



Convention – Art. 85

Article 85

Taux de base et calcul des frais de transport aérien relatifs aux dépêches closes

1. Le taux de base à appliquer au règlement des comptes entre Administrations au titre des transports aériens est fixé à 0,568 millième de DTS au maximum par kilogramme de poids brut et par kilomètre; ce taux est appliqué proportionnellement aux fractions de kilogramme. (1) (2)

2. Les frais de transport aérien relatifs aux dépêches-avion sont calculés d'après le taux de base effectif (3) (inférieur et au plus égal au taux de base fixé au paragraphe 1) et les distances kilométriques mentionnées dans la «Liste des distances aéropostales», (4) d'une part, et, d'autre part, d'après le poids brut de ces dépêches; il n'est pas tenu compte, le cas échéant, du poids des sacs collecteurs.

3. Les frais dus au titre du transport aérien à l'intérieur du pays de destination sont, s'il y a lieu, fixés sous forme d'un prix unitaire. Ce prix unitaire inclut tous les frais de transport aérien à l'intérieur du pays, quel que soit l'aéroport d'arrivée des dépêches, **moins les frais de transport correspondants par voie de surface**. Il est calculé sur la base **des** taux effectivement **payés** pour le **transport du** courrier à l'intérieur du pays de destination, sans pouvoir dépasser le taux maximal prévu au paragraphe 1 et d'après la distance moyenne pondérée des parcours effectués par le courrier international sur le réseau intérieur. La distance moyenne pondérée est **calculée par le Bureau international** en fonction du poids brut de toutes les dépêches-avion arrivant au pays de destination, y compris le courrier qui n'est pas réacheminé par voie aérienne à l'intérieur de ce pays. (5) (6)

4. Les frais dus au titre du transport aérien, entre deux aéroports d'un même pays, des dépêches-avion en transit peuvent également être fixés sous forme d'un prix unitaire. Ce prix est calculé sur la base du taux effectivement payé pour le transport aérien du courrier à l'intérieur du pays de transit, sans pouvoir dépasser le taux maximal prévu au paragraphe 1 et d'après la distance moyenne pondérée des parcours effectués par le courrier international sur le réseau aérien intérieur du pays de transit. La distance moyenne pondérée est déterminée en fonction du poids brut de toutes les dépêches-avion transitant par le pays intermédiaire. (7)

5. Le montant des frais visés aux paragraphes 3 et 4 ne peut dépasser dans l'ensemble ceux qui doivent être effectivement payés pour le transport.

6. Les prix pour le transport aérien international et intérieur, obtenus en multipliant le taux de base effectif par la distance et servant à calculer les frais visés aux paragraphes 2, 3 et 4, sont arrondis au décime supérieur lorsque le nombre formé par le chiffre des centièmes et celui des millièmes est égal ou supérieur à 50; ils sont arrondis au décime inférieur dans le cas contraire. (8)

1) En ce qui concerne la méthode de calcul des taux de base max. par kg-km fixés au par. 1, les études entreprises à ce sujet par la CEL et le CE peuvent se résumer comme suit:

a) Le Congrès de Bruxelles 1952 a décidé de renvoyer à la CEL une étude de caractère théorique du problème des variations des taux de base du transport aérien (II 712 et 715). La S.-Comm. instituée par la CEL pour cette étude a constaté que le problème dans son ensemble comportait deux parties distinctes: d'une part, d'examiner si les taux fixés pour le transport du courrier étaient en harmonie avec le prix de revient et, d'autre part, de faire varier ces taux si possible en adoptant une échelle mobile qui établirait un lien étroit entre ces deux éléments. Pour cette dernière partie, la S.-Comm. a estimé que la stabilité relative connue depuis quelques années dans le coût d'exploitation ne justifiait point la création d'une échelle mobile et qu'au surplus son adoption entraînerait des difficultés considérables pour les Adm. sur le plan pratique.

