перевозчика передать почту – Обычно это почтовый оператор места назначения; в некоторых случаях это может быть почтовый оператор, предоставляющий услуги закрытого транзита
Запланированное УО (Planned_OE)	<ul style="list-style-type: none"> – ЦОМП места подачи почты – Значение «все» должно быть указано, если ЦОМП подачи не применяется
УО назначения (D_OE)	<ul style="list-style-type: none"> – ЦОМП пункта назначения почты – Значение «все» должно быть указано, если ЦОМП подачи не применяется
Категория почты (MCA)	<ul style="list-style-type: none"> – Категория почты (A = авиапочта, B = S.A.L.) – Значение «все» должно быть указано, если MCA неприменимо.
Класс почты (MC)	<ul style="list-style-type: none"> – Класс почты (U = письменная корреспонденция, C = посылки, E = EMS, T = порошковые мешки) – Значение «все» должно быть указано, если MC не применим
Вес/Год (WeightYear)	Указание ожидаемого тоннажа в год

<i>Графа</i>	<i>Объяснение</i>
Вес/Неделя (WeightWeek)	<ul style="list-style-type: none"> – Указание ожидаемого тоннажа в неделю – Эта цифра не обязательно должна составлять 52-ю часть годового тоннажа, поскольку вне пиковых сезонов недельный тоннаж может быть намного ниже
Предложение (Offer_YN)	<ul style="list-style-type: none"> – При необходимости перевозчик может ввести «X» или другое значение, чтобы отметить те направления, для которых он хочет представить предложение. – Это может быть полезно как для Почты, так и для Перевозчика для установки дополнительных фильтров

Файловая структура используется на двух этапах процесса:

- в ходе тендерного процесса, чтобы предоставить перевозчикам запрошенный тоннаж;
- для закрытия контракта, чтобы проинформировать перевозчиков о присуждении контракта на тоннаж.

II. Тарифы

- Шаблон был создан для машинного чтения, поэтому его можно легко импортировать в другие ИТ-системы или дополнить формулами Excel, где это необходимо.
- Визуализация плоской таблицы данных достигается с помощью мощных функций сводной таблицы Excel.
- Перевозчик не должен изменять последовательность или названия столбцов; при необходимости можно добавить дополнительные столбцы.

<i>Графа</i>	<i>Объяснение</i>
Перевозчик	<ul style="list-style-type: none"> – Код перевозчика ИАТА – Позволяет генеральному агенту по продажам (GSA) или группе перевозчиков собирать свои предложения в один файл
O_AP	<ul style="list-style-type: none"> – Код аэропорта ИАТА – Аэропорт места подачи, для которого применяется указанный тариф
Хаб	<ul style="list-style-type: none"> – Код аэропорта ИАТА – Если перевозчик использует разные хабы, здесь указывается конец первого этапа
D_AP	<ul style="list-style-type: none"> – Код аэропорта ИАТА – Аэропорт назначения, для которого применяется указанный тариф
D_Cntry	<ul style="list-style-type: none"> – Код страны ISO – Страна, в которой находится аэропорт
Категория почты (MCA)	<ul style="list-style-type: none"> – Категория почты (A = авиапочта, B = S.A.L.) – Значение «все» должно быть предоставлено, если тариф применяется к любой категории
Класс почты (MC)	<ul style="list-style-type: none"> – Класс почты (U = письменная корреспонденция, C = посылки, E = EMS, T = порожние мешки) – Значение «все» должно быть предоставлено, если тариф применяется к любому классу
Тариф	Предложенный тариф
Валюта	Валюта тарифа

<i>Графа</i>	<i>Объяснение</i>
Ограничения	Перевозчик может установить ограничения, применимые к этому тарифу, например, минимальный вес в килограммах на рейс, максимальный вес в килограммах в неделю и т. д.
Комментарий	В этом столбце может быть указана любая другая информация, относящаяся к конкретному тарифу, например, что автоперевозки предоставляются до конечного пункта назначения

Файловая структура используется на двух этапах процесса:

- в ходе тендера для представления цен;
- для закрытия контракта, чтобы предоставить перевозчикам присужденные контрактом направления

Часть F – ЭОД: CARDIT И RESDIT

I. История вопроса

Назначенные операторы следуют протоколу обмена сообщениями, разработанному ВПС. Обмен электронными сообщениями осуществляется между НО подачи, Перевозчиком и НО места назначения для предварительного информирования о почтовых отправлениях и предоставления обратной связи по обработке.

