

المبادئ التوجيهية لإنشاء خدمة لنقل البريد الدولي بالسكك الحديدية

المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية

أكتوبر/تشرين الأول 2022

الصفحة	جدول المحتويات
4	صفر- مقدمة
5	1- معلومات أساسية ولمحة عامة
5	1-1 أهداف خدمة البريد بالسكك الحديدية
7	2-1 الأهمية الاستراتيجية لمشروع نقل البريد بالسكك الحديدية
8	3-1 مزايا استخدام السكك الحديدية في نقل البعثات البريدية
9	2- سير العمل وإجراءات المناولة والإجراءات الجمركية
9	1-2 إنشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية
10	2-2 منتجات بريد الاتحاد البريدي العالمي المعنية
10	3-2 الإجراءات في المصدر وأدوار أصحاب المصلحة
13	4-2 الإجراءات الخاصة بالعبور وأدوار أصحاب المصلحة
13	5-2 الإجراءات التي تعتمد عليها مختلف السلطات الجمركية
15	6-2 الإجراءات المتبعة في المقصد وأدوار أصحاب المصلحة
16	3- الاحتمالات المستقبلية
16	1-3 إجراءات سلسلة ييسرها تبادل البيانات الإلكترونية
17	2-3 السلامة والأمن
18	الملحق 1 - وصف تفصيلي للمستندات والنماذج المستخدمة في نقل البعثات البريدية عبر السكك الحديدية
29	الملحق 2 - مسرد المصطلحات
35	الملحق 3 - دراسة حالة: نقل الطرود بين جمهورية الصين الشعبية وأوروبا: دمج النقل بالسكك الحديدية في الشبكة البريدية
38	الملحق 4 - دراسة حالة: القطارات الخاصة بشحن البريد فقط من جمهورية الصين الشعبية إلى أوروبا
39	الملحق 5 - الممارسات النموذجية في إنشاء خدمة دولية لنقل البريد عبر السكك الحديدية - استناداً إلى إجراءات تشغيلية موحدة نشرتها المؤسسة China Post
45	الملحق 6 - النموذج البريدي العالمي الخاص بالاتحاد البريدي العالمي

الصفحة	جدول المحتويات (تابع.)
47	الملحق 7 - دراسة حالة: قانون الجمارك الخاص بالاتحاد الأوروبي
49	الملحق 8 - خارطة طريق التشغيل البيئي لنظم التبادل الإلكتروني للبيانات الخاصة بالمستثمرين المعيّنين والسكك الحديدية/النقل وشركات اللوجستيات لنقل البعثات البريدية في حاويات
66	الملحق 9 - دراسة حالة: المتطلبات القانونية للإصدار 3 من نظام مراقبة الواردات ICS2 في حالات نقل البريد عبر السكك الحديدية
68	الملحق 10 - نقل البعثات البريدية بوسائل متعددة
70	الملحق 11 - دراسة حالة: برامج سلامة الأختام والامتثال لمعيار المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس 17712 الخاص بالأختام عالية الأمان
73	الملحق 12 - أصحاب المصلحة المعيّنين
81	الملحق 13 - مسرد المختصرات

صفر- مقدمة

يهدف هذا المستند إلى تقديم لمحة شاملة عن ظروف نقل البريد بالسكك الحديدية، والإجراءات التشغيلية ومسؤوليات أصحاب المصلحة على طول الطريق فضلاً عن سبل المضي قدماً، ولا سيما فيما يخص تبادلات البيانات الإلكترونية المسبقة لأغراض الإقرار الجمركي وتقييم المخاطر. ويُعْتَزَم أن يكون وصفاً شاملاً لمبادرة نقل البريد بالسكك الحديدية وأن يكون بمثابة مصدر للمعلومات يستفيد منه كل أصحاب المصلحة المهتمين الذين يعتزمون المشاركة. وعلاوة على الإجراءات التشغيلية المحددة، جرى كذلك إدراج معلومات إضافية في المستند ليتسنى للقارئ الاطلاع على المعلومات الوجيهة في هذا القطاع، وفي ذلك فائدة خلال مرحلتي التقييم والتنفيذ. وقد تتمثل هذه المعلومات الإضافية في دروس مستفادة من الاختبارات التجريبية الأولية أو خطط لعمليات تبادل البيانات الإلكترونية المسبقة بين المستثمرين المعيّنين وناقلي السكك الحديدية.

وقد برهن نقل البريد بالسكك الحديدية عن كونه بديلاً فعالاً وناجحاً، من بين بدائل أخرى، للنقل الجوي الدولي التقليدي. وقد تأكد ذلك خصوصاً خلال جائحة كوفيد-19، حيث تراجعت قدرات النقل الجوي الدولي فجأة وواجه بعض المستثمرين المعيّنين الصغار تحديات بسبب قلة حلول النقل في المستقبل المنظور. وهذا ما دُكِّرَ المستثمرين المعيّنين بضرورة دراسة جميع وسائل النقل واستكشافها وجعل المسألة من أولويات القطاع البريدي، بتعاون وثيق مع مقدمي خدمات النقل، وذلك بهدف بناء شبكة نقل بريرية دولية أكثر مرونة وسريعة التكيف. فضلاً عن ذلك، يتيح النقل بالسكك الحديدية إمكانيات نقل البعثات البريدية غير ذات الأولوية من الشاحنين الذين يولون أهمية كبيرة للأسعار في مجال التجارة الإلكترونية ويقدمون خدمات حسب الطلب وفقاً لتوقعات الزبائن. ويمكن إدخال الأوعية الفارغة والبريد المعاد في هذه القناة لإطلاق العنان للسكك الحديدية لتعمل بكافة إمكانياتها في سبيل التخفيف من قيود النقل الجوي. وبدءاً من عام 2017، أخذ الاتحاد البريدي العالمي بزمام المبادرة لاستكشاف هذه المبادرة بالتعاون الوثيق مع منظمة الجمارك العالمية ومع منظمات ومؤسسات السكك الحديدية الدولية. وهذا المستند من بين الإنجازات الرئيسية لهذه المبادرة، التي ساهم فيها جميع أصحاب المصلحة من قطاعات ذات الصلة لجعل نقل البريد الدولي عبر السكك الحديدية أمراً ممكناً.

وهناك حاجة لبذل الجهود على مستوى ثلاثة قطاعات، وتحديدًا من جانب المستثمرين المعيّنين والسلطات الجمركية (إلى جانب السلطات الوطنية الأخرى) وشركات النقل بالسكك الحديدية، لوضع نقل دولي للبريد بالسكك الحديدية. ويبرم المستثمر المعين في المصدر عقد نقل مع ناقل (ناقلي) السكك الحديدية الأول أو معهم جميعاً بغرض النقل، وفقاً لطرائق التعاون المفضلة ثنائياً. وترسل رسائل البيانات الإلكترونية المسبقة إلى المستثمر المعين في المقصد بغرض الإشعار المسبق. ويتواصل الناقل (الناقلون) مع شركات السكك الحديدية والسلطات الجمركية بشأن المسار لمعالجة المسائل التشغيلية والإقرار الجمركي في العبور. وعلى مر السنين، جرى تبسيط وتوحيد هذه العمليات المتعلقة بالنقل الدولي والإقرار الجمركي بفضل الجهود الجماعية التي يبذلها كافة أصحاب المصلحة. وعلى إثر العبور، يستلم المستثمر المعين في المقصد الشحنات ويقوم بإعادة توجيهها إلى الجهات النهائية أو الاتصال بمقدمي حلول نقل أخرى. وفي الوقت المناسب، يجري تبادل رسائل البيانات الإلكترونية المسبقة بين المستثمرين المعيّنين وناقلي السكك الحديدية لكي يستوفي كل منهم التزامه التي تفرضها السلطات الجمركية في المقصد في الأقاليم/البلدان التي تطلب فيها هذه البيانات.

والمبادئ التوجيهية هي مستند حي وسيخضع للتحيين مع تطور الظروف. وستدرج الإنجازات المتعلقة بالنتائج المنشودة المتوسطة الأمد والطويلة الأمد في الوقت المناسب، انطلاقاً من الإنجازات ذات الصلة بوضع مسارات جديدة في مناطق أخرى من العالم، وتبادل رسائل البيانات الإلكترونية المسبقة بين أصحاب المصلحة للوفاء بالمتطلبات التنظيمية لإنشاء شبكة نقل بريرية أكثر مرونة ومتانة.

وتُدعى جميع الأطراف المهتمة بإنشاء خدمة دولية للنقل البريدي بالسكك الحديدية أو لديها أسئلة بشأن هذه المبادرة الاتصال ببرنامج النقل والتوزيع حتى الكيلومتر الأخير الخاص بالاتحاد البريدي العالمي على البريد الإلكتروني transport@upu.int.

1- معلومات أساسية ولمحة عامة

1-1 أهداف خدمة البريد بالسكك الحديدية

قدم اقتراح العمل 010 الخاص بخطة أعمال إسطنبول للاتحاد البريدي العالمي (2017 - 2020) التعليمات التالية لمجلس الاستثمار البريدي التابع للاتحاد البريدي العالمي:

- "وضع إجراءات مفصلة لتبادل البريد الدولي عن طريق السكك الحديدية، بما في ذلك:
- العمل مع منظمات السكك الحديدية الدولية المعنية ومنظمة الجمارك العالمية للقيام على نحو مشترك بدراسة ووضع الأنظمة ذات الصلة المتعلقة بنقل البعثات البريدية بالسكك الحديدية؛
- تنظيم حلقات دراسية أو حلقات عمل مشتركة برعاية هذه المنظمات ومنظمة الجمارك العالمية بغية إرساء أفضل الممارسات ونشرها".

ويكمن هدف هذا التفويض في تحسين التشغيل المتبادل للشبكة البريدية من خلال أنشطة النقل عبر:

- وضع معايير تشغيلية بشأن نقل البعثات البريدية عبر السكك الحديدية؛
- تيسير الحركة عبر الحدود لنقل البريد الدولي عبر السكك الحديدية؛
- تقديم أي مقترحات، لتكملة أو تعديل قوانين الاتحاد البريدي العالمي، إلى هيئات الاتحاد البريدي العالمي المختصة للموافقة عليها، عند الاقتضاء.

وأنشأ مجلس الاستثمار البريدي، تماشياً مع هذا التفويض، في مارس/آذار 2017 فرقة عمل لنقل البعثات البريدية عن طريق السكك الحديدية. وإقراراً بأهمية هذا العمل، أنشئت لجنة الاتصال المشتركة بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية في نوفمبر/تشرين الثاني 2018 وحُولت بعد ذلك في فبراير/شباط 2020 إلى المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية. ويهدف هذا الأخير إلى أن يكون أكثر انفتاحاً وأن يقدم منصة تعاونية تُشرك جميع أصحاب المصلحة الذين يدخلون في سلسلة إمدادات البريد المنقول عبر السكك الحديدية.

وتشمل المبادرة وضع الأنظمة والإجراءات والمعايير المشتركة للخدمة الجديدة. ويجري تطوير هذه الأدوات وسيُستمر في تحديثها جنباً إلى جنب مع المعايير التشغيلية لنقل البعثات البريدية، استناداً إلى النتائج النموذجية وإلى ممارسة العمليات الاعتيادية لنقل البريد الدولي عبر السكك الحديدية والدروس المستفادة منها.

ويعمل نقل البريد عبر السكك الحديدية حالياً على نحو منتظم، وتُطلق المزيد من المسارات وتُخترط في العملية بلدان عبور مختلفة لديها أنظمة جمركية مختلفة. ومن أكبر الإنجازات المحققة في هذا المجال القطارات الخاصة بشحن البريد فقط، التي أُدخلت في أوائل عام 2020 لهدف التخلص من تراكمات البريد المتوجه من جمهورية الصين الشعبية إلى أوروبا الناجمة عن أوجه القصور التي عرقتها سعة النقل الجوي في ظل جائحة كوفيد-19. وتستند نسخة المبادئ التوجيهية على التجارب والدروس المستفادة من الممارسات التشغيلية اليومية. ويهدف ذلك إلى تنسيق وتبسيط الأنظمة والمعايير والإجراءات الخاصة بالبريد والجمارك والسكك الحديدية من أجل دعم أفضل لجهود تيسير التجارة العالمية.

وساهم جميع أصحاب المصلحة المشاركين في المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية في وضع المبادئ التوجيهية: الاتحاد البريدي العالمي ومنظمة الجمارك العالمية، والمفوضية الأوروبية، وكذلك المستثمرون المعيّنون، وإدارات الجمارك الوطنية، ومنظمات السكك الحديدية الدولية التي شاركت في المشاريع النموذجية، وهم ينخرطون في العمليات الاعتيادية لنقل البريد عبر السكك الحديدية.

وتظل المبادئ التوجيهية غير إلزامية ومحايده بطبيعتها وقد تشكل نموذجاً للمستثمرين المعيّنين وشركات السكك الحديدية في أقطار أخرى من العالم. إن الاتحاد البريدي العالمي منظمة حكومية دولية تُلبّي احتياجات 192 بلداً عضواً، بغض النظر عن الموقع الجغرافي.

ويكمن الهدف من المبادئ التوجيهية في توفير مصدر معلومات للمستثمرين المعيّنين وإدارات الجمارك وشركات السكك الحديدية التي تتعامل مع النقل الدولي للبعائث البريدية عن طريق السكك الحديدية. وتشمل المبادئ التوجيهية العناصر الأساسية والدروس المستفادة من الجهود المبذولة لتسهيل إنشاء خدمة نقل البريد الدولي بالسكك الحديدية وتعزيز التعاون والحوار على المستويين الوطني والدولي بين المستثمرين المعيّنين وإدارات الجمارك وشركات السكك الحديدية.

وهذه المبادئ التوجيهية مستند حيّ سيجري تحديثه عند الضرورة ليعكس نتائج المشاريع النموذجية والخبرات الوطنية الجديدة، استناداً إلى التحديثات المدخلة على الإجراءات الجمركية، بما في ذلك تطوير تبادل البيانات الإلكترونية لتسريع وتأمين نقل البريد الدولي عن طريق السكك الحديدية. ووفقاً للمتطلبات القانونية للنسخة 3 من نظام مراقبة الواردات الخاص بالمفوضية الأوروبية، يُلزم مستثمرو السكك الحديدية الذين ينقلون البريد إلى الإقليم الجمركي للاتحاد الأوروبي أن يملئوا تفاصيل النقل مسبقاً مع المكتب الجمركي للدخول الأول، أي، صاحب الاختصاص في الموقع الذي يدخل منه القطار إلى الاتحاد الأوروبي. وسيدخل الإصدار 3 من نظام مراقبة الواردات حيز التنفيذ في 15 مارس/آذار 2024. وسيكون من الضروري تنظيم اختبارات تبادل رسائل CARDIT/RESKIT في عام 2022 لكفالة جاهزية جميع أصحاب المصلحة لهذه المتطلبات الجديدة، ولا سيما الناقلين عبر السكك الحديدية.

ووضع المبادئ التوجيهية المنتدى بمشاركة من الأعضاء التاليين:

- المستثمرون المعيّنون: البلدان الأعضاء في مجلس الاستثمار البريدي: الصين (الرئيس)، فرنسا، ألمانيا، بولندا، الاتحاد الروسي.
- المراقبون: بيلاروس، كازاخستان، ليتوانيا.
- الإدارات الجمركية: السلطات الجمركية في الصين.
- أصحاب المصلحة الخارجيون: منظمة الجمارك العالمية، والمفوضية الأوروبية، والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، ومنظمة تعاون السكك الحديدية، واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية، والمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا، وجماعة الