

المبادئ التوجيهية لاستخدام اتفاق الخدمة الإطاري

مقدمة

إن اتفاق الخدمة الإطاري المُبرم بين شركة نقل جوي ومستثمر بريدي معيّن هو مستند متطور يخضع لعمليات تحيين دورية.

وقد تم إعداد نسخة أولى من الاتفاق الإطاري في عام 2003. ولا زالت تلك النسخة تخضع للمراجعة منذ عام 2007.

وفي عام 2018، أقر مجلس الاستثمار البريدي التابع للاتحاد البريدي العالمي نسخة جديدة للاتفاق الإطاري أعدت بالاشتراك بين أعضاء فريق النقل التابع لمجلس الاستثمار البريدي واتحاد النقل الجوي الدولي، عن طريق لجنة الاتصال بين اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد البريدي العالمي.

كما أقر الجهاز المختص التابع للاتحاد الدولي للنقل الجوي، مؤتمر خدمات الشحن (CSC)، الاتفاق الإطاري بوصفه "ممارسة موسى بها 1677". وتم إدراجه بهذه الصفة في مختصر الأحكام الخاصة بمؤتمر خدمات الشحن.

مدى الاتفاق الإطاري وجدواه

جاء الاتفاق الإطاري إذن نتيجة لمفاوضات أجريت بين أعضاء الاتحاد البريدي العالمي واتحاد النقل الجوي الدولي، وكان الأمر قد اقتضى التوافق بين كلا الطرفين من أجل صياغة مستند متوازن يراعي مصالح الطرفين. وخضعت بعض المواضيع لمناقشات ومفاوضات مكثفة بوجه خاص، ولا سيما فيما يتعلق بمسؤولية المستثمرين المعيّنين تجاه شركات الطيران في حالة التلف الناجم عن بعثة بريرية أثناء عملية النقل الجوي وكذلك حدود مسؤولية الأطراف التي يشملها الاتفاق فيما يتعلق بالأضرار غير المباشرة والمتلاحقة على وجه التحديد.

ولا توجد في الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع أي إشارة صريحة لنقل البعثات البريرية. ولا يوجد أي صك دولي ينظم المسائل المتعلقة بالمسؤولية بين المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران. وتغطي وثائق الاتحاد البريدي العالمي بشكل جزئي للغاية العلاقات التي تربط بين المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران، إذ أنها تقتصر على تنظيم العلاقات التي تربط بين المستثمرين المعيّنين وليس لها أي سلطة على شركائهم، مثل شركات الطيران.

وإن غياب الإطار المعياري وكذلك ممارسة بعض المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران في عدم إبرام اتفاقات يؤدي إلى إثارة الشكوك بشأن الشروط التي ينبغي الاستناد إليها في تسوية أي نزاع. ومن ثم، فإن الاتفاق الإطاري يهدف إلى إرشاد المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران الذين لا تخضع علاقاتهم لإطار قانوني وإلى تشجيعهم على إضفاء طابع رسمي على علاقاتهم الثنائية في شكل تعاقدية.

استخدام الاتفاق الإطاري

الاتفاق الإطاري ليس له طابع إلزامي بأي حال من الأحوال: فهو عبارة عن مستند مرجعي مصمم للاستخدام كنموذج للاتفاقات المبرمة بين المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران فيما يخص نقل البريد الدولي. ويتضمن غالبية النقاط التي يتعين على الأطراف الاتفاق بشأنها قبل بدء علاقتهم. ويمكن للأطراف تكييف هذا النموذج وفقاً لاحتياجاتهم وممارساتهم وتشريعاتهم الوطنية المحددة.

ولما كان الاتفاق الإطاري يمثل نتيجة لمفاوضات وتوافقات مع اتحاد النقل الجوي الدولي، فإن المستثمر المعيّن أو شركة الطيران الملتزمين بالتفاوض الثنائي يمكنهما العمل على التفاوض بشأن نقطة معيّنة في بند ما لجعله أكثر ملاءمة. إلا أنه يتعين على الأطراف توخي الحذر عند الابتعاد عن هذا النص، الذي يعكس أحكام ووثائق الاتحاد البريدي العالمي وقواعد اتحاد النقل الجوي الدولي الواجبة التطبيق. كما يراعي هذا الاتفاق الإطاري أيضاً العمليات التشغيلية التي تطبقها المؤسسات البريدية وشركات الطيران.

الملحق

يهدف الملحق المرفق إلى تقديم معلومات إضافية حول أحكام الاتفاق الإطاري بغية مساعدة المستثمرين المعيّنين على حسن فهمها واستخدامها. ومن ثم، ينبغي قراءة هذا الملحق بالاقتران مع الاتفاق الإطاري. ويتضمن عدداً من المواد المختلفة الواردة في وثائق الاتحاد البريدي العالمي والتي يستند إليها الاتفاق الإطاري من أجل التأكيد على الطابع الإلزامي لبعض مواد الاتفاق الإطاري. كما يتضمن الاتفاق الإطاري أيضاً بعض الأمثلة العملية والمعلومات الإضافية. وسيجري تحيين هذا المستند بصورة منتظمة بغية مراعاة التعديلات التي تُدخل على وثائق الاتحاد.

معلومات إضافية تتعلق بمحتوى اتفاق الخدمات الإطاري

الجزء ألف - شروط عامة

أولاً- تعاريف

المادة الأولى تعريف

1-1 القبول

إذا ما اتفق على أن "القبول" يستند إلى تبادل رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات، فإنه يمكن استخدام التعريف التالي الخاص بعبارة "قبول الخدمة" والذي وافق عليه فريق المعايير التابع للاتحاد البريدي العالمي في إطار المعيار M39 الخاص بالاتحاد والمتعلق بتبادلات رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات:

قبول الخدمة: تؤكد الرسالة (BOOKED) «6» RESDIT أن البريد أسند إلى رحلة جوية أو إلى عدة رحلات جوية على مسار معين. وتبين هذه المعلومات، من بين الأوعية التي جرى التعهد بها، الأوعية التي تم قبولها لتقديم الخدمة المعنية والتي تم تأكيد حجز مكان مخصص لها "booked" استناداً إلى متطلبات الخدمة المتفق عليها والمبينة بالرسالة CARDIT (موعد التسليم/ مكان المصدر والوزن والطائرة (الطائرات) وموعد التسليم/جهة المقصد). وتؤكد الرسالة (STAGED) «7» RESDIT أن المكان المطلوب تخصيصه للبريد المذكور لم يتم حجزه طبقاً للرسالة CARDIT وأن البريد سيظل محجوزاً في انتظار إسناده إلى رحلة جوية أخرى.

3-1 البريد الجوي

فيما يتعلق ببعائث بريد الرسائل، فإن التعريف مستمد من البند 1-1 من المادة 17-114 من نظام الاتفاقية الخاص بالاتحاد البريدي العالمي.

وبالنسبة إلى الطرود البريدية، فإن المصطلح المستخدم هو "البريد الجوي" أو "الطرود الجوية".

4-1 توجيه البريد الجوي

انظر المواد 17-132/17-226 (توجيه الإرساليات) و17-133 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة بالطريق الجوي (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة) و17-227 (نقل الطرود الجوية والطرود السطحية المنقولة بالطريق الجوي (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة) من نظام الاتفاقية.

