

Рекомендации по использованию основы соглашения о предоставлении услуг

Введение

Основа соглашения между авиакомпанией и назначенным почтовым оператором является действующим, периодически пересматриваемым документом.

Первая версия типового соглашения была подготовлена в 2003 г. С 2007 г. проводился ее пересмотр.

В 2018 г. Совет почтовой эксплуатации (СПЭ) ВПС утвердил новую версию типового соглашения, разработанную совместно членами группы «Перевозка почты» СПЭ и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) через Контактный комитет ИАТА-ВПС.

Компетентный орган ИАТА, «Cargo Services Conference» (CSC), утвердил также типовое соглашение как «Recommended Practice 1677». Под этим названием оно включено в справочник резолюций CSC.

Сфера действия и назначение типового соглашения

Типовое соглашение является результатом переговоров между членами ВПС и ИАТА. Потребовался некоторый компромисс с обеих сторон, чтобы разработать соответствующий документ, в котором соблюдаются интересы сторон. Отдельные вопросы обсуждались особенно интенсивно, в частности, ответственность назначенных операторов перед авиакомпаниями в случае повреждения, причиненного почтовым отправлением на этапе авиаперевозки, а также пределы ответственности сторон соглашения, в частности, что касается косвенных или последующих повреждений.

Перевозка почтовых отправлений специально исключена из международных конвенций, регулирующих перевозку груза. Ни в одном из международных документов не регулируются вопросы ответственности между назначенными операторами и авиаперевозчиками. Отношения между назначенными операторами и авиакомпаниями только частично отражены в Актах ВПС, поскольку эти Акты регулируют только отношения между назначенными операторами и не оказывают какого-либо влияния на партнеров этих назначенных операторов, таких как авиакомпании.

Отсутствие нормативно-правовой основы, а также практика некоторых назначенных операторов и авиакомпаний не заключать соглашения о перевозке почты приводит к неопределенности в отношении условий, в соответствии с которыми возможно урегулирование спорных вопросов. Цель типового соглашения – предоставить в распоряжение назначенных операторов и авиакомпаний юридическую базу и оказать им содействие в оформлении двусторонних отношений на договорной основе.

Использование типового соглашения

Типовое соглашение никоим образом не имеет обязательного характера: это справочный документ, предназначенный для того, чтобы стать моделью соглашений, заключаемых между назначенными операторами и авиакомпаниями для авиаперевозки международной почты. В нем содержится ряд пунктов, по которым стороны должны договориться до начала их сотрудничества. Эта модель может быть согласована сторонами в зависимости от их потребностей, методов и особенностей национального законодательства.

Так как типовое соглашение является результатом переговоров и компромисса с ИАТА, назначенный оператор или авиакомпания, с которой ведутся двусторонние переговоры, могли бы попытаться обговорить более благоприятное положение по тому или иному пункту. Тем не менее, сторонам следует проявлять осторожность, если они отклоняются от текста, который непосредственно или косвенно отражает применяемые положения Актов Союза и правил ИАТА. В типовом соглашении учитываются процессы эксплуатации, применяемые почтовыми службами и авиакомпаниями.

Приложение

Цель нижеприведенного документа – внести дополнительные уточнения в положения типового соглашения, чтобы помочь назначенным операторам лучше понять и использовать эти положения. Документ должен быть прочитан параллельно и в дополнение к типовому соглашению. В нем приводятся тексты различных статей Актов Союза, на которых основаны статьи типового соглашения, чтобы подчеркнуть обязательный характер некоторых статей типового соглашения. В нем также содержится несколько практических примеров и дополнительная информация. Этот документ будет регулярно обновляться, чтобы отражать изменения, которые вносятся в положения Актов Союза.

Дополнительная информация о содержании рамочного соглашения об оказании услуг

Часть А – Общие положения и условия

I. Определения

Статья 1

Определения

1.1 Подтверждение

Если достигнута договоренность, что «подтверждение» основывается на обмене ОЭД, то можно использовать нижеприводимое определение «подтверждения услуги», которое было утверждено комитетом по стандартам СПЭ применительно к стандарту M39 для обмена ОЭД:

Подтверждение услуги: RESDIT «6» (ЗАБРОНИРОВАНО) подтверждает, что данная депеша приписывается к авиарейсу(-ам) по указанному маршруту. В данной информации указывается, какие из емкостей, принятые во владение, принимаются к обслуживанию и для каких емкостей было получено подтверждение «забронировано» на основе согласованных требований по обслуживанию в сообщении CARDIT (время передачи/место подачи, вес, авиарейс(-ы), время передачи/место назначения). RESDIT «7» (ЭТАП ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ) подтверждает, что депеша не забронирована в соответствии с требованиями сообщения CARDIT и находится на промежуточном этапе обслуживания в ожидании приписки к другому авиарейсу.

1.3 Авиапочта

Определение отправлений письменной корреспонденции взято из статьи 17-144.1.1 Регламента Конвенции ВПС.

Для отправлений посылочной почты используются термины либо «авиапочта», либо «авиапосылка».

1.4 Направление депеш

См. статьи 17-132/17-226 (Направление депеш), и 17-133 (Прямая перегрузка авиа- и наземных депеш, перевозимых воздушным путем (S.A.L.)) и 17-227 (Прямая перегрузка авиапосылок и наземных посылок, перевозимых воздушным путем (S.A.L.)) Регламента Конвенции.