Convention – Art. 85

Quant à l'objet principal de l'étude, la S.-Comm. a établi des principes et méthodes généraux servant à déterminer des taux équitables pour le transport du courrier, la structure du système reposant en premier lieu sur le coût moyen des compagnies aériennes par t-km réalisée. Etant donné que ce coût moyen concernait toutes les catégories de trafic aérien, il a fallu donc apporter divers ajustements pour aboutir au coût du transport aérien sur le plan international. La S.-Comm. était également d'accord que le taux de base ainsi obtenu devrait être réparti entre les deux catégories de courrier, à savoir les LC et les autres objets (AO, Jx et CP).

La CEL a admis en principe les conclusions retenues par la S.-Comm. mais a laissé aux Adm. le soin de déterminer leur position. Le rapport de la S.-Comm., intitulé «Etude des variations des taux de base du transport aérien», a été diffusé aux Adm. en septembre 1956 et un complément d'information (portant le même titre) en 1957 (v. comptes rendus analytiques de la CEL de 1956, p. 15, et de 1957, p. 17).

Le Congrès d'Ottawa 1957 a fixé un taux unifié de 1 fr-or par t-km pour les AO et les CP en supprimant la catégorie des Jx (II 571 et 572, prop. 625).

- b) Le Congrès d'Ottawa 1957 a chargé la CEL de «poursuivre l'étude entreprise au sujet des taux de base du transport aérien» (II 60 et 628). Il s'agissait de nouveau d'une étude théorique qui consistait à réévaluer les données du rapport de 1956. La CEL a décidé de diffuser le nouv. rapport, intitulé «Etude des taux du transport aérien», aux Adm. en précisant que la réévaluation avait été faite sur la base de quelques exemples cités à titre illustratif (Congrès de Vienne 1964, II 202 et 203).

Le Congrès d'Ottawa 1957 a également chargé la CEL de rechercher les simplifications qui pourraient être apportées au calcul des frais de transport aérien, notamment sur la base des échelons de distance, ou des taux uniques par pays de destination, etc. (II 1158, prop. 627, 955, 956, 957 et 244). En ce qui concerne les échelons de distance, la CEL a conclu que cette formule provoquerait des pertes financières soit pour les Adm., soit pour les compagnies aériennes, sans pour autant aboutir à des économies effectives dans les frais de comptabilité. S'agissant des taux dits de «pays à pays», la CEL a été d'avis qu'un tel système ne pourrait être généralisé, ni prévu dans la Conv., mais pourrait tout au plus être conçu à titre facultatif et pour certaines liaisons directes (Congrès de Vienne 1964, II 203).

- c) Par sa résolution C 31, le Congrès de Vienne 1964 a chargé le CE et le CCEP d'une étude plus approfondie de la question, en insistant sur l'importance accrue que revêt le transport du courrier par la voie aérienne et la nécessité de rechercher par tous les moyens possibles les conditions favorables au développement du trafic, tout en sauvegardant les intérêts respectifs des Adm. et des compagnies aériennes (III 300 et 301).

Au terme des travaux effectués selon cette résolution, le CE et le CCEP ont proposé comme principe directeur à suivre en fait de taux celui de l'«utilisation de l'avion comme moyen normal de transport du courrier». Quant à la méthode générale à adopter pour l'établissement des taux, il a été proposé de les calculer «d'après les dépenses d'exploitation des compagnies aériennes mondiales, ces dépenses étant exprimées en coûts unitaires par t-km réalisée et ajustée en excluant certains éléments étrangers à la poste et en ajoutant certaines redevances supplémentaires» (Congrès de Tokyo 1969, II 469 à 502, Congrès – Doc 15).

En plus, le CE a formulé pour la première fois une prop. concrète fondée sur ces conclusions et tendant à fixer un taux mondial de 3 fr-or par t-km pour les LC, le taux des AO restant inchangé à 1 fr-or. Le Congrès de Tokyo 1969 a adopté cette prop. (II 1394 à 1397, prop. 4000). De ce fait, le taux de 4 fr-or, applicable depuis le Congrès de Bruxelles 1952 aux envois LC transportés par les lignes extra-européennes, a été supprimé. Cf. Actes de Vienne 1964, Code annoté, 1^{er} fasc., p. 238 et 239, annot. 6 et 7.

