



ВПС | ВСЕМИРНЫЙ
ПОЧТОВЫЙ
СОЮЗ

Руководство по перевозке почты

Октябрь 2018 г.

Руководство по перевозке почты

Содержание

1	Цель руководства по перевозке почты	4
1.1	Введение	4
1.2	Концепция перевозки почты	4
2	Основной почтовый процесс	5
2.1	Почтовые продукты и услуги ВПС	5
2.2	Мелкие пакеты/посылки	5
2.3	Продукты и услуги, относящиеся к перевозке почты	6
3	Отправление/емкость/депеша/серия депеш/партия груза	6
3.1	Серия депеш	7
3.2	Депеша	8
3.3	Емкость	8
3.4	Связь между идентификатором емкости, идентификатором депеши, серией депеш, типом депеш	9
3.5	Партия почтового груза	10
3.6	Центры международной обработки почты	10
3.7	Категория почты/класс почты/подкласс почты/год депеши/номер депеши	13
4	Процесс обработки почты	15
4.1	Схема процесса	15
4.2	Идентификатор отправления S10/сообщение EMSEVT	17
4.3	Руководство по электронному обмену данными (EDI)	18
5	Типы перевозки и транзита	18
5.1	Прямая перевозка	19
5.2	Прямая перегрузка между авиарейсами одной и той же авиакомпании	19
5.3	Прямая перегрузка между авиарейсами различных авиакомпаний	19
5.4	Закрытый транзит	19
5.5	Открытый транзит (transit à découvert) ¹	20
5.6	Закрытые депеши, включенные в почту	21
5.7	Схемы перевозки и транзита	21
6	Перевозка и транзит почты – Расходы и принципы расчетов	27
6.1	Договорные положения	27
6.2	Воздушные перевозки	27
6.3	Морские перевозки	28
6.4	Железнодорожные перевозки	28
6.5	Закрытый транзит – принципы расчетов	28
6.6	Специальная посылочная карта CP 88	29
6.7	Открытый/закрытый транзит – принципы расчетов	29
6.8	Таблицы CP 81 и CP 82	29
6.9	Прежний список CN 68	29
6.10	Справочник по транзиту	33
6.11	Базовый тариф на перевозку авиапочты	33
6.12	Авиапочтовое расстояние	34
6.13	Внутренняя воздушная перевозка	34
6.14	Возврат порожних мешков	36

¹ В английской версии Регламента используется термин "transit à découvert" (открытый транзит).

7	Бланки ВПС и обмен сообщениями	38
7.1	Ярлыки для емкостей	38
7.2	Стандарты обмена сообщениями	42
7.3	Общая информация о стандартах обмена сообщениями	46
7.4	Технические стандарты	48
8	Определение маршрута для авиапочты	50
8.1	Стандарты доставки	50
8.2	Некоторые рекомендации	51
8.3	Соглашение об обслуживании	51
9	Использование ЭОД для контроля перевозок	52
10	Вопросы безопасности	53
11	Приложение – Основные нормативные положения ВПС	56

1. Цель руководства по перевозке почты

1.1 Введение

Данное руководство по перевозке почты составлено как изменяемый документ на веб-сайте ВПС. Оно должно легко корректироваться по мере накопления опыта или изменения условий.

Это руководство является источником информации для почтовых работников, участвующих в процессах перевозки и транзита почтовых отправлений.¹ В руководстве рассматриваются все способы международной перевозки почты: воздушной, морской, автодорожной и железнодорожной.

Оно задумано как средство, с помощью которого персонал сможет ознакомиться с различными аспектами перевозки почты и транзита.

Принимая во внимание тот факт, что в руководстве содержится обновленная, согласованная и всесторонняя информация по вопросам, связанным с перевозками ВПС, назначенным операторам следует включить это руководство в учебную программу своих почтовых школ.

Руководство администрируется группой «Перевозка почты» Совета почтовой эксплуатации (СПЭ) ВПС.

Поскольку авиапочта – это важный способ перевозки почты ВПС, с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) в рамках Контактного комитета ИАТА-ВПС проводятся консультации по вопросам, касающимся авиакомпаний.

Полномочия группы «Перевозка почты» и Контактного комитета ИАТА-ВПС представлены в документах СПЭ К 1 ГПП 2017.1-Док 3 и СПЭ К 1 ГПП 2017.1-Док 5е соответственно, опубликованных в базе данных документов ВПС.

Вопросы, комментарии или предложения, касающиеся данного руководства, можно направлять г-ну Яну Бойнанскому, руководителю программы «Таможня и перевозка почты» по адресу jan.bojnansky@upu.int.

1.2 Концепция перевозки почты

Многие, читающие это руководство, когда-то путешествовали по миру.

Рассмотрим все, что вы делаете, чтобы подготовиться к такой поездке:

- Удобно ли время отъезда?
- Подходит ли время прибытия?
- Занимают ли пересадки мало времени или слишком много?
- Удобен ли транзитный аэропорт?
- И самое важное, есть ли свободные места?

Теперь учтите, что практически клиенты в каждой стране могут отправлять ежедневно письма, пакеты и посылки в любую другую страну мира. Также учтите, что с точки зрения услуги, существуют в основном две категории: приоритетные и неприоритетные.

Персонал, отвечающий за определение эксплуатационной сети почтовой администрации подачи, должен планировать перевозку и транзит почты для каждой страны в мире и сделать это так, чтобы это было логично для каждого дня недели и каждого времени года как для приоритетной, так и для неприоритетной почты.

Это может быть весьма сложной задачей, особенно с учетом изменчивости условий: ежедневные и сезонные объемы почты, расписание рейсов, вместимость воздушного судна, часы работы учреждения обмена (УО) и т.д.

И сложность повышается в связи с тем, что план эксплуатационной сети (например, рейсы и порядок транзита) должен быть своевременно загружен в систему отправки так, что когда учреждение обмена

¹ В рамках данного руководства, «перевозка» – это когда назначенный оператор использует таких перевозчиков, как, например, авиакомпании или судоходные компании, а «транзит» – это когда назначенный оператор подачи использует услуги другого (транзитного) назначенного оператора.

подачи создает ярлык емкости, то включается информация о пересылке.

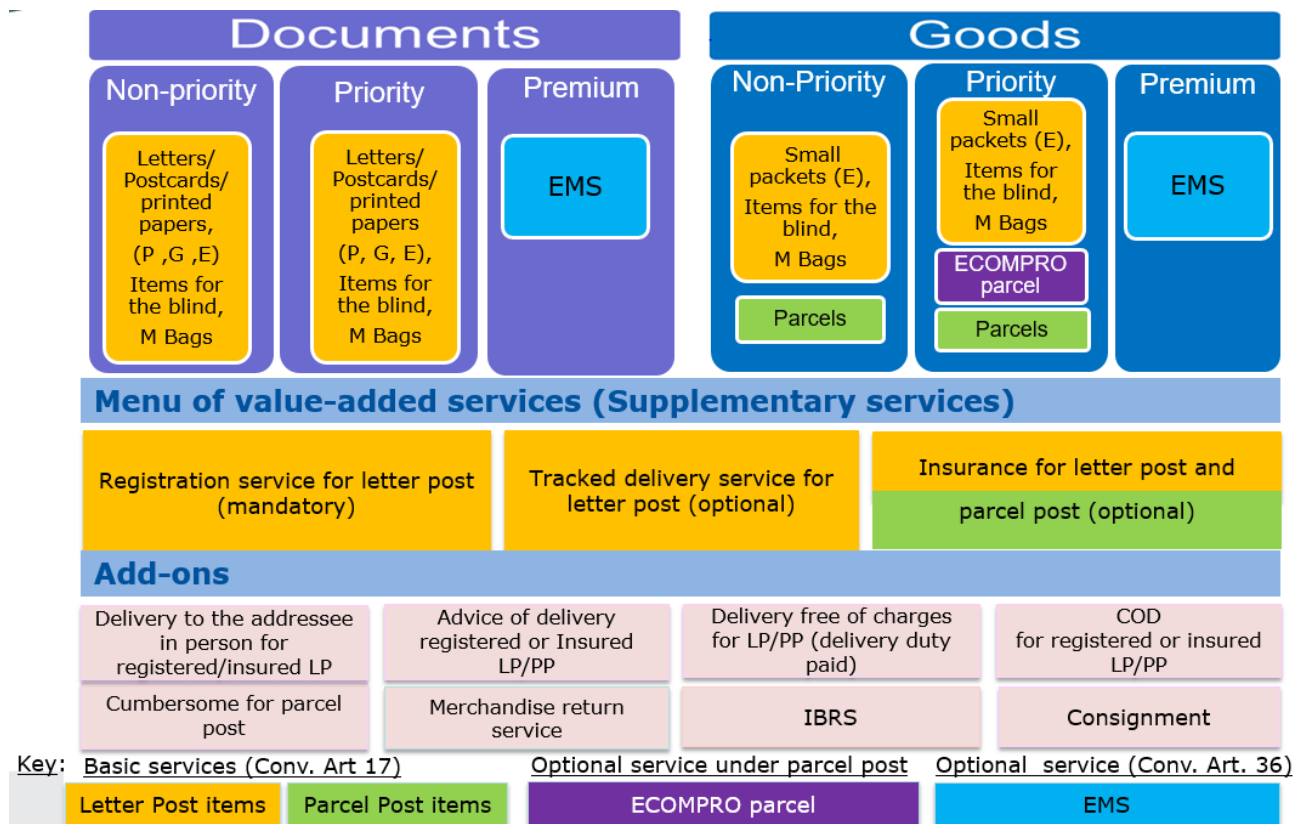
Использование открытого транзита (à découvert) и закрытого транзита (которые описаны далее в этом документе) назначенным оператором подачи может упростить и действительно упрощает необходимое планирование, но нередки случаи, когда почтовая администрация подачи ежедневно отправляет почту в более чем 100 стран назначения.

Качество планирования этой перевозки и транзита непосредственно влияет на качество услуги. Эта сложная и важная задача актуальна для каждой почтовой администрации подачи. Важно, чтобы в рамках почтовой службы признавались эти сложности и выделялись соответствующие средства.

2. Основной почтовый процесс

2.1 Почтовые продукты и услуги ВПС

В нижеследующей диаграмме представлены продукты и услуги ВПС:



Как указано выше, почтовые продукты подразделяются на письменную корреспонденцию, почтовые посылки или EMS. Письменная корреспонденция включает такие отправления как письма и почтовые открытки, которые не подлежат систематическому таможенному контролю. Письменная корреспонденция также включает мелкие пакеты и мешки М (прямые мешки с печатными изданиями в один и тот же адрес), которые также подлежат таможенному контролю. Почтовые посылки, включая посылки ECOMPRO, также подлежат таможенному контролю. Отправления EMS могут содержать либо документы, либо товары. Отправления EMS, содержащие товары, подлежат таможенному контролю. Те отправления, которые содержат документы, могут подлежать таможенному контролю в зависимости от страны назначения.

2.2 Мелкие пакеты/посылки

Мелкий пакет-это почтовое отправление весом до 2 кг, содержащее товар. Различием между мелким пакетом письменной корреспонденции и посылкой является почтовый поток, в котором обрабатывается отправление (почтовая корреспонденция или почтовые посылки), и основные характеристики продукта. Основными характеристиками посылок являются отслеживание, ответственность и подпись при доставке. Как правило, оценка размера пошлины и налога для пакета или посылки для целей таможни проводится одинаково. Тем не менее, оформление почтовых ярлыков

для отправлений, процессы обработки почтовыми службами, а также оплата услуг между почтовыми операторами различна для мелких пакетов в сравнении с посылками, что показано ниже:

	<i>Мелкие пакеты</i>	<i>Посылки</i>
Нормативно-правовая основа	Регламент Конвенции – письменная корреспонденция	Регламент Конвенции – почтовые посылки
Таможенная декларация	CN 22 – факультативно CN 23	CN 23 (может быть частью бланка-пачки CP 72)
Вес	0–2 кг	0–20 кг (факультативно до 30 кг)
Оплата услуг между почтовыми службами	Оконечные расходы	Входящие сухопутные доли тарифов
Накладная отправки/ярлык емкости	письменная карта CN 31/ ярлыки емкостей CN 34, CN 35 или CN 36	посылочная карта CP 87/ ярлыки емкостей CP 83, CP 84 или CP 85
Идентификатор отправления со штриховым кодом	С 1 января 2018 года мелкий пакет, содержащий товары, должен иметь идентификатор штрих-кода технического стандарта ВПС S10. Этот штрих-код не предназначен для отслеживания.	13-значный идентификатор отправления со штриховым кодом формата S10 является обязательным. Он может применяться отдельно или включаться в CN 23.

2.3 Продукты и услуги, относящиеся к перевозке почты

Некоторые продукты и услуги называются дополнительными услугами. Одни дополнительные услуги являются обязательными. Другие являются факультативными по усмотрению назначенного оператора подачи, в то время как другие все еще являются факультативными, требующими соглашения между назначенными операторами подачи и назначения.

Некоторые продукты относятся к перевозке в том плане, что их наличие должно быть указано на ярлыках или накладных сдачи, к примеру, заказные отправления, отправления с объявленной ценностью и отслеживаемые отправления.

3. Отправление/емкость/депеша/серия депеш/партия груза

В этом разделе персонал назначенных операторов может ознакомиться с основными элементами перевозки почты. Здесь делается особый акцент на «консигнации», которая используется только для перевозки.

Почтовая эксплуатация обычно включает следующие иерархические элементы²:

Почтовое отправление: Письмо, почтовая открытка, мелкий пакет письменной корреспонденции, мешок М письменной корреспонденции, посылка, отправление EMS и т.д. Отслеживаемые отправления имеют уникальный идентификатор отправления. Стандарт S10 – это используемый стандарт ВПС для идентификатора (ID) отправления, который применяется на отслеживаемых отправлениях (например, заказная, с объявленной ценностью письменная корреспонденция или срочная письменная корреспонденция, посылки и EMS).³

Почтовая емкость: Единица депеша. Почтовая емкость – это обычно мешок или ящик-поток, содержащий почтовые отправления. Она имеет стандартный идентификатор емкости со штрих-кодом из 29 знаков. Почтовые емкости – это физический объект, обрабатываемый такими перевозчиками как

² В рамках ВПС использование терминологии, относящейся к отправлениям, емкостям, депешам, серии депеш и сгруппированным отправлениям может быть несогласованной. В рамках руководства по перевозке почты, используется терминология, представленная здесь.

³ Стандарты ВПС (как технические, так и те, которые касаются обмена сообщениями) можно приобрести (подписка или индивидуальный экземпляр) на веб-сайте ВПС по следующей ссылке www.upu.int/en/activities/standards/about-standards.html.

авиакомпаний. Идентификатор емкости используется перевозчиками, а также почтовыми службами. Стандарт ВПС, применяемый для идентификатора емкости – это стандарт S9.

Почтовая депеша: Каждая емкость – это элемент почтовой депеши, и она имеет стандартный идентификатор депеши, состоящий из 20 знаков. Этот идентификатор депеши – является частью идентификатора емкости из 29 знаков. Для идентификатора депеши применяется стандарт ВПС S8.

Серия почтовых депеш: Почтовые депеши нумеруются по порядку в рамках серии депеш, которая устанавливается между УО подачи и УО назначения. Эта серия депеш состоит из 15 знаков и также является частью идентификатора емкости.

Партия почтового груза (отправка): Почтовые емкости также включаются в почтовую отправку для целей перевозки. Партия почтового груза состоит из емкостей, закрепленных за определенным транспортом, независимо от депеши (или депеш), к которым принадлежат емкости.

Принцип почтовых депеш – это основа всей эксплуатации и расчетов между назначенными операторами. В самом простом виде он описывается следующим образом:

Каждая депеша из УО подачи в УО назначения для каждого класса почты (и при необходимости, подкласса) нумеруется по порядку, при этом для первой депеши календарного года вновь устанавливается номер. Это «номер депеши».

Каждая депеша сопровождается бумажной письменной или посылочной картой с описанием депеши в плане количества емкостей, веса и т.д. Для первой депеши календарного года на письменной или посылочной карте также указывается номер последней депеши предыдущего календарного года. Письменная или посылочная карта помещается в одну из емкостей депеши, как правило, в последнюю емкость депеши.

УО назначения регистрируют письменные или посылочные карты в порядке номера депеши каждого УО подачи и продукта. Таким образом, отсутствующую депешу можно сразу же установить по получении следующей депеши.

Например, если была получена депеша с приоритетными отправлениями письменной корреспонденции с номером 0123 в 2012 г. из УО Цюриха назначением в УО Монреаля, но не была получена депеша с номером 0122, то Монреаль может сразу же узнать, что депеша с номером 0122 потерялась в пути, и создать поверочное уведомление с тем, чтобы УО Цюриха могло начать расследование.

Также депеша может включать только одну емкость (например, мешок или ящик-лоток) или может включать несколько емкостей в зависимости от объема почты. Но отдельные емкости депеши не всегда остаются вместе по мере прохождения в логистической системе. Письменная или посылочная карта также определяет количество отправленных емкостей, так что в месте назначения можно проверить не только то, что почтовая депеша была получена, но также что получена каждая емкость, составляющая депешу. Конечно же, крайне важно, чтобы УО назначения получило письменную или посылочную карту. Ярлык емкости, в которой содержится письменная или посылочная карта, помечен большой буквой «F» (для «бланков»). Эта емкость часто называется «мешок F».

3.1 Серия депеш

Почтовые депеши нумеруются по порядку сериями депеш. Серия депеш состоит из 15 знаков:

- 6 знаков кода центра обработки международной почты (ЦОМП) учреждения обмена подачи.
- 6 знаков кода ЦОМП учреждения обмена назначения.
- один знак категории почты (А, В, С или факультативно D).
- 2 знака подкласса почты (первый знак соответствует классу почты – U, C, E или T). Второй знак используется для выделения различных серий депеш в рамках класса почты.

Примечание: Категория почты и подкласс почты на уровне депеши, связанные вместе, составляют 3-значный «тип депеши». Примером серии депеш может служить SAYMQACHZRHBAUN, где:

- SAYMQA - это MONTREAL, оператор – Почта Канады (список кодов 108⁴).
- CHZRHV - это ZURICH 1, оператор – Почта Швейцарии (список кодов 108).
- Буква «А» обозначает «авиапочта или приоритетная почта» (список кодов 115).
- UN относится к «ПИСЬМА – LC/АО» (список кодов 117).

Другой пример серии депеш: SAYMQACHZRHBAUL. Почта в этой серии депеш включает ПИСЬМА – LC (LETTERS – LC).

Совместное существование двух серий депеш для приоритетной письменной корреспонденции из МОНРЕАЛЯ в ЦЮРИХ 1 указывает, что для этого есть причина. В противном случае была бы одна серия.

Серия депеш является важным элементом, свойственным всем аспектам эксплуатации и расчетов, и определяется в Регламенте Конвенции (ст. 17-120 и 17-223). Этот термин существует в международной почтовой системе (МПС) и указан в письменной карте CN 31 и посылочной карте CP 87, подготовленной на основе последних версий МПС, даже несмотря на то, что он не указан в моделях бланков ВПС.

3.2 *Депеша*

В рамках каждой серии депеш создаются отдельные депеши с уникальным идентификатором депеш. Идентификатор депеш состоит из 20 знаков:

- 15 знаков серии депеш.
- 1 знак для года депеши («2» это 1992, 2002, 2012, 2022 и т.д.).
- 4 знака для номера депеши, выделенного по порядку.

Депеша может включать одну или много емкостей в зависимости от объема почты.

3.3 *Емкость*

Каждая емкость депеши имеет идентификатор емкости. Идентификатор емкости состоит из 29 знаков:

- 20 знаков соответствуют идентификатору депеши.
- 3 знака для порядкового номера емкости.
- 1 знак для идентификатора емкости с самым большим номером.
- 1 знак для идентификатора заказного отправления/отправления с объявленной ценностью.
- 4 знака для веса емкости.

29-значный идентификатор емкости имеет форму штрихового кода (код системы обозначений 128) на ярлыках емкостей. Это этот идентификатор, который создается УО подачи и сканируется назначенными операторами транзита и назначения, а также такими перевозчиками, как авиакомпании.

При сканировании идентификатора емкости идентификатор депеши и серия депеш определяются автоматически. Таким образом, при одном сканировании определяются учреждения обмена места назначения и подачи, категория почты, класс и подкласс почты, а также показатели, которые позволяют определить имеет ли емкость самый большой номер в депеше и содержит ли она заказную почту или почту с объявленной ценностью, а также вес брутто.

⁴ В стандартах ВПС обычно делается ссылка на списки кодов, которые приводятся на веб-сайте ВПС по ссылке: www.upu.int/en/activities/standards/code-lists.html.

3.4 Связь между идентификатором емкости, идентификатором депеши, серией депеш, типом депеш

Название объекта и пример			Наименование элемента данных	Ссылка ВПС или определение содержания	Позиция Длина - Формат	Пример				
Идентификатор емкости S9 DEFRAANLAMSAAUN40027002000258	Идентификатор депеши S8 DEFRAANLAMSAAUN40027	Серия депеш DEFRAANLAMSAAUN	Международный центр обработки почты (ЦОМП) подачи – код	ЦОМП места подачи и назначения должны быть в списке кодов 108 ВПС	1–6 6 Буквенный	DEFRAA				
			ЦОМП места назначения – код		7–12 6 Буквенный	NLAMSA				
		Тип депеши AUN	Код категории почты	Код категории почты должен быть в списке кодов 115 ВПС	13 1 Буквенный	A				
			Код подкласса почты (на уровне депеши)		Код класса почты	Код подкласса почты должен быть в списке кодов 117 ВПС (1-й знак подкласса почты – это код класса почты – определен в списке кодов 116.)	14–15 2 Буквенный (если только не существует двусторонней договоренности в отношении буквенно-цифрового)	UN		
				2-й знак подкласса почты						
				Депеша - год		Последняя цифра календарного года, напр., 4 – 1994, 2004, 2014, 2024. Для каждой серии депеш год депеши корректируется для 1-й депеши календарного года и остается постоянным для каждой последующей депеши в течение всего года.			16 1 Цифровой	4
				Депеша - номер		Цифровой (0001-9999). Для каждой серии депеш номеру депеши присваивается начальное значение (обычно 0001) для 1-й депеши календарного года, и оно увеличивается на один для каждой последующей депеши в течение года.			17–20 4 Цифровой	0027
				Порядковый номер емкости		Цифровой (001-999). Это номер емкости в депеше.			21–23 3 Цифровой	002
				Индикатор емкости, имеющий самый большой номер (если не достигнута договоренность на двусторонней основе использовать альтернативный вариант)		0 – Нет. Емкость не является емкостью с самым большим номером в депеше 1 – Да. Емкость является емкостью с самым большим номером в депеше 9 – В штриховом коде не представлена информация			24 1 Цифровой	0
				Индикатор заказного отправления/отправления с объявленной ценностью (если не достигнута договоренность на двусторонней основе использовать альтернативный вариант)		0 – Нет. Емкость не содержит заказные отправления/или отправления с объявленной ценностью 1 – Да. Емкость содержит заказные отправления/или отправления с объявленной ценностью 9 – В штриховом коде не представлена информация			25 1 Цифровой	0
Вес емкости	Вес брутто в 1/10 кг. Десятичные не включаются. (Если вес превышает 999.8 кг, то включается значение 9999).	26–29 4 Цифровой	0258							
29 знаков	20 знаков	15 знаков	3 знака							

3.5 Партия груза – почтовая отправка

В Регламенте ВПС термин «Consignment» (отправка, партия груза и сгруппированные отправления) используется в различных контекстах: один относится к факультативному почтовому продукту (см. ст. 18-005 – передача депеш) и второй относится к перевозке почты (см. ст. 17-135). В некоторых документах используется термин «партия грузов» и «груз», заменяя друг друга. В данном руководстве используется значение этого термина в соответствии со статьей 17-135.