1.5 Основные тарифы на авиаперевозку (BACR)

Основные тарифы на авиаперевозку определяются в статье 33 Конвенции ВПС (Основные тарифы и положения, относящиеся к расходам на авиаперевозку), в статьях 33-101 (Формула составления основного тарифа и расчет расходов на воздушную перевозку закрытых депеш) и 33-201 (Расчет расходов на воздушную перевозку) Регламента Конвенции.

1.6 CARDIT

Существуют четыре версии сообщений CARDIT: CARDIT V1.1, V2.0, V1.2 и V2.1 (см. соответствующие стандарты обмена ОЭД ВПС M18, M20, M47 и M48). На смену сообщениям CARDIT V1.1 и V2.0 и V1.2 пришло соответственно сообщение CARDIT V2.1; таким образом, рекомендуется использовать CARDIT V2.1.

Принципал пересылает сообщение CARDIT авиаперевозчику. После этого авиаперевозчик становится стороной, отвечающей за передачу необходимой информации своим субподрядчикам.

1.7 Экспедирование

Просим иметь в виду, что ИАТА дала следующее определение термину «экспедирование»:

Статья 1 «Определения» приложения А «Соглашение об интерлайновых перевозках – Грузы» резолюции 660 Конференции грузовых авиалиний ИАТА

Экспедирование:

равнозначно термину «грузоперевозка» и означает одну или несколько партий груза, принимаемого авиакомпанией от одного грузоотправителя за один раз и в один адрес, с распиской в получении одной партии, и доставляемого по одной авианакладной или одной накладной на грузы одному грузополучателю в один адрес назначения.

ИАТА также предложила термин «почтовая перевозка» (см. СПЭ К 4 ГС ИАТА/ВПС 2009.3–Док 8), который используется в случае почтовых авианакладных:

ПОЧТОВОЕ ЭКСПЕДИРОВАНИЕ означает одну или несколько почтовых емкостей, принимаемых авиакомпанией от одного почтового оператора за один раз и в один адрес, с распиской в получении за одну партию и доставляемых по номеру одной почтовой накладной одному грузополучателю в один адрес назначения.

Термин «экспедирование» встречается в нормативно-правовых положениях ВПС в разных контекстах. В данном случае в рамках статей 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции.

1.9 Предельное время передачи

Следует учесть, что в статье 17-113.3 Регламента Конвенции рекомендуется, чтобы время передачи составляло желательно от одного часа до двух часов максимум.

1.10 Опасные товары

Данное определение соответствует статье 19-008 Регламента Конвенции (Опасные товары, запрещенные к вложению в отправления письменной корреспонденции и посылки).

В статье 19.3 Конвенции ВПС и в комментариях к ней содержится дополнительная информация об опасных товарах, запрещаемых к перевозке по почте, исключениях из действующих правил и безопасности персонала, занимающегося обработкой отправок, которые, как предполагается, представляют собой опасность.

1.13 Назначенный оператор

Определение взято из статей 1 и 2 Конвенции ВПС.

1.15 Документы

См. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) и бланки CN 38 (Накладная сдачи. Авиадепеши) и CN 41 (Накладная сдачи. Наземные депеши, перевозимые воздушным путем S.A.L.).

1.16 Обмен электронными данными (ОЭД)

См. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) для использования ОЭД с авиаперевозчиками.

1.17 EMS

Определение взято из статьи 36.1.1 Конвенции ВПС и статьи 36-001 (EMS) Регламента Конвенции.

1.22 Неприоритетное отправление

Определение взято из статьи 17-101.2.2 Регламента Конвенции.

1.24 Почтовое отправление

Определение взято из статьи II.1.6 Девятого дополнительного протокола Конвенции.

1.25 *Приоритетное отправление*

Определение взято из статьи 17-101.2.1 Регламента Конвенции.

1.26 *Подтверждение доставки*

См. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) и стандарт M39 ВПС метода «подтверждения доставки» для сообщений CARDIT и RESDIT.

1.27 *Подтверждение доставки («POD»)*

См. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) и стандарт M39 ВПС метода «подтверждения доставки» для сообщений CARDIT и RESDIT.

1.30 *RESDIT*

Существуют две версии сообщения RESDIT: RESDIT V1.0 и V1.1 (см. соответствующие стандарты M22 и M49 ВПС обмена ОЭД). RESDIT V1.0 используется вместе с CARDIT V1.1; RESDIT V1.1 используется вместе с CARDIT V1.2 и CARDIT V2.1. Поскольку RESDIT V1.1 заменил собой RESDIT V1.0, рекомендуется использовать RESDIT V1.1.

1.31 *План направления*

См. статьи 17-132/17-226 (Направление депеш) и 17-134/17-232 (Составление пробных бюллетеней) Регламента Конвенции. См. определение «авиапочтовые направления» в настоящем соглашении.

1.32 *Отправление S.A.L. (Наземные отправления, перевозимые воздушным путем)*

Определение взято из статьи 17-114.1.3 Регламента Конвенции.