- d) En approuvant le Congrès – Doc 15 (cf. lettre c) ci-devant), le Congrès de Tokyo 1969 a pris la résolution C 71, qui charge le CE de procéder à la revision des taux de base en tenant compte des principes directeurs et des méthodes énoncés dans le Congrès – Doc 15 et de réexaminer, d'entente avec le CCEP, les ajustements apportés aux éléments constitutifs de ces taux (III 763).

En exécutant cette étude conjointement avec le CCEP, le CE a décidé de compléter le principe directeur admis par le Congrès de Tokyo 1969 par la notion de «sauvegarder les intérêts des trois parties en cause, à savoir les Administrations, les usagers de la poste et les transporteurs» (décision CE 7/1972). La méthode générale de calcul adoptée au Congrès de Tokyo 1969 a été retenue.

En 1973, ayant accompli les différentes étapes de la revision, le CE a proposé de ramener de 3 à 2,80 fr-or par t-km le taux des LC (Congrès de Lausanne 1974, II 315, Congrès – Doc 9). A sa session de février 1974, toutefois, informé par l'OACI et l'IATA de la hausse considérable et imprévue du coût

- du carburant intervenue au cours du second semestre de 1973 et ses incidences à longue échéance sur les coûts unitaires des compagnies aériennes, le CE a décidé de retirer cette prop. et de recommander le maintien du taux existant de 3 fr-or (Congrès de Lausanne 1974, II 353 et 354, Congrès – Doc 9/Add 1). Le Congrès de Lausanne 1974 a suivi cette recommandation (II 1421 à 1423).
- e) La résolution C 62 du Congrès de Lausanne 1974 (III 883 à 886) a chargé le CE de procéder, en collaboration avec le CCEP, à la révision des taux de base du transport aérien en examinant plusieurs méthodes et formules, ainsi que la possibilité de fixer un taux LC/AO/CP ou un taux LC/AO avec un taux distinct pour les CP.
- Ayant étudié diverses possibilités, le CE a accepté, sur prop. du CCEP, de continuer à calculer les taux de transport aérien d'après les dépenses d'exploitation unitaires des compagnies aériennes (v. lettre c) ci-devant). Des divergences sont toutefois apparues tant au sein du CE que dans les échanges avec l'IATA concernant l'application de cette formule; néanmoins, un accord a été réalisé au sein du Comité de contact IATA/UPU en 1978, à partir de valeurs tirées de différentes variantes de la formule, sur un taux moyen de 1,74 fr par t-km. Ayant réexaminé la question en février 1979, le CE a renoncé à recommander au Congrès de Rio de Janeiro 1979 l'utilisation d'une formule quelconque en proposant le taux moyen de 1,74 fr par t-km issu des négociations avec l'IATA (Congrès de Rio de Janeiro 1979, II 870, Congrès – Doc 23).
- Pour l'examen de la possibilité d'adopter un taux LC/AO/CP ou un taux LC/AO, le CE a recueilli d'une centaine d'Adm. des données statistiques sur la répartition de leur courrier aérien international régi par les taux «UPU» entre les catégories LC, AO et CP. Ces données ont permis d'illustrer les incidences financières pour ces Adm. de l'adoption d'un taux unique LC/AO/CP de 1,74 fr ainsi que celles de l'application d'une série de taux différenciés (LC/AO, CP; LC et AO/CP). A sa session de février 1979, le CE a décidé de soumettre cinq de ces solutions, y compris le taux unique LC/AO/CP, au Congrès de Rio de Janeiro 1979 (Congrès de Rio de Janeiro 1979, II 871 et 873 à 886, Congrès – Doc 23).
- En juin 1979, l'IATA a demandé à l'UPU de revoir et d'ajuster le taux de 1,74 fr par t-km en raison de l'augmentation inattendue du prix du carburant survenue depuis 1978 et de la perspective de nouv. hausses à plus long terme (Congrès de Rio de Janeiro 1979, II 887 à 890, Congrès – Doc 23 Add 1).