ВПС определил два формата сообщений ЭОД для обмена между НО и Перевозчиками:

- CARDIT (документы перевозчика - международное транспортное уведомление);
- RESDIT (документы перевозчика - международное транспортное уведомление)

Все транспортные сообщения ЭОД используют стандарт UN/EDIFACT. Подробные спецификации для этих двух наборов сообщений можно получить в ВПС.

II. CARDIT/RESDIT

Вкратце, два формата сообщений выглядят следующим образом:

- Сообщение CARDIT содержит информацию о емкостях и контейнерах в партии груза с почтой, которое передается или должно быть передано Перевозчику для перевозки, и содержит соответствующие инструкции по перевозке и требования к транспортным услугам. Оно отправляется или должно быть отправлено до физической передачи почты Перевозчику. Оно содержит информацию, аналогичную по содержанию накладной сдачи CN 38, CN 41 или CN 47.
- Сообщение RESDIT содержит информацию о партии груза с почтой в момент его получения Перевозчиком. Сообщения RESDIT информируют о событиях, происходящих с емкостями или контейнерами в рамках одной или нескольких партий. Такие события включают в себя подтверждение того, что емкости или контейнеры были получены Перевозчиком от НО страны подачи, передачу емкостей на один или несколько рейсов, приемку в эксплуатацию, погрузку, перегрузку и разгрузку емкостей и доставку НО места назначения.

Сообщения CARDIT и RESDIT обычно используются вместе, при этом CARDIT представляет мнение или намерение НО, а RESDIT сообщает о том, что фактически получил Перевозчик. Однако RESDIT может использоваться отдельно, если Перевозчик получает емкости или контейнеры, которые не были предварительно указаны в сообщении CARDIT.

Назначенные операторы и Перевозчики, использующие сообщения, должны согласовать, какую версию сообщения CARDIT использовать.

Емкости, связанные с депешей, идентифицируются с помощью ярлыков со штрих-кодом с идентификатором емкости. Ярлык емкости (CN 35) прикрепляется к каждому почтовому мешку, поддону или свободно загруженному контейнеру с почтой, а также к отдельным крупным посылкам. Идентификаторы емкостей сканируются назначенным оператором подачи во время отправки, и эти идентификаторы включаются в сообщение CARDIT для Перевозчика вместе со всеми другими инструкциями по транспортировке и требованиями к транспортным услугам, включая ссылку на номер почтовой консигнации, который также указывается на CN 38, CN 41 или CN 47.

По мере получения и загрузки емкостей Перевозчиком необходимо сканировать идентификаторы емкостей. Во время последующих событий сканирования следует сканировать отдельные емкости. Сообщение RESDIT предоставляет информацию о сканировании на уровне емкостей, чтобы подтвердить, что все емкости учтены, отнесены к запланированному транспорту, перевезены и доставлены.

III. Требования к сканированию емкостей и обмену сообщениями ЭОД

Перевозчик будет работать с НО для обеспечения безбумажных условий работы (эквивалент CN 38) и обмена сообщениями ЭОД, насколько это возможно. В тех случаях, когда Перевозчик сталкивается с

препятствиями для безбумажных операций с НО места назначения, НО страны подачи будет стремиться содействовать обсуждению этого вопроса.

Если Перевозчик принял почту в течение согласованного срока передачи, Перевозчик сверяет почту с документами (CN 35 и CN 38) или сообщением ЭОД. В случае несоответствия Назначенный оператор или Перевозчик исправят документы и/или сообщение ЭОД, чтобы устранить несоответствие.