5-1 السعر الأساسي للنقل الجوي

انظر المادة 33 (الأسعار الأساسية والأحكام المتعلقة بنفقات النقل الجوي) من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي والمادتين 33-101 (صيغة إعداد السعر الأساسي وحساب نفقات النقل الجوي للإرساليات المغلقة) و33-201 (حساب نفقات النقل الجوي) من نظام الاتفاقية.

6-1 الرسائل CARDIT

هناك أربعة إصدارات للرسائل CARDIT: الإصدار 1-1 والإصدار 0-2 والإصدار 2-1 والإصدار 1-2 (انظر معايير رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات الخاصة بالاتحاد البريدي العالمي M18 و M20 و M47 و M48). وقد تم استبدال الرسائل CARDIT الإصدار 1.1 والإصدار 0-2 والإصدار 2-1 بالرسائل CARDIT الإصدار 1-2. وبالتالي يوصى باستخدام الرسائل CARDIT الإصدار 1-2.

ويرسل الموكل الرسالة CARDIT إلى شركة النقل. وتتولى شركة النقل حينئذ مسؤولية إرسال البيانات المطلوبة إلى متعاقديه من الباطن.

7-1 الشحنة

تجدر الإشارة إلى أن اتحاد النقل الجوي الدولي عرّف مصطلح "الشحن" على النحو التالي:

اتحاد النقل الجوي الدولي - مؤتمر خدمات الشحن (CSC) - الحكم 660 - الملحق ألف - اتفاق خاص بالنقل - الشحنة- المادة 1- تعاريف الشحنة:
يعادل مصطلح "الإرسالية" ويعني قطعة أو أكثر من البضائع المقبولة من قبل شركة طيران من ناقل واحد في وقت واحد لعنوان واحد ومُستلمة في مجموعة واحدة ومقيّدة في بيان إرسالية واحد أو في بيان شحن واحد إلى مرسل إليه في عنوان واحد بالمقصد.

وقد اقترح اتحاد النقل الجوي الدولي أيضا مصطلح ("الشحنة البريدية") (الإحالة: مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 4- فريق المعايير - اتحاد النقل الجوي الدولي/الاتحاد البريدي العالمي- 2009-3- المستند 8)، المستخدم في سياق رسائل النقل الجوي البريدي:

الشحنة البريدية: تعني وعاء بريدي أو عدة أوعية بريدية مسلّمة إلى مستثمر معيّن واحد في وقت واحد إلى عنوان واحد محدّد ومقبولة من قبل شركة الطيران في مجموعة واحدة مقابلة لرقم واحد في بيان النقل الجوي البريدي وموجهة إلى مرسل إليه واحد وإلى عنوان واحد بالمقصد.

ويظهر مصطلح "الإرسالية" في سياقات كثيرة في نظام الاتحاد البريدي العالمي، ومن بينها المادتان 17-135 و 17-233 من نظام الاتفاقية.

9-1 ساعة التسليم الحدية

تجدر الإشارة إلى أنه يوصى في المادة 17-113-3 من نظام الاتفاقية، بأن لا تتجاوز مهلة التسليم ساعة واحدة أو ساعتين كحد أقصى.

10-1 البضائع الخطرة

يطابق هذا التعريف ما ورد في المادة 19-008 من نظام الاتفاقية (البضائع الخطرة المحظور إدراجها ببعاث بريد الرسائل والطرود). ويتضمن البند 3 من المادة 19 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي والتعليق المتصلة بها مزيدا من التوضيحات بشأن البضائع الخطرة المحظور نقلها عبر البريد والاستثناءات وأمن الموظفين الذين يقومون بمعالجة بعاث يُفترض أنها خطيرة.

13-1 المستثمر المعين

يستند هذا التعريف إلى المادتين 1 و2 من الاتفاقية البريدية العالمية.

15-1 المستندات

انظر المادتين 135-17 و233-17 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات) والنموذجين CN 38 (قائمة تسليم الإرساليات الجوية) و CN 41 (قائمة تسليم الإرساليات السطحية المنقولة بالطريق الجوي (S.A.L)).

16-1 التبادل الإلكتروني للبيانات

يرجى الرجوع إلى المادتين 135-17 و233-17 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات) فيما يخص التبادل الإلكتروني للبيانات مع شركات النقل الجوي.

17-1 البريد العاجل الدولي

تعريف مستمد من البند 1-1 من المادة 36 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي والمادة 001-36 (البريد العاجل الدولي) من نظام الاتفاقية.

22-1 البعثة غير ذات الأولوية

تعريف مستمد من البند 2-2 من المادة 101-17 من نظام الاتفاقية.

24-1 البعثة البريدية

يرجى الاطلاع على البند 6-1 من المادة الثانية من البروتوكول الإضافي التاسع للدستور.

25-1 البعثة ذات الأولوية

تعريف مستمد من البند 1-2 من المادة 101-17 من نظام الاتفاقية.

26-1 إثبات القبول

يرجى الرجوع إلى المادتين 135-17 و233-17 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات) وإلى المعيار M39 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي فيما يتعلق بمفهوم "إثبات القبول" بالنسبة للرسائل CARDIT و RESDIT.

27-1 إثبات التسليم

يرجى الرجوع إلى المادتين 135-17 و233-17 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات) وإلى المعيار M39 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي والمتعلق برسائل التبادل الإلكتروني للبيانات بالنسبة لمفهوم "إثبات التسليم" بشأن الرسائل CARDIT و RESDIT.

30-1 الرسالة RESDIT

هناك إصداران للرسالة RESDIT: RESDIT الإصدار (1.0) والإصدار (1.1). وتستخدم الرسالة RESDIT الإصدار (1.0) بالاقتران مع الرسائل CARDIT الإصدار (1.1). وتستخدم الرسالة RESDIT الإصدار (1.1) بالاقتران مع الرسائل CARDIT الإصدار (1.2) وCARDIT الإصدار (2.1). ويوصى باستخدام الرسالة RESDIT الإصدار (1.1) بالنظر إلى أنها حلت محل الرسالة RESDIT الإصدار (1.0).

31-1 خطة التوجيه

انظر المواد 132-17 و226-17 (توجيه الإرساليات) و134-17 و232-17 (إعداد أوراق التجربة) من نظام الاتفاقية. ويرجى الرجوع إلى تعريف "توجيه البريد الجوي" الوارد في الاتفاقية.

32-1 البعثة السطحية المنقولة بالطريق الجوي (S.A.L)

تعريف مستمد من البند 3-1 من المادة 114-17 من نظام الاتفاقية.

33-1 وحدة حقوق السحب الخاصة

انظر التعريف الرسمي لصندوق النقد الدولي (www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm) والمادة 001-17 من نظام الاتفاقية (الوحدة النقدية) والتعليقات الخاصة بها.

36-1 الاتحاد البريدي العالمي

انظر المادة 1 من دستور الاتحاد البريدي العالمي.

ثانياً- أهداف الاتفاق ومجال تطبيقه

المادة 2

أهداف الاتفاق ومجال تطبيقه

1-2 إن إجراءات العبور غير موضحة بالاتفاق، ولكنها موضحة في نظام الاتفاقية. انظر المادتين 133-17 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة بالطريق الجوي (S.A.L) من طائرة إلى أخرى مباشرة) والمادة 227-17 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة بالطريق الجوي (S.A.L) من طائرة إلى أخرى مباشرة) والتعليقات عليهما.

ويوصى أن يغطّي الاتفاق المسار بأكمله من نقطة المصدر إلى نقطة (نقاط) المقصد. وتكمن إحدى النتائج المترتبة عن ذلك في أنه إذا حدث شيء ما في نقطة عبور بسبب خطأ ارتكبه شركة النقل وأن الموكل تلقى فاتورة عن الجزء الثاني من المسار ومعالجة البعثات بالعبور، فإن هذه الفواتير يمكن أن ترسل إلى شركة النقل.

ويتعين وضع إجراء ينبغي بموجبه على شركة النقل إذا ما واجهتها مشكلة في نقطة العبور، أن تتصل بالموكل. وينبغي تحديد البيانات اللازمة في الملحق بشأن الموضوع ذي الصلة.

وفيما يتعلق بالكميات المقدّرة، انظر التعليقات على المادة 17-113 من نظام الاتفاقية (أولوية معالجة البعثات ذات الأولوية والبعثات الجوية).

2-2 وفيما يخص بعثات بريد الرسائل، فإن فئات البريد المبينة تعكس المادة 17-114 من نظام الاتفاقية (الإرساليات).

ثالثاً- التزامات شركة النقل

المادة 3 الخدمة

المادة 4 سلامة البريد

1-4 يمكن أن تتضمن عمليات قياس الأداء بعض المؤشرات مثل التوزيع في الموعد المحدد والأداء في مجال المسح الضوئي والوقت اللازم للرد على الطلبات والكمية الفعلية للبعثات المستلمة مقارنة بالتقديرات ونوعية التقديرات وما إلى ذلك. ومن المهم ليس فحسب تحديد ما ينبغي قياسه، بل أيضا بيان كيفية إجراء عملية القياس وتحديد الفترة المشمولة بها وكذلك الأهداف المطلوب تحقيقها.

2-4 إن واجب شركة النقل المتمثل في حماية البريد الذي في حوزته يعكس التزام المستثمر المعين تجاه مرسل البعثة طبقا للمادة 22 من الاتفاقية البريدية العالمية (مسؤولية المستثمرين المعيّنين. التعويضات).

وتجدر الإشارة إلى أن طرفا لا يمكن أن يكون مسؤولا تجاه الطرف الآخر في حالات القوة القاهرة (انظر المادتين 26-3 و 31 من العقد).

ويوصى باتخاذ التدابير التالية من أجل حماية البريد من التقلبات الجوية ومن التراب ووقايته من أي تلف وكذلك من الفقد أو السرقة:

- ينبغي تخزين البريد في مستودع بعد تفريره مباشرة.
- ينبغي تخزين البريد في مكان يمكن غلقه بالقفل أو مراقبته من قبل موظفين، أو كاميرات أمن أو أي وسيلة أخرى فعالة.

المادة 5 عهدة البريد

2-5 في حال استخدام رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات تكون الرسائل التي ينبغي أن يتبادلها الناقل والموكل هي الرسائل CARDIT و RESDIT.

وتقدم المادة 17-135 و 17-233 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات) المزيد من التفاصيل بشأن الإرسال الإلكتروني للنموذجين CN38 و CN41.

المادة 6 التسليم

يمكن تيسير عملية التسليم (القبول والتوزيع)، عبر استخدام جهاز تسجيل البريد الذي يسمح بتسريع وتبسيط عملية تسجيل البريد ما بين المستثمرين البريديين في المرافق البريدية الواقعة في المطار.

1-6 انظر المواد 119-17 (تكوين الإرساليات) و17-129 (تزويد الإرساليات ببطاقات) و17-221 (النقل في إرساليات مغلقة) من نظام الاتفاقية للاطلاع على المتطلبات الخاصة بالتغليف ووضع اللصائق على البعثات البريدية، والمادتان 144-17 (إعادة الأوعية الفارغة) و17-241 (إعادة الأوعية الفارغة) بشأن التغليف ووضع اللصائق فيما يتعلق بإعادة الأكياس الفارغة.

3-6 انظر المادتان 135-17 و233-17 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات).

6-6 انظر البند 2-2 من المادة 9 من الاتفاق: يُسمح لشركة النقل بالاحتفاظ بالبريد في المصدر (قبل دليل القبول) الذي يشتبه في تعرضه للتلغف أو السرقة أو العبث به.

9-6 يقدم الموكل في حالة الموافقة إلى شركة النقل الإقرار الإلكتروني المتعلق بأمن الشحنة فيما يتعلق بجميع الشحنات. ويجب الاتفاق على ما إذا كان ينبغي إرسال هذا الإقرار إلكترونياً كجزء من الرسالة CARDIT أو ورقياً (النموذج CN70)

المادة 7 ساعات التسليم الحدية

تجدر الإشارة إلى أنه طبقاً للبند 3 من المادة 113-17 من نظام الاتفاقية، يُوصى ألا تتجاوز ساعة التسليم الساعة والساعتين من المستحسن على أقصى تقدير.

المادة 8

التخلف عن التسليم

تجدر الإشارة إلى أن المادة 9 من الاتفاق تُعرّف عملية "التخلف عن التسليم" من جانب شركة النقل باعتبارها الحالة التي قد "ترفض فيها شركة النقل تسليم البريد". ويعني "التخلف عن التسليم" من جانب الموكل في سياق المادة 8 من الاتفاق، الحالة التي لا يلتزم فيها الموكل بالساعة الحدية للتسليم أو مكان التسليم في المصدر المتفق عليهما.

المادة 9 رفض التسليم

2-1-9 ينص البند 2-10 من المادة 119-17 من نظام الاتفاقية على أن كل وعاء يحتوي على بعثات بريد رسائل يجب ألا يتجاوز وزنه الأقصى 30 كغ (باستثناء الحالات التي تكون فيها تحفظات على ذلك)

وينص البلد 11 من المادة 17-221 من نظام الاتفاقية على أن كل وعاء يحتوي على طرود بريديّة يجب ألا يتجاوز وزنه الأقصى 32 كغ (باستثناء الحالات التي تكون فيها تحفظات على ذلك).

9-1-3 يرد الوزن الأقصى المتعلق بالطرود محددًا في المادة 17-203 من نظام الاتفاقية (الخصائص المتعلقة بحدود الأوزان).

وترد الأبعاد القصوى المتعلقة بالطرود محددة في المادة 17-204 من نظام الاتفاقية (حدود الأبعاد).

9-2-1 تجدر الإشارة إلى أن المادة 6-8 من الاتفاق يوضح بتفصيل أكثر الإجراء الواجب اتباعه في حالة ما إذا كان هناك احتمال أن تلحق بعض البعائث ضرراً ببعائث أو بضائع أو مواد أخرى. ويحظر توجيه أو إعادة هذا النوع من البريد.

وينص البند 8 من المادة 19 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي أن البضائع الخطرة "لا توجه بأي حال من الأحوال إلى جهة المقصد ولا تسلّم إلى المرسل إليهم ولا تعاد إلى المصدر. وفي حالة اكتشاف هذه الأشياء في بعائث خلال العبور، يتم التعامل معها وفقاً للتشريع الوطني في بلد العبور".

وإذا اكتشفت شركة النقل بضائع خطيرة أثناء العبور، يوصى بأن تتصل بالموكل لكي تتفق معه على الإجراء الواجب اتباعه في هذا الصدد.

9-2-2 تجدر الإشارة إلى أن البند 6 من المادة 6 من الاتفاق يوضح بتفصيل أكثر الإجراء الواجب اتباعه من أجل التعامل مع بعائث يُشتبه في كونها تالفة أو قد تعرضت للعبث.

المادة 10 توجيه الإرساليات

انظر تعريف توجيه الإرساليات الجوية في المادة 1 من الاتفاق والمادتين 17-132 و 17-226 (توجيه الإرساليات) من نظام الاتفاقية.

يوصى باستخدام الرحلات الجوية المباشرة قدر الإمكان وعدم التعويل على شركات النقل التي قامت بمخالفات في الماضي مثل فقدان الأوعية أو التأخر في التسليم إلى المستثمر المعين في المقصد.

ويمكن للطرفين تحيين الملحق 1 حسب الفصل من العام (الشتاء/الصيف).

المادة 11 الأداء

11-2 انظر المادتين 17-133 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة جواً (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة) و 17-227 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة جواً (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة) من نظام الاتفاقية.

ويوصى بوضع إجراءات تتيح لشركة النقل في حال انقطاع سلسلة النقل إرسال البريد في أقرب وقت ممكن وإعلام الموكل.

4-11 إن الهدف النموذجي الواجب تحقيقه في مجال النقل عادة ما يتراوح بين 90-98٪، وفقا للقدرات، ولأموار أخرى. وينبغي أن يكون الأداء قابلا للقياس ويمكن أن يعتمد على بيانات RFID (التعرف على البعائث بواسطة الترددات الراديوية) أو على بيانات رسائل CAPE أو على محتوى الرسائل CARDIT و RESDIT أو على محتوى النماذج CN 38 التي تبين تواريخ ومواعيد التسليم.

ويمكن أن تستخدم النتائج في مجال المسح الضوئي كمؤشر للأداء. ويمكن قياسها من واقع عدد الأوعية التي تم إجراء مسح ضوئي لها مقارنة بالعدد الإجمالي للأوعية المنقولة خلال فترة معينة. ويمكن استخدام الوقت اللازم للإجابة كمؤشر آخر (عدد الطلبات التي تم الرد عليها خلال المهلة القصوى المتفق عليها).

ويتم عقد اجتماعات بصفة دورية بين الموكل وشركة النقل، من أجل بحث أداء كل طرف، وعند الاقتضاء، يتم الاتفاق على إجراءات التحسين الواجب تنفيذها. انظر البندين 3 و 4-4 من المادة 17-113 من نظام الاتفاقية بشأن مهلة التسليم.

5-11 ويمكن إعداد خطة عمل تهدف إلى تلافي أوجه القصور على مستوى الأداء وتتناول المعلومات التالية: الوصف التفصيلي والهدف والمهلة القصوى والطرف المسؤول.

6-11 ويجدر ألا ينسى المرء أن تحسين النوعية يُشكل مشروعاً مشتركاً يعتبر أساسياً بالنسبة للمستثمرين المعيّنين وللناقلين. ومن ثم، فإنه يقع على عاتق الطرفين الحرص على بلوغ أفضل أداء ممكن.

ويوصى بأن ينفق الطرفان على خطط الطوارئ لمراعاة الأحداث أو الظروف المحتملة غير المتوقعة. وينبغي أن تبين خطة الطوارئ ما يقوم به كل طرف عند حصول أي حدث فضلا عن الإجراءات الواجب اتخاذها عند عودة الوضع إلى حالته العادية.

المادة 12 **المتعاقدون من الباطن**

يمكن أن يقوم المتعاقد من الباطن بنقل أو تخزين أو تحميل أو تفريغ البريد في المطار أو على مقربة منه إذا كانت مكاتب التبادل خارج المطار.

المادة 13 **نفاذ الموكل إلى أماكن شركة النقل**

ينبغي أن يكون النفاذ إلى أماكن شركة النقل لأغراض التدقيق التشغيلي، على سبيل المثال، مرخصاً به في حالة وجود مخالفات جسيمة أو متكررة من جانب المستثمر المعين.

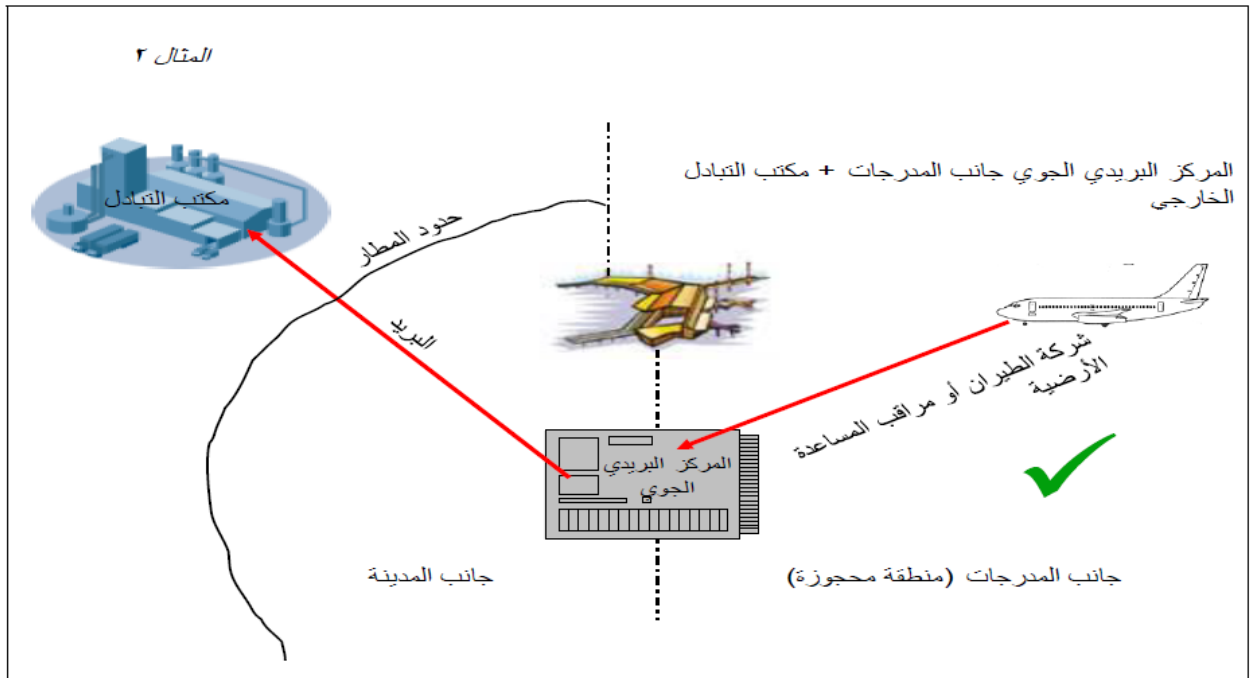
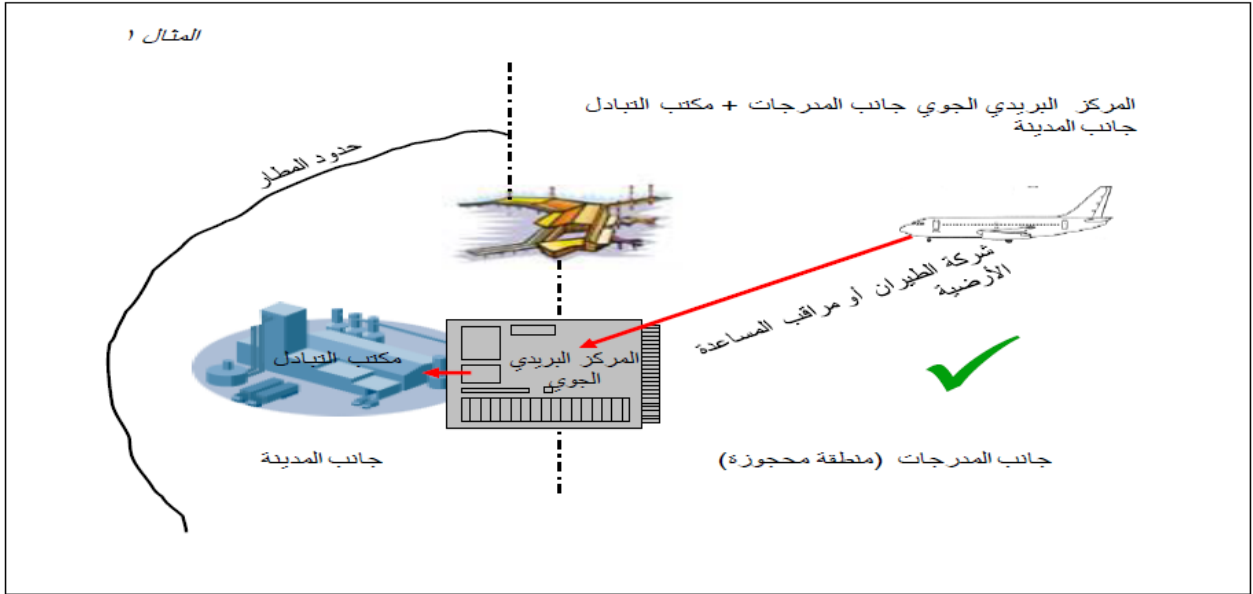
ويمكن أيضاً أن يكون النفاذ إلى أماكن شركة النقل مفيداً من أجل حسن استيعاب عملية (تحميل الطائرة). وهو ما قد يُسهم في تحسين الأنشطة المشتركة.

المادة 14 التخلف عن التسليم والحلول الممكنة

كثيرا ما يلاحظ المستثمرون المعيّنون مخالفات مثل فقد أكياس بريدية خلال معالجتها من قبل شركة النقل أو تأخيرات كبيرة في تسليم البريد إلى المستثمر المعين في المقصد تعزى إلى أن شركة النقل قد تركت سهوا البريد في مستودعها في المطار. وإن هذه الحوادث يمكن أن تؤدي إلى النتائج السلبية التالية فيما يتعلق بالمستثمرين المعيّنين: الاستعلامات والشكاوى وخسارة الأعمال المستقبلية وما إلى ذلك.

وتجدر الإشارة إلى وجود العديد من الفرضيات المحتملة فيما يتعلق بتسليم البريد في مكان المقصد.

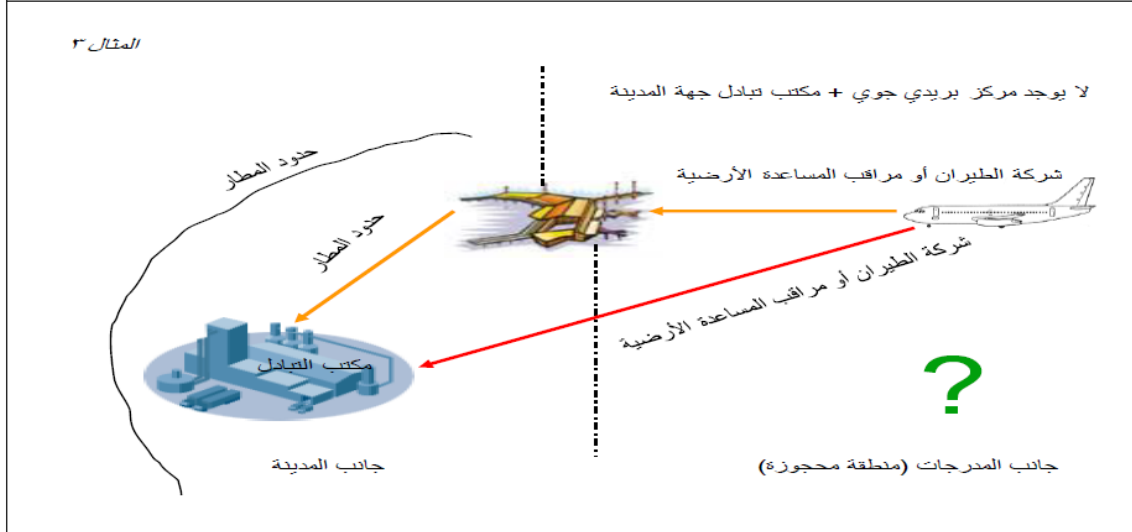
المثالان 1 و 2



تعليقات على المثالين 1 و 2:

- يتحمل بريد المقصد تكاليف المركز البريدي الجوي.
- لا يوجد عادة تخزين وسيط بين الطائرة والمركز البريدي الجوي، بالرغم من أن البريد لا يتم توزيعه دوما مباشرة من الطائرة.
- ليس لمكان مكتب التبادل، سواء كان في المطار أو خارجه، أي أثر على العملية.

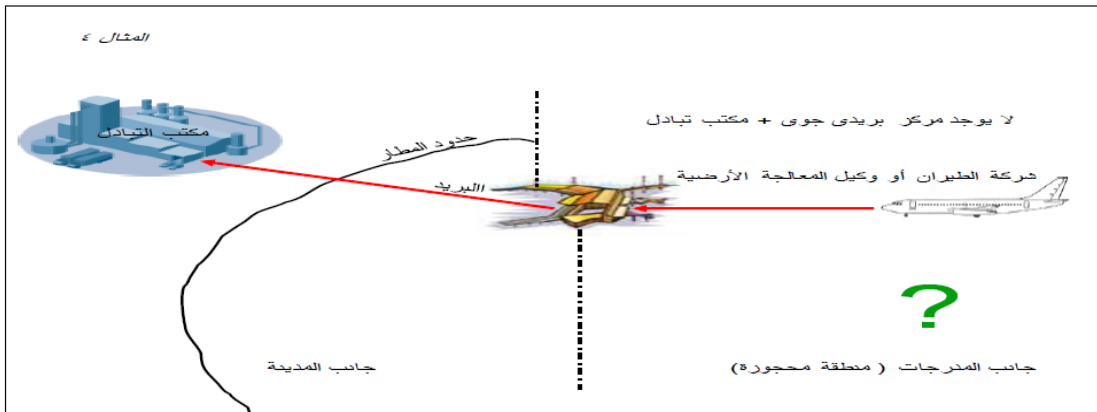
المثال 3



تعليقات على المثال 3:

- لا يتحمل بريد المقصد أي تكاليف مرتبطة بالمعالجة من قبل مركز بريدي جوي.
- يتوقع بريد المقصد دوما أن يتم تسليم البريد في مكتب التبادل التابع له بالمطار.
- يتوقع بريد المصدر أن يتم تسليم البريد إلى بريد المقصد استنادا إلى المواصفات العامة المذكورة في العقد المبرم مع شركة الطيران.
- لا تطرح المسألة الجمركية نفسها إذا كان مكتب التبادل عبارة عن مركز بريدي مؤهل للتخليص الجمركي للبعائث.
- يمكن أن تطبق شركة الطيران تكاليف توزيع أكثر ارتفاعا وتفضل أن تقوم بتسليم البريد إلى وكيل المعالجة الأرضية في جانب المدرجات.

المثال 4



تعليقات على المثال 4

- لا يتحمل بريد المقصد أي تكاليف مرتبطة بالمعالجة من قبل مركز بريدي جوي.
- لا يتوقع بريد المقصد أن يتم تسليم البريد إلى مكتب التبادل التابع له إذا كان هذا الأخير واقعا خارج المطار.
- إذا لم يكن بريد المصدر يعرف إجراءات المعالجة في مكان المقصد، فإنه لا يتوقع أن يتم تسليم البريد إلى بريد المقصد استنادا إلى المواصفات العامة المذكورة في عقده المبرم مع شركة الطيران.
- لا تطرح المسألة الجمركية نفسها إذا كان مكتب التبادل عبارة عن مركز بريدي مؤهل للتخليص الجمركي عن البعائث.
- يتعين على شركة الطيران أن تقوم بتسليم البريد إلى وكيل المعالجة الأرضية في جانب المدرجات.
- يتم عادة جمع البريد من قبل بريد المقصد من لدن وكيل المعالجة الأرضية.

وفي النموذج التجاري البريدي، تنتقل المسؤولية من المستثمر المعين للمصدر إلى المستثمر المعين للمقصد في مكان المقصد، عند تسليم البريد من مستثمر معين إلى آخر. وعندما ينقل البريد جواً، يتم التسليم عند باب مركز معالجة البريد الجوي التابع للمستثمر المعين للمقصد أو في مكان متفق عليه في المطار عند غياب مركز معالجة للبريد الجوي.

ولكي يتم ذلك، يتعاقد المستثمرون المعينون، عموماً، مع ناقلين جويين يقومون بتوصيل البريد إلى باب مكتب التبادل أو مركز معالجة البريد الجوي التابع لهم الذي يقوم بتسليمه إلى المستثمر المعين للمقصد، عند باب مكتب التبادل أو مركز معالجة البريد الجوي التابع له.

ويتضمن مختصر اتحاد النقل الجوي الدولي الخاص بمعالجة البريد في المطارات (IATA Air port Handling Manuel) أقساماً مخصصة للبريد الجوي، تتيح لشركات الطيران ولوكلاء المعالجة الأرضية تقديم الخدمات اللازمة لمعالجة البريد الجوي.

ويتضمن الاتفاق المعياري لاتحاد النقل الجوي الدولي بشأن المعالجة الأرضية (IATA Standard Grounds Handling Agreement) جزءاً فرعياً مخصصاً أيضاً للبريد الجوي يتيح لشركات الطيران التعاقد بشأن الخدمات النوعية اللازمة لمعالجة البريد الجوي، بما في ذلك التسليم للمنشآت البريدية. ويوضح هذا الاتفاق أن التسليم للمستثمر المعين يتم بواسطة موظف المعالجة الأرضية باسم شركة الطيران.

وفي الحالات العادية، يقوم المستثمرون المعينون بإبرام عقود شاملة مع شركات الطيران التابعة لبلادهم، ولا يتم فيها ذكر جميع المعلومات المتعلقة بالشكل الخارجي للمطارات ومؤسسات بريد المقصد.

وينتظر المستثمر المعين للمصدر أن تقوم شركات الطيران بتدبير أمورها فيما يخص عمليات المعالجة الأرضية، في مكان المصدر والمقصد وأن تغطي النفقات الناجمة عن تلك المعالجة (بما أنها مدرجة في التعريفات المبينة للمستثمر المعين للمصدر) حتى مكان تسليم البريد إلى المستثمر المعين للمقصد.

وفي غالبية الأماكن في العالم، تستطيع شركات الطيران أن تتعاقد بشأن أداء خدمات لمعالجة البريد الجوي وفقاً لاتفاقاتها الخاصة مع المستثمرين المعينين وطبقاً للنموذج التجاري البريدي. وتسعى المؤسسات البريدية إلى وضع إجراءات موحدة بغية تجنب الاستثناءات التي تنجم عنها تكاليف إضافية، وعمليات انتقال غير أكيدة للمسؤولية واحتمال تراجع النوعية.

تجدر الإشارة إلى أن البيانات الوارد ذكرها في تعاريف مصطلحات "مقصد" و"خدمات" بالمادة الأولى من الاتفاق بشأن مكان التسليم ونطاق الخدمات:

- 14-1 المقصد: مكان يقع عموماً داخل المطار وتقوم فيه شركة النقل بتسليم البريد إلى المستثمر المعين للمقصد.
- 34-1 الخدمات: جميع الخدمات المرتبطة بنقل البريد، مثل التحميل والتفريغ والمعالجة الأرضية والأمن والنقل والتوزيع والتوثيق.

رابعاً- التزامات الموكل

المادة 15 الجوانب التشغيلية

1-15 يتعين على الموكل أن يزود شركة النقل بالمعلومات اللازمة، قبل أن يحدث تغيير في خطة الطائرات بأسبوعين على الأقل وشهر عادة (بوجه عام في نهاية شهر مارس وشهر أكتوبر). وتؤكد شركة النقل للموكل الرحلة التي سيتم نقل البريد على متنها. وقبل أي فترة استثنائية بأسبوعين على الأقل (مثل عيد الميلاد)، ولكن عادة قبل شهر، عندما تختلف كميات البريد بأكثر من 20٪ مقارنة بالكميات المعتادة، يقوم الموكل بالاتصال بشركة النقل للتفاوض بشأن مساحة إضافية في مستودع الشحنات في الطائرة. وفيما يتعلق بالكميات المقدرة، يرجى الرجوع إلى التعليقات على المادة 26-002 من نظام الاتفاقية.

3-15 بالنسبة لشروط التغليف وتزويد الإرساليات باللصائق، انظر المواد 17-119 من نظام الاتفاقية (تكوين الإرساليات) و17-129 (تزويد الإرساليات ببطاقات)، و17-221 (النقل في إرساليات مغلقة) من نظام الاتفاقية. وفيما يخص تغليف الأكياس الفارغة المطلوب إعادتها وتزويدها باللصائق، انظر المادتين 17-144 (إعادة الأوعية الفارغة) و17-241 (إعادة الأوعية الفارغة) من نظام الاتفاقية.

وفيما يخص بريد الرسائل: طبقاً للبند 3-7 من المادة 17-129 وليتسنى تتبع الأوعية، يتعين أن تحمل اللصيقة رمزا ذا خطوط مطابقاً للمعيار التقني S9 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي.

وبالنسبة للطرود: طبقاً للبند 17 من المادة 17-214، يتعين على جميع المستثمرين المعيّنين وضع معرف هوية ذي خطوط ومطابق للمعيار التقني S9 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي على لصائق الأوعية الخاصة بهم.

ويوجد دليل للمستخدم فيما يخص المعيار S9 مُتاح على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي.

5-15 من أجل ضمان حسن سير العملية والأداء، من المهم أن يتفق الطرفان على نقطة التسليم والتوزيع المخطط لها والوقت المحدد لذلك. ويجري إدراج أوقات التسليم والتوزيع في الرسالة CARDIT.

المادة 16 المستندات

- 1-16 انظر المادتين 17-135 و17-233 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات).
- 2-16 انظر المواد 17-136 و17-228 و17-129 من نظام الاتفاقية فيما يخص النماذج CN 38 و CN 35 على التوالي، والمادة 17-221 من نظام الاتفاقية فيما يخص النموذج CP 84.

3-16 انظر المواد 136-17 و 228-17 و 129-17 من نظام الاتفاقية فيما يخص النماذج CN 41 و CN 36 على التوالي، والمادة 221-17 من نظام الاتفاقية فيما يخص النموذج CP 83.

4-16 انظر المادتين 144-17 و 241-17 من نظام الاتفاقية (إعادة الأوعية الفارغة).

5-16 يمكن أن تشمل المشاكل المتعلقة بالتزود بالبطاقات وجود بطاقات رديئة الطباعة ويتعذر مسح رموزها ذات الخطوط ضوئياً.

خامساً- التزامات مشتركة للطرفين

المادة 17

البضائع الخطرة والأشياء المقبولة خطأ في الاتحاد البريدي العالمي

انظر المادة 008-19 من نظام الاتفاقية (البضائع الخطرة المحظور إدراجها في بعائث بريد الرسائل والطرود) والبندين 3 و 8 من المادة 19 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي بشأن نقل البضائع الخطرة عبر البريد ومعالجة هذه البعائث.

وكما هو الحال في كثير من الحالات، من الضروري إجراء حوار بناء بين الموكّل وشركة النقل. ويتعين عليهما سوياً إيجاد حلول للمشاكل المرصودة.

المادة 18

رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات

انظر المادتين 135-17 و 233-17 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات).

تجدر الإشارة إل أن المادة 18-1-3 من الاتفاق تدعو الطرفين إلى إيضاح شروط التبادل الإلكتروني للبيانات بتفصيل أكثر في اتفاق منفصل.

ويمكن أن تتضمن العناصر الواجب الاتفاق عليها مسبقاً فيما بين الأطراف التي تتبادل الرسائل RESDIT/CARDIT ما يلي:

- اللحظة التي يتعين فيها إرسال الرسائل (على سبيل المثال: ساعة قبل إقلاع الرحلة المقررة)؛
 - طبيعة الأحداث RESDIT التي ينبغي لشركة النقل الإبلاغ بها ومكان إجراء هذه العملية في إطار سلسلة الإمدادات (يتوقف ذلك على الوضع المحلي في كل محطة من المحطات)؛
 - البيانات الأساسية للرسائل RESDIT (يتعلق الأمر بوجه عام بالبيانات الملتقطة من خلال المسح الضوئي لمعرفة الوعاء)؛
 - الهدف من استخدام الأطراف لرسائل التبادل الإلكتروني للبيانات (مثل متابعة النوعية).
- ويوصى بإدراج بيانات الاتصال في الملحقين 5 و 6 فيما يتعلق بمسائل التبادل الإلكتروني للبيانات.

سادساً- التعريفات

المادة 19 التعريفات

19-2 يستند حساب المسافات البريدية الجوية بين نقطتين تربطهما رحلة جوية إلى أقصر مسافة مع إضافة 2,5% لمراعاة محطات التوقف الوسيطة. وتمثل نسبة الزيادة الفارق، بالنسبة للمرحلة بأكملها، بين أقصر مسافة من البداية إلى النهاية ومجموع أقصر المسافات التي تفصل بين محطات التوقف. ومن ثم، يتم تقريب نتيجة المسافات المتحصل عليها إلى المائة الأعلى عندما يكون الرقمان الأخيران مساويان أو أعلى من 50.

وينبغي أن تتضمن التعريفات جميع التكاليف، بما في ذلك تكاليف عمليات المعالجة الأرضية في مكان المصدر وفي مكان المقصد.

وفيما يتعلق بالسعر الأساسي المطبق على البريد الجوي، انظر المادة 33 من الاتفاقية البريدية العالمية (السعر الأساسي والأحكام المتعلقة بنفقات النقل الجوي)، والمادتين 33-101 (صيغة إعداد السعر الأساسي وحساب نفقات النقل الجوي للإرساليات المغلقة) و33-201 (حساب نفقات النقل الجوي) من نظام الاتفاقية.

سابعاً- طرائق الدفع

المادة 20 الفوترة

20-1 يرجى بيان فترة فوترة الخدمات (على سبيل المثال فترة شهرية).

20-2 تجدر الإشارة إلى الحكم 54 C/2008 الصادر عن المؤتمر البريدي العالمي بشأن استخدام رقم بيان النقل الجوي البريدي، والذي "يدعو المستثمرين المعيّنين إلى استخدام رقم بيان النقل الجوي البريدي المتوافق مع رمز المنتج البريدي من أجل تحسين إمكانية تتبع التدفقات البريدية".

وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن المناقشات جارية على مستوى اتحاد النقل الجوي الدولي لصياغة توجيهات بشأن بيان النقل الجوي البريدي واعتمادها.

20-3 في الحالات التي يتم فيها إرسال الفواتير عبر رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات، تُستخدم عموماً الرسائل RESDIT/CARDIT.

وترد الأخطاء في بيان الوزن أو التعريف من بين المخالفات الأكثر شيوعاً في مجال الفوترة. ويتم تصحيح هذه الأخطاء من خلال حوار بين الأطراف المعنية. ومن ثم، فإنه من المهم إدراج البيانات الخاصة بخدمات المحاسبة للطرفين في الملحقين 5 و6.

المادة 21 الدفع

مهلة الدفع الأكثر شيوعاً في التطبيق هي ثلاثون يوم عمل

المادة 22 المنازعات بشأن الفوترة

1-3-22 طبقاً لنظام الاتحاد البريدي العالمي، فإن النموذج CN46 يشكل قائمة التسليم البديلة. انظر المادتين 137-17 و 229-17 (نقص قائمة التسليم CN37 أو CN38 أو CN41 أو CN47) والنموذج CN46 والمبادئ التوجيهية لاستخدام قائمة التسليم البديلة CN46.

ثامناً- المخالفات والمسؤولية

المادة 23 المخالفات

- 1-23 يتعين على الأطراف أن تبين بالملحق 3 (الكميات التقديرية) إذا ما تعلق الأمر بتقديرات للكمية السنوية و/أو اليومية. ويمكن، على وجه الخصوص، وضع تقديرات بشأن الكمية السنوية عند إبرام الاتفاق، ثم بعد ذلك وضع تقديرات بشأن الكمية اليومية خلال الفترة المشمولة بالاتفاق. ويستند الحد الأدنى فيما يتعلق بالكمية اليومية المقدرة إلى الوضع المحلي.
- الكمية المقدرة هي 300 كيلو غرام لكل رحلة: 50 كيلو غراما.
 - الكمية المقدرة بما يعادل أو يزيد عن 300 كيلو غرام لكل رحلة: 10٪.
- 2-23 إذا لم تعادل الكمية المراد نقلها الكمية المقدرة، يُخطر الموكل شركة النقل بذلك في أسرع وقت ممكن بغية تجهيز المساحة المخصصة لذلك الموكل.
- 7-23 انظر البند 4 من المادة 139-17 (أوراق التحقيق) والمادتين 137-17 و 229-17 (عدم وجود قائمة التسليم CN 37 أو CN 38 أو CN 41 أو CN 47) من نظام الاتفاقية.

المادة 24 المسؤولية

- انظر المواد 001-26 (استرداد التعويضات المدفوعة لدى مؤسسات النقل الجوي) و 109-33 (نفقات النقل الجوي للبريد المفقود أو التالف) و 203-33 (نفقات النقل الجوي للطرود الجوية المفقودة أو المعدمة) من نظام الاتفاقية.
- 3-24 يرجى ملاحظة أنه ينبغي نقل مسؤولية الموكل تجاه شركة النقل المنصوص عليها في هذا البند، إلى المرسل الذي يُعد مسؤولاً عن محتوى البعثة، وذلك طبقاً للمادة 001-24 (ملاحظة مسؤولية المرسل) من نظام الاتفاقية. وطبقاً للبندين 3-2 و 4-2 من المادة 23 وللمادة 24 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي، لا يعتبر المستثمرون المعيّنون مسؤولين عن محتوى البعثات البريدية.
- 5-24 يستطيع الموكل تحصيل التعويضات التي دفعها إلى شركة النقل من المستثمر المعيّن للعبور أو للمورد الذي لم يحافظ على البريد. ومثل هذا الوضع يعني أن المستثمر المعيّن للعبور قد أخلّ بالتزامه بمراعاة مبدأ حرية العبور المنصوص عليه بالمادة 4 من الاتفاقية البريدية العالمية و/أو أن المستثمر المعيّن للمقصد قد أخلّ بالتزامه بتوزيع بعثات بريد الرسائل والطرود البريدية طبقاً للمادة 17 من الاتفاقية البريدية العالمية.
- ولا يمكن المطالبة بتحصيل تعويضات تم دفعها إلى شركة النقل من المستثمر المعيّن للعبور أو للمقصد إلا في الحالات التي يمكن أن يكون المستثمر المعيّن للعبور أو للمقصد مسؤولاً فيها عن الإخلال بالتزامه بالتعهد بالبريد.

7-24 انظر المادتين 108-33 (نفقات النقل الجوي للإرساليات أو الأوعية التي تغير اتجاهها أو الموجهة خطأ) و33-204 (نفقات النقل الجوي للإرساليات أو الأكياس التي تغير اتجاهها أو الموجهة خطأ) من نظام الاتفاقية.

9-24 انظر البند 4 من المادة 139-17 (أوراق التحقيق) والمادتين 137-17 و229-17 (عدم وجود قائمة التسليم CN 37 أو CN 38 أو CN 41 أو CN 47) من نظام الاتفاقية والنموذج CN 43.

وليس للمهل المذكورة سوى قيمة إرشادية، حيث يمكن تمديدتها لأسباب مثل أن استلام المستندات من المؤسسة البريدية في الوجهة قد يستغرق بعض الوقت.

10-24 في حالة تقدم الموكل بشكوى أو استعلام إلى شركة النقل بخصوص فقد البريد أو سرقة استنادا إلى المادة 1-24 من الاتفاق، فإنه يقدم المستندات التي تؤيد شكواه.

ومن ثم، فإنه من أجل إثبات مسؤولية شركة النقل، يستطيع الموكل أن يقدم نسخة من قائمة التسليم CN38 أو CN41 مؤشرا عليها حسب الأصول من قبل شركة الطيران بما يفيد التسليم في نقطة المصدر، وكذلك المميز المكون من 29 حرفا المطابق للمعيار S9 الموجود على بطاقة غلق الوعاء (مثل CN35)، والذي يسمح بتمييز الإرسالية والوعاء اللذين تم فيهما تسليم البعثة إلى شركة النقل.

وهذا البيان متوفر عموماً في قاعدة بيانات الموكل أو قاعدة بيانات مركزية. ويقوم الموكل، حيثما أمكن، بإجراء بحث على مستوى الوعاء (التتبع وتحديد المكان) من أجل تجميع أكبر قدر ممكن من البيانات من رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات المتعلقة بالوعاء ويرسل هذه البيانات إلى شركة النقل، ويتفق الموكل وشركة النقل سويًا على تفاصيل العملية.

المادة 25 حدود المسؤولية

1-1-25 انظر المادة 22 (مسؤولية المستثمرين المعيّنين. التعويضات) من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي، ولا سيما فيما يتعلق بمسؤولية الموكل تجاه زبائنه.

المادة 26 الإعفاء من المسؤولية

3-26 انظر البند 1-4 من المادة 22 والبندين 1-2 و2-2 من المادة 23 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي وكذلك المادة 22-001 من نظام الاتفاقية (تطبيق مسؤولية المستثمرين المعيّنين).

تاسعاً- مدة الاتفاق وانقضاؤه

المادة 27 تنفيذ الاتفاق ومدة العمل به

أمثلة للمدة:

- سنة مدنية أو سنة مالية، مع تمديد ضمني للعقد لسنة إضافية، ما لم يقرر أي من الموكل أو شركة النقل خلاف ذلك في الموعد المتفق عليه.
- تحديد مدة كلية قصوى (ثلاث سنوات على سبيل المثال).

المادة 28 انقضاء الاتفاق

1-28 مثال لمهلة معقولة لإشعار الانقضاء: 90 يوما تقويميا.

3-28 أمثلة للتقصير الجوهري في أي من التزامات شركة النقل، ويقصد بذلك على وجه الخصوص عدم تحميل البريد في المواعيد المقررة أو عدم ضمان أمن البريد أو عدم الحفاظ على البريد بحالة جيدة أو عدم حمايته من التقلبات الجوية.

مثال لمهلة معقولة لمعالجة هذا التقصير: ثلاثون يوما.

3-28 و4-28: يشكل وجود حالة قوة قاهرة تمنع أي من الأطراف من الوفاء بالتزاماته خلال فترة متصلة تزيد عن شهر أيضا سببا لإنهاء الاتفاق بأثر فوري بمقتضى المادة 26-5 من الاتفاق.

عاشراً- النزاعات

المادة 29 القانون الساري والولاية القضائية

حادي عشر- أحكام ختامية

المادة 30 المعلومات السرية

المادة 31 القوة القاهرة

انظر البند 1-2 من المادة 23 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي.

المادة 32 التعديلات

المادة 33 القابلية للاجتزاء