Как было отмечено, емкости депеши могут не все пересылаться вместе. И они могут и не пересылаться с использованием одного и того же транспорта, который был запланирован в момент формирования депеши. Емкости нескольких различных депеш могут пересылаться определенным транспортом. Оператор может получить емкости, сформированные другим оператором, и направить их дальше вместе со своими собственными исходящими емкостями. (Это называется «закрытый транзит»).

Таким образом, консигнация – это список емкостей, закрепленных за определенным транспортом независимо от депеши или депеш, к которым принадлежат емкости.

Если депеша, в общем, определяется письменной или посылочной картой (бланки CN 31, CN 32 и CP 87), сгруппированные отправления «консигнация» определяются на основе накладной сдачи (бланки CN 37, CN 38 и CN 41).

Консигнация используется в функции перевозки для эксплуатационного контроля и расчетов между почтовой администрацией и перевозчиком.

В эксплуатационном плане, консигнация позволяет перевозить емкости между центром международной обработки почты (ЦОМП) страны подачи, выступающим в качестве почтового субъекта, и ЦОМП места назначения, выступающим в качестве почтового субъекта, обычно с использованием перевозчика (напр., авиакомпании).

С точки зрения расчетов, консигнация является основой для оплаты между назначенным оператором подачи сгруппированных отправлений и перевозчиком (например, авиакомпанией).

Технический стандарт S32 ВПС определяет идентификатор консигнации, который включает до 12 знаков:

- 2 знака для кода ИСО страны;
- до 10 знаков для уникального идентификатора консигнации, составленного в соответствии с национальными особенностями.

Важно отметить различие между «идентификатором депеши» и «идентификатором партии груза». Идентификатор депеши является компонентом идентификатора емкости. Так, депеша, к которой относится емкость, является сразу же идентифицируемой. Однако, идентификатор отправки не является компонентом идентификатора емкости. Таким образом, отправка, к которой относится емкость, не может быть определена из идентификатора емкости или на основе другой информации, содержащейся на ярлыке емкости. Кроме того, емкость может быть компонентом более, чем одной консигнации, т.к. она пересылается из учреждения обмена подачи в учреждение обмена места назначения (т.е. закрытым транзитом).

Накладные сдачи CN 38 и CN 41 – это бланки ВПС, предоставляющие информацию о партии груза. Элемент данных «№ серии» является эквивалентом идентификатора отправки. В рамках стандартов обмена сообщениями электронного обмена данными (ОЭД) отправка проходит на основе сообщения PRECON, которые направляются назначенному оператору места назначения, и также на основе сообщения CARDIT, которые отсылаются перевозчику.

Транспортные накладные (накладные сдачи CN 38/CN 41 и/или сообщения CARDIT) очень важны для авиакомпаний, т.к. они позволяют определить груз как почту и, следовательно, подпадают под таможенную очистку почтовых отправлений. Как правило, именно наличие информации о грузе ВПС (на бумажном носителе или в электронном виде) обеспечивает возможность перевозки емкостей от авиакомпании до назначенного оператора места назначения для таможенной очистки почтовых отправлений.

3.6 Центры обработки международной почты

Этот раздел должен ознакомить персонал назначенных операторов с центрами обработки международной почты. Для управления перевозкой необходимо хорошо знать принципы, относящиеся к ЦОМП. ЦОМП может быть либо учреждением обмена, либо центром обработки почты, либо тем и другим.

Учреждения обмена

Основной принцип международной почты заключается в том, что назначенные почтовые операторы стран-членов ВПС устанавливают «учреждения обмена», из которых отсылается вся исходящая почта и в которые поступает вся входящая почта. Международная почта, обмениваемая между странами, таким образом, фактически пересылается между учреждениями обмена. Почтовые операторы формируют и подготавливают персонал в учреждениях обмена, чтобы он обрабатывал исходящую почту на международных стандартах и правилах, а внутреннюю входящую почту, по мере возможности, обрабатывал на основе своих собственных продуктов и процессов. Оператор в большой стране может иметь только одно УО или несколько. Количество УО всегда гораздо меньше, чем количество почтовых объектов, обрабатывающих внутреннюю почту. Работа в УО, как правило, является специализированной и отличается от работы в учреждении, которое обрабатывает внутреннюю почту.

Учреждение обмена и центр обработки почты

В соответствии с нормативами УО формирует и получает депеши. Таким образом, оно составляет и получает письменные или посылочные карты, или их эквивалент для отправок EMS, а также емкостей. Для входящей почты УО вскрывает емкости. УО создает и получает сообщения PREDES и RESDES⁵.

Центр обработки формирует и получает сгруппированные отправления. Он составляет и получает накладные сдачи CN 37, CN 38 и CN 41. Термин «центр обработки» – это термин, используемый в стандартах. Он не используется в Регламентах ВПС.

Как правило, ЦОМП – это и УО, и центр обработки почты. Однако, если УО формирует депеши (и таким образом, емкости) и направляет их в другое учреждение в целях консолидации для перевозки (например, авиарейсами), то тогда ЦОМП – это УО, но не центр обработки.

ЦОМП исходящего (экспортного) обмена, который функционирует только как центр обработки, получает емкости, сформированные учреждениями обмена, регистрирует их в накладной сдачи и осуществляет передачу перевозчику (авиакомпания). ЦОМП входящего (импортного) обмена, который функционирует только как центр обработки, получает емкости от перевозчика, подтверждает их получение и направляет их в УО для вскрытия или же может направить их дальше в другой консигнации.

Пример ЦОМП, который функционирует только как центр обработки: GBLGWA GATWICK AMU. Этот ЦОМП осуществляет передачу почты между авиакомпаниями и почтовой службой, формируя и получая сгруппированные отправления. Он не создает почтовых емкостей, так что он не является учреждением обмена.

Регистрация ЦОМП

Для целей расчетов и эксплуатации важно, чтобы ЦОМП точно определялись во всех сообщениях между организациями, занимающимися обработкой почты, и чтобы все вовлеченные стороны имели информацию о категориях и классах почты, которые могут обрабатываться в любом определенном ЦОМП.

С этой целью ВПС разработал механизм уникальной идентификации ЦОМП и процедуру регистрации и публикации их возможностей обработки. Стандарт S34 определяет структуру используемого идентификационного кода и определяет процедуры для назначения кодов и для регистрации, обновления и публикации данных ЦОМП.

Полный список зарегистрированных ЦОМП опубликован в списке кодов 108 ВПС (SCMS- система управления списками кодов), размещенном на сайте ВПС в разделе «Стандарты» (www.upu.int).

⁵ PREDES – это электронный эквивалент письменной/посылочной карты, ярлыков емкостей и списка отслеживаемых отправок. RESDES – это электронное подтверждение обработки емкости в месте назначения. Они более подробно описаны далее в этом документе.

Все ЦОМП зарегистрированы, каждый со специальным 6-значным кодом. ЦОМП также превратились во многих случаях из формы физических объектов (как например, здания) в логические объекты.

Зарегистрированные ЦОМП представлены в перечне кодов 108. Структура кода ЦОМП, как определено в стандарте S34 ВПС, следующая:

- Знаки 1–5 соответствуют UN/LOCODE места расположения ЦОМП, где знаки 1–2 соответствуют коду ИСО страны.
- Знак 6 – это спецификатор, позволяющий получить более одного кода ЦОМП в рамках того же UN/LOCODE.

Списки кодов ЦОМП можно найти на: [Universal Postal Union–International Mail Processing Centres](#).

Существуют три списка ЦОМП в текстовом формате: 108 (для всех кодов ЦОМП), 108a (для уже недействительных кодов регистрации ЦОМП и для кодов закрытых учреждений) и 108b (для кодов действующих и открытых ЦОМП).

Характеристики ЦОМП

ЦОМП регистрируются с различными характеристиками:

- наименование ЦОМП (12 и 35 знаков);
- код оператора;
- наименование оператора (12 и 35 знаков);
- идентификатор стороны;
- функция: учреждение обмена, центр обработки или то и другое;
- потоки почты: любая комбинация импорта, экспорта или транзит;
- категории входящей почты: любая комбинация значений (A, B, C, D) на основе списка кодов 115;
- категории исходящей почты: любая комбинация значений (A, B, C, D) на основе списка кодов 115;
- классы входящей почты: любая комбинация значений (U, C, E, T) на основе списка кодов 116;
- классы исходящей почты: любая комбинация значений (U, C, E, T) на основе списка кодов 116;
- специальное обозначение: ETOE, military unit;
- обозначение двустороннего соглашения;
- особые ограничения.

Основной целью списка кодов 108 является регистрация ЦОМП и определение оператора.

Оператор ЦОМП

Важно отметить, что нельзя определить оператора ЦОМП или страну-члена ВПС на основании самого кода ЦОМП. Например, USLAXL – это ЦОМП в Лос-Анжелесе, но этот ЦОМП не управляется Почтовой службой США. Это МОЗГР, управляемый Почтой Германии (Deutsche Post).

Оператор ЦОМП может быть только определен со ссылкой на список кодов 108.

Физический или логический объект

ЦОМП не обязательно является физическим объектом, как например, здание. Он стал более логическим объектом. Таким образом, могут быть несколько ЦОМП не только в одной и той же зоне UN/LOCODE, но и в том же самом здании. Точно так же функции ЦОМП могут осуществляться более, чем в одном здании.

Шестой знак кода ЦОМП – это спецификатор, и он используется для управления этими ситуациями.

Депеша и консигнация

Депеша – это ряд емкостей с одним и тем же идентификатором депеши. Таким образом, все емкости депеши имеют характеристики, определенные в идентификаторе депеши: те же самые место подачи, место

назначения, категория почты, класс и подкласс почты, а также тот же самый номер депеши календарного года. Депеша может включать одну емкость или много емкостей. В бланках ВПС CN 31/CN 32 (письменная карта) и CP 87 (посылочная карта) описывается депеша. В автоматизированной системе сообщение PREDES содержит информацию, в которой описывается депеша, а также ярлыки емкостей.

Консигнация – это совершенно другое. Отдельные емкости депеши могут (к сожалению) не обязательно пересылаться вместе. Емкости депеши могут быть разбиты где-то в логистической сети. Консигнация – это список емкостей, приписанных к определенному транспорту. Так, консигнация может включать все емкости депеши или только некоторые из них. Она может содержать емкости более, чем одной депеши. Более того, она может содержать емкости, сформированные более, чем одним оператором. В бланках накладной сдачи ВПС CN 37, CN 38 и CN 41 для наземной почты, авиапочты и почты S.A.L. представлена информация, описывающая консигнацию. В автоматизированной системе сообщения PRECON и CARDIT содержат информацию с описанием консигнации.

3.7 Категория почты/класс почты/подкласс почты/год депеши/номер депеши

Этот раздел знакомит персонал назначенных операторов с элементами данных по составлению идентификатора емкости.

Категория почты

Термин «категория почты» - это термин, используемый в стандартах ВПС. Он (пока) еще не точно определен в Регламентах ВПС, но непосредственно относится к клеточкам в верхнем правом углу письменной карты CN 31 и посылочной карты CP 87.

Важно отметить, что термин «авиапочта» в Регламенте не всегда обязательно относится к способу перевозки. Скорее он относится к продукту. Это общая причина путаницы. Когда-то Регламент ВПС относил авиапочту к приоритетной почте. Однако между странами, находящимися в непосредственной близости, использование наземного транспорта было бы более быстрым способом. Тем не менее, многие страны при обслуживании своих клиентов все еще называют авиапочту самым быстрым продуктом для международных писем и посылок, даже хотя некоторые из них перевозятся наземным путем.

В стандартах ВПС категория почты определяется в списке кодов 115, а именно:

- А – авиапочта или приоритетная почта
- В – почта S.A.L./неприоритетная почта
- С – наземная почта/ неприоритетная почта
- D – Приоритетная почта, направляемая наземным путем (факультативный код)

Категория почты В – это почта S.A.L. (т.е. наземная почта, перевозимая воздушным путем). Использование почты S.A.L. может происходить по-разному. Назначенный оператор подачи может решить, что перевозка наземным путем нецелесообразна для его неприоритетной почты и может принять решение об использовании перевозки воздушным путем со сниженным уровнем приоритета в определенные или все места назначения. Обычно это основывается на контракте между оператором и авиакомпанией, и, как правило, авиакомпании требуется 7-14 дней для обеспечения перевозки. Как минимум требуется, чтобы объемы приоритетной почты не сокращались за счет почты S.A.L.

Другой способ, в соответствии с которым назначенные операторы подачи могут использовать продукт S.A.L. – это предложить отдельный продукт, который находится между традиционной авиапочтой/приоритетной и наземной/неприоритетной. Это дает клиентам три уровня услуги, а не две.

Для назначенного оператора места назначения входящая почта S.A.L. эквивалентна входящей наземной почте в плане приоритета и оплаты.

Категория почты С (наземная почта/неприоритетная почта) пересылается наземным путем, который может быть морским или сухопутным, или их сочетанием.

Категория почты D может использоваться для приоритетной почты, направляемой наземным путем, но в общем предпочтительно использовать категорию А для приоритетной почты независимо от того, перевозится ли она воздушным или наземным путем. Категория почты D может использоваться, если на основе двустороннего соглашения оплата между назначенными операторами за приоритетную почту,

направляемую воздушным путем, отличается от оплаты за почту, направляемую наземным путем.

Класс почты

Классы почты определяются в списке кодов 116 следующим образом:

U – Письма (LC/AO)

C – Посылки (CP)

E – EMS

T – Порожние емкости

В этом контексте «письма (LC/AO)» являются синонимом письменной корреспонденции. "LC/AO" – это сокращение от французского «lettres et cartes postales/autres objets». Посылки (CP) являются синонимом посылочной почты. «CP» – это сокращение от французского «colis postaux» (почтовые посылки). «Порожние емкости» обычно относятся к возврату порожних мешков, но могут включать возврат другого оборудования, как например, ящиков-лотков или контейнеров.

Подкласс почты

Подкласс почты соответствует двухзначному коду, первый знак которого соответствует классу почты. В самой простой и наиболее широко используемой форме второй знак «N» соответствует слову «normal».

Если существует одна серия депеш для данной категории и класса почты между двумя учреждениями обмена, то тогда используется «N».

Например, если существует только одна серия депеш для приоритетной письменной корреспонденции, то код подкласса почты будет UN, и тип депеши – AUN. Аналогично этому, если существует только одна серия депеш для наземной/неприоритетной посылочной почты, то код подкласса почты будет CN, а тип депеши – CCN.

Однако может возникнуть необходимость в том, чтобы иметь больше одной серии депеш. В качестве примера, заказные отправления, как правило, включены вместе с незаказными отправлениями в ту же самую серию депеш с письменной корреспонденцией. Но назначенный оператор подачи может принять решение создать отдельную серию депеш, содержащих исключительно заказные отправления. Тогда у него будет одна серия депеш как подкласс почты UN (тип депеши AUN) и другая серия как подкласс почты UR (тип депеши AUR).

EMS представляет собой хороший пример общепринятого использования многочисленных кодов подкласса почты. Если назначенный оператор подачи разделяет документы EMS от товаров, то это обычно делается на уровне серии депеш с использованием кодов подкласса почты ED и EM (типы депеш AED и AEM). Если документы и товары смешаны, то код подкласса почты – EN (тип депеши AEN).

Некоторые коды подкласса почты устанавливаются в целях использования многосторонних соглашений. Примером тому является подкласс почты CE, который исключительно используется для посылок EPG (сеть по обмену посылками, устанавливаемая на многосторонней основе, с условиями оплаты, отличающимися от обычных посылок ВПС).

Коды подкласса почты на уровне депеши и коды подкласса почты на уровне емкости⁶

В нормативах ВПС коды подкласса почты могут использоваться на уровне депеши, на уровне емкости и даже на уровне отправления. Идентификатор емкости использует только код подкласса почты на уровне депеши. Таким образом, каждая емкость в депеше имеет один и тот же идентификатор депеши.

Например, депеша, созданная для подкласса почты UN, может включать емкость подкласса UM (указывая, что она является мешком M). В таком случае знаки «UN» будут присутствовать в штриховом идентификаторе емкости, имеющемся на ярлыке емкости (в позиции 14–15 29-значного идентификатора) и в идентификаторе емкости для всех емкостей в таких сообщениях, как PREDES. Код подкласса почты «UM» будет представлен в сообщении PREDES в классе емкостей, который представляет собой другой элемент

⁶ «Уровень депеши» относится ко всем емкостям депеши, имеющим одинаковое числовое значение, в то время как «уровень емкости» относится к отдельным емкостям, имеющим различное числовое значение.

данных в сообщении PREDES.

Коды подкласса почты на уровне депеши, как правило, имеют специальный ряд кодов подкласса на уровне емкости (класс емкости), что является закономерным в эксплуатационном плане. Например, нелогично было бы, если бы депеша подкласса UM имела емкость подкласса UN.

В таких сообщениях, как PREDES, подкласс почты, представляющий класс емкости, должен включаться только в том случае, если класс емкости отличается от подкласса почты на уровне депеши, и только если допускается комбинация кодов подкласса почты на уровне депеши и на уровне емкости на основе списка кодов 117а по допускаемым комбинациям.

Надлежащее использование кодов подкласса почты вместе с категориями обработки на уровне депеши и емкости является одной из основных проблем для многих операторов.

Год депеши

Идентификатор депеши включает один знак, обозначающий год депеши.

В стандартах ВПС (и регламенте) нет точного определения даты депеши или года депеши. Некоторые назначенные операторы могут определять эти элементы по отношению к дате закрытия депеши, другие по отношению к дате формирования емкости или же по отношению к дате отправки для первой запланированной перевозки. Предполагается, что наилучшая практика заключается в определении года депеши по дате первой предусмотренной перевозки. Это предупреждает появление проблемы, когда некоторые емкости депеши формируются в год N, а другие в год N+1. Тем не менее, это означает, что, когда формируется первая емкость, должна быть известна (и введена в систему) дата запланированной первой перевозки. Это также означает, что депеша, закрытая 31 декабря, может иметь номер депеши 0001.

Номер депеши

Для каждой серии депеш номер депеши устанавливается на начальное значение (обычно 0001) для первой депеши календарного года. Однако назначенный оператор подачи может начать нумерацию не с 0001, если на это есть причины. Например, в случае серии многочисленных депеш для одной и той же категории, и класса почты (но не подкласса) назначенный оператор подачи может начать одну серию депеш для типа депеш AUN с 0001, а другую для типа депеш AUL с 1001 с тем, чтобы ярлыки емкостей для двух серий депеш были более различимы. В противном случае, возможно, что ярлыки двух емкостей из различных депеш будут очень похожи (т.е. единственная разница заключается в знаке 15 идентификатора емкости), и, следовательно, трудно различимы для назначенного оператора назначения. Некоторые назначенные операторы также имеют первый знак номера депеши, который относится к определенному учреждению обмена подачи.

Если назначенный оператор подачи начинает нумерацию серии депеш с номера, который не является 0001, то он должен обеспечить наличие достаточного количества номеров депеш для календарного года, чтобы нумерация депеш была закономерно возрастающей последовательностью в течение календарного года. Использование первого знака для установления серии депеш ограничивает количество депеш в году до 999.

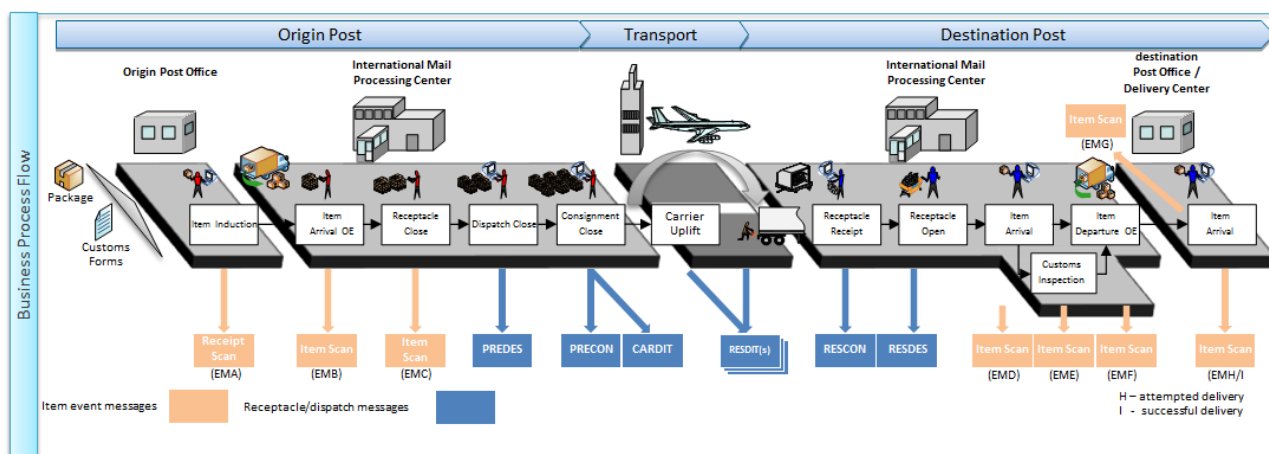
Кроме того, письменная и посылочная карта для первой депеши календарного года имеет номер последней депеши предыдущего календарного года. Это дает назначенному оператору места назначения возможность в надлежащем порядке получить все депеши, даже если нумерация повторно инициализируется для нового календарного года.

Сообщение PREDES, которое относится к письменной или посылочной карте, также включает эту характеристику. Кроме того, первое сообщение PREDES для каждой серии депеш в календарном году имеет в качестве дополнительного элемента номер последней депеши предыдущего календарного года.

В идеальном варианте, автоматические системы должны быть задуманы так, чтобы не было пропусков в нумерации депеш. Существующий регламент (который основывается на ручной нумерации депеш) не содержит положений на случай пропусков в нумерации депеш. Ситуация, при которой «нет депеши» для серии депеш на определенном транспорте (напр., авиарейс), может произойти в какую-то определенную дату, особенно в случаях с посылочной почтой или депешами EMS в места назначения, которые имеют незначительные объемы почты. В таких случаях номер депеши, как правило, должен автоматически переноситься на следующую запланированную перевозку для серии депеш.

4. Процесс обработки почты

4.1 Схема процесса



На схеме выше представлены обычные физические операции и электронные сообщения, относящиеся к перевозке.

Сообщения, содержащие информацию о емкости и депеше, тесно связаны с международной перевозкой почты. Сообщения о событиях в отношении отправок, применяются только к отслеживаемым отправлениям (напр., заказным или с объявленной ценностью отправлениями письменной корреспонденции, посылкам, EMS) и могут косвенно относиться к перевозке, в частности, к событиям EMC и EMD.