1.33 *Специальное право заимствования (СПЗ)*

См. официальное определение, которое было дано Международным валютным фондом (www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm) и статью 17-001 Регламента Конвенции (Денежная единица) и комментарии к ним.

1.36 *Всемирный почтовый союз*

См. статью 1 Устава ВПС.

II. Цели и предмет соглашения

Статья 2

Цели и предмет соглашения

2.1 Описание транзитных процедур приводится не в соглашении, а в Регламенте Конвенции. См. статьи 17-133 (Прямая перегрузка авиа- и наземных депеш, перевозимых воздушным путем (S.A.L.) и 17-227 (Прямая перегрузка авиа- и наземных посылок, перевозимых воздушным путем (S.A.L.)) и в комментариях к ним.

Рекомендуется указывать в соглашениях весь маршрут перевозки «от пункта подачи до пункта(-ов) назначения». В результате, если что-то происходит в пункте транзита по ошибке перевозчика, и принципал получает счет за второй отрезок пути и обработку транзита, эти счета будут направлены перевозчику.

Следует установить порядок, в соответствии с которым перевозчик в случае возникновения какой-либо проблемы в пункте транзита связывается с принципалом. В соответствующем приложении следует указать контактную информацию.

Что касается предполагаемых объемов, см. комментарии к статье 17-113 Регламента Конвенции (Приоритет, предоставляемый обработке приоритетных и авиаотправлений).

2.2 Что касается письменной корреспонденции, то категории перечисляемых депеш представлены в статье 17-114 Регламента Конвенции (Депеши).

III. Обязательства перевозчика

Статья 3 Услуга

Статья 4 Целостность депеши

- 4.1 Оценка эффективности может включать такие показатели, как своевременная доставка, режим сканирования, время ответа на запросы, принятые на борт объемы по сравнению с расчетными, качество оценочных данных и т.д. Важно не только указать то, что должно оцениваться, но также дать описание того, как это оценивается, и установить период, в течение которого осуществляется оценка, а также определить целевые показатели.
- 4.2 Обязанность перевозчика обеспечить защиту почтовых депеш, находящихся у него на хранении, отражает обязательство назначенного оператора перед отправителем депеши в соответствии со статьей 22 Конвенции ВПС (Ответственность назначенных операторов. Возмещения).

Следует отметить, что ответственность исключается в случае форс-мажорных обстоятельств (статьи 26.3 и 31 настоящего соглашения).

Рекомендуется предпринимать нижеследующие меры, направленные на защиту почтовых депеш от погодных условий, пыли, повреждения, утраты или расхищения:

- депеши следует перевозить на склад и хранить там сразу же после разгрузки;
- депеши следует хранить в помещении, которое запирается на замок или может находиться под наблюдением либо персонала, видеокамер системы безопасности, либо некоторых других эффективных средств.

Статья 5 Хранение депеш

- 5.2 Сообщения CARDIT/RESKIT используются в случае применения стандарта ОЭД для обмена сообщениями между перевозчиком и принципалом.

В статьях 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш) содержится более подробная информация о передаче бланков CN 38 или CN 41 в электронной форме.

Статья 6 Передача

Передача (Прием и доставка) может осуществляться с помощью устройства регистрации депеш (MRD), которое позволяет быструю и простую регистрацию депеш, передаваемых от почтовых операторов другим почтовым операторам на почтовых объектах, расположенных в аэропортах.

- 6.1 См. статьи 17-119 (Заделка депеш), и 17-129 (Ярлыки депеш) и 17-221 (Пересылка в закрытых депешах) Регламента Конвенции в отношении требований, касающихся упаковки и ярлыков почтовых отправлений, а также статьи 17-144 (Возврат порожних мешков) и 17-241 (Возврат порожних емкостей) в отношении упаковки и ярлыков для возврата порожних мешков.
- 6.3 См. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш).

- 6.6 Смотри статью 9.2.2 соглашения: перевозчик имеет право отказаться от передачи почты в пункте подачи (до предоставления подтверждения принятия), если ее состояние наводит на подозрение о повреждении, попытке вскрытия или мелком хищении.
- 6.9 По согласованию принципал предоставляет перевозчику декларацию о безопасности партии перевозимого груза. Должна быть достигнута договоренность, следует ли это делать в электронной форме в рамках сообщения CARDIT или в печатном виде (CN 70).

Статья 7

Предельное время передачи

Следует учесть, что в статье 17-113.3 Регламента Конвенции рекомендуется, чтобы время передачи составляло желательно от одного часа до двух часов максимум.

Статья 8

Неудачная передача

Следует отметить, что «неудачная передача» со стороны перевозчика определяется в статье 9 настоящего соглашения как ситуация, в которой «перевозчик может отказаться принять передачу депеш».

В смысле статьи 8 соглашения «неудачная передача» принципалом означает ситуацию, в которой принципал не соблюдает установленное время передачи и/или место подачи.

Статья 9

Отказ в передаче

- 9.1.2 Весовой предел для каждой емкости, содержащей отправления письменной корреспонденции, указывается в статье 17-119.2.10 Регламента Конвенции и составляет 30 кг максимум (за исключением случая оговорок).

Весовой предел для каждой емкости, содержащей посылочную почту, указывается в статье 17-221.11 Регламента Конвенции и составляет 32 кг максимум (за исключением случая оговорок).