Рекомендуется, чтобы перевозчики соблюдали самые современные стандарты обмена сообщениями ЭОД. В случае использования обмена сообщениями CARDIT/RESDIT между сторонами:

- Назначенный оператор страны подачи передает сообщение CARDIT в соответствии со стандартами обмена сообщениями ЭОД ВПС Перевозчику для каждой представленной партии груза;
- Перевозчик будет передавать сообщения RESDIT в соответствии со стандартами обмена сообщениями ЭОД ВПС НО страны подачи для каждой полученной партии;
- технические договоренности, а также мероприятия и места, охватываемые CARDIT/RESDIT, будут согласованы и задокументированы сторонами отдельно.

Обе стороны должны стремиться передавать сообщения ЭОД как можно скорее. Конкретные сроки должны быть согласованы на двусторонней основе. Однако согласно передовой практике 98% сообщений передаются в соответствии со следующим: сообщения CARDIT передаются до того, как почта будет передана Перевозчику. Наилучшей практикой является передача сообщений CARDIT в течение 30 минут с даты завершения. Сообщения RESDIT передаются как можно скорее. Наилучшей практикой является передача RESDIT в течение шести часов после события.

Требуемое сканирование RESDIT будет выполняться Перевозчиком и/или его агентом, например, оператором наземного обслуживания в пункте назначения, в рамках услуг, предоставляемых по тарифу «все включено». Соответствие этому требованию будет оцениваться ежемесячно Назначенным оператором подачи и/или Перевозчиком.

Перевозчик несет ответственность за выполнение следующих сканирований емкости НО подачи:

- сканирование приемки и/или передачи груза и сканирование доставки для всей почты, переданной НО подачи или назначенным им агентом;
- любая передача от Перевозчика другому Перевозчику или доставка до почтовой службы места назначения.

IV. Технические аспекты

- Сканирование выполняется на уровне емкости или контейнера, где емкости могут быть вложены в контейнер, для отслеживания и прозрачности.
- Все сообщения ЭОД отправляются и принимаются через сети ЭОД: OpenText Business Network и POST*Net. Все расходы на данные, отправленные или полученные Перевозчиком через сети EDI, несет Перевозчик.
- В сообщении RESDIT используется список кодов (список кодов 100 — коды событий груза), который определяет коды, используемые для сообщения о событиях, связанных с транспортировкой грузов, емкостей и контейнеров в них.
- Перевозчик не обязательно сообщает обо всех событиях, определенных в списке кодов 100.
- Дополнительную информацию см. на веб-сайте ВПС: www.upu.int/uploads/tx_sbdownloader/100.txt%20.

V. Перечень кодов событий

<i>Код события</i>	<i>Толкование</i>	<i>Объяснение событий</i>
1	Прибытие транспорта	Прибытие в пункт назначения, приземление

<i>Код события</i>	<i>Толкование</i>	<i>Объяснение событий</i>
5	Принято	Принято к обслуживанию в соответствии с заказом
6	Назначено для плана погрузки	Перевозчик вводит назначение в план погрузки
7	Удалено из плана загрузки	Перевозчик отменяет назначение из плана загрузки
14	Этап перевозки завершен	Прибытие к разгрузочно-погрузочной площадке или гейтам, блокировка шасси
21	Доставлено	Перевозчик передает контроль/хранение грузополучателю или агенту
23	Почта в месте назначения	Доступно для выдачи/сбора/доставки грузополучателю или агенту, попытка доставки
24	Загрузка	Отправление от разгрузочно-погрузочной площадки или гейта, буксировка
31	В пути	Вылет из страны подачи, шасси убрано
40	Прибытие почты	Почта прибыла на объект Перевозчика в пункте назначения транспортного этапа
41	Перегрузка	Пересадка с одного рейса или перевозка на другом рейсе того же перевозчика (событие прекращается)
42	Передача доставлена	Передача контроля/хранения почты Перевозчиком другому Перевозчику в соответствии с первым
43	Передача получена	Перевозчик берет на себя контроль/хранение почты от другого Перевозчика в соответствии со вторым
48	Загружено	Загрузка состоялась, план загрузки закрыт
57	Не загружено	Перевозчик понимает, что погрузка не состоялась в соответствии с планом погрузки или не будет осуществлена
59	Разгружено	Снятие с транспортного средства
74	Получено	Перевозчик берет на себя контроль/хранение при приеме/выдаче
82	Возвращено	Возврат партии груза грузоотправителю или в случае сбора, уведомление о готовности к самовывозу