- Le Congrès de Rio de Janeiro 1979 a cependant adopté le taux unique LC/AO/CP de 1,74 fr par t-km proposé par le CE (II 1637 à 1651, prop. 3071.4).
- f) Le Congrès de Rio de Janeiro 1979 a pris la résolution C 30, concernant la poursuite des travaux sur la fixation des taux de transport aérien du courrier (III 905).
- En 1980, l'IATA a demandé une réévaluation urgente du taux de 1,74 fr-or adopté par le Congrès de Rio de Janeiro 1979 en invoquant de nouveau la hausse du prix du carburant.
- A sa session de 1982, le CE, ayant fait le point de la situation, a jugé inopportun de consulter les Adm. à ce sujet d'après la procédure fixée dans le Règl. gén. pour l'examen des prop. présentées entre deux Congrès.
- Par ailleurs, aucune des études réalisées conjointement avec l'IATA et visant à trouver une méthode de calcul du taux de base du transport aérien n'a débouché sur une solution acceptable aux deux parties. Enfin, estimant que l'IATA n'avait pas présenté des arguments suffisamment valables pour justifier une augmentation du taux de 1,74 fr-or, le CE a recommandé, à sa session de 1984, le maintien du statu quo. Cette recommandation a été acceptée par le Congrès de Hambourg 1984 (II 505, Congrès – Doc 17).
- g) Par sa résolution C 45 (II 506 et 510, prop. 4000.6), le Congrès de Hambourg 1984 a chargé le CE de continuer de suivre la question du taux de base du transport aérien sur un plan général.
- h) Cependant, l'étude de trois systèmes de taux dégressifs entreprise par le CE (v. Doc du CE 1989, p. 165 à 168) n'a pas permis de recommander une quelconque méthode au Congrès de Washington 1989, qui a décidé finalement de maintenir le statu quo (II Congrès/C 6 – Rapp. 3, prop. 4000.4 et Congrès – Doc 63).
- 2) L'énumération des envois LC et AO qui figurait à l'art. 71 de la Conv. (Lausanne 1974) (cf. annot. 1, lettre e), ci-devant) est reproduite ci-après pour mémoire:
- LC: lettres, aérogrammes, cartes postales, mandats de poste, mandats de remboursement, mandats de versement, valeurs à recouvrer, lettres avec valeur déclarée, avis de paiement, avis d'inscription et avis de réception;
- AO: envois autres que les LC (à noter que l'abréviation «AO» signifie «autres objets». Bien que le Congrès de Vienne 1964 ait décidé, lors de la rev. gén., de remplacer le mot «objet» par «envoi», le Congrès

Convention – Art. 85

de Tokyo 1969 a préféré maintenir le terme «AO», consacré par l'usage, pour éviter de nombreux changements aux textes (III 765, résolution C 76)).

3) Le CE a exprimé l'avis que les taux effectifs (fixés dans la limite des taux max. prévus au par. 1) qui servent au calcul des taux par kg publiés dans la Liste AV 1 (v. art. 224, par. 1, lettre b), ch. 2°, du Règl.) peuvent varier selon les parcours et dans le temps (v. Doc du CE 1973, p. 232).

4) V. art. 225, par. 1, lettre b), du Règl.

5) Le par. 3, combiné avec le texte du par. 4 de l'art. 82, définit le système adopté au Congrès d'Ottawa 1957 en ce qui concerne les frais de transport aérien intérieur (cf. annot. 3 à l'art. 82). Il s'agit de fixer un taux uniforme applicable à toutes les dépêches-avion provenant de l'étranger, que ce courrier soit réacheminé en tout ou en partie par voie aérienne (II 578 et 767).

Pour faciliter l'établissement des prix unitaires, qui doivent être déterminés en fonction de tout le courrier reçu au pays de destination, y compris celui qui n'est pas effectivement réacheminé par voie aérienne, le Congrès de Vienne 1964 a introduit la notion de «distance moyenne pondérée» (II 1176, prop. 5041).

Le Congrès de Rio de Janeiro 1979 ayant adopté un taux unique LC/AO/CP (v. annot. 1, lettre e)), il convient d'établir une distance moyenne pondérée pour les corr.-avion (LC/AO), d'une part, et les CP, d'autre part, et de fixer, s'il y a lieu, un prix unitaire distinct pour les CP.

Les deux exemples ci-après illustrent le calcul des prix unitaires par kg des LC/AO.

Exemples:

1° Une Adm. reçoit d'autres Adm. à son aéroport international de A, pendant une certaine période, 10 000 kg brut de courrier.

Son réseau aérien comporte deux lignes, à savoir:

- ligne de A à C de 700 km avec escale à B, situé à 300 km de A et à 400 km de C;
- ligne de A à D de 1200 km.

En supposant que la répartition du courrier est comme suit:

– courrier pour A (soit courrier à l'adresse de la ville de A ou courrier réexpédié par voie de surface)	4500
– courrier pour B	500
– courrier pour C	1800
– courrier pour D	3200

l'établissement de la distance moyenne pondérée se présente ainsi:

courrier pour A:	4 500 kg x	0 km =	0 kg-km
courrier pour B:	500 kg x	300 km =	150 000 kg-km
courrier pour C:	1 800 kg x	700 km =	1 260 000 kg-km
courrier pour D:	3 200 kg x	1 200 km =	3 840 000 kg-km
	10 000 kg		5 250 000 kg-km

$$\text{Distance moyenne pondérée: } \frac{5\,250\,000}{10\,000} = 525 \text{ km}$$

En supposant que le taux effectivement payé pour le transport aérien intérieur est de 1,50 millième de fr par kg-km, le prix unitaire par kg est:

$$525 \times 0,0015 \text{ fr-or} = \underline{0,80 \text{ fr-or}}$$

2° Si l'Adm. reçoit à un deuxième aéroport international de M, pendant la même période, 6000 kg brut de courrier, on procède comme il est indiqué sous 1° afin de déterminer le nombre des kg-km parcourus. En admettant que le nombre des kg-km entrant en ligne de compte est de 3 950 000, le calcul de la distance moyenne pondérée se présente ainsi:

courrier débarqué à l'aéroport de A:	10 000 kg	5 250 000 kg-km	
courrier débarqué à l'aéroport de M:	6 000 kg	3 950 000 kg-km	
	16 000 kg	9 200 000 kg-km	

$$\text{Distance moyenne pondérée: } \frac{9\,200\,000}{16\,000} = 575 \text{ km}$$

$$\text{Prix unitaire par kg: } 575 \times 0,0015 \text{ fr-or} = \underline{0,90 \text{ fr-or}}$$

On procède de la même manière si le courrier international arrive à plusieurs aéroports internationaux.

Il faut rappeler que, dans les deux exemples ci-dessus, la distance moyenne pondérée est établie d'après le poids du courrier reçu de l'étranger pendant une certaine période fixée au gré de l'Adm. intéressée. Une augmentation ou une diminution du poids total des dépêches venant de l'étranger n'affecte pas la distance moyenne pondérée, à condition que les proportions du courrier destiné aux différents bureaux (A, B, C, etc.) restent inchangées. En revanche, si la répartition du poids total des dépêches entre les différents bureaux subit des modifications importantes, il convient de refaire le calcul de la distance moyenne pondérée. Dans tous les cas, les frais de transport aérien intérieur relatifs à cette nouv. distance moyenne pondérée sont soumis aux dispositions de l'art. 87.

6) En vue de faciliter le décompte des frais de transport aérien intérieur, la résolution C 58 du Congrès de Lausanne 1974 a chargé le CE d'étudier notamment la possibilité d'effectuer ce décompte sur la base de statistiques semestrielles ou annuelles (III 881). L'idée de tenir une statistique annuelle à cet effet a retenu l'attention du CE en 1977. En conclusion, toutefois, la suggestion a été écartée, étant donné, d'une part, que des bordereaux AV 7 devraient être établis dans tous les cas et, d'autre part, que les Adm. qui le désirent peuvent déjà se prévaloir de l'art. 217, par. 2, du Règl. pour utiliser un procédé statistique (Congrès de Rio de Janeiro 1979, II 125).

Estimant néanmoins que le principe et la méthode de calcul des frais de transport aérien intérieur devraient être clarifiés et simplifiés, le Congrès de Rio de Janeiro 1979 a pris la résolution C 31 (III 905 et 906), qui charge le CE de procéder à une étude à ce sujet.

Le CE a examiné la possibilité de généraliser la gratuité des frais de transport aérien, solution qui permettrait de résoudre tous les problèmes relatifs au calcul de ces frais. Les résultats d'une enquête effectuée en août 1980 ont fait ressortir qu'une majorité d'Adm. serait favorable à une telle suppression mais qu'elle serait contestée par les pays de grande superficie. S'agissant des méthodes de calcul des prix de transport aérien intérieur, le CE a renoncé, faute d'indications assez significatives à ce sujet, à proposer une quelconque modification au système actuel (Congrès de Hamburg 1984, I 1010, Congrès – Doc 1, ch. 26).

Le Congrès de Hamburg 1984 a pris la résolution C 14, qui charge le CE de poursuivre cette étude (II 499). Celle-ci a permis de déterminer que la majorité des Adm. était opposée à la suppression du droit à la perception des frais de transport aérien intérieur, mais que ces frais devraient être limités à la différence entre le coût de transport aérien et celui par la voie de surface, le taux max. intervenant étant celui indiqué au par. 1 de l'art. 85 (Congrès de Washington 1989, II Congrès/C 6 – Rapp. 4, prop. 4083.1 et Congrès – Doc 64). La même étude a conclu que le calcul des distances moyennes pondérées devrait être effectué par le BI.

7) Disposition facultative introduite par le Congrès de Lausanne 1974 à la suite de l'étude effectuée en exécution de la résolution C 75 du Congrès de Tokyo 1969, qui chargeait le CE «d'étudier le problème des frais dus pour le transport aérien des dépêches-avion transitant par un pays à destination d'un pays tiers» (III 764). Cette étude a fait ressortir que, si la plupart des Adm. intéressées fixent leurs rémunérations d'après la distance effectivement parcourue par les dépêches en transit, selon le par. 2, d'autres appliquent le principe de la distance moyenne pondérée. Par ailleurs, un certain doute subsiste du fait de l'absence de toute référence dans la Conv.

Exception faite de la disposition figurant au par. 3 in fine («y compris le courrier qui n'est pas réacheminé par voie aérienne...»), le taux unitaire proposé est analogue à celui prévu au titre des frais de transport aérien à l'intérieur du pays de destination. Les éléments qui interviennent dans la détermination de ce taux sont ainsi le poids total du courrier transporté par la voie aérienne en transit à l'intérieur du pays et le total des distances utilisées pour ce transit.

Les fluctuations saisonnières susceptibles d'influencer la moyenne du volume ne sont pas, de l'avis de la Comm. ayant étudié le problème, suffisamment importantes pour justifier l'emploi d'un coefficient de compensation. Il est apparu en effet que l'incidence de toute variation majeure est compensée du moment qu'il est tenu compte, lors du calcul, des volumes de courrier et des distances afférentes aux deux périodes qui correspondent aux horaires des lignes aériennes. Le calcul de la distance moyenne pondérée s'effectue mutatis mutandis de la manière indiquée au renvoi 8 ci-devant (II 1418, prop. 3065.7).

Les prix unitaires fixés par les Adm. figurent dans la Liste AV 1.

8) Règle d'arrondissement mathématique dite $\frac{5}{4}$ introduite par le Congrès de Hamburg 1984 (II 497, prop. 4079.1). V. également les art. 204, par. 2, et 213, par. 2, du Règl.