- 9.1.3 Весовой предел для посылок указывается в статье 17-203 Регламента Конвенции (Особенности пределов веса).

Пределы размеров для посылок указываются в статье 17-204 Регламента Конвенции (Пределы размеров).

- 9.2.1 Следует отметить, что в статье 6.8 настоящего соглашения содержится более подробная информация о порядке, которого следует придерживаться в случае, если депеша представляет опасность для другой депеши, грузов или оборудования. Такая депеша не подлежит пересылке или возврату.

В статье 19.8 Конвенции ВПС также говорится о том, что опасные грузы «ни при каких обстоятельствах не пересылаются в пункт назначения, не доставляются адресатам или не возвращаются в пункт подачи». В случае, если «их обнаруживают во время транзита, такие отправления обрабатываются в соответствии с национальным законодательством страны транзита».

Если перевозчик обнаруживает опасные грузы во время транзита, рекомендуется, чтобы он связался с принципалом и согласовал с ним свои дальнейшие действия.

- 9.2.2 Следует отметить, что в статье 6.6 соглашения представлена более подробная информация о порядке, которого необходимо придерживаться при обработке депеш, которые вызывают подозрение в повреждении, расхищении или попытках вскрытия.

Статья 10

Направление

См. определение направления авиапочты в статье 1 соглашения и в статьях 17-132/17-226 (Направление депеш) Регламента Конвенции.

Рекомендуется использовать прямые рейсы в максимально возможной степени и не обращаться к перевозчикам, у которых в прошлом были нарушения, такие как недостающие емкости или задержанные доставки в пункт назначения назначенного оператора.

Приложение 1 (План направлений) может обновляться сторонами при смене времен года (зима/лето).

Статья 11

Показатели работы

11.2 См. статьи 17-133 (Прямая перегрузка авиа и наземных депеш, перевозимых воздушным путем (S.A.L.)) и 17-227 (Прямая перегрузка авиапосылок и наземных посылок, перевозимых воздушным путем (S.A.L.)) Регламента Конвенции.

Рекомендуется установить порядок, в соответствии с которым в случае временной приостановки в работе транспортной цепочки перевозчик как можно быстрее пересылает депеши и информирует об этом принципала.

11.4 Стандартным достигаемым целевым показателем пересылки, как правило, является показатель 90–98%, в зависимости от производственных возможностей и т.д. Рабочие показатели должны поддаваться оценке и могут основываться на данных RFID или CAPE, на обмене сообщениями CARDIT/RESBIT, или на возврате бланков CN 38, на которых указывается время/дата передачи.

В качестве показателя эффективности можно использовать показатель сканирования, его можно оценивать как количество просканированных емкостей по сравнению с общим количеством емкостей, перевезенных в течение данного периода времени.

В качестве другого показателя можно использовать время отклика (на какое количество запросов были даны ответы в течение установленного максимального периода времени ответа).

Перевозчик и принципал периодически встречаются с целью рассмотрения рабочих показателей и согласования, если потребуется, мер по их улучшению.

Что касается времени передачи, то следует принять во внимание статьи 17-133.3 и 17-133.4.4 Регламента Конвенции.

11.5 В плане работы по устранению рабочих недостатков может содержаться следующая информация: подробное описание, цель, срок исполнения и ответственность стороны.

Следует отметить, что улучшение качества – это общий проект, который имеет первостепенное значение для назначенных операторов и перевозчиков. Таким образом обе стороны несут ответственность за достижение более высоких рабочих показателей.

11.6 Сторонам рекомендуется согласовать план действий на случай непредвиденных обстоятельств, приняв во внимание возможные незапланированные события или обстоятельства.

В вышеописанном плане следует указать, кто за что отвечает, когда что-то случается, и предпринимаемые меры, когда положение дел нормализуется.

Статья 12

Субподрядчики

Субподрядчик может осуществлять перевозку, хранение, разгрузку и погрузку депеш в аэропорту или около него в случаях, когда учреждение обмена находится за пределами аэропорта.

Статья 13

Доступ принципала в помещение перевозчика

Следует разрешать доступ в помещение перевозчика, например, с целью рабочей проверки, если у перевозчика имеются значительные или повторяющиеся нарушения.

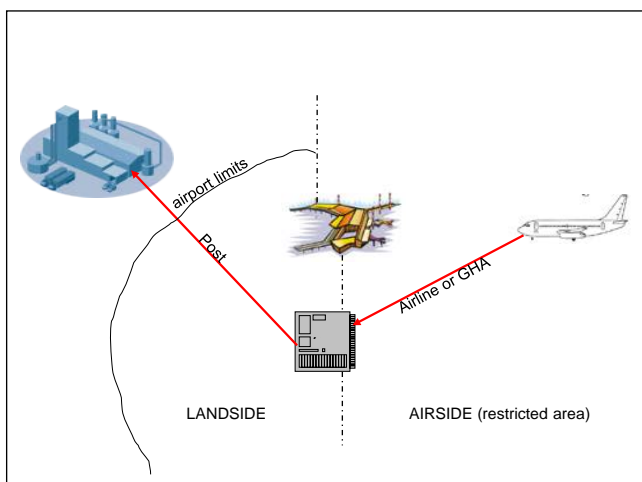
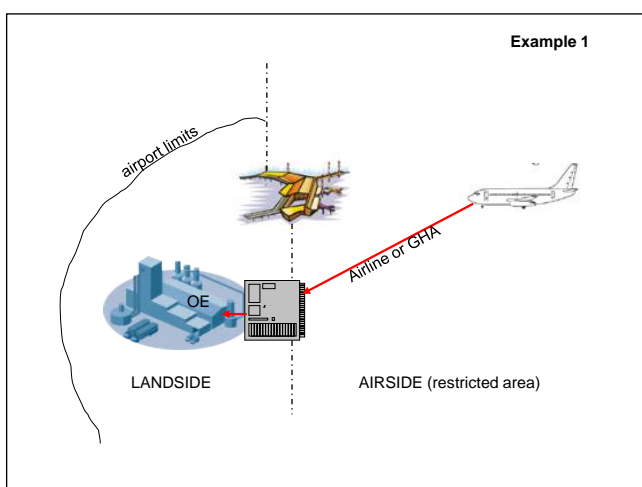
Доступ в помещение перевозчика может также использоваться, чтобы лучше понять порядок работы (например, загрузка рейса). Это может помочь в улучшении совместно осуществляемой работы.

Статья 14

Неудачная доставка и возможный способ решения проблемы

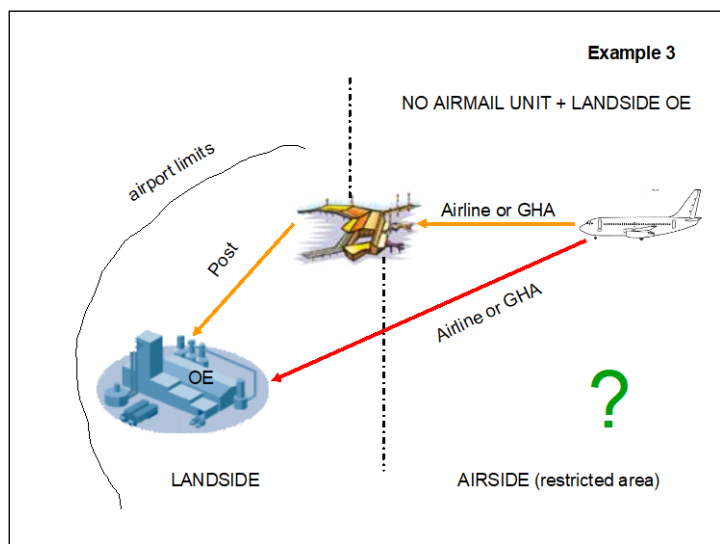
Назначенные операторы часто сталкиваются с нарушениями, в результате которых происходит утрата почтовых мешков при обработке их перевозчиком, или наблюдаются значительные задержки при доставке в пункт назначения назначенного оператора в связи с тем, что перевозчик по недосмотру оставил депеши на своем складе в аэропорту. Это может иметь следующие отрицательные последствия для назначенных операторов: рекламации, жалобы, потеря бизнеса в будущем и т.д.

Просим учесть, что для передачи почты в пункте назначения существует несколько возможных вариантов:



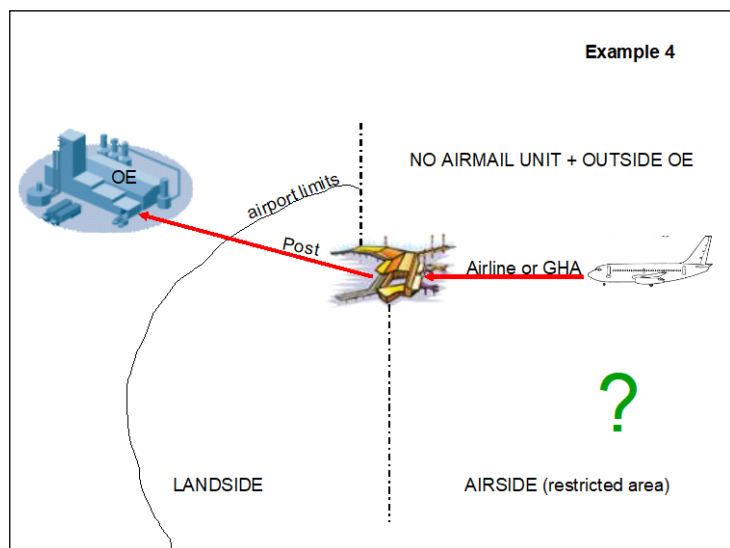
Замечания по примерам 1 и 2:

- Почтовая служба пункта назначения оплачивает расходы авиапочтового отделения.
- Обычно на участке между воздушным судном и авиапочтовым отделением нет промежуточного хранения, хотя не всегда осуществляется прямая доставка с воздушного судна.
- Расположение УО (учреждения обмена), в аэропорту или за пределами аэропорта, не имеет никакого отношения к данному вопросу.



Замечания по примеру 3:

- Почтовая служба места назначения не несет расходов по обработке авиапочтового отделения.
- Почтовая служба места назначения предполагает, что почта будет доставлена в ее УО при аэропорте.
- Почтовая служба подачи предполагает, что почта будет доставлена в почтовую службу места назначения на основе общего условия ее соглашения с авиакомпанией.
- Никаких вопросов, связанных с таможенной, если учреждение обмена является правомочным почтовым центром по таможенной очистке отправок.
- Авиакомпания может потребовать более высокую стоимость доставки и предпочитать осуществлять доставку почты агенту по обработке грузов аэропорта.



Замечания по примеру 4:

- Почтовая служба пункта назначения не несет расходов авиапочтового отделения.
- Почтовая служба пункта назначения не рассчитывает, что почта будет доставляться в ее УО, если оно расположено за пределами аэропорта.
- Не зная процедур по обработке в пункте назначения, почтовая служба подачи предполагает, что почта будет доставлена в почтовую службу пункта назначения на основе общих условий, установленных в ее соглашении с авиакомпанией.
- Никакого вопроса, касающегося таможенных служб, если учреждение обмена является правомочным почтовым центром по таможенной очистке отправок.

- Авиакомпания должна осуществить доставку почты агенту по обработке грузов в аэропорту.
- Почтовая служба пункта назначения обычно забирает почту у агента по обработке грузов.

В модели почтовых бизнес-процессов разделение ответственности между назначенными операторами подачи и назначения происходит во время передачи почты в месте назначения от назначенного оператора подачи назначенному оператору назначения. Если почта доставляется воздушным путем, передача осуществляется у дверей авиапочтового отделения НО места назначения или в установленном месте в аэропорту, если нет авиапочтового отделения.

В этих целях назначенные операторы, как правило, привлекают авиаперевозчиков для того, чтобы забирать почту от дверей своего учреждения обмена (УО) или авиапочтового отделения и доставлять ее до двери УО или авиапочтового отделения назначенного оператора пункта назначения.

Руководство ИАТА по наземному обслуживанию включает разделы, посвященные авиапочте, в которых авиакомпаниям и агентам по наземному обслуживанию разрешается предоставлять услуги, которые необходимы для обработки авиапочты.

Стандартное соглашение ИАТА о наземном обслуживании (SGHA) также включает специальный подраздел, в котором авиакомпаниям разрешается заключать контракт на предоставление специальных услуг, необходимых для обработки авиапочты, включая доставку до почтового объекта. В этом соглашении SGHA указывается, что передача назначенному оператору назначения осуществляется через агента по наземному обслуживанию от имени авиакомпании.

В обычной ситуации у назначенных операторов подачи имеются глобальные контракты с их авиакомпаниями, где не указываются вся информация, относящаяся к системе размещения аэропорта и почтовых служб места назначения.

НО подачи предполагает, что авиакомпании организуют все операции по наземному обслуживанию в месте подачи и назначения и покроют свои расходы (поскольку они включены в тариф, указанный назначенному оператору подачи) до того места, где почта передается назначенному оператору пункта назначения.

В большинстве пунктов по всему миру авиакомпании могут заключить контракт на предоставление услуг по обработке авиапочты в соответствии со своими собственными соглашениями с назначенными операторами на основе модели почтовых бизнес-процессов. Почтовые службы стремятся установить единые процедуры с тем, чтобы избежать исключений, вызывающих дополнительные затраты, неопределенную передачу ответственности и возможную потерю качества.

Просим учесть указания, данные в определениях пункта назначения и услуг статьи 1 соглашения в отношении пункта передачи почты в пункте назначения и сферы действия услуг:

- 1.14 Пункт назначения: место, обычно внутри аэропорта, где почта передается перевозчиком назначенному оператору страны назначения.
- 1.34 Услуги: все услуги, связанные с перевозкой почты, такие как: погрузка, разгрузка, наземная обработка, безопасность, транспортировка, рассылка и документация.

IV. Обязательства принципала

Статья 15

Аспекты функционирования

- 15.1 Принципал должен предоставить информацию перевозчику не позднее, чем за две недели и, как правило, за один месяц до изменения расписания авиарейсов (обычно в конце марта и в конце октября). Перевозчик подтверждает принципалу, каким рейсом будет перевозиться почта. Не позднее, чем за две недели и, как правило, за месяц до любого исключительного периода (как например, Рождество), когда объемы почты могут отличаться более чем на 20% от обычных периодов, принципал должен согласовать с перевозчиком дополнительное выделение грузового помещения.

Что касается расчетных объемов, просим учесть комментарии к статье 26-002 Регламента Конвенции.

- 15.3 См. статьи 17-119 (Заделка депеш), и 17-129 (Ярлыки депеш) и 17-221 (Пересылка в закрытых депешах) Регламента Конвенции в отношении требований, касающихся упаковки и ярлыков почтовых отправлений, а также статей 17-144 (Возврат порожних мешков) и 17-241 (Возврат порожних емкостей) в отношении упаковки и ярлыков для возврата порожних мешков.

Для письменной корреспонденции: в соответствии со статьей 17-129.3.7 и в целях обеспечения слежения за прохождением емкостей, все назначенные операторы должны наносить на ярлыки своих емкостей штриховой идентификатор емкости, соответствующий техническому стандарту S9 ВПС.

Для посылок: в соответствии со статьей 17-214.17 все назначенные операторы должны наносить штриховой идентификатор, соответствующий техническому стандарту S9, на ярлыки емкостей.

Международное бюро ведет руководство пользователя на веб-сайте ВПС в целях оказания помощи в использовании стандарта S9.

- 15.5 В целях обеспечения порядка и надлежащего исполнения работы необходимо, чтобы стороны договорились о запланированном пункте передачи и времени доставки. Время передачи и доставки должно быть включено в сообщение CARDIT.

Статья 16

Документация

- 16.1 См. статьи 17-135 и 17-233 Регламента Конвенции (Передача депеш).
- 16.2 См. статьи 17-136/17-228 и 17-129 Регламента Конвенции для бланков CN 38 и CN 35 соответственно, а также статью 17-221 Регламента Конвенции для бланка CP 84.
- 16.3 См. статьи 17-136/17-228 и 17-129 Регламента Конвенции для бланков CN 41 и CN 36 соответственно, а также статью 17-221 Регламента Конвенции для бланка CP 83.
- 16.4 См. статьи 17-144 (Возврат порожних мешков) и 17-241 (Возврат порожних емкостей) Регламента Конвенции.
- 16.5 Проблемы, связанные с ярлыками, могут включать нечетко отпечатанные ярлыки или штриховые коды, которые невозможно сканировать.

V. Общие обязательства обеих сторон

Статья 17

Опасные грузы и ошибочно принятые предметы ВПС

См. статью 19-008 Регламента Конвенции (Опасные товары, запрещенные к вложению в отправления письменной корреспонденции и посылки), а также статьи 19.3 и 19.8 Конвенции, касающиеся перевозки опасных грузов по почте и обработки таких отправлений.

Как и во многих других случаях, существует необходимость в конструктивном диалоге между принципалом и перевозчиком. Вместе они должны определить пути решения существующих проблем.

Статья 18

Передача сообщений ОЭД

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

Просим учесть, что в статье 18.1.3 соглашения сторонам предлагается подробно указывать в отдельном соглашении условия их обмена сообщениями ОЭД.

Элементы, которые должны быть заранее согласованы сторонами, обменивающимися сообщениями CARDIT/RESDIT, могут включать следующее:

- момент, когда должны быть направлены сообщения (например, за час до запланированного вылета рейса);
- характер событий RESDIT, которые должны направляться от перевозчика и из какого пункта(ов) логистической сети (это зависит от местной ситуации на каждом участке);
- базовая информация сообщений RESDIT (как правило, речь идет о сборе данных путем сканирования идентификатора емкости);
- использование сообщений ОЭД между сторонами (например, контроль качества).

Рекомендуется включать контактные детали для передаваемых сообщений ОЭД (см. приложения 5 и 6).

VI. Тарифы

Статья 19

Тарифы

19.2 Расчет авиапочтовых расстояний между двумя пунктами, обслуживаемыми авиалинией, производится на основе расстояния по ортодромии плюс коэффициент 2,5% (для расчета: $x \cdot 1.025$), который учитывает промежуточные остановки. Коэффициент увеличения представляет собой разницу для всего маршрута между ортодромическим расстоянием из конца в конец и суммой ортодромических расстояний от одной остановки до другой по наиболее короткой линии. Получаемые таким образом расстояния округляются до ближайшей сотни, если две последние цифры равны или выше 50.

Тарифы должны включать все расходы, включая все расходы по наземной обработке в местах подачи и назначения.

В отношении основного тарифа, применяемого для перевозки авиапочты, см. статью 33 Конвенции ВПС и статьи 33-101 (Формула расчета основного тарифа и расчет расходов на воздушную перевозку для закрытых депеш), и статью 33-201 (Расчет расходов на воздушную перевозку) Регламента Конвенции в отношении ВАСР.

VII. Условия платежа

Статья 20

Счет

20.1 Просьба указать период выставления счетов за услуги (например, «ежемесячно»).

20.2 Просьба принять к сведению резолюцию Конгресса ВПС С 54/2008 в отношении использования номера почтовой авианакладной, в которой «назначенным операторам предлагается использовать номер почтовой авианакладной в сочетании с кодом почтового продукта в целях улучшения возможности отслеживания почтовых потоков».

Просьба также учесть, что вопрос, связанный с подготовкой и утверждением указаний в отношении почтовой авианакладной, находится в процессе обсуждения с ИАТА.

20.3 На основе системы передачи сообщений ОЭД, которая, как правило, использует сообщения CARDIT/RESDIT.

Ошибки в указании веса и неправильный тариф – это обычные нарушения, связанные с выставлением счетов. Они обычно исправляются на основе переговоров между сторонами. Поэтому особенно важно включать также контактные данные департаментов расчетов обеих сторон в приложениях 5 и 6.

Статья 21

Платеж

Обычно используемый срок платежа составляет 30 рабочих дней.

Статья 22

Разногласия по выставлению счетов

22.3.1 В соответствии с Регламентом ВПС бланк CN 46 представляет собой заменяющую накладную сдачи. См. статьи 17-137/17-229 (Отсутствие накладных сдачи CN 37, CN 38, CN 41 или CN 47), бланк CN 46 и рекомендации по использованию заменяющей накладной сдачи CN 46.

VIII. Нарушения и обязательства

Статья 23

Нарушения

23.1 Стороны должны указывать в приложении 3 (Расчетные объемы) величину объема в год и/или в день. В частности, можно представить расчетный объем за год при заключении контракта и затем представить ежедневные объемы в течение срока действия контракта. Предельная величина, относящаяся к ежедневному объему, зависит от местной ситуации.

Пример:

- Объемы ниже 300 кг на рейс: 50 кг;
- Объемы, равные или выше 300 кг на рейс: 10%.

23.2 В случае, если объем не соответствует расчетному объему, принципал должен как можно быстрее проинформировать об этом перевозчика, чтобы он мог освободить выделенное место для расчетного объема.

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

Статья 24

Ответственность

24.1 См. статьи 26-001 (Взыскание с авиаперевозчиков выплаченных возмещений), 33-109 (Расходы на воздушную перевозку, связанные с утратой или уничтожением почты) и 33-203 (Расходы, связанные с авиаперевозкой утерянных или уничтоженных посылок) Регламента Конвенции.

24.3 Просьба принять к сведению, что ответственность принципала по отношению к перевозчику в этом случае должна быть возложена на отправителя, который несет ответственность за содержимое отправления в соответствии со статьей 24-001 (Установление ответственности отправителя) Регламента Конвенции. Согласно статьям 23.2.3, 23.2.4 и 24 Конвенции ВПС назначенные операторы не несут ответственности за содержимое почтовых отправлений.

24.5 Принципал мог бы взыскать возмещения, выплаченные перевозчику, с НО транзита или пункта назначения, который не смог принять на себя доставку почты. В таком случае НО транзита нарушает свое обязательство, касающееся принципа свободы транзита согласно статье 4 Конвенции ВПС и/или НО пункта назначения нарушает свое обязательство по доставке отправления письменной корреспонденции и посылок в соответствии со статьей 17 Конвенции ВПС.

Взыскание возмещений, выплаченных перевозчику, с НО транзита или назначения может требоваться только в случаях, когда на назначенного оператора транзита или назначения можно возложить ответственность за невыполнение обязательств по ответственному хранению почты.

24.7 См. статьи 33-108 (Расходы на воздушную перевозку направляемых в обход или засланных депеш или емкостей) и 33-204 (Расходы за воздушную перевозку направляемых в обход или засланных депеш или мешков) Регламента Конвенции.

24.9 См. статьи 17-139.4 (Поверочные уведомления) и 17-137/17-229 (Отсутствие накладной сдачи CN 37, CN 38, CN 41 или CN 47) Регламента Конвенции, а также бланк CN 43.

Указанные сроки представлены ориентировочно; они могут быть продлены по таким причинам, как например, тот факт, что для получения документов от почтовой администрации страны назначения требуется некоторое время.

24.10 В случае жалобы или претензии со стороны принципала к перевозчику в отношении утраты или расхищения почты на основании статьи 24.1 данного Соглашения, принципал должен предоставить документацию в обоснование своей жалобы.

Такое доказательство ответственности перевозчика может быть представлено на основе копии накладной сдачи CN 38 или CN 41, должным образом подписанной авиакомпанией, подтверждающей передачу почты в пункте подачи, вместе с 29-значным идентификатором емкости, соответствующим стандарту S9, который имелся на ярлыке емкости (например, CN 35), позволяя определить депешу и емкость, в которой отправление было передано перевозчику.

Такая информация, как правило, имеется в базе данных принципала или в центральной базе данных. По возможности, принципал проведет запрос по слежению за прохождением на уровне емкости для сбора как можно большей информации из сообщений ОЭД в отношении емкости, и предоставит эту информацию перевозчику.

Принципал и перевозчик взаимно согласовывают подробности этого процесса.

Статья 25

Ограничение ответственности

25.1.1 См. статью 22 Конвенции ВПС (Ответственность назначенных операторов. Возмещения), в частности что касается ответственности принципала по отношению к своему клиенту.

Статья 26

Освобождение от ответственности

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

IX. Срок действия и прекращение соглашения

Статья 27

Вступление в силу и срок действия соглашения

Примеры срока действия соглашения:

- один календарный или финансовый год с условием автоматической пролонгации контракта еще на один год, если иное прямо не заявлено принципалом или перевозчиком в назначенную дату;
- установление максимальной общей продолжительности (например, три года).

Статья 28

Прекращение действия соглашения

28.1 Пример разумного срока уведомления о прекращении действия соглашения: 90 календарных дней.

28.3 Примерами существенного нарушения обязательств являются систематический сбой в предусмотренной графиком загрузке почты, невозможность обеспечения безопасности почты или невозможность сохранения почты в хорошем состоянии и с защитой от погодных условий.

Пример разумного срока для исправления нарушения: 30 дней.

28.3 и 28.4: Просьба учесть, что в статье 26.5 соглашения указано, что событие форс-мажора, не позволяющее стороне выполнить свои обязательства в течение продолжительного периода времени, превышающего один месяц, также является причиной для прекращения действия настоящего соглашения с незамедлительным вступлением в силу.

X. Разногласия

Статья 29

Регулирующий закон и юрисдикция

XI. Заключительные положения

Статья 30

Конфиденциальная информация

Статья 31

Форс-мажор

См. статью 23.2.1 Конвенции ВПС.

Статья 32

Поправки

Статья 33

Автономность положений соглашения