Обычно почтовые службы подачи создают сообщения, касающиеся события EMC, и включают данные об отправлениях в сообщения PREDES с помощью однократного сканирования.

Сообщения RESDIT, RESCON и RESDES, как правило, основываются на сканировании идентификатора емкости. Что касается сообщения RESDES, то оно может иметь место либо при поступлении в учреждение обмена места назначения, либо при вскрытии емкости, как представлено выше.

Процесс можно представить следующим образом:

Эксплуатационное событие	Сообщения на уровне отслеживаемых отправок	Сообщения на уровне депеши и емкости
Подача отправления в почтовом отделении	Ввод сообщения EMSEVT относительно события EMA и направление его в почтовое учреждение назначения. Для некоторых продуктов это сообщение является факультативным.	
Прибытие отправления в исходящее учреждение обмена	Ввод сообщения EMSEVT относительно события EMB и направление его в почтовое учреждение назначения. Для некоторых продуктов это сообщение является факультативным.	

<i>Эксплуатационное событие</i>	<i>Сообщения на уровне отслеживаемых отправлений</i>	<i>Сообщения на уровне депеши и емкости</i>
Убытие отправления из исходящего учреждения обмена	Сообщение EMSEVT о событии EMC пересылается в почтовое учреждение места назначения.	Сообщение PREDES пересылается в почтовое учреждение места назначения. Просьба учесть, что сообщение PREDES устанавливает связь между идентификатором отправления и идентификатором емкости.
Емкость с отправлением добавляется к грузу (накладная сдачи CN 37, CN 38, CN 41)		Сообщение PRECON направляется в место назначения груза (которое для закрытого транзита будет почтовым учреждением транзита). Сообщение CARDIT направляется перевозчику (например, авиакомпании или судоходной компании).
Емкость поступает в учреждение места назначения консигнации (это может быть почтовое учреждение транзита или почтовое учреждение назначения)		Почтовое учреждение назначения или транзита направляет сообщение RESCON в почтовое учреждение, которое направило сообщение PRECON.
Обработка емкости во входящем учреждении обмена. Это может быть прибытие во входящее учреждение обмена или вскрытие емкости во входящем учреждении обмена		Почтовое учреждение назначения направляет сообщение RESDES в учреждение подачи.
Прибытие отправления в транзитное учреждение обмена (напр. transit à découvert)	Сообщение EMSEVT о событии EMJ пересылается в почтовую службу подачи	
Убытие отправления из транзитного учреждения обмена (напр. transit à découvert)	Сообщение EMSEVT о событии EMK пересылается в почтовую службу подачи.	
Сканирование отправления после вскрытия емкости во входящем учреждении обмена	Сообщение EMSEVT относительно события EMD направляется в учреждение подачи.	
Предъявление отправления таможене при ввозе	Сообщение EMSEVT о событии EDB пересылается в почтовую службу подачи.	
Отправление задержано таможенной (обычно во входящем учреждении обмена)	Сообщение EMSEVT о событии EME пересылается в почтовую службу подачи.	
Возврат отправления из таможи (ввоз)	Сообщение EMSEVT о событии EDC пересылается в почтовую службу подачи.	

<i>Эксплуатационное событие</i>	<i>Сообщения на уровне отслеживаемых отправлений</i>	<i>Сообщения на уровне депеши и емкости</i>
Убытие отправления из входящего учреждения обмена (после таможенного оформления)	Сообщение EMSEVT о событии EMF пересылается в учреждение подачи.	
Отправление поступает в учреждение доставки	Сообщение EMSEVT относительно события EMG направляется в учреждение подачи. Для некоторых продуктов это сообщение является факультативным.	
Прибытие отправления в пункт выдачи для получения	Сообщение EMSEVT о событии EDH пересылается в почтовую службу подачи.	
Неудачная доставка (напр., отсутствие адресата для расписки в получении отправления)	Сообщение EMSEVT относительно события EMH направляется в учреждение подачи.	
Окончательная доставка	Сообщение EMSEVT относительно события EMI направляется в учреждение подачи.	

Хотя прямая связь отсутствует с перевозкой, идентификатор отправления стандарта S10 и сообщение EMSEVT являются для ВПС наиболее важными стандартами, производственным потоком и потоком данных.

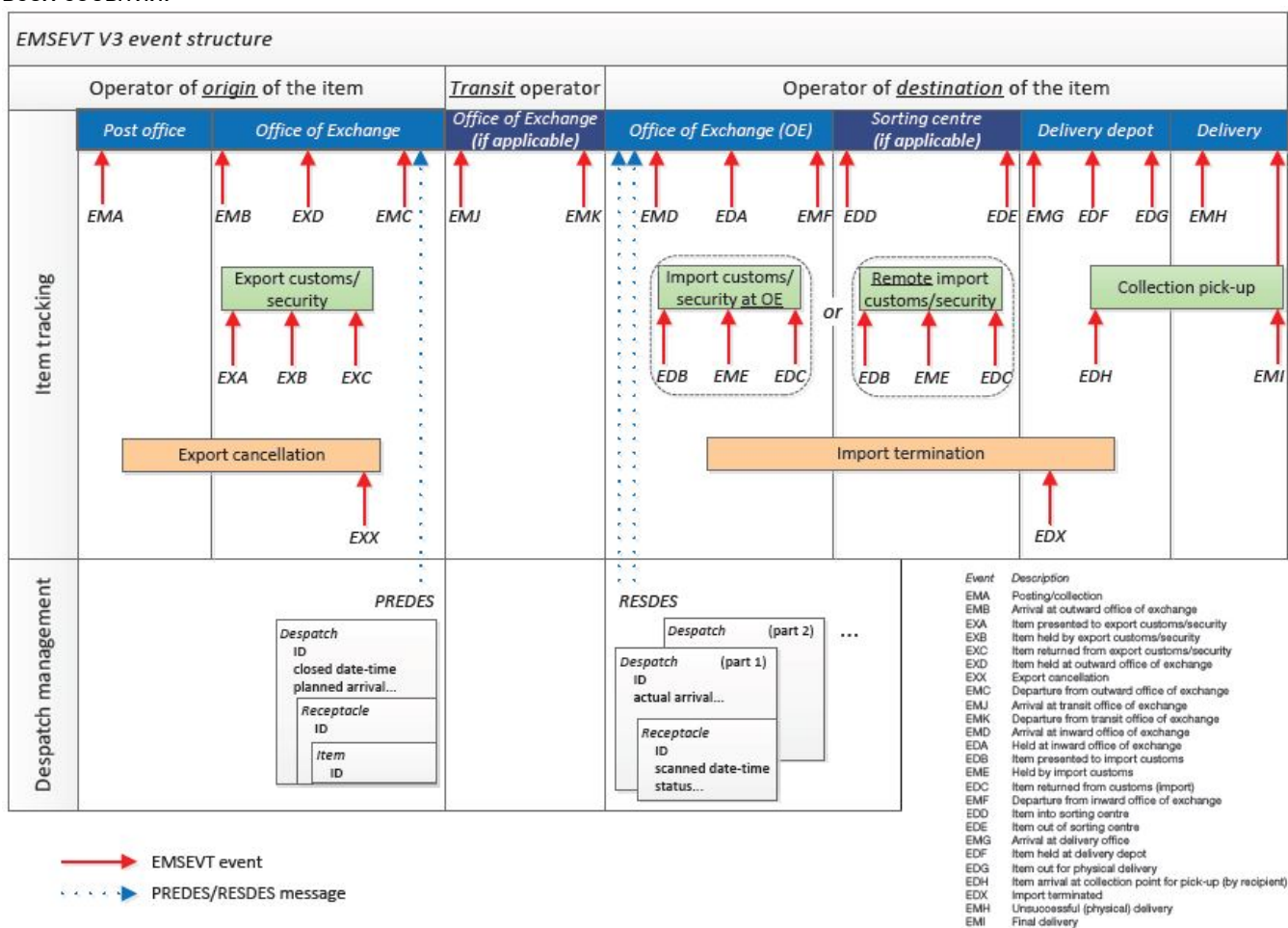
4.2 Идентификатор отправления S10/сообщение EMSEVT

Почти каждый, читающий данное руководство, использовал стандарт S10, поскольку он соответствует идентификатору отправления со штриховым кодом из 13 знаков на всех международных отслеживаемых отправлениях (напр., заказные письма, посылки, отправления EMS). Это стандарт, используемый отправителями почты. Многие назначенные операторы также используют тот же самый стандарт для своих внутренних отслеживаемых отправлений.

Стандарт S10 соответствует идентификатору отправления, который состоит из 13 буквенно-цифровых знаков:

<i>Знаки</i>	<i>Контент</i>
1–2 буквенные	Индикатор продукта/услуги
3–10 цифровые	Порядковый номер
11 цифровой	Контрольная цифра
12–13 буквенные	Код страны

Основные события, связанные с отправлением, которые включаются в EMSEVT V3, отображены в следующей диаграмме: просьба обратить внимание, что идентификатор отправления S10 – это ссылка для всех событий.



4.3 Руководство по электронному обмену данными (EDI)

ВПС, ИАТА и Международная почтовая корпорация (МПК) при поддержке нескольких провайдеров систем EDI совместно разработали и опубликовали руководство под названием «ЭОД – Ключ к интеграции цепочки доставки почтовых операторов и авиакомпаний». В руководстве представлен процесс обработки почты и соответствующие почтовые сообщения EDI, а также эквивалентные сообщения для авиагрузов. В настоящее время это руководство можно найти на веб-сайте ВПС на английском языке. Оно будет переведено на другие языки ВПС в ближайшем будущем. Важнейшими особенностями обновленного руководства являются следующие:

- подчеркивается важность ЭОД для электронной торговли и обеспечения безопасности;
- предоставляется информация о новых версиях стандартов EDI и о передовых методах в этой области;
- больше внимания уделяется отзывам пользователей ЭОД;
- включена подробная вводная информация трех организаций, содействующих обмену ЭОД (ИАТА, ВПС, МПК), и рассматриваются их совместные инициативы;
- предлагается современный взгляд и лучшее понимание.

5. Типы перевозки и транзита

В этом разделе рассматриваются различные способы перевозки и транзита, используемые в международном почтовом обмене.

В рамках настоящего документа термин «перевозка» используется в том случае, если в процессе участвуют только перевозчики (например, авиакомпании); термин «транзит» применяется тогда, когда участвует назначенный оператор третьей стороны.

Как правило, используются пять типов перевозки и транзита:

- i Прямая перевозка
- ii Прямая перегрузка между авиарейсами одной той же авиакомпании
- iii Прямая перегрузка между авиарейсами различных авиакомпаний
- iv Закрытый транзит
- v Открытый транзит (*transit à découvert*)

Некоторые назначенные операторы используют шестой тип:

Закрытые депеши, включенные в почту

Следует отметить, что когда почтовые учреждения и перевозчики обмениваются сообщениями EDI, стороны могут договориться об отказе от использования бумажной основы для перевозки. Это означает, что не будет больше CN 38/CN 41 в бумажном варианте, которые сопровождают почту с места подачи до места назначения.

5.1 Прямая перевозка

Прямая перевозка – это когда почта пересылается от назначенного оператора подачи до назначенного оператора места назначения с использованием одного грузового рейса (авиарейса или морского рейса). Это самый простой и, как правило, наиболее эффективный вариант. Несколько назначенных операторов находятся в «узловых» странах, в которых прямая перевозка более доступна во многих направлениях. Но большинство назначенных операторов оказываются в «периферийных» странах, где требуется перегрузка или транзит для большинства направлений.

В Регламенте ВПС рекомендуется использовать по возможности самый прямой путь (см. статью 17-132). Однако если имеются прямые пути, назначенные операторы могут выбрать менее прямые пути, если могут соблюдаться эксплуатационные требования и если эти пути более выгодны экономически.

Если используется морской транспорт, очень немногие назначенные операторы могут использовать прямые пути во многие места назначения.

5.2 Прямая перегрузка между авиарейсами одной и той же авиакомпании

Прямой перегрузкой называется передача почты с одного рейса на другой, когда оба рейса выполняются одним и тем же перевозчиком. Обычно это происходит в узловом аэропорту: например, KLM в Амстердаме, Lufthansa во Франкфурте, Cathay Pacific в Гонконге.

Перегрузка между авиарейсами одной и той же компании имеет высокую вероятность успеха. Этим типом перегрузки также легко управлять с точки зрения расчетов, в зависимости от контракта между назначенным оператором и перевозчиком.

Следует отметить, что совместное использование кодов⁷ (хотя это широко распространено среди авиакомпаний, занимающихся перевозкой пассажиров) обычно не включает договоренности относительно почты. При планировании перегрузки между авиарейсами одной той же авиакомпании важно определить, какая авиакомпания является фактическим оператором рейса в случае совместного использования кода.

5.3 Прямая перегрузка между авиарейсами различных авиакомпаний

Это передача с одного рейса на другой, когда рейсы выполняются разными перевозчиками.

Прямая перегрузка между авиарейсами разных авиакомпаний требует тщательного планирования. Без углубленного планирования и координации с участием почтовой администрации подачи и двух

⁷ Совместное использование кодов – это когда одна авиакомпания в физическом смысле выполняет рейс, а другие авиакомпании включают тот же самый рейс в свои собственные расписания пассажирских перевозок, используя свои собственные коды авиалиний и номер рейса.

авиакомпаний, а также компании, осуществляющей наземное обслуживание, эта операция имеет малую вероятность успеха.

Другой обычно используемый метод заключается в том, что почтовая служба подачи заключает договор с одной авиакомпанией в отношении всего пути. Тогда эта авиакомпания отвечает за заключение контракта с другими соответствующими авиакомпаниями по всем вопросам. Этот тип эксплуатации имеет хорошую вероятность успеха.

5.4 *Закрытый транзит*

Закрытый транзит – это, когда емкости пересылаются назначенному оператору транзита для дальнейшей пересылки в место назначения вместе с собственными исходящими емкостями назначенного оператора транзита.

Важно, чтобы назначенные операторы подачи и транзита проконсультировались в отношении процедур, касающихся закрытого транзита. Это рекомендуется в Регламенте, поскольку некоторые назначенные операторы имеют более лучшие возможности в плане предоставления услуги транзита, чем другие.

«Статья 17-132

Направление депеш

3. Назначенный оператор страны подачи может консультироваться с назначенным оператором, предоставляющим услугу транзита закрытых депеш, по вопросу пути следования закрытых депеш, которые он регулярно пересылает.»

Закрытый транзит может иметь высокую вероятность успеха. Им также легко управлять с точки зрения расчетов.

Закрытый транзит используется, когда объемы закрытых депеш оправдывают себя, но назначенный оператор подачи не может эффективно планировать перевозку на всем протяжении до места назначения.

Закрытый транзит также обычно используется, когда предполагается морской транспорт.

Необходимо отметить, что с 1 января 2012 г. в Регламент были внесены существенные изменения в отношении перевозки и транзита. Эти изменения отражены в статьях 17-132, 17-133, 17-226 и 17-227 Регламента. Эти изменения внесены с тем, чтобы предусмотреть большую степень планирования между назначенными операторами и авиакомпаниями.

Ранее в случае закрытого транзита назначенный оператор подачи мог указать назначенному оператору транзита предполагаемый дальнейший рейс, который необходимо использовать, на ярлыках емкости и накладных сдачи. Измененные регламенты не разрешают это.

Эти поправки были приняты СПЭ после проведения расширенных консультаций с ИАТА.

5.5 *Открытый транзит (transit à découvert)⁸*

Открытый транзит используется в тех случаях, когда объемы закрытых депеш себя не оправдывают.

Открытый транзит осуществляется тогда, когда отправления (пачки писем, посылки) в страну назначения включены в емкости (как правило, мешки), отправляемые назначенному оператору третьей стороны (транзита). Тогда назначенный оператор транзита включает почту открытого транзита в свои собственные емкости вместе с собственной исходящей почтой.

Как указано в Регламенте ниже, важно, чтобы назначенные операторы подачи и транзита проконсультировались в отношении процедур открытого транзита. Так же как и в случае закрытого транзита, некоторые назначенные операторы имеют более лучшие возможности в том, что касается открытого транзита.

В условиях сотрудничества открытый транзит может иметь высокую вероятность успеха. Им также легко управлять с точки зрения расчетов.

⁸ В английской версии Регламента используется термин «transit à découvert» (открытый транзит).

«Статья 17-117
Открытый транзит

1. Пересылка отправлений открытым транзитом назначенному оператору промежуточной страны должна строго ограничиваться теми случаями, когда заделка закрытых депеш в страну назначения себя не оправдывает. Пересылка открытым транзитом не должна осуществляться в страны, вес отправлений назначением в которые превышает 3 килограмма на депешу или в день (если в течение дня производятся несколько отправок); она также не должна использоваться для мешков М.

3. Отправляющий назначенный оператор должен заблаговременно проконсультироваться с назначенными операторами промежуточных стран о возможности использования их служб для отправлений, пересылаемых открытым транзитом в определенные пункты назначения. Отправляющий назначенный оператор должен сообщить заинтересованным назначенным операторам дату начала отправки почты открытым транзитом, одновременно предоставив данные о планируемых годовых объемах для каждого конечного места назначения. При отсутствии иной двусторонней договоренности между заинтересованными назначенными операторами, это уведомление повторяется, если в указанный статистический период (май или октябрь) отправлений, пересылаемых открытым транзитом, выявлено не было, и вследствие этого промежуточному назначенному оператору не нужно было выставлять счет. Отправления, пересылаемые открытым транзитом, должны, по мере возможности, пересылаться назначенному оператору, который составляет депешу для назначенного оператора страны назначения».

«Статья 17-220
Различные способы пересылки

3. Назначенные операторы могут договариваться об обмене открытым транзитом. Пересылка отправлений открытым транзитом назначенному оператору промежуточной страны строго ограничивается случаями, когда формирование закрытых депеш для страны назначения является неоправданным. Однако обязательно следует составлять закрытые депешу, если согласно заявлению назначенного оператора промежуточной страны посылки, пересылаемые открытым транзитом, затрудняют его операции.

3.1 Открытый транзит возможен только при нижеследующих условиях:

3.1.1 назначенный оператор промежуточной страны составляет депешу для назначенного оператора страны назначения;

3.1.2 назначенный оператор страны подачи и назначенный оператор промежуточной страны договариваются заранее и в письменной форме или по электронной почте о данной услуге и о дате, начиная с которой она предоставляется».

Как указано в статье 17-117.1, открытый транзит не должен использоваться для мешков М. Одна из возможностей для назначенных операторов выполнить это положение заключается в предоставлении продукта мешков М только тем странам, для которых они формируют закрытые депешу.

5.6 *Закрытые депешу, включенные в почту*

Этот тип транзита (исключительно) используется, когда оператор должен направлять очень небольшой мешок с почтой, который поступил от назначенного оператора подачи. Очень небольшие мешки (т.е. с очень небольшим количеством писем) слабо защищены от возможности ошибок.

Назначенный оператор имеет возможность включить очень небольшие мешки с почтой внутрь одного из своих собственных мешков.

Некоторые операторы используют эту возможность, а другие нет.

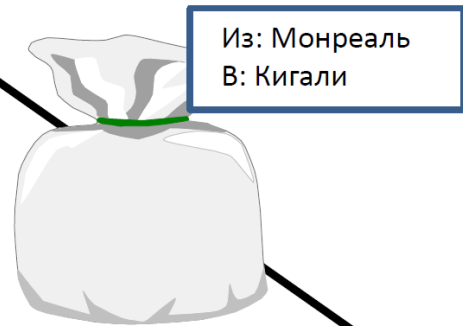
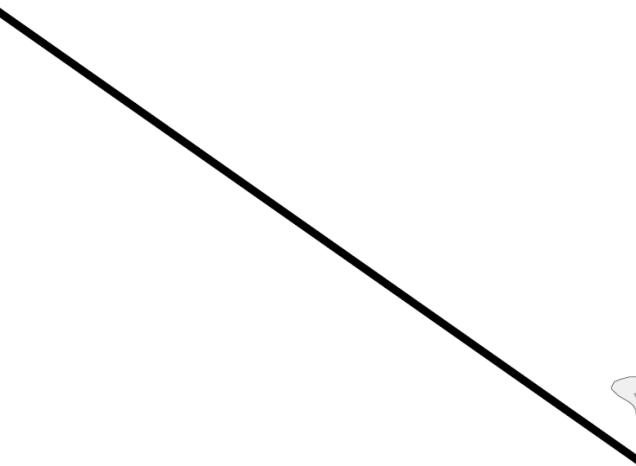
Эта возможность имеет высокую вероятность успешной доставки почты до правильного места назначения.

Расчеты для этого типа транзита могут осуществляться на основе сообщения PREDES V2.1.

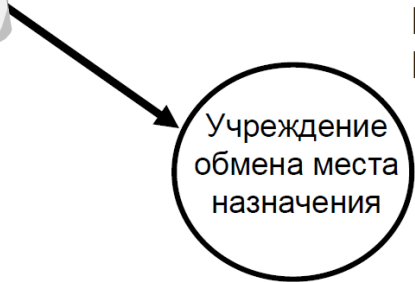
В схемах на следующих страницах представлено дальнейшее объяснение шести типов перевозки/транзита.

5.7 Схемы перевозки и транзита

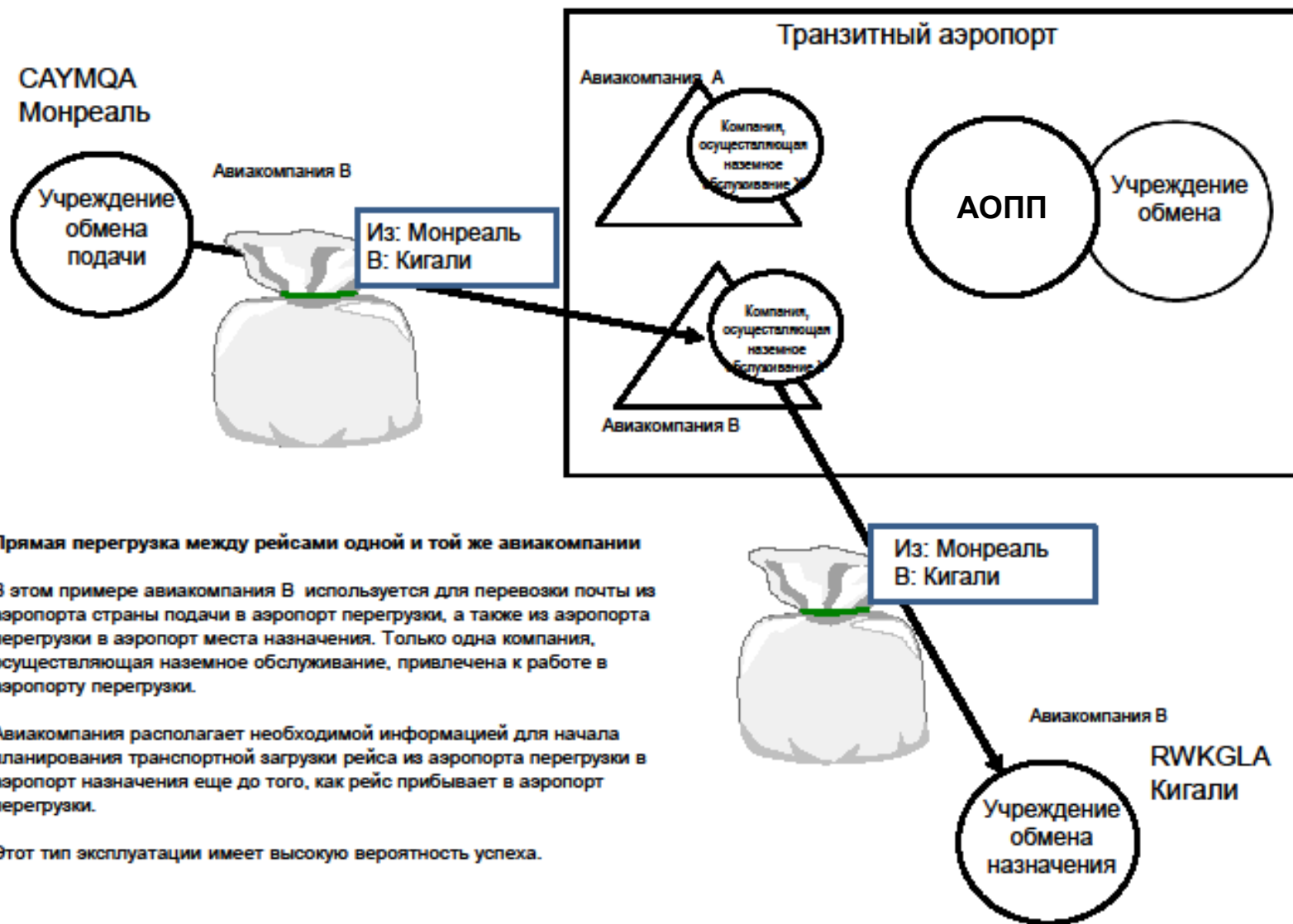
CAYMQA
Монреаль



Прямая перевозка – без перегрузки и транзита



RWKGLA
Кигали (Руанда)

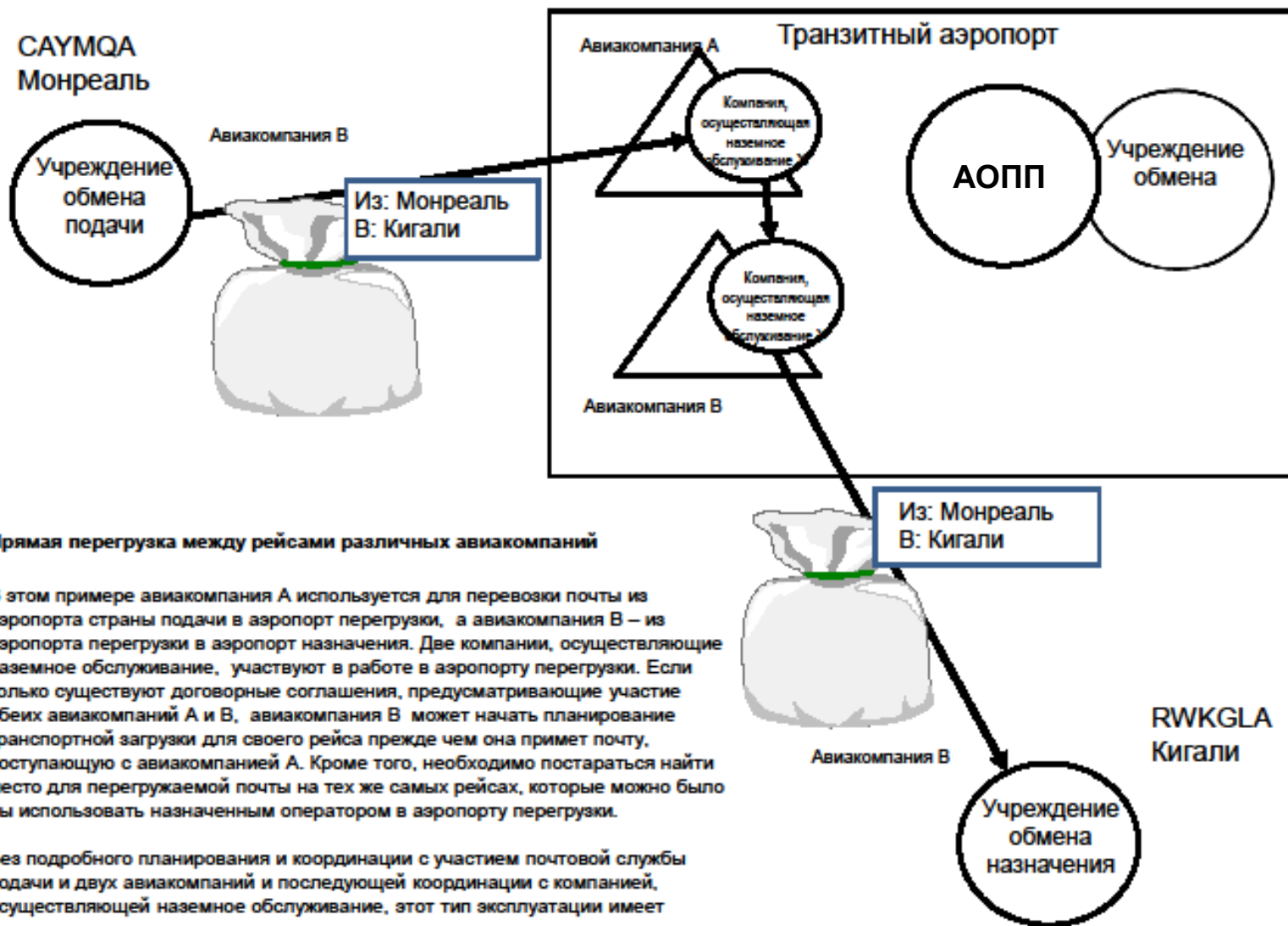


Прямая перегрузка между рейсами одной и той же авиакомпании

В этом примере авиакомпания В используется для перевозки почты из аэропорта страны подачи в аэропорт перегрузки, а также из аэропорта перегрузки в аэропорт места назначения. Только одна компания, осуществляющая наземное обслуживание, привлечена к работе в аэропорту перегрузки.

Авиакомпания располагает необходимой информацией для начала планирования транспортной загрузки рейса из аэропорта перегрузки в аэропорт назначения еще до того, как рейс прибывает в аэропорт перегрузки.

Этот тип эксплуатации имеет высокую вероятность успеха.

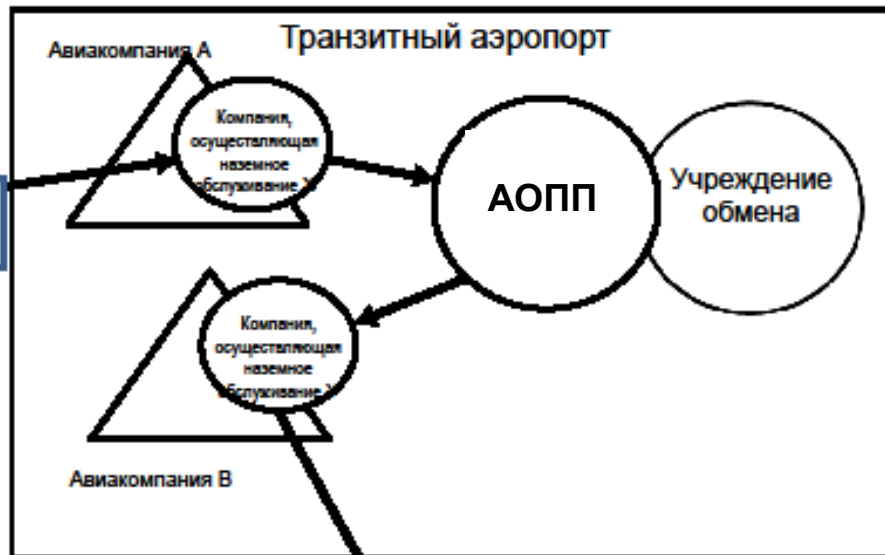


Прямая перегрузка между рейсами различных авиакомпаний

В этом примере авиакомпания А используется для перевозки почты из аэропорта страны подачи в аэропорт перегрузки, а авиакомпания В – из аэропорта перегрузки в аэропорт назначения. Две компании, осуществляющие наземное обслуживание, участвуют в работе в аэропорту перегрузки. Если только существуют договорные соглашения, предусматривающие участие обеих авиакомпаний А и В, авиакомпания В может начать планирование транспортной загрузки для своего рейса прежде чем она примет почту, поступающую с авиакомпанией А. Кроме того, необходимо постараться найти место для перегружаемой почты на тех же самых рейсах, которые можно было бы использовать назначенным оператором в аэропорту перегрузки.

Без подробного планирования и координации с участием почтовой службы подачи и двух авиакомпаний и последующей координации с компанией, осуществляющей наземное обслуживание, этот тип эксплуатации имеет малую вероятность успеха.

САУМQA
Монреаль



Транзит закрытых депеш

В этом примере емкости, поступающие от назначенного оператора подачи поступают в Центр обработки почты, часть ЦОМП, в аэропорту перегрузки, где создаются сгруппированные отправления, но они не поступают в учреждение обмена, где формируются депеши. Емкости назначенного оператора подачи включаются в консигнацию назначенного оператора транзита, как правило, путем сканирования идентификаторов емкостей.

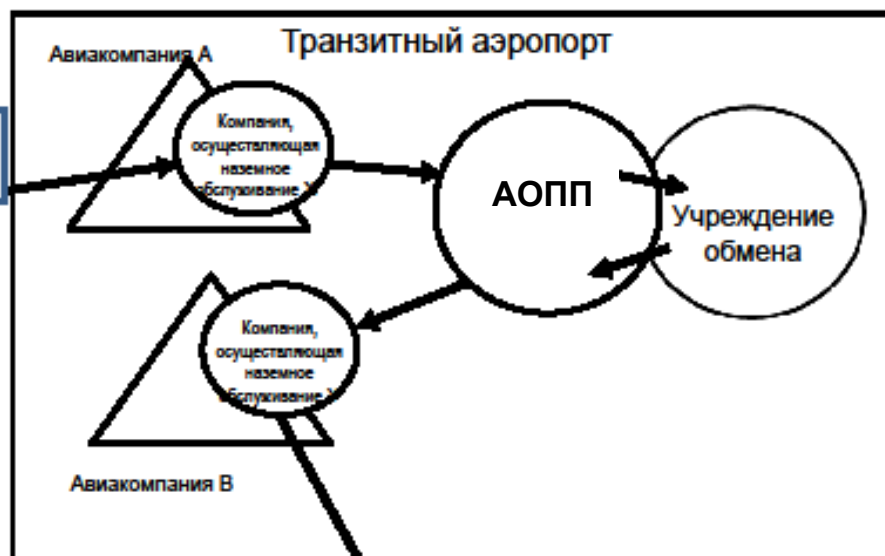
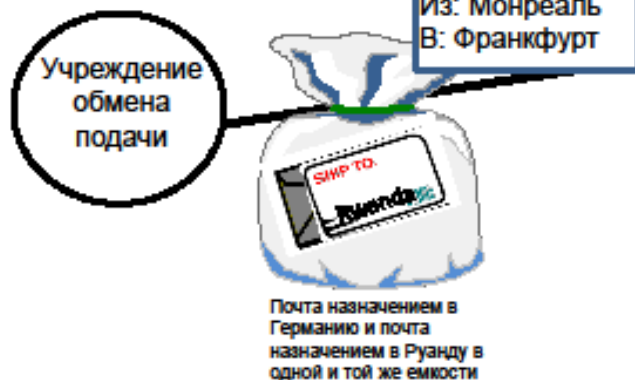
На основе соответствующих консультаций и сотрудничества между назначенными операторами подачи и транзита этот тип эксплуатации имеет высокую вероятность успеха.

Для назначенного оператора подачи он представляет собой значительное преимущество, не требуя осуществления планирования и управления перевозкой за пределами аэропорта перегрузки (что может быть относительно сложным).

Емкость, поступившая из Канады, включена в консигнацию оператора транзита. Она указана в накладной сдачи CN 38 назначенного оператора транзита и включена в сообщение PRECON и CARDIT



CAUMQA
Монреаль

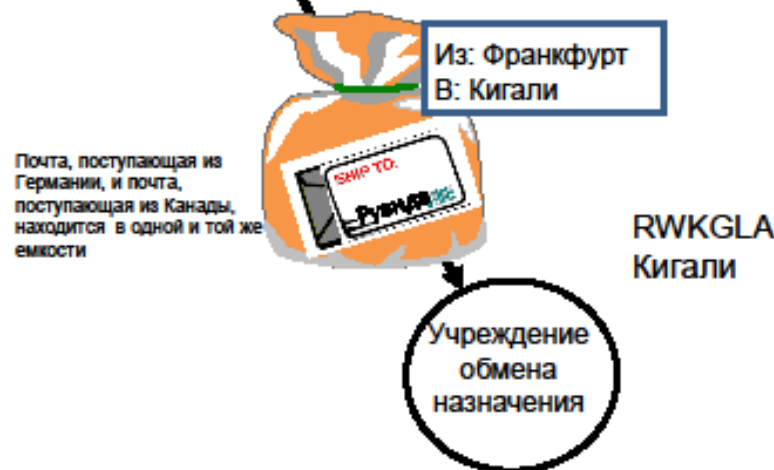


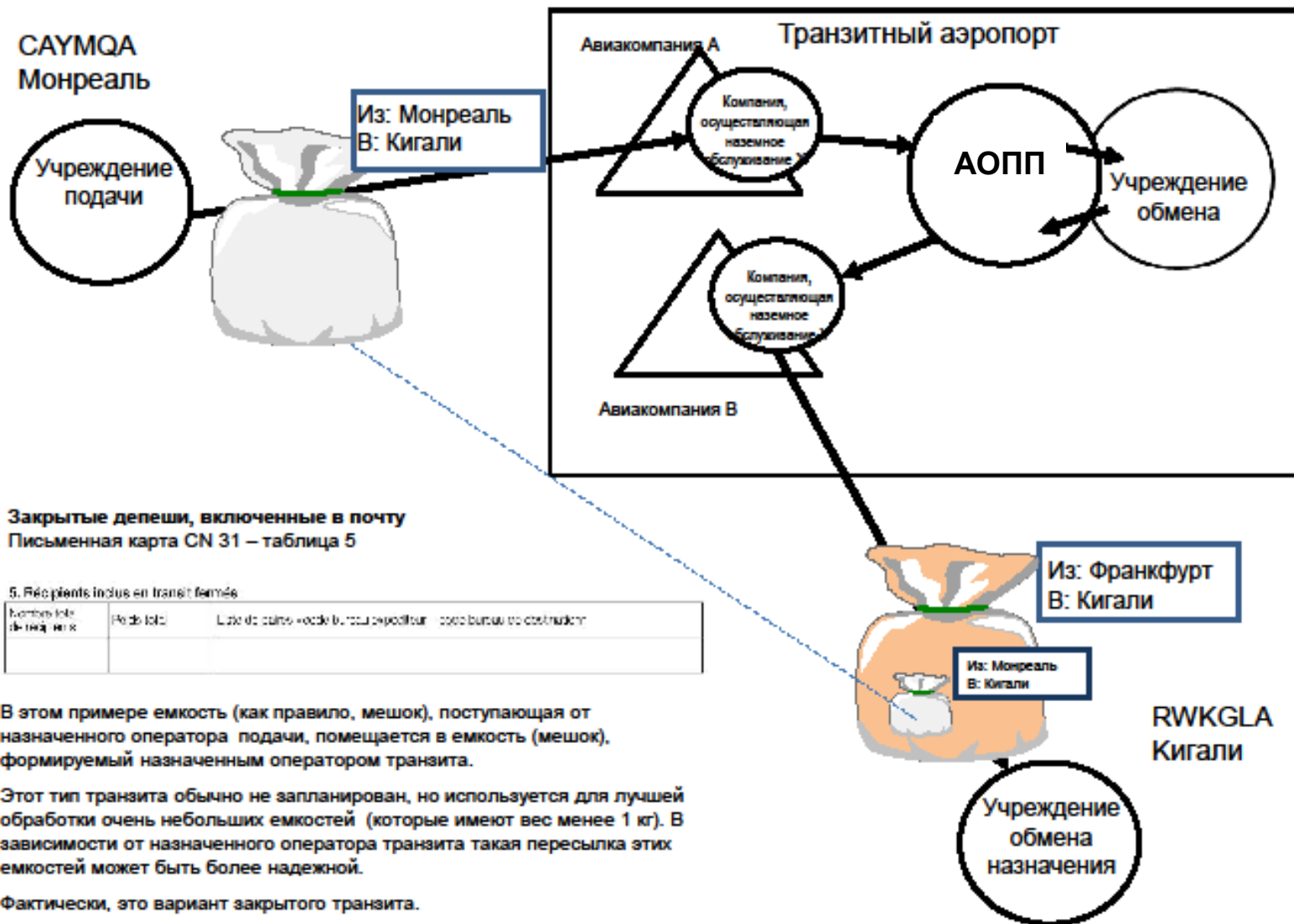
Открытый транзит

В этом примере емкости, прибывающие от назначенного оператора подачи, поступают в учреждение обмена ЦОМП, где назначенный оператор транзита формирует депеши. Емкости назначенного оператора подачи вскрываются, и почта, пересылаемая открытым транзитом, объединяется с почтой назначенного оператора транзита, идущей в место назначения.

При наличии консультации между назначенными операторами подачи и транзита этот тип эксплуатации имеет высокую вероятность успеха. Просьба учесть, что такая консультация является требованием, предусмотренным в Регламенте письменной корреспонденции и Регламенте почтовых посылок.

С точки зрения назначенного оператора подачи, этот тип эксплуатации подходит для мест назначения, куда поступают очень незначительные объемы, недостаточные для транзита в закрытых депешах.





Закрывать депеши, включенные в почту
 Письменная карта CN 31 – таблица 5

5. Réceptifs inclus en transit fermés

Nombre lots de mail (kg)	Poids total	Limite de colis poids brut par expéditeur / colis bureau de destination

В этом примере емкость (как правило, мешок), поступающая от назначенного оператора подачи, помещается в емкость (мешок), формируемый назначенным оператором транзита.

Этот тип транзита обычно не запланирован, но используется для лучшей обработки очень небольших емкостей (которые имеют вес менее 1 кг). В зависимости от назначенного оператора транзита такая пересылка этих емкостей может быть более надежной.

Фактически, это вариант закрытого транзита.

6. Перевозка и транзит почты – Расходы и принципы расчетов

6.1 Договорные положения

Существуют два международных договора, в которых определяются правила, положения, бланки и т.д. для перевозки по воздуху:

- Варшавская и Монреальская конвенции Международной организации гражданской авиации (ИКАО) не включают почту⁹ в определение грузов, следовательно, почта не может перевозиться на тех же условиях, которые применяются к грузам. Это, в частности, означает, что почта не может перевозиться с грузовой авианакладной ИАТА и должна вместо этого сопровождаться бланком CN 38 ВПС.
- Конвенция и Регламент ВПС содержат положения, касающиеся почты.

Именно по этой причине весь авиагруз должен сопровождаться авиагрузовой накладной, тогда как, с точки зрения воздушной перевозки, почта, перевозимая воздушным путем, сопровождается накладной сдачи ВПС (бланк CN 38 или CN 41 ВПС).

Хотя использование почтовой или грузовой документации независимо от того, может ли отправление пересылаться по почте, относится полностью к компетенции ВПС, вопрос о том, что может и что не может перевозиться воздушным путем, находится в пределах юрисдикции ИКАО.

6.2 Воздушная перевозка

Накладная сдачи (напр., CN 38) и ярлыки емкостей (напр., CN 35, CN 36, CP 84, CP 85) имеют большое значение для почты и для авиакомпаний по многим причинам, в том числе и для таможни в аэропортах. Накладная сдачи и ярлыки стандартных емкостей позволяют авиакомпаниям определить отправление как почту, а не как груз или фрахт и применять процессы, относящиеся к почте.

ВПС заключил меморандумы о взаимопонимании и другие соглашения с международными организациями, занимающимися воздушной перевозкой (ИАТА для авиакомпаний и ИКАО для гражданской авиации). Не существует соответствующего меморандума о взаимопонимании в отношении морской перевозки. Морской и автомобильный транспорт, как правило, подразумевает тесное сотрудничество между назначенными операторами подачи и назначения и двусторонние соглашения в отношении эксплуатации и расчетов.

Назначенный оператор подачи отвечает за перевозку почты до назначенного оператора подачи или транзита и несет расходы, связанные с этим. Расходы обычно определяются на основе контракта, который назначенный оператор подачи заключил с транспортной компанией. Это относится к воздушной, морской и автомобильной перевозке. Эти затраты не рассматриваются ни в Конвенции, ни в Регламентах. Однако для воздушной перевозки при отсутствии контракта назначенные операторы и авиакомпании могут использовать основной тариф за перевозку авиапочты, даже несмотря на то, что этот основной тариф предназначен для финансовых расчетов между назначенными операторами для расчетов, касающихся транзита в закрытых депешах и для определения тарифа за внутреннюю воздушную перевозку.

Для воздушной перевозки назначенный оператор подачи или транзита должен предусмотреть перевозку до соответствующего международного аэропорта в стране назначения. Не существует публикации ВПС, которая определяет, какие международные аэропорты считаются подходящими. Это, как правило, можно определить на основе списка кодов ЦОМП. Если существует какая-либо неясность, назначенный оператор страны подачи должен проконсультироваться с назначенным оператором места назначения.

Например: Галифакс (YHZ) – это международный аэропорт в Канаде. Однако назначенный оператор Канады не имеет учреждения обмена в Галифаксе. Из этого можно сделать вывод, что YHZ не является подходящим аэропортом назначения для почты, в то время как Монреаль (YUL), Торонто (YYZ) и Ванкувер (YVR) – это все подходящие аэропорты для почты.

Назначенный оператор подачи должен договариваться о том, чтобы авиакомпания осуществляла передачу почты назначенному оператору назначения в подходящем месте в аэропорту. Для этого многие назначенные операторы располагают центрами обработки авиапочты, имеющими наклонно-транспортные

⁹ Правила, применяемые к опасным товарам, являются исключением. В этих случаях конвенции ИКАО могут также относиться к почте.

съезды. Кроме того, может быть установлена договоренность о том, что авиакомпания должна предоставлять почту на объекте авиакомпании с тем, чтобы ее забрал назначенный оператор назначения.

Если для воздушной перевозки назначенный оператор подачи использует прямую перегрузку либо между авиарейсами одной и той же авиакомпании, либо между авиарейсами различных авиакомпаний, он несет ответственность за договоренности в отношении оплаты авиакомпании (перегрузка между рейсами одной и той же авиакомпании) или авиакомпаниям (перегрузка между рейсами различных авиакомпаний). В случае перегрузки между авиарейсами различных авиакомпаний назначенный оператор подачи может договориться об оплате непосредственно обоим авиакомпаниям, или же он может договориться об оплате одной авиакомпании с тем, чтобы она заплатила другой авиакомпании. Очень важно, чтобы договоренности, как в отношении эксплуатации, так и расчетов были подробным образом определены между тремя сторонами. (См. статьи 17-133 и статью 17-227, включая комментарии).

6.3 Морские перевозки

Тот же самый принцип относится к морским перевозкам. Стране подачи необходимо согласовывать со страной назначения подходящие порты прибытия/пункты ввоза. Обратите внимание на то, что пункты ввоза в страну не обязательно находятся в прибрежной зоне, поскольку перевозка может осуществляться с использованием смешанных видов транспорта, в результате чего контейнеры разгружаются с судов и транспортируются к пункту ввоза, расположенного в материковой части, железнодорожным транспортом.

Что касается морской перевозки, оператор страны подачи должен оплатить все расходы, которые связаны с предъявлением почты в порту прибытия оператору страны назначения. Если страна назначения оплачивает их, в этом случае она получает компенсацию от страны подачи.

Оператор страны назначения несет расходы по транспортировке почты от порта прибытия до учреждения обмена доставки. В случае FCL (полной загрузки контейнера), оператор страны назначения может переместить весь контейнер в учреждение обмена доставки, и тогда уже он отвечает за возврат контейнера транспортной компании. В случае LCL (малотоннажной отправки) транспортная компания будет, как правило, предъявлять почту для получения на складе.

Кроме того, оператор страны назначения несет расходы за простой или хранение сверх срока, если после уведомления транспортной компании о прибытии в страну оператора назначения почту не забирают в установленные сроки.

Просьба обратить внимание на то, что в статье 27-102 Регламента говорится о морских перевозках.

6.4 Железнодорожные перевозки

Группа «Перевозка почты» Совета почтовой эксплуатации разработала рекомендации по транспортировке почты железнодорожным транспортом. Доступ к этому документу можно получить на веб-сайте ВПС по адресу <http://www.upu.int/en/activities/transport/publications.html> и в базе данных документов ВПС (документ СПЭ К 1 2018.2–Док 5с).

Рекомендации были разработаны целевой группой, состоящей из представителей разных назначенных операторов и международных железнодорожных организаций, Всемирной таможенной организации, Европейского союза и различных национальных таможенных администраций. Работа была предпринята целевой группой в свете рабочего предложения 010 Стамбульского плана действий, касающегося перевозок.

Рекомендации не носят обязательный характер и могут использоваться назначенными операторами и железнодорожными компаниями в разных частях мира. ВПС является межправительственной организацией, которая удовлетворяет потребности своих 192 стран-членов, независимо от их географического положения.

Рекомендации представляют собой живой документ, который будет обновляться по мере необходимости.

6.5 Закрытый транзит – принципы расчетов

В соответствии с Регламентом ВПС принципы расчетов за досылку закрытого транзита воздушным и наземным путем аналогичны за исключением закрытого транзита наземных посылок:

- Транзитный назначенный оператор включает емкости в свою накладную сдачи депеш (CN 38 для авиапочты, CN 37 для наземной почты и CN 41 для почты S.A.L.).
- В случае воздушной перевозки применяется основной (базовый) тариф на перевозку авиапочты (см. Статью 33-101). В случае перевозки наземным или морским путем применяется тариф, предусмотренный в Регламенте. В Регламенте определяются также расходы на обработку (см. статью 27-103).
- В соответствии со статьей 33.3.1 Конвенции расходы на воздушную перевозку несет назначенный оператор подачи. Как указано в статье 33.2, процедура для НО подачи, оплачивающего расходы на перевозку, описана в Регламенте, в частности в статьях 33-103, 33-104 и 33-107. Важно отметить, что транзитный НО оплачивает расходы на авиаперевозки авиакомпаниям, а затем выставляет счет НО за перевозку и обработку.

6.6 *Специальная посылочная карта CP 88*

В соответствии с положениями регламентов ВПС расчеты за закрытый транзит наземных посылок осуществляются на основе бланков ВПС CP 88, которые пересылаются назначенным оператором подачи в адрес назначенного оператора назначения. Это касается только наземных посылок и не относится к авиапосылкам.

6.7 *Открытый/закрытый транзит – принципы расчетов*

В рамках Регламентов принципы учета и расчетов за письменную корреспонденцию и почтовые посылки имеют большие различия.

Расчеты за письменную корреспонденцию базируются на годовых статистических данных (статистика проводится поочередно в мае и октябре), которые получают из бланка ВПС CN 65. В иных случаях, по просьбе транзитного назначенного оператора, расчеты производятся с использованием фактических весовых данных.

6.8 *Таблицы CP 81 и CP 82*

Расчеты за открытый транзит почтовых посылок осуществляются на основе затрат, включаемых в CP 87. Затраты на каждую посылку, отправляемую открытым транзитом, включаются в определенную графу посылочной карты CP 87. Тарифы для определения этих затрат указываются транзитными назначенными операторами в бланках CP 81 и CP 82. Обратите внимание на то, что графы CP 87 являются единственными непосредственными финансовыми расчетными значениями (т.е. в СПЗ) в любом документе на отправку. Важно, чтобы, что эти значения в СПЗ должны быть представлены в документе на отправку. Это означает, что информация из таблиц транзитного оператора CP 81 и CP 82, которая может изменяться два раза в год, должна быть введена в систему оператора подачи до того, как будет сформирована депеша, включая посылки, пересылаемые как открытый транзит (что касается учетных данных). Информация о том, как заполнить таблицы CP 81 и CP 82, представлена в документах о заполнении бланков (FCDs), опубликованной на веб-сайте ВПС: <http://www.upu.int/en/activities/parcels/form-completion-instructions.html>.

Работать с данными, включаемыми в CP 81 CP 82, может быть достаточно трудно. Заполнение таблиц транзитными операторами, рассылка информации операторам подачи и анализ сведений операторами подачи (в том числе включение соответствующих данных в систему оператора подачи) может потребовать определенных усилий.

6.9 *Прежний список CN 68*

Список CN 68 содержал информацию о воздушной почте для каждой страны ВПС или каждой зависимой территории страны-члена. Список был упразднен, и вся соответствующая информация была перенесена в справочник по письменной корреспонденции, раздел по перевозкам веб-сайта ВПС или в систему контроля качества (QCS).

Список CN 68 состоял из трех частей. Ниже приводится обзор, описывающий содержание каждой части, и где теперь можно найти эту информацию.

Часть А: содержала информацию о воздушной почте, относящуюся к каждой стране-члену/назначенному оператору, для использования другими странами-членами/назначенными операторами. Соответствующие вопросы из этого раздела теперь включены в справочник по письменной корреспонденции (вопрос 39-Airmail).

Часть В: содержала информацию, касающуюся тарифов на внутренние воздушные перевозки. Эта информация опубликована в разделе по перевозкам сайта ВПС (базовая ставка и тарифы на внутренние авиаперевозки).

Часть С: содержала списки авиапочтовых депеш, отправленных и полученных от каждого назначенного оператора, которые предназначались для использования в целях планирования транзита. Список серии депеш CN 68 был разработан в качестве инструмента, позволяющего назначенным операторам подачи использовать данные QCS Mail PREDES для просмотра списка депеш, отправленных каждому назначенному оператору, по всем необходимым категориям и классам почты.

6.10 Сборник по транзиту

Сборник по транзиту (Transit Manual), размещенный на веб-сайте ВПС [at www.upu.int/en/activities/terminal-dues-and-transit-charges/2018-2021-cycle.html](http://www.upu.int/en/activities/terminal-dues-and-transit-charges/2018-2021-cycle.html), содержит информацию о тарифах для каждой конкретной страны, что касается расходов на транзит письменной корреспонденции.

6.11 Базовый тариф на перевозку авиапочты

Базовый (*основной*) тариф на перевозку авиапочты используется при досылке почты между операторами воздушным путем. Он может применяться для досылки по воздуху:

- емкостей, поступающих закрытым транзитом;
- поступивших депеш, направленных по неверному пути;
- отправлений, поступающих открытым транзитом;
- поступивших засланных отправлений.

Базовый тариф на перевозку авиапочты не является тарифом на перевозку между назначенным оператором и авиакомпанией, поскольку тарифы, как правило, определяются путем переговоров и закрепляются в договорах. Информация об этих тарифах, как правило, является конфиденциальной.

Тем не менее, назначенный оператор и авиакомпания вправе договориться об использовании базового тарифа в случаях, если в договорах не предусматриваются какие-либо специфические ситуации.

Базовый тариф на перевозку авиапочты устанавливается Советом почтовой эксплуатации на основе статистических данных ИКАО о затратах авиакомпаний с использованием специальной математической формулы (статья 33-101).

Кроме того, СПЭ (в 1995 г.) постановил следующее:

- Если после применения формулы изменение составляет менее или 3%, базовый тариф на перевозку авиапочты не изменяется.
- Если после применения формулы изменение составляет более 5% (либо увеличение, либо уменьшение), базовый тариф на перевозку авиапочты будет скорректирован максимально на 5%.

Вследствие этого, независимо от формулы, максимальное годовое изменение основного тарифа на перевозку авиапочты составляет 5%.

Формула применяется Международным бюро без участия членов ВПС или назначенных операторов.¹⁰ От назначенных операторов никаких сведений не требуется.

Следует отметить, что размер ежегодного увеличения или уменьшения базового тарифа может иметь косвенное воздействие на назначенных операторов и авиакомпании. Это может произойти, если в договорах, заключаемых между ними, процентное изменение базового тарифа является основанием для незначительного изменения тарифной ставки в их договорах.

Что касается пересылки порожних мешков, в Регламенте предусматривается ставка в размере 30% базового тарифа.

Для почты S.A.L. базовый тариф не предусматривается. Если почта досылается как S.A.L., базовый тариф применяется как к приоритетной почте, так и к почте S.A.L., за исключением случаев, когда между назначенными операторами заключено двустороннее соглашение.

Документ СПЭ К 1 2018.1–Док 9 (имеется в базе документов ВПС) может использоваться для иллюстрации применения нового базового тарифа на перевозку авиапочты. В данном случае речь идет об утвержденной СПЭ 2018 г. тарифной ставке на 2019 г. в размере 0.539 тысячных СПЗ за килограмм-километр.

В циркуляре МБ № 60 за 2018 г. изложен порядок информирования членов ВПС о новом базовом тарифе на перевозку авиапочты. Из этого циркуляра видно, что предыдущий тариф составлял 0.567 тысячных СПЗ на килограмм-километр.

Базовый тариф на перевозку авиапочты обычно выражен в тонно-километрах. Принимая во внимание, что одна тонна составляет 1000 килограммов, данный тариф на 2019 год соответствует 0.539 СПЗ на тонну-километр.

6.12 Авиапочтовое расстояние

При использовании базового тарифа на перевозку авиапочты для подсчета затрат на килограмм (или тонну) между аэропортом страны подачи и аэропортом страны назначения необходимо определить расстояние. ВПС публикует список авиапочтовых расстояний на своем веб-сайте www.upu.int/en/activities/transport/publications.html.

Авиапочтовое расстояние между двумя пунктами определяется по дуге большого круга на основе расстояний, установленных ИАТА, плюс 2.5%, что является усредненным значением, учитывающим расстояния между промежуточными остановками. Авиапочтовые расстояния округляются до ближайшей сотни, если последние две цифры равны или превышают 50.

6.13 Внутренняя воздушная перевозка

Принцип внутренней воздушной перевозки был основан на предположении, что оплата, которую оператор назначения получает от оператора подачи (оконечные расходы за письменную корреспонденцию, или ОР; сухопутные доли тарифа за входящие посылки или ВСТ) недостаточна для покрытия затрат на воздушную перевозку на территории страны назначения. Это особенно актуально для стран, которые имеют огромные географические территории и должны использовать воздушный транспорт для части своей внутренней приоритетной письменной корреспонденции, поданной в том же городе, в котором находится входящее учреждение обмена.

Внутренняя воздушная перевозка (ВВП) была распространена в большей степени ранее, когда для окончательных расходов был установлен фиксированный тариф.

С того времени в системе окончательных расходов произошли большие изменения, в результате которых появилась конечная система, основанная на внутреннем тарифе каждой отдельной страны на письмо. Каждый год ряд стран из переходной системы (которая базируется на едином тарифе) переходят в конечную систему окончательных расходов (которая базируется на внутреннем тарифе).

¹⁰ Члены и/или назначенные операторы ВПС могут проанализировать применение Международным бюро этой формулы на каждом СПЭ.

В следующей таблице указано, применима ли внутренняя перевозка к стране назначения:

	<i>Страна подачи конечной системы</i>	<i>Страна подачи переходной системы</i>
Страна назначения конечной системы	Нет	Да
Страна назначения переходной системы	Да	Да

Таким образом, страны конечной системы ОР имеют право на ВВП только из стран переходной системы.

Для посылочной почты эквивалентом окончательных расходов являются сухопутные доли тарифа за входящие посылки (ВСДТ). Порядок определения ВСДТ для каждой страны изменился, что привело к отмене компенсации затрат на внутреннюю воздушную перевозку. Вместо этого для компенсации затрат на воздушную перевозку внутри страны, страны могут иметь различные ВСДТ для приоритетных и неприоритетных посылок.

Вследствие таких изменений в системах оплаты услуг письменной корреспонденции и почтовых посылок, применение ВВП для компенсации затрат на воздушную перевозку внутри страны ограничивается приоритетной письменной корреспонденцией, поступающей из стран, которые до сих пор остаются в переходной системе ОР.

Формула, используемая для определения тарифа на внутреннюю воздушную перевозку, определяется в статье 33-101. В основу этой формулы заложен принцип, в соответствии с которым страна подачи должна компенсировать стране назначения разницу в расходах на использование воздушного, а не наземного транспорта. Однако есть одна оговорка – максимальный тариф на воздушную перевозку за тонну-километр (ТКМ), используемый для расчета ВВП, ограничивается определенным размером базового тарифа на перевозку авиапочты, который ежегодно устанавливается Советом почтовой эксплуатации. Таким образом, если фактический внутренний тариф на авиаперевозку за ТКМ меньше, чем базовый тариф, в этом случае используется внутренний фактический тариф на воздушную перевозку. Если фактический внутренний тариф на воздушную перевозку выше базового тарифа, используется базовый тариф на перевозку авиапочты.

Таким образом, формула в первую очередь предназначена для определения действующего тарифа за ТКМ, за которые назначенный оператор подачи должен выплатить компенсацию оператору назначения. Это можно представить следующим образом: Действующий тариф = (меньше основного тарифа на перевозку авиапочты или фактический внутренний тариф на авиаперевозку) минус внутренний наземный тариф.

Тариф на ВВП рассчитывается следующим образом: ВВП = (действующий тариф за ТКМ) умноженный на (средневзвешенное расстояние).

Чтобы иметь право на оплату внутренней перевозки по воздуху, назначенный оператор назначения должен предоставить в МБ Международное бюро:

- Информацию для определения средневзвешенного расстояния, на которое перевозится входящая приоритетная письменная корреспонденция воздушным путем внутри страны;
- Внутренний тариф на воздушную перевозку;
- Внутренний тариф на наземную перевозку.

Определение средневзвешенного расстояния посредством выборки почты за соответствующий период и объединения результатов, как указано в нижеследующей таблице:

<i>Откуда</i>	<i>Куда</i>	<i>Килограммы</i>	<i>Расстояние (километры)</i>	<i>Килограммы- километры</i>
Аэропорт страны входящего учреждения обмена	(Местная доставка или дополнительная перевозка наземным транспортом)	1,500	0 (Расстояние, на которое перевозится авиапочта, равно нулю)	0
	Аэропорт А на территории страны назначения	500	400	200,000
	Аэропорт В на территории страны назначения	700	600	420,000
	Аэропорт С на территории страны назначения	1,200	500	600,000
	Итого	3,900		1220,000

В этом случае средневзвешенным расстоянием является отношение (итого кг-км)/(итого кг) = 1220,000/3,900 = 312.8 км.

Внутренним тарифом на воздушную перевозку, как правило, является тариф по договору.

Внутренний тариф на наземную перевозку обычно устанавливается путем определения веса кубического метра почты и определения средних затрат на перевозку кубического метра наземным путем.

Назначенным операторам, которые обращаются с просьбой о публикации тарифов ВВП, необходимо ответить на циркулярное письмо МБ, в котором запрашивается информация. Раньше тарифы ВВП указывались в списке авиапочтовых служб CN 68. Этого более не происходит. Теперь они публикуются в циркуляре МБ, как видно из циркуляра No. 147 за 2017 г., в котором сообщается, что на использование внутренней воздушной перевозки в 2018 г. имеют право 32 страны. Кроме того, информацию о внутренней воздушной перевозке планируется опубликовать на веб-сайте ВПС.

6.14 Возврат порожних мешков

Нужно отметить, что в силу положений Регламента почтовым службам разрешается устанавливать стоимость своих мешков и выставлять счет операторам назначения за их невозврат. Некоторые почтовые службы применяют это положение; другие не делают этого. Это положение наглядно показывает, что для отправки почты очень важно предоставлять тару (в данном случае, мешки).

Принципы эксплуатации и порядок расчетов за возврат порожних мешков несколько отличаются от всех других классов.

Основные отличия указаны ниже:

- Собственник мешков (т.е. страна назначения депеши с порожними мешками) вправе определять маршрут для возврата своих порожних мешков.
- Авиакомпания выставляет счет собственнику мешков, а не оператору, который организовал отправку (составил накладную сдачи).
- В процессе возврата порожних мешков эти принципы могут стать причиной практических трудностей. Как пример, почтовая служба, которая должна вернуть порожние мешки, может не иметь деловых отношений с авиакомпанией, которую выбрал собственник мешков. Кроме того, если закрытый транзит используется для транспортировки почты к месту назначения через транзитную почтовую

службу, у страны подачи нет прямых деловых отношений с авиакомпанией, используемой транзитным оператором.

Из-за наличия подобных проблем некоторые почтовые службы используют указанные ниже способы:

- Ряд почтовых служб ввели в использование одноразовые мешки, которые не нужно возвращать. Однако если страна назначения не может утилизировать мешки недорогостоящим и безвредным для окружающей среды способом, она может вернуть мешки за счет их владельца.
- Некоторые почтовые службы также указали, что мешки для авиапочты следует возвращать наземным путем.
- Некоторые почтовые службы предлагают операторам назначения использовать их мешки для отправки почты собственнику мешков.
- Некоторые почтовые службы являются участниками многостороннего соглашения о создании общего фонда мешков для их использования. Контроль и исполнение этого соглашения возложены на ИРС.
- Для многих почтовых операторов постоянной проблемой является обеспечение достаточного наличия мешков. Почтовые операторы часто обращаются к Международному бюро с просьбой выпустить циркуляр о необходимости возврата своих почтовых мешков, особенно в пиковый период.

Ниже указаны некоторые рекомендуемые меры, возможность применения которых почтовые службы могли бы рассмотреть:

- Почтовые службы подачи должны обеспечить четкую идентификацию мешков, принадлежащих им. Наличие только одного логотипа, а не названия страны может затруднить идентификацию собственника.
- Почтовые службы подачи и назначения должны принимать все возможные меры для использования мешков в обоих направлениях.
- Почтовые службы подачи должны периодически проверять и обновлять свою информацию о возврате мешков. Это рекомендуется делать два раза в год.
- Почтовым службам назначения, осуществляющим возврат мешков, следует регулярно обеспечивать соответствующую периодичность отправки порожних мешков во все страны, чтобы порожние мешки, которые нужны собственнику, не хранились на складе в течение длительного времени.
- Почтовым службам назначения следует документально подтверждать отправку порожних мешков в сообщениях PREDES. Сообщения PREDES для порожних мешков могут быть также полезны для оператора назначения, как и сообщения PREDES для письменной корреспонденции, посылочной почты и отправок EMS.
- Поскольку мешки, как правило, имеют небольшой вес, возможно, было бы эффективно с точки зрения затрат, договариваться в двустороннем порядке о возврате порожних мешков в депеше с почтой. Порожние мешки могут пересылаться без взимания окончательных расходов.

Для информации ниже представлен текст комментария, в котором выделен основной текст:

«17-144.4 Возврат порожних мешков воздушным путем

Контактный комитет «ИАТА-ВПС» одобрил нижеописанные практические способы:

- i **НО, которому принадлежат мешки, вправе выбирать маршрут и перевозчика для возврата мешков.** Он может дать указания относительно, например, времени и дат, а также периодичности отправок и учреждения, занимающегося возвратом своих порожних мешков. В этой связи он должен попытаться заключить двусторонние соглашения по эксплуатации и двусторонним тарифам с одним или несколькими определенными перевозчиками и информировать об этом НО, а также перевозчиков, на которых возложен возврат. **Вследствие этого урегулирование финансовых вопросов, в принципе, ограничивается счетами, составляемыми соответствующим перевозчиком для НО, которому принадлежат мешки.**
- ii В принципе, порожние мешки должны возвращаться в единственное учреждение обмена, как указано в статье 17-144.5. Это учреждение указывается каждым НО в официальном сборнике сведений ВПС.
- iii Желательно, чтобы авиакомпании и НО обсуждали и координировали, по возможности, способы возврата порожних мешков.

- iv Учитывая, что возврат порожних мешков по воздуху отныне оплачивается НО, которому принадлежат эти мешки, авиакомпания должна принять на себя ответственность в случае утери мешков.
- v В накладную сдачи CN 47 была включена рубрика «НО, которому принадлежат мешки» относительно депеш с порожними мешками. НО (не владелец мешков), возвращающий мешки, указывает наименование НО, которому принадлежат мешки, а авиакомпании, принимающие участие в перевозке, составляют в связи с этим счет для НО, которому принадлежат мешки.
- vi Мешки, возвращаемые по воздуху, всегда направляются в отдельных депешах с приложением только бланка CN 47. В отношении любой другой процедуры должно быть заключено соглашение между авиакомпаниями и соответствующими НО.
- vii **Перевозчики выставляют счет НО, которым принадлежат мешки, за перевозку порожних мешков, указывая даты, номера депеш и НО страны подачи накладных CN 47, в соответствии с которыми составляется каждый счет, чтобы НО, которым принадлежат мешки, могли осуществлять учет своего имущества.**
- viii При отсутствии предварительного двустороннего соглашения, и если порожние мешки обрабатываются и перевозятся в транзитный пункт авиакомпанией, не подписавшей соглашение согласно инструкциям, указанным в накладной CN 47, составляемой отправляющим НО, перевозчик, не подписавший соглашение, выставляет счет за перевозку на основании своего обычного тарифа НО, которому принадлежат мешки.
- ix В случаях, если в процессе принимает участие транзитный НО, он вправе требовать от НО, которому принадлежат мешки, оплаты расходов за обработку депеши с порожними мешками. Транзитный НО составляет ведомости CN 55 и CN 56 на основе информации, указанной в накладной сдачи CN 47».

В соответствии со статей 33-101 тариф, взимаемый за воздушную перевозку порожних мешков, будет составлять максимум 30% от основного тарифа, применяемого к перевозке авиапочты. Ст. 17-135 применяется, с учетом необходимых изменений, к накладным CN 47.

Порожние мешки, возвращаемые наземным путем

Для выставления счетов на оплату расходов на морской и сухопутный транзит депеш с порожними емкостями применяются следующие процедуры:

- Возврат порожних емкостей прямым путем между НО А и НО В (НО – собственник мешков): счета на транзитные расходы выставляются НО А назначенному оператору В на основе транзитных расходов, указанных в статье 27-103 для расстояния между А и В;
- Возврат порожних емкостей НО А назначенному оператору С (собственнику мешков) через транзитного НО В:
 - Счета на транзитные расходы по перевозке из А в В выставляются НО А назначенному оператору С на основе транзитных расходов, указанных в статье 27-103 для расстояния между А и В;
 - Счета на транзитные расходы по перевозке из В в С выставляются НО А назначенному оператору С на основе транзитных расходов, указанных в статье 27-103 для расстояния между В и С.»

7. Бланки ВПС и обмен сообщениями

7.1 Ярлыки для емкостей

Ярлыки для почтовых емкостей являются, пожалуй, наиболее важными бланками ВПС в том, что касается качества услуг. Информация, которая содержится в ярлыке, очень важна для почтовых операторов и перевозчиков, как, например, для авиакомпаний.

Износостойкость ярлыка, т.е. его способность противостоять всем этапам перевозки, имеет очень большое значение.

Номера бланков ярлыков

В Регламентах ВПС номер бланков ярлыков соответствуют классу почты и способу перевозки, как указано ниже.

	<i>Авиа</i>	<i>S.A.L.</i>	<i>Наземная</i>
Письменная корреспонденция	CN 35	CN 36	CN 34
Почтовые посылки	CP 84	CP 85	CP 83
EMS	EMS CN 35	Не применимо	Не применимо

Некоторые назначенные операторы, которые пользуются системой классификации, базирующейся на скорости обработки отправок (статья 17-101), немного отклоняются от этого порядка и применяют нумерацию бланков ярлыков на основании приоритетности, а не способов перевозки. Различие состоит в том, что приоритетная почта, направляемая наземным путем, как, например, по автодороге между странами, находящимися в непосредственной близости, будет иметь бланки CN 35 и CP 84, а не CN 34 и CP 83.

Цвет ярлыков

Важным элементом ярлыков емкостей является использование различных цветов.

Наиболее часто используются следующие цвета:

- почтовые посылки: желтая охра;
- отправления EMS: полосы синего/оранжевого цвета;
- порожние мешки: зеленый цвет;
- простая письменная корреспонденция: белый, голубой, красный цвет;
- почта, направляемая в большом количестве: фиолетовый, красный цвет.

Используемый цвет (белый, голубой на ярлыках простой письменной корреспонденции) может зависеть от системы классификации (ст. 17-101 Основные услуги – скорость обработки в зависимости от вложения), применяемой страной подачи. Наиболее распространенными и рекомендуемыми к использованию цветами являются: белый – для приоритетной почты (включая приоритетную почту, которая перевозится наземным путем) и голубой цвет – для неприоритетной почты, включая почту S.A.L.

Красный цвет используется на ярлыках письменной корреспонденции в том случае, если емкость содержит заказные отправления или отправления с объявленной ценностью и/или письменные карты.¹¹ В таких случаях весь ярлык может быть красного цвета, или можно использовать небольшой красный картонный ярлык. Очень важно, чтобы оператор учреждения обмена страны назначения заметил красный цвет, что позволит обеспечить надлежащую обработку заказных отправок и отправок с объявленной ценностью и/или письменной карты при открытии емкости.

Ярлык F

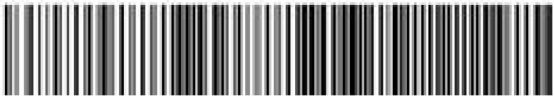
¹¹ Тем не менее, назначенные операторы вправе договориться в двустороннем порядке отказаться от использования красных ярлыков в целях обеспечения безопасности и вместо этого использовать любой из одобренных на взаимной основе альтернативных способов.

На ярлыке емкости, содержащей письменную карту CN 31 или CN 32, или посылочную карту CP 87, должна быть указана F, for "**F**euille d'avis" или "**F**euille de route" (французское название письменной/посылочной карты) около верхнего правого угла. Просьба обратить внимание на то, что в отличие от отправок письменной корреспонденции, емкости почтовых посылок, содержащие CP 87, необязательно должны быть маркированы красным цветом. Это связано с тем, что посылочную карту в емкости посылок найти гораздо проще, чем в емкости с письмами или печатной продукцией.

Как подготовить ярлыки для емкостей

Назначенные операторы используют различные способы для создания ярлыков емкостей. Наиболее широко распространенный способ – это изготовить самоклеящийся ярлык на белой бумаге, а затем прикрепить его к картонной бирке соответствующего цвета, которая также имеет отверстие. После этого ярлык прикрепляется к мешку. Если используются лотки, самоклеящийся ярлык может наклеиваться непосредственно на лоток.

Назначенные операторы могут также использовать современные системы, осуществляющие печать непосредственно на цветном материале.

Почта			Авиа		CN 35 Формат
	Из				
			в		
	Тип депеши	№ депеши			
	Дата				
	Тип емкости	№ емкости	Идентификатор емкости		
	Пломба				
	Подкласс емкости	Кол-во отправлений			
	Вес брутто кг		Дата Перевозка		Выгрузка

Размеры 130 x 90 мм

Большинство назначенных операторов используют в настоящее время автоматизированные системы диспетчеризации, в которых ярлыки создаются компьютерами.

Стандарт S47

В техническом стандарте ВПС S47¹² определяются элементы данных для почтовых служб, имеющих автоматизированные системы, и расположение таких данных на ярлыке. Следует отметить, что между данными, указываемыми на ярлыке емкости, и стандартным сообщением ЭОД PREDES (M41 PREDES V2.1 или M14 PREDES V2.0) имеется непосредственная взаимосвязь.

Назначенные операторы должны прилагать все возможные усилия для соблюдения требований стандарта S47 в полном объеме.

Пример ярлыка CN 35 на основе стандарта S47 приводится ниже. Поскольку характеристики ярлыка достаточно разнообразны, необходимо обращаться к спецификации.

From DEFRAA(DEA) FRANKFURT/M DeutschePost		Par avion		CN 35	
Disp. Type: AUN	Disp. No.: 1153	To: AUSYDA(AUA) SYDNEY Australia PC			
Date: 2004-11-10					
Rec. Type: BG	Rec. No.: 2				
Form of P		DEFRAA AUSYDA AUN 4 1153 002 00 0053			
Rec. Subcl.: UN	No. of items:	Date transport:		Unload:	
Gross Wt.: 5,3	Net Wt.: 5,1	10 FRA SQ 0325 SIN 11 SIN SQ 0221 SYD		SYD	
Prod. data: IP2129.347 #YS					

Основные особенности S47:

- Штриховой идентификатор емкости S9 находится в центре ярлыка, тем самым обеспечивая ему лучшую защиту.
- Указываются операторы ЦОМП подачи и назначения, коды и наименования ЦОМП из списка кодов 108.
- Указывается тип депеши (категория почты плюс подкласс почты).
- Указывается тип емкостей из списка кодов 121.
- Указывается «формат вложения», необходимый для разделения по формату в целях окончательных расходов, из списка кодов 120.
- Указывается подкласс почты на уровне депеши из списка кодов 117.
- Указывается планируемый транспорт (одна строка на один этап). Для каждого этапа указываются дата (только день месяца), место подачи, способ перевозки (напр., рейс) и место назначения.

Рекомендации, касающиеся ярлыков для емкостей

- Убедитесь в том, что на всех ярлыках из учреждений обмена подачи для всех классов почты имеется штриховой идентификатор емкости стандарта S9.
- В некоторых службах подачи ярлыки для емкостей создаются в рамках одного процесса, а затем осуществляется сканирование идентификаторов емкостей, к примеру, с тем, чтобы включить емкость в отправку. Это является определенной функцией проверки штрихового кода. Службам доставки, у которых нет внутренней встроенной проверки, рекомендуется предусмотреть операции для проверки возможности сканирования ярлыков, создаваемых ими. Это необходимо вследствие того, что в

¹² Технические стандарты/стандарты сообщений ВПС могут находиться на указанных ниже различных этапах процесса утверждения:

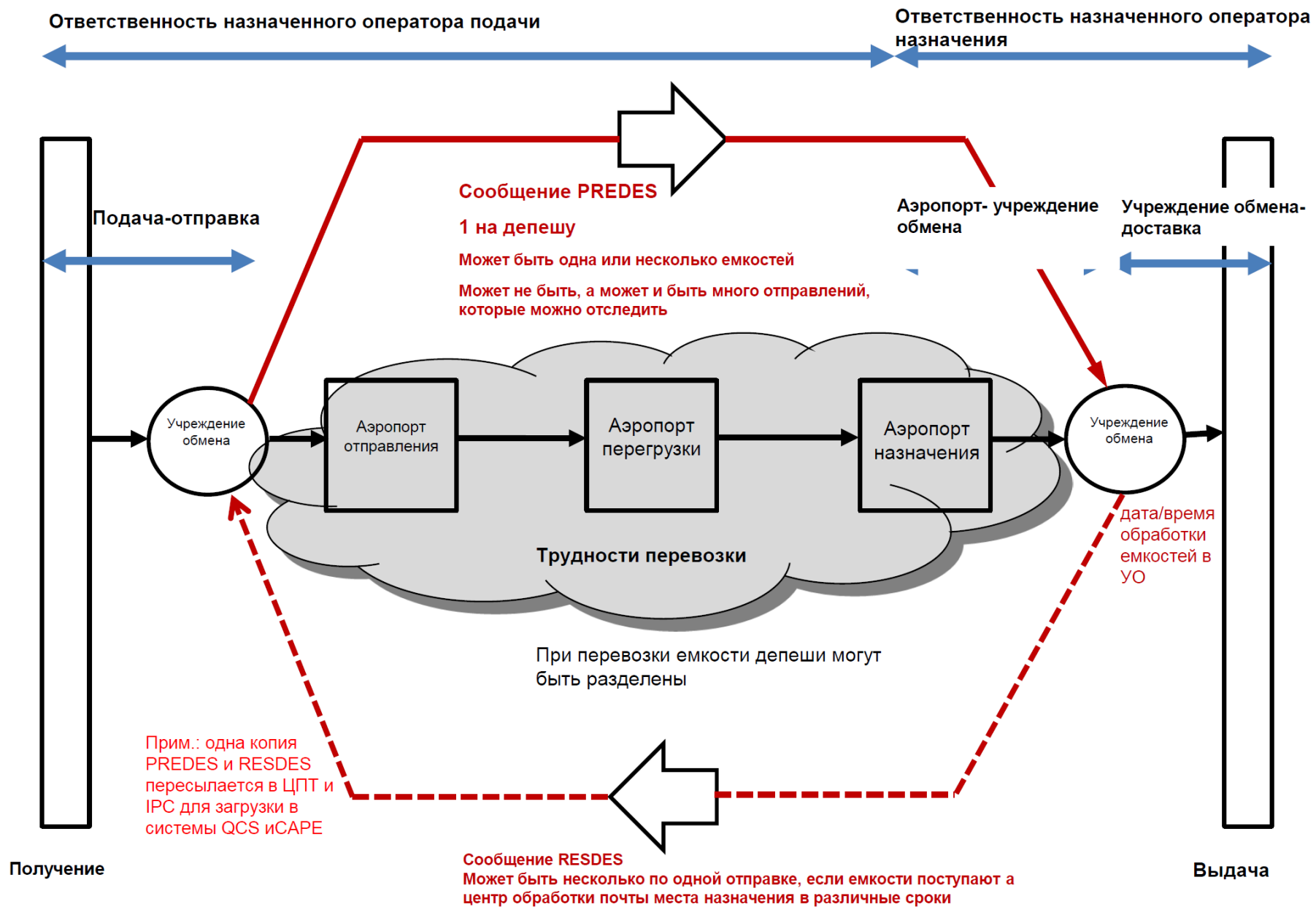
- Статус P (рабочий стандарт)
- Статус O (рабочий проект)
- Статус 1 (протестированный проект)
- Статус 2 (утвержденный стандарт ВПС)
- Статус S (устаревший стандарт)
- Статус W (изъятый стандарт)

принтере для распечатывания ярлыков могут возникнуть технические проблемы, и будут печататься ярлыки, которые невозможно сканировать, что приведет к серьезным проблемам для стран назначения и перевозчиков. Служба подачи может, к примеру, систематически сканировать ярлыки для емкостей, распечатываемые каждым принтером.

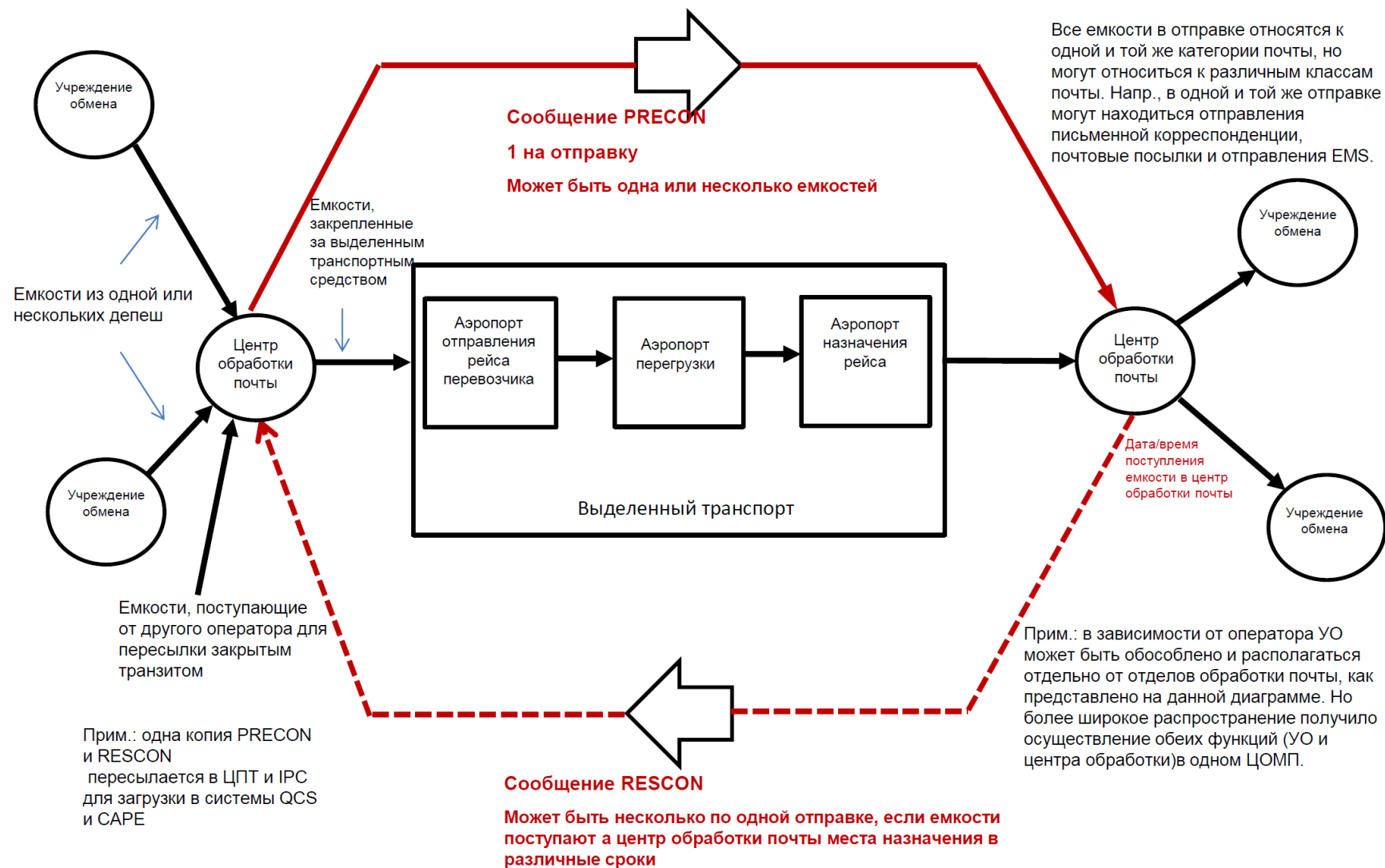
- Службам подачи следует периодически осуществлять проверку того, как протекает процесс создания ярлыков с тем, чтобы использовалась прочная водонепроницаемая бумага, соответствующее клеящее вещество, чтобы чернила не расплывались даже при попадании на них влаги, и чтобы отверстие было хорошо видно и т.д. Это связано с тем, что ярлык для емкости является единственным бланком ВПС, который должен выдерживать трудные условия перевозки.

7.2 Стандарты для обмена сообщениями

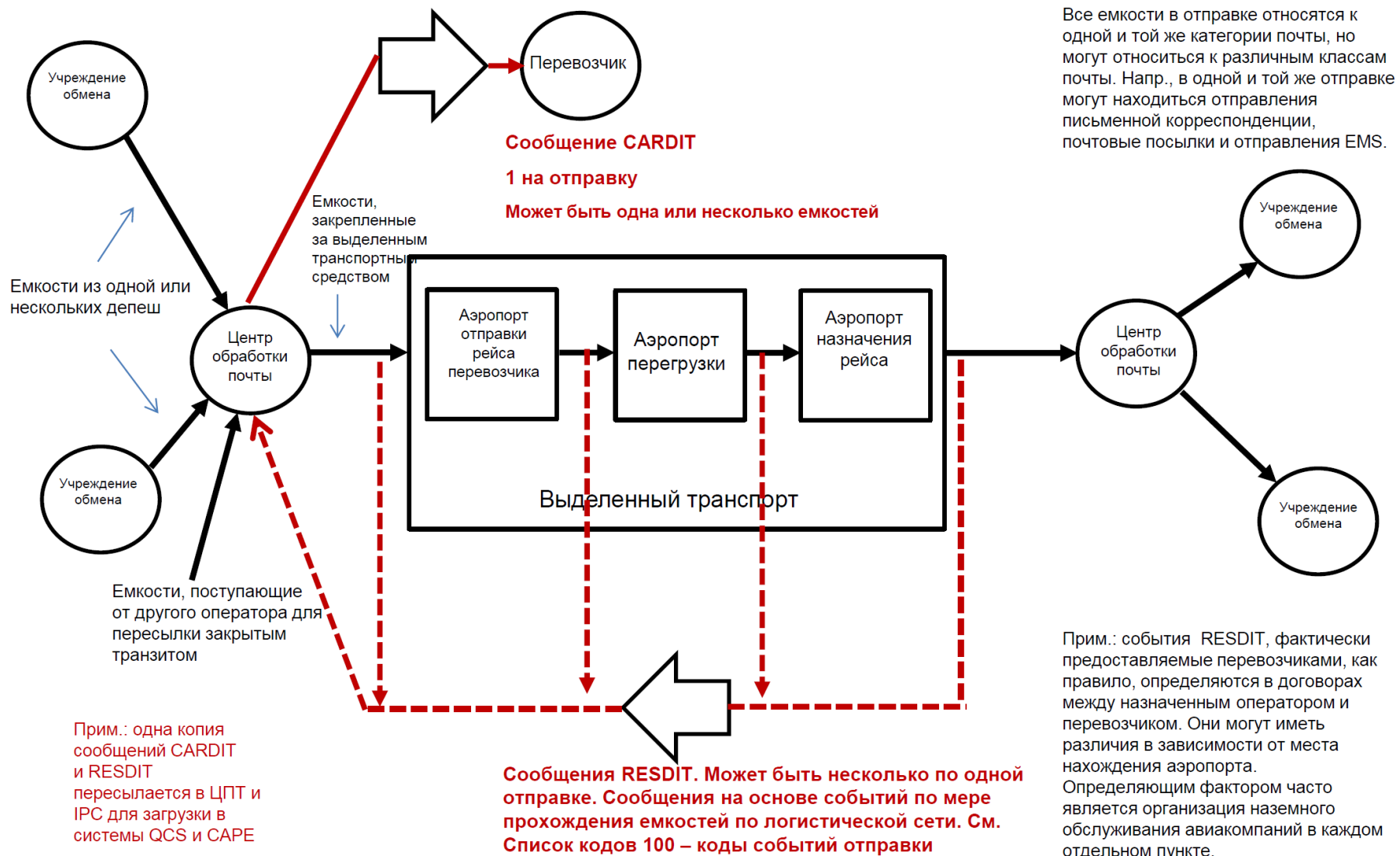
Потоки данных PREDES/RESDES, PRECON/RESCON и CARDIT/RESBIT представлены на следующих страницах:



Прим.: Сообщение PRECON по емкостям, закрепленным за конкретным транспортным средством. Емкости могут быть из одной или нескольких депеш. Емкости определенной депеши могут быть обособлены и в результате оказаться в разных отправлениях. Емкости могут подаваться (от одного оператора) или пересылаться закрытым транзитом (от другого оператора). Несколько отправок могут быть переданы на одно и то же транспортное средство.



Прим.: Сообщение CARDIT, как и PRECON относится к емкостям, закрепленным за конкретным транспортным средством. Емкости могут быть из одной депеши или нескольких депеш. Емкости определенной депеши могут быть обособлены и в результате оказаться в разных отправлениях. Емкости могут быть отправлены (от одного оператора) или пересылаться закрытым транзитом (от другого оператора). Несколько отправок могут быть переданы на одно и то же транспортное средство.



7.3 Общая информация о стандартах обмена сообщениями

Как правило, для обмена сообщениями рекомендуется всегда использовать самую новую версию ЭОД. В следующей таблице представлена общая информация о стандартах ВПС для обмена сообщениями. Стандарты, не относящиеся к перевозке, выделены серым тоном.

Стандарт сообщения	Откуда/куда	Общее описание	Назначение
M40 EMSEVT V3	Обменивается между назначенными операторами, осуществляющими обработку отправок, которые можно отследить (напр., заказные отправления письменной корреспонденции, почтовые посылки, EMS)	Сообщение о событии отслеживания на уровне отправок для отправок, которые можно отследить по мере их прохождения по логистической сети. Соответствующий стандарт идентификатора отправления - S10. M40 базируется на 25 определенных событиях. Подсовокупность этих событий используется для оценки, влияющей на финансовые расчеты.	Отслеживание отправок клиентов, обеспечивающее возможность визуального контроля прохождения отправок на веб-сайтах назначенных операторов. Оценка качества услуг в некоторых случаях как элемента для финансовых расчетов.
M41 PREDES V2.1	УО подачи в адрес УО назначения Относится к бланкам ВПС. Письменные карты CN 31 и CN 32 Посылочная карта CP 87 Специальные карты CN 33 и CN 16 Ярлыки емкостей CN 34, CN 35, CN 36, CP 83, CP 84, CP 85	Сообщение о емкости, депеше и отправлении. В нем определяется связь между отправлением-емкостью, т.е. правильное расположение или ID емкости для отправок, которые можно отследить (напр., заказная письменная корреспонденция, почтовые посылки, EMS).	PREDES/RESDES обеспечивают возможность: Операционного контроля емкости. Проверки компонента логистической сети УО-УО, что касается качества услуг. Анализа сети в отношении объемов. Кроме того, используются в операциях по финансовым расчетам.
M13 RESDES V1.1	УО назначения – УО подачи.	Сообщение на уровне емкости. RESDES – это ответ на сообщение PREDES.	Обеспечивает УО подачи подтверждение, включая дату/время обработки емкости, а также других атрибутов емкости с точки зрения страны назначения.
M10 PRECON V1.1	Участок обработки почты службы подачи – участок обработки почты службы назначения. Относится к бланкам накладных сдачи депеш ВПС CN 37, CN 38, CN 41.	Сообщение на уровне всей отправки и емкости. В сообщении PRECON указываются емкости, которые относятся к определенной отправке (т.е. перевозка от места подачи до места назначения).	Предоставление участку обработки почты службы назначения предварительного сообщения о емкостях, направленных в адрес этой службы.
M12 RESCON V1.1	Участок обработки почты службы назначения – участок обработки почты службы подачи.	Сообщение на уровне емкости. RESCON – это ответ на сообщение PRECON.	Предоставляет участку обработки почты службы подачи подтверждение, включая дату/время поступления емкостей, а также другие атрибуты.

<i>Стандарт сообщения</i>	<i>Откуда/куда</i>	<i>Общее описание</i>	<i>Назначение</i>
M48 CARDIT V2.1	Участок обработки почты службы подачи – перевозчик. Относится к бланкам накладных сдачи депеш ВПС CN 37, CN 38, CN 41.	Сообщение об отправке и емкостях. В сообщении CARDIT указываются емкости, включенные в определенную отправку (транспортные средства, используемые от места подачи до места назначения) для операций, выполняемых перевозчиком и процесса расчетов.	Предоставляет перевозчику информацию оператора подачи об отправке и емкостях, включая транспорт, который планируется использовать (напр., авиарейсы).
M49 RESDIT V1.1	Перевозчик – назначенный оператор подачи груза.	M49 RESDIT – это сообщение с ответом перевозчика на сообщение M48 CARDIT V2.1.	Дает возможность перевозчику предоставлять информацию о емкостях по мере их продвижения по логистической сети. Предоставляемая информация (события и место нахождения), как правило, согласовывается между оператором подачи и перевозчиком.
	RESDIT – это сообщение о событии на уровне емкости. События перечислены в списке кодов 100. Некоторые примеры: RESDIT 74: Получено – контроль/хранение переходит к перевозчику путем получения RESDIT 21: Вручено – перевозчик передает контроль/хранение получателю груза или агенту		
M33 ITMATТ	Назначенный оператор подачи – назначенный оператор назначения Относится к бланкам ВПС CN 22, CN 23.	Сообщение на уровне отправления.	Основная цель – предоставить данные, необходимые для таможенного оформления, операторов назначения. ITMATТ служит источником данных для M43a CUSITM.
Примечание: Нижеперечисленные стандарты сообщений внедряются рядом операторов и их таможенными организациями.			
M43a CUSITM	Назначенный оператор службы назначения – таможенная служба.	Сообщение на уровне отправления.	Предоставляет таможенную информацию для проведения таможенного контроля, как, например, определение пошлин и налогов.
M43b CUSRSP	Таможенная служба – назначенный оператор назначения.	Сообщение на уровне отправления.	Предоставляет назначенному оператору назначения информацию от таможенной службы относительно отправления, включая таможенное оформление отправления.
M37 EVTRPT	Этот стандарт используется совсем мало. Потребность в стандарте M37 была удовлетворена стандартом M40 EMSEVT V3.		

<i>Стандарт сообщения</i>	<i>Откуда/куда</i>	<i>Общее описание</i>	<i>Назначение</i>
M42 eVN	НО, пересылающий поверочное уведомление другому НО. Относится к бланкам ВПС CN 43 и CP 78.		Используется вместо обмена бумажными поверочными уведомлениями.

7.4 Технические стандарты

Большая часть технических стандартов не связана с обменом международной почтой. К примеру, некоторые из них относятся к размещению элементов на конвертах, другие связаны с радиочастотной идентификацией (RFID). Технические стандарты, имеющие отношение к обмену международной почтой, указаны ниже:

<i>Стандарт</i>	<i>Название</i>	<i>Замечания</i>	<i>Соответствующие стандарты сообщений</i>
S8	Почтовые депеши	Дается ссылка в модулях 2 и 4. Рекомендуется использовать не сам стандарт, а справочник пользователя на веб-сайте.	PREDES
S9	Почтовые емкости		
S10	Идентификация почтовых отправок – идентификатор из 13 знаков	Имеется ссылка в модуле 1.	EMSEVT/PREDES
S32	Почтовые грузы	Упомянуты в данном модуле в разделе PRECON/RESCON.	PRECON/CARDIT
S34	Регистрация центров обработки международной почты	Имеется ссылка в модулях 2 и 4.	EMSEVT/PREDES
S47	Ярлыки для почтовых емкостей	Этот стандарт в настоящее время имеет статус 1 и версию 4. Он относится к формату и контенту данных для ярлыков емкостей. Настоящая версия с многочисленными изменениями по сравнению с предыдущей редакцией, была принята в апреле 2015 г.	PREDES

Бланки ВПС и соответствующие им технические стандарты и стандарты обмена сообщениями

Взаимосвязь между бланками ВПС и стандартами отражена в следующей таблице:

Категория	Бланк ВПС для письменной корреспонденции (и аналогичный бланк для отправлений EMS)	Бланк ВПС для посылочной почты	Бланк для письменной корреспонденции и почтовых посылок (комбинированный)	Технический стандарт ВПС	Стандарт обмена сообщениями ВПС
Описание раздела	Таможенные декларации:				
	CN 22	CP 72 ¹³	CN 23 ¹⁴		M33 ITMATT
Отправлени е	Ярлыки для отправлений:			S10 идентификатор отправления (штриховой код из 13 знаков)	M40 EMSEVT M41 PREDES
	CN 04 – заказные CN 05 – с контролируемой доставкой CN 05бис – отслеживаемое CN 06 – с объявленной ценностью	CP 73 – простая посылка CP 74 – посылка с объявленной ценностью			
	бланки для отправлений:				
	специальная карта CN 33 – заказные отправления специальная карта CN 16 – отправления с объявленной ценностью	посылочная карта CP 87 ¹⁵			
Емкость	Ярлыки для емкостей:			S9 идентификатор емкости ярлык для емкости S47	M41 PREDES M13 REDES
	CN 34 – наземная почта CN 35 – авиапочта CN 36 – почта S.A.L.	CP 83 – наземная CP 84 – авиапочта CP 85 – почта S.A.L.			
Депеши	Бланки для депеш:			идентификатор депеш S8	M41 PREDES M13 REDES
	письменная карта CN 31 письменная карта CN 32 для почты в большом количестве	посылочная карта CP 87			
Отправка			Бланки для отправки:		
			накладная сдачи CN 37 – для наземной почты накладная сдачи CN 38 – авиа накладная сдачи CN 41 – S.A.L. накладная сдачи CN 47 – порожние мешки	идентификатор груза S32	M10 PRECON M12 RESCON M48 CARDIT и M49 RESDIT
			накладная сдачи CN 37 – для наземной почты накладная сдачи CN 38 – авиа накладная сдачи CN 41 – S.A.L. накладная сдачи CN 47 – порожние мешки	идентификатор груза S32	M10 PRECON M12 RESCON M48 CARDIT и M49 RESDIT

¹³ CP 72 – бланк-пачка, включающая в себя таможенную декларацию CN 23 и посылочный ярлык CP 73.

¹⁴ CN 23 вместо CN 22 может факультативно использоваться также для отправлений письменной корреспонденции.

¹⁵ Посылки включаются в посылочную карту CP 87 поименно, что схоже с процессом CN 33 для заказных отправлений письменной корреспонденции.

8. Определение маршрута для авиапочты

8.1 Стандарты доставки

Каждый оператор публикует свои стандарты доставки в трех сборниках.

Для письменной корреспонденции в справочнике по стандартам доставки на веб-сайте ВПС: [Universal Postal Union – Letter post delivery standards](#)

Для почтовых посылок в приложении к сборнику почтовых посылок онлайн: [Universal Postal Union – Parcel post compendium](#)

Для EMS в эксплуатационном справочнике EMS, доступ к которому имеют зарегистрированные пользователи, по следующей ссылке: www.emsog.post

В каждой из этих публикаций указываются стандарты доставки с момента поступления в каждое входящее учреждение обмена до момента доставки в зоны, обозначенные почтовыми индексами, в стране назначения. Стандарты доставки, как правило, базируются на внутренних стандартах; при этом входящее учреждение обмена представляет внутреннее учреждение подачи.

В публикациях, кроме того, определяются предельные сроки поступления входящей почты либо в аэропорт (перевозка воздушным путем), либо в порт или учреждение обмена (перевозка наземным путем), чтобы получить тот же уровень обслуживания, какой получает внутренняя почта, поданная в тот же день¹⁶. Этот срок называется «крайний срок прибытия» или LAT.

8.2 Некоторые рекомендации

Процесс определения маршрута для почты в разных странах может быть совершенно разным. Некоторые страны имеют «транзитные узлы», откуда ежедневно совершаются прямые рейсы во многие места назначения. Другие страны можно отнести к «лучевым», поскольку они имеют прямые рейсы только в несколько мест назначения; для предоставления услуги в различных местах назначения эти страны должны использовать перегрузку или транзит.

В некоторых странах прямыми рейсами обслуживается только небольшое количество направлений – иногда только одно или два.

Переговоры с авиакомпаниями

Объем почты также может значительно различаться в зависимости от страны. В некоторых случаях планирование объемов почты на воздушном судне совместно с авиакомпанией имеет очень большое значение. В других случаях оно не является столь важным. Однако во всех случаях почтовая служба подачи должна сначала проконсультироваться с авиакомпанией с тем, чтобы использовать соответствующие и приемлемые рейсы и быть уверенной в том, что на запланированных рейсах предусмотрено достаточно лимитов для почты – в течение всего запланированного периода.

Предельное время прибытия (LAT)

Необходимо предпринимать все возможные меры для того, чтобы почта поступала до наступления LAT и избегать ненадежных стыковок. LAT следует использовать почтовой службе подачи только для целей планирования.

Предельное время регистрации (СТТ)

Почтовая служба подачи должна предпринять все возможные усилия, чтобы передать почту почтовой службе назначения до наступления СТТ, даже в том случае, если почта поступила после LAT.

Прямые авиарейсы

При каждой возможности следует использовать прямые авиарейсы. В зависимости от различных факторов, почту, по всей видимости, лучше не отправлять до следующего дня, когда будет прямой рейс.

Согласованность

¹⁶ Как правило, время нахождения в таможне не учитывается.

Если требуется перегрузка или транзит, следует предпринять все возможные меры для составления согласованного плана направления в течение всего запланированного периода (напр., зимнее/летнее расписание авиарейсов).

Консультации между операторами подачи и операторами транзитной страны

Для почтовых служб подачи очень важно консультироваться и поддерживать постоянный диалог с фактическими и потенциальными транзитными почтовыми службами.

При рассмотрении вопроса о прямой перегрузке важно обеспечить, чтобы авиакомпания (или авиакомпания) подтвердила, что стыковочный рейс с точки зрения эксплуатации практически выполним. Это особенно относится к перегрузке между авиакомпаниями, но также к перегрузке между одной и той же компанией, в частности, если в пассажирском расписании могут появиться авиарейсы с объединенными номерами. Кроме того, важно иметь информацию о том, какая авиакомпания фактически осуществляет перелет, и имеются ли договоренности по наземной обработке почты.

В ряде случаев прямая перегрузка, исходя из расписания пассажирских рейсов, может представляться осуществимой, но неизвестно, будет ли она осуществима для почты. После соответствующей консультации может оказаться, что закрытый транзит по сравнению с прямой перегрузкой является наиболее надежным вариантом.

Контроль сроков заделки депеш по сравнению с планируемыми сроками убытия транспорта

Учреждения обмена иногда заделывают депеши слишком рано до запланированного убытия транспорта, и почта, которая могла бы быть отправлена «сегодня», должна ожидать следующей отправки, возможно, «завтра». Систематическая практика очень ранней заделки депеш может быть совершенно нецелесообразной.

Аналогично этому, может случиться, что учреждения обмена заделывают депеши слишком поздно для запланированной перевозки. (Однако это, как правило, обнаруживается сразу же).

Периодический контроль сроков закрытия депеш может улучшить обслуживание из конца в конец.

Просьба принять к сведению, что в сообщении PREDES указывается срок для закрытия депеши и планируемое время убытия транспорта. В целях такого контроля можно использовать информацию PREDES.

Упреждающие меры почтовой службы назначения

Как правило, качество своих запланированных перевозок контролирует почтовая служба подачи. Тем не менее, почтовая служба назначения может также участвовать в этом. Нарушения в предоставлении услуги могут негативно влиять на обе почтовые службы. Если почтовая служба назначения замечает, что запланированные схемы перевозки, используемые почтовой службой подачи, систематически нарушаются, почта назначения должна сообщить об этом почтовой службе подачи. Обращаем ваше внимание, что в сообщении PREDES включается планируемая перевозка, а в сообщении RESDES указываются дата/время обработки каждой емкости во входящем учреждении обмена.

Оформление ярлыков емкостей, пересылаемых закрытым транзитом

При отправке почты закрытым транзитом в почтовую службу транзита служба подачи не указывает на ярлыке емкости или в накладной сдачи депеш, как предусмотрено в статье 17.132.3, какие-либо последующие маршруты. Включение информации о дальнейшем маршруте может привести к недоразумениям, поскольку может возникнуть предположение, что запланирована прямая перегрузка. Как правило, службе подачи практически невозможно определить маршруты, которые будут использоваться транзитной почтовой службой, так как почта, направляемая закрытым транзитом, в принципе, пересылается теми же средствами перевозки, которые используются назначенным оператором стран транзита для перевозки своих собственных депеш (статья 17.132.4).

Штриховые идентификаторы емкостей

Большое значение имеет качество ярлыка емкости. Одним из наиболее важных факторов успеха для перевозчиков, транзитных почтовых служб и почтовых служб назначения является штриховой идентификатор емкости. Почтовые службы подачи должны предпринимать все возможные меры с тем, чтобы на ярлыках для емкостей и для всех категорий (приоритетная, S.A.L., неприоритетная) и классов

почты (письменная корреспонденция, почтовые посылки, отправления EMS и порожние емкости) указывался штриховой идентификатор емкостей, поступающих из всех учреждений обмена подачи.

8.3 Соглашения о предоставлении услуг

Контактным комитетом ИАТА-ВПС была разработана рамочная основа соглашения об обслуживании между авиакомпанией и назначенным оператором. Почтовые службы могут использовать это типовое соглашение при составлении и заключении договоров. Соглашение размещено на веб-сайте ВПС на шести языках: www.upu.int/en/activities/transport/about-transport.html

Просьба принять к сведению, что рамочное соглашение постоянно дорабатывается. СПЭ 2018.1 одобрил самый последний вариант рамочной основы соглашения о предоставлении (СПЭ К 1 2018.1–Док 5b.Приложение 1).

Рекомендации по использованию рамочного соглашения об обслуживании между авиакомпанией и назначенным оператором

Рекомендации направлены на предоставление дополнительной информации о положениях рамочного соглашения, с тем чтобы помочь назначенным операторам лучше понять и использовать эти положения. Доступ к рекомендациям можно получить по следующей ссылке <http://www.upu.int/en/activities/transport/publications.html>.

9. Использование ЭОД для контроля перевозок

До начала обмена сообщениями ЭОД единственным способом контроля на участке логистической сети от учреждения обмена до учреждения обмена для службы подачи было включение пробного бюллетеня CN 44 в депешу. Служба назначения указывала дату/время прибытия и возвращала бланк в место подачи. После этого служба подачи анализировала возвращенные бланки CN 44. Этот процесс был трудоемким, и часто возврат пробных бюллетеней CN 44 не осуществлялся своевременно.

Одна из целей создания штриховых идентификаторов емкостей стандарта S9 и таких сообщений, как PREDES/RESDES, PRECON/RESCON и CARDIT/RESBIT состоит в том, чтобы почтовые службы подачи и назначения могли осуществлять более просто и полно контролировать участок логистической сети на отрезке от УО до УО.

С помощью такого контроля можно, как минимум, определить серии депеш, которые перевозятся без нарушений, а также серии депеш, которые перевозятся с нарушениями, чтобы можно было сконцентрировать ресурсы на последних.

Часто возможную причину нарушений можно определить путем аналитических рассуждений и использования практической информации ЭОД. После этого необходимо подтверждение вероятной причины, т.е., нужно отправить электронное сообщение перевозчику или почтовой службе-партнеру. После этого проблема, безусловно, должна быть решена.

Благодаря наличию центральной базы данных, операторы подачи и назначения могут получить одну и ту же информацию и работать совместно в целях улучшения качества на участке УО-УО. За счет этого можно добиться значительных улучшений качества обслуживания из конца в конец при минимальных административных затратах.

Необходимо принять во внимание нижеследующее:

- Данными из обмена сообщениями ЭОД, которые могут быть использованы для перевозки, являются данные о емкости, а не только о депеше (как в случае с CN 44). Каждую отдельную емкость можно отследить. Это особенно важно, поскольку емкости депеши не всегда перевозятся вместе.
- Возможности улучшения качества обслуживания из конца в конец существуют не только для отправок, которые можно отследить. Это касается всех продуктов, включая простые нерегистрируемые отправления письменной корреспонденции – продукт, имеющий самые большие объемы.
- Сообщениями ЭОД можно охватить 100% всей почты, а не только незначительную часть выбранных отправок.
- Для контроля качества на участке УО-УО логистической сети могут быть использованы три набора сообщений. Ими являются: PREDES/RESDES, PRECON/RESCON и CARDIT/RESBIT.

Из этих трех наборов сообщений PREDES/RESDES являются наиболее передовыми с точки зрения охвата и возможности использования для оперативного улучшения качества. Многие почтовые службы уже осуществляют обмен сообщениями PREDES/RESDES. Ряд из них широко использует центральную базу данных для улучшения качества услуг. Многие почтовые службы, несмотря на то, что они обмениваются сообщениями PREDES/RESDES, не используют свой потенциал улучшения качества обслуживания.

В сообщении CARDIT/RESBIT оператор подачи может представить дополнительную информацию. Это особо касается случаев, когда авиакомпания направляет из пункта назначения сообщение RESBIT, информируя о том, что емкость была передана почтовой службе назначения.

В настоящее время сообщения PRECON/RESCON используются в меньшем объеме, чем PREDES/RESDES. Главная цель использования сообщений PRECON/RESCON – сообщить транзитному оператору о емкостях, пересылаемых закрытым транзитом.

Чтобы использовать в эксплуатации данные, которые уже находятся в центральных базах данных, операторы должны иметь возможность просматривать и извлекать информацию в соответствующих удобных форматах. Некоторые операторы уже имеют эту возможность, но их большая часть лишена такой возможности.

Группа «Перевозка почты» Совета почтовой эксплуатации включила в свой план пункт об улучшении оперативного контроля почты при перевозке за счет усиления взаимодействия с перевозчиками и расширения обмена сообщениями ЭОД, т.е.:

- путем максимального использования преимуществ обмена сообщениями PREDES/RESDES; и
- путем разработки средств отчетности в рамках системы контроля качества ВПС (QCS) на основе PREDES/RESDES, чтобы все назначенные операторы имели доступ к базовому комплекту средств отчетности.

В сочетании с работой, которая проводится группой «Перевозка почты» СПЭ, операторам рекомендуется обмениваться сообщениями PREDES/RESDES для всех серий депеш и максимально использовать средства отчетности, которые можно получить у администраторов центральной базы данных.

Кроме того, всем операторам рекомендуется организовать обмен сообщениями CARDIT/RESBIT со своими авиакомпаниями и ввести отчетность.

Устройство регистрации почты

Все большее количество ИТ-инструментов доступно для мониторинга процессов этапа 2. Одним из них является устройство регистрации почты (УРП). УРП обеспечивает возможность визуального отслеживания процессов передачи между почтовыми службами и авиакомпаниями как в пункте отправления, так и в пункте назначения, обеспечивая надежный оперативный контроль перемещения почты от почтовой службы подачи до почтовой службы назначения.

УРП позволяет быстро и просто регистрировать передачу почты между почтами и авиакомпаниями на почтовых объектах, расположенных в аэропортах. Устройство устанавливается назначенными операторами в том месте, где службы обработки от авиакомпаний передают почтовые контейнеры почтовому персоналу и/или где почтовый персонал передает почтовые отправления авиакомпаниям, что обычно происходит при входе в АОПП. УРП состоит из терминала с сенсорным экраном, сканера, устройства печати ярлыков и технической инфраструктуры для управления данными.

Основным преимуществом использования УРП является возможность усиления визуального контроля в одной из «серых зон» процесса транспортировки авиапочты (точная информация о состоянии почты). Через УРП могут быть зарегистрированы два отдельных и независимых процесса: доставка почтовых отправлений в пункт назначения (подтверждение доставки – ПД УРП) и передача почтовых отправлений в пункт подачи (подтверждение хранения – ПХ УРП).

Данные УРП собираются и консолидируются МПК, и группа по перевозке почты проанализирует возможность более широкого использования этой системы в сетях многих назначенных операторов.

10. Вопросы безопасности

Обеспечение безопасности в системе доставки почтовых отправлений имеет решающее значение. Почти каждая почтовая служба сталкивалась со значительным увеличением объема товаров, связанных с электронной торговлей. Если почтовая служба не сможет обеспечить сохранность коммерческих продуктов и их доставку клиентам, которые произвели оплату, никакой пользы для почтовой деятельности от коммерческой модели фулфилмента не будет. Проще говоря, если почтовая служба не сможет надежно и безопасно доставлять продукты электронной коммерции, отправители, по понятным причинам, будут искать альтернативные службы.

Меры безопасности должны защищать сеть доставки почтовых отправлений от криминальных угроз, ненадлежащей обработки, потерь и ненужных задержек. Еще одна серьезная угроза – опасные грузы. Каждая почтовая служба должна предусмотреть процедуры контроля введения опасных грузов в почтовые сети. Большинство почтовых служб в настоящее время выделяет значительные средства на деятельность по недопущению к пересылке запрещенных литиевых батарей, легковоспламеняющихся и токсичных веществ, а также взрывных устройств. Помимо гарантий защиты почтового персонала и населения приоритетное внимание следует уделять опасным грузам, которые могут представлять угрозу для авиации.

ВПС также предоставляет методическую помощь (СПЭ К 1 ГПБ 2018.1-Док 6. Приложение 1: *Модель службы почтовой безопасности и проведения расследований*) почтовым службам, заинтересованным в оказании поддержки специализированному подразделению в рамках их деятельности, с тем чтобы сосредоточить внимание на вопросах безопасности и опасных грузах.

ВПС выпускает публикации, документы и справочные материалы для оказания помощи почтовым службам в эффективном осуществлении программы обеспечения безопасности. Стандарты безопасности ВПС S58 и S59 в настоящее время обязательны для всех почтовых организаций.

Декларация о безопасности грузовой отправки

В декларации о безопасности грузовой отправки (CSD) используется стандартный формат для предоставления подтверждения статуса безопасности груза, включая информацию о том, кто обеспечил безопасность груза, как и когда. Если назначенному оператору присвоен статус зарегистрированного агента (ЗА), он может досматривать почтовые отправления и использовать бумажные CSD. Операторы, не имеющие статуса зарегистрированного агента, должны будут заключить договорные соглашения с авиакомпаниями или другими компетентными организациями для проверки безопасности и выдачи декларации о безопасности грузовой отправки.

Рекомендации по декларации о безопасности грузовой отправки (eCSD)

Вместо использования бумажного бланка информация ДБГ может быть включена в сообщения M48 CARDIT 2.1 в форме электронной декларации о безопасности грузовой отправки. Подробная информация о eCSD представлена в документе СПЭ К 1 2018.2–Док 5е. eCSD является электронным эквивалентом ДБГ. Она основана на бланке CN 70, т. е. бумажном варианте ДБГ, соответствующем требованиям ИАТА.

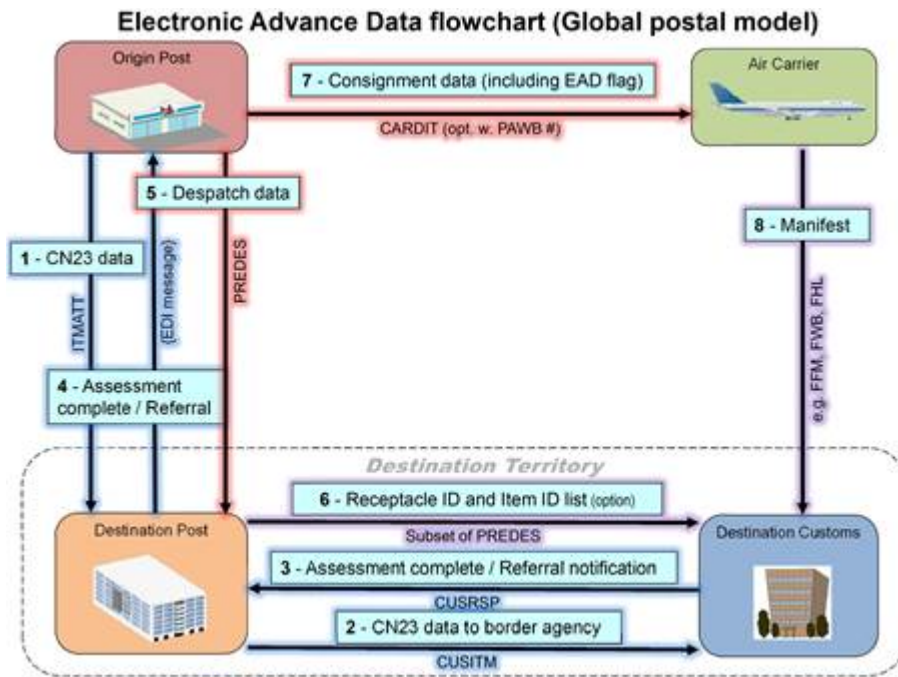
Порядок урегулирования аварийных ситуаций

Группа «Перевозка почты» СПЭ провела изучение, касающееся событий во время перевозки, которые вызывают подозрения в транзитных пунктах логистической сети, и при наступлении которых отправление не может продвигаться к месту назначения до тех пор, пока проблема не будет устранена. Термин «аварийная ситуация» является всеобъемлющим, и аварийная ситуация может возникнуть в ходе обработки при обнаружении опасных или запрещенных к пересылке грузов, не допускаемых или ошибочно принятых отправлений. Помимо этого, в рамках Контактного комитета ИАТА-ВПС с авиакомпаниями были проведены консультации по устранению аварийных ситуаций. Группа «Перевозка почты» СПЭ рекомендовала внести некоторые изменения в существующие положения Регламента с конкретными инструкциями по устранению аварийных ситуаций в местах транзита. СПЭ 2016.1 утвердил указанные ниже две статьи к Регламенту Конвенции: 19-102 и 19-201.

Электронное предварительное информирование

Представленная ниже почтовая модель электронного предварительного информирования ВПС (ЭПИ) была разработана в тесном взаимодействии со всеми заинтересованными сторонами, включая ИКАО, ВТО, ИАТА, Европейскую комиссию и авиакомпании.

Рабочая схема электронного предварительного информирования (Глобальная почтовая модель)



Потоки данных 7 и 8 касаются роли назначенного оператора подачи и заключившего договор авиаперевозчика. Основные процессы можно резюмировать следующим образом, хотя до коммерческой реализации необходимо провести пилотный проект.

В потоке 7 назначенный оператор пересылает сообщение CARDIT перевозчику, в том числе:

- индикатор EAD
- номер почтовой авианакладной (PAWB) (если требуется, и если заранее указан диапазон)
- в соответствующих случаях информация о статусе безопасности и физическом досмотре (eCSD)

Назначенный оператор передает партию почты перевозчику или его агенту

В потоке 8, авиаперевозчик:

- проверяет поток груза в сравнении с данными CARDIT
- проверяет наличие индикатора EAD
- присваивает номер PAWB для емкостей (если требуется)
- пересылает информацию манифеста (какая емкость загружается на какой рейс) в соответствии с запросом таможни, в том числе номер PAWB и идентификаторы емкостей, если требуется
- либо передает список идентификаторов емкостей (и eCSD) из системы управления почтой в систему управления грузом или пересылает EAD из системы управления почтой

11 Приложение – Основные нормативные положения ВПС

В Конвенции ВПС, как и в Регламенте (статьи с префиксом «РК») и Регламенте содержится много информации, касающейся вопросов перевозки почты. Статьи Конвенции и подробные положения представлены также в руководстве к Конвенции, размещенном на веб-сайте ВПС по адресу: <http://www.upu.int/en/the-upu/acts-of-the-union-and-other-decisions/manuals-in-three-volumes.html>.

В таблице ниже представлены нормативные положения, которые считаются наиболее важными, а также комментарии относительно их применения в процессе эксплуатации. Многоточие («...») означает текст статьи или положения, которые были пропущены, чтобы сократить текст в таблице. Полные тексты статей представлены в руководстве по письменной корреспонденции и руководстве по почтовым посылкам. Просьба обратить внимание на повторение текста в этом приложении и других разделах руководства по перевозке почты.

Данная таблица периодически обновляется группой «Перевозка почты» СПЭ. Она пересматривается после каждой сессии СПЭ с целью включения в нее изменений, сделанных СПЭ.

<i>Содержание</i>	<i>Ссылка</i>	<i>Текст</i>	<i>Замечания</i>
Свобода транзита	Статья 4 Конвенции	<p>Свобода транзита</p> <p>1. Принцип свободы транзита изложен в статье первой Устава. По этому принципу каждая страна-член обязана обеспечить, чтобы ее назначенные операторы направляли всегда наиболее быстрыми путями и с использованием самых надежных средств, которые они применяют для своих собственных отправок, закрытые депеши и отправления письменной корреспонденции, направляемые открытым транзитом, которые им передаются другим назначенным оператором. Этот принцип также распространяется на засланные отправления и ошибочно направленные депеши.</p> <p>3. Свобода транзита авиапосылок гарантируется на всей территории Союза.</p>	<p>Свобода транзита является основополагающим принципом ВПС.</p> <p>Тем не менее, важно, а в определенных случаях необходимо проводить консультации между оператором подачи и транзитным оператором. Такие консультации очень важны для обеспечения эффективной и оптимальной эксплуатации.</p>

Содержание	Ссылка	Текст	Замечания
Открытый транзит	Статья 17-117	<p>3. Отправляющий назначенный оператор должен заблаговременно проконсультироваться с назначенными операторами промежуточных стран о возможности использования их служб для отправок, пересылаемых открытым транзитом в определенные пункты назначения. Отправляющий назначенный оператор должен сообщить заинтересованным назначенным операторам дату начала отправки почты открытым транзитом, одновременно предоставив данные о планируемых годовых объемах для каждого конечного места назначения. При отсутствии иной двусторонней договоренности между заинтересованными назначенными операторами, это уведомление повторяется, если в указанный статистический период (май или октябрь) отправок, пересылаемых открытым транзитом, выявлено не было, и вследствие этого промежуточному назначенному оператору не нужно было выставить счет. Отправления, пересылаемые открытым транзитом, должны, по мере возможности, пересылаться назначенному оператору, который составляет депеши для назначенного оператора страны назначения.</p>	<p>Этим положением уточняется, что консультации являются обязательными для открытого транзита письменной корреспонденции. Просьба обратить внимание, что в статьях 17-132 и 17-226 (ссылка далее в этой таблице) рекомендуется проводить консультации в отношении закрытого транзита.</p>
Почтовая безопасность	Конвенция Статья 8	<p>1. Странам-членам и их назначенным операторам надлежит соблюдать требования по безопасности, определенные в стандартах безопасности Всемирного почтового союза, а также принимать и осуществлять стратегию действий в области безопасности на всех уровнях почтовой эксплуатации, чтобы сохранять и повышать доверие широких слоев населения к почтовым услугам, предоставляемым назначенными операторами, в интересах всех работников этой сферы. В эту стратегию включаются цели, определяемые в Регламенте, а также принцип соответствия требованиям законодательства в отношении передачи предварительных электронных данных о почтовых отправлениях, определенных в положениях о выполнении, утверждаемых Советом почтовой эксплуатации и Административным советом (включая вид почтовых отправок и критерии их идентификации) в соответствии с техническими стандартами ВПС по обмену сообщениями. Такая стратегия включает также обмен информацией, касающейся обеспечения надежности и безопасности перевозки и транзита депеш между странами-членами и их назначенными операторами.</p>	<p>В этой статье определяется обязанность почтовой службы осуществлять проверку почты для обеспечения авиационной безопасности. Кроме того, она касается принципа передачи электронной предварительной информации из таможенных деклараций. Подчеркнутый текст был принят Конгрессом 2012 г. и вступил в силу 1 января 2014 г.</p> <p>Стандарты безопасности ВПС, которые упоминаются в данной статье, являются техническими стандартами S58 (General security measures) и S59 (Office of exchange and international airmail security), подготовленными программой по безопасности ВПС. Эти стандарты представлены в разделе по почтовой безопасности на веб-сайте ВПС www.upu.int/en/activities/postal-security/security-standards.html.</p>

Содержание	Ссылка	Текст	Замечания
Закрытый транзит	Статья 17-132	<p>Статья 17-132</p> <p>Направление депеш</p> <p>1. Закрытые депешы, включая закрытые транзитные депешы, направляются по возможности самым прямым путем.</p>	<p>Включение оправлений закрытого транзита в текст положения обеспечивает использование транзитным оператором для досылаемых емкостей тех же транспортных средств, которые используются им для пересылки своей исходящей почты. Кроме того, этим положением рекомендуется выбирать прямые маршруты.</p>
		<p>2. Если депеша состоит из нескольких емкостей, то по возможности они не должны отделяться друг от друга, а должны отправляться одним и тем же транспортным средством.</p>	<p>В этом положении рекомендуется принимать меры к тому, чтобы перевозить емкости, содержащиеся в депешах одним и тем же транспортным средством, но, кроме того, признается, что на практике это не всегда возможно.</p>
		<p>3. Назначенный оператор страны подачи может консультироваться с назначенным оператором, предоставляющим услугу транзита закрытых депеш, по вопросу пути следования закрытых депеш, которые он регулярно пересылает. Назначенный оператор страны подачи не вносит информацию о пути, который должен использовать назначенный оператор, предоставляющий услуги закрытого транзита, ни в накладные CN 37, CN 38 или CN 41, ни в ярлыки CN 34, CN 35 или CN 36. Информация о пути следования, указываемая на накладных CN 37, CN 38 или CN 41, а также на ярлыках CN 34, CN 35 или CN 36, ограничивается путем, намеченным для перевозки депеш от назначенного оператора подачи до назначенного оператора, предоставляющего услуги транзита закрытых депеш.</p>	<p>В этом положении рекомендуется, чтобы вопрос о закрытом транзите согласовывался между операторами подачи и транзитными операторами. Такие консультации должны считаться чрезвычайно важными.</p> <p>Кроме того, в этой статье уточняется, что службы подачи не должны указывать информацию о дальнейшем маршруте (т.е. от места нахождения транзита до места назначения) на ярлыках и в накладных сдачи.</p>
		<p>4. Закрытые транзитные депешы, в принципе, пересылаются тем же самым транспортным средством, которое назначенный оператор страны транзита использует для перевозки своих собственных депеш. Если на регулярной основе случается так, что между прибытием закрытых транзитных депеш и отправлением транспортного средства недостаточный промежуток времени, или если объемы регулярно превышают предел загрузки воздушного судна, то назначенный оператор страны подачи информируется об этом соответствующим образом.</p>	<p>Это положение направлено на то, чтобы транзитные операторы использовали для досылаемых емкостей те же транспортные средства, что и для своей исходящей почты.</p> <p>Кроме того, оно обязывает транзитных операторов консультироваться с операторами подачи при возникновении систематических или часто повторяющихся проблем.</p>

Содержание	Ссылка	Текст	Замечания
Закрытый транзит (продолж.)		<p>5. В случае изменения направления для обмена закрытыми депешами, установленного между двумя назначенными операторами через одного или нескольких назначенных операторов, предоставляющих услуги закрытого транзита, назначенный оператор подачи депеши информирует этих назначенных операторов, предоставляющих услуги закрытого транзита, об изменении направления.</p>	<p>Это положение предписывает назначенному оператору подачи информировать транзитного оператора об изменениях.</p>
Прямая перегрузка	Статьи 17-133, 17-227	<p>Прямая перегрузка авиа и наземных депеш, перевозимых воздушным путем (S.A.L.)</p> <p>1. Для прямой перегрузки между бортами самолетов, эксплуатируемых различными авиакомпаниями, назначенный оператор страны подачи должен предварительно договориться с обеими авиакомпаниями. Назначенный оператор страны подачи может попросить одну авиакомпанию договориться с другой авиакомпанией, но у него должно быть подтверждение о том, что были предприняты все необходимые меры, включая наземную обработку и расчеты. Следует также принять решение об использовании дополнительного ярлыка CN 42.</p>	<p>Это положение поясняет, что более предпочтительной является перегрузка почты с борта на борт одной и той же авиакомпании.</p>
		<p>2. В случае прямой перегрузки назначенный оператор подачи вносит информацию об аэропортах перегрузки в накладные сдачи (CN 38, CN 41 или CN 47) или в их электронные эквиваленты и на ярлыки емкостей (CP 84 или CP 85).</p>	
		<p>3. Если депеши, оформленные для прямой перегрузки, не могут быть состыкованы с запланированным рейсом в аэропорту перегрузки, назначенный оператор страны подачи следит за тем, чтобы авиакомпания следовала планам, предусмотренным в ее соглашении с другой авиакомпанией по прямой перегрузке, о котором говорилось в § 1, или обращалась за инструкциями к назначенному оператору подачи. Такие договоренности о прямой перегрузке должны предусматривать более поздние рейсы, выполняемые той же самой авиакомпанией.</p>	<p>В этом положении делается ссылка на необходимость наличия специальной договоренности между оператором подачи и авиакомпанией на случай, если при нарушении стыковки рейсов почта не передается назначенному оператору в аэропорту перегрузки.</p>

Содержание	Ссылка	Текст	Замечания
Прямая перегрузка (продолж.)		<p>4. За прямую перегрузку депеш в транзитном аэропорту либо между рейсами, выполняемыми одной и той же авиакомпанией, либо между рейсами, выполняемыми двумя различными авиакомпаниями, расходы за обработку транзита не взимаются между назначенным оператором в аэропорту перегрузки и назначенным оператором подачи.</p>	
		<p>5. В случаях, о которых идет речь в пункте 1, и когда назначенные операторы страны подачи, назначения и соответствующая авиакомпания договорились заранее, авиакомпания, осуществляющая перегрузку, имеет право при необходимости составлять специальную накладную сдачи, которая заменит первоначальную накладную CN 38 или CN 41. Заинтересованные стороны договариваются на взаимной основе относительно применяемых процедур и используемого бланка в соответствии со статьей 17-136.</p>	<p>Этим положением авиакомпании предоставляется возможность составления необходимых бланков ВПС при условии договоренности между заинтересованными назначенными операторами.</p>
		<p>6. В тех случаях, когда договоренности о прямой перегрузке невозможны, назначенный оператор страны подачи может планировать закрытый транзит в соответствии со статьей 17-132.</p>	
		<p>7. Если наземные депеши одного назначенного оператора пересылаются закрытым транзитом воздушным путем другим назначенным оператором, условия закрытого транзита оговариваются в специальном соглашении между заинтересованными назначенными операторами.</p>	
		<p>Комментарий 17-133.1 Транзитом закрытых депеш (см. статью 17-132) считается транзит с участием назначенного оператора и с оплатой транзитных расходов. Он отличается от прямой перегрузки, которая происходит тогда, когда транзит осуществляется перевозчиками, как, например, авиакомпаниями, без участия назначенного оператора в месте перегрузки. В зависимости от договоренностей, возможно, было бы целесообразнее использовать ярлык CN 42 только для прямой перегрузки между авиакомпаниями и требовать, чтобы авиакомпания снимала ярлыки CN 42 в месте перегрузки.</p>	<p>В тексте этого комментария дается дополнительное разъяснение относительно прямой перегрузки.</p>

Содержание	Ссылка	Текст	Замечания
Прямая перегрузка (продолж.)		<p>Комментарий 17-227.1 Практическое применение авиакомпаниями схемы прямой перегрузки авиадепеш.</p> <p>А. Прямая перегрузка авиадепеш между двумя последовательными авиарейсами одной и той же авиакомпании (прямая перегрузка в рамках одной и той же авиакомпании)</p> <p>i НО, желающий осуществить прямую перегрузку своих депеш между двумя последовательными рейсами одной и той же авиакомпании в аэропорту страны другого НО, договаривается с местным представителем этой компании о способах перегрузки.</p> <p>В. Прямая перегрузка авиадепеш между авиарейсами двух различных авиакомпаний (прямая перегрузка между двумя различными авиакомпаниями)</p> <p>i НО, который желает, чтобы была осуществлена прямая перегрузка его авиадепеш между двумя различными авиакомпаниями в аэропорту страны другого НО, сообщает представителю первой компании все соответствующие сведения.</p> <p>ii Если первая компания согласна осуществить перевозку депеш на первой части участка и считает, что времени для перегрузки в транзитном аэропорту достаточно, она устанавливает контакт с представителем второй предусмотренной компании. Кроме того, она устанавливает контакты с другими заинтересованными сторонами, как например, частные наземные службы обработки, и определяет, будут ли иметь место дополнительные затраты, о которых необходимо сообщить назначенному оператору подачи и согласовать их с ним.</p> <p>iii Прежде чем согласиться на перевозку депеш на второй части участка, вторая авиакомпания должна убедиться, что при обычных условиях нет никаких прогнозируемых препятствий, которые могли бы помешать ей осуществить досылку (имеется ли в наличии место, коммерческие сборы и т.д.).</p> <p>iv Получив согласие второго перевозчика, первый информирует об этом отправляющего депеши НО.</p>	

Содержание	Ссылка	Текст	Замечания
Прямая перегрузка (продолж.)		<p>v Отправляющий НО договаривается с первым перевозчиком о количестве экземпляров накладных сдачи CN 38, которые должны быть ему вручены, если количество, требуемое для перегрузки, превышает количество, предусмотренное Регламентом письменной корреспонденции, а также о вручении дополнительного экземпляра конверта CN 45.</p> <p>vi После изменения расписания авиакомпаний отправляющий НО пересматривает с первым перевозчиком положения, принятые для перегрузки.</p> <p>17-133.2 Незапланированный транзит закрытых депеш не является решением в случае невозможности осуществить прямую перегрузку. Для назначенного оператора в аэропорту перегрузки это может создать большие проблемы.</p>	
Почтовая безопасность	Статья РК 08-001	<p>1. Страны-члены соблюдают технические стандарты ВПС S58 «Почтовая безопасность – Общие меры безопасности» и S59 «Почтовая безопасность – Безопасность учреждений обмена и международной авиапочты» и ставят целью:</p> <p>1.1 улучшать качество обслуживания в целом;</p> <p>1.2 повышать осведомленность служащих о важности обеспечения безопасности;</p> <p>1.3 создавать или усиливать службы безопасности;</p> <p>1.4 своевременно обмениваться информацией, касающейся эксплуатации, безопасности и проводимых в этой области исследований;</p> <p>1.5 предлагать законодательным органам, во всех необходимых случаях, специальные законы, правила и меры, направленные на повышение качества и укрепление безопасности почтовых услуг во всем мире;</p> <p>1.6 предоставлять рекомендации, методы обучения и помощь почтовым служащим, позволяющие им справляться с чрезвычайными обстоятельствами, которые могли бы подвергнуть опасности человеческую жизнь или имущество, или создать помехи в работе сети почтовой перевозки, с целью обеспечения непрерывности операций.</p>	<p>Стандарты ВПС S58 и S59 станут обязательными для назначенных операторов с 1 января 2020 г.</p> <p>Стандарт S 59 имеет исключительно важное значение для обеспечения авиационной безопасности</p>

Содержание	Ссылка	Текст	Замечания
Реализация положений по передаче электронной предварительной информации	Статья РК 08-002	<p>1. Отправления, содержащие товары, могут подпадать под специальные, связанные с таможенной и безопасностью импорта требования о предоставлении электронной предварительной информации в соответствии со статьей 8.1 Конвенции. Письма, открытки, печатные издания (за исключением книг) или отправления письменной корреспонденции с вложением корреспонденции или отправлений для слепых людей, которые не подлежат обложению таможенными пошлинами, освобождаются от выполнения этих требований.</p> <p>2. К каждому отправлению, по которому передается электронная предварительная информация, должен прилагаться соответствующий бланк таможенной декларации ВПС.</p> <p>3. Электронная предварительная информация, необходимая для соблюдения таких требований, должна во всех случаях точно повторять информацию, указываемую в соответствующем бланке таможенной декларации ВПС.</p> <p>4. Каждое отправление, по которому передается электронная предварительная информация, имеет уникальный идентификатор отправления как в удобочитаемом формате, так и в формате штрих-кода, соответствующий техническому стандарту ВПС S10. Весь обмен электронной предварительной информацией, предоставляемой для целей таможенной и безопасности, должен соответствовать техническому стандарту ВПС M33 и информации, содержащейся в бланке таможенной декларации ВПС.</p> <p>5. Электронная предварительная информация должна использоваться в соответствии с применимыми положениями Актов Союза в отношении обработки персональных данных. Без ограничения силы вышеизложенного обмен такими данными может дополнительно регламентироваться двусторонними или многосторонними соглашениями, или протоколами о защите персональных данных и других технических аспектах обмена информацией.</p>	<p>Это предложение направлено на удовлетворение возрастающих требований сектора международной авиации к обеспечению безопасности, в частности путем признания концепции ЭОД (также упоминаемой в других документах как ЭПИ или предварительное электронное информирование) в отношении определенных категорий почтовых отправлений. В интересах авиационной безопасности предполагается, что во всех случаях, электронные данные должны быть предоставлены в срок до погрузки на борт самолета. Эта статья предназначена для того, чтобы указать, какие категории почтовых отправлений страны-члены могут подпадать под требования ЭПИ и при каких условиях.</p>
Реализация положений		6. К определенным отправлениям могут применяться дополнительные меры обеспечения безопасности,	

Содержание	Ссылка	Текст	Замечания
по передаче электронной предварительной информации (продолж.)		<p>соответствующие применимым процедурам, принятым ВПС по согласованию с другими заинтересованными сторонами. Такие меры могут включать помимо прочего отслеживание и/или запрещение дальнейшей перевозки отдельных отправок.</p> <p>7. В целях обеспечения равномерного потока отправок, упоминаемых выше, страны-члены и назначенные операторы, реализующие положения настоящей статьи, должны выполнять их в соответствии с возможностями глобальной почтовой сети и имеющейся инфраструктуры для их реализации, а также учитывать способность всех заинтересованных сторон международной почтовой транспортной сети соблюдать требования, связанные с предоставлением электронной предварительной информации.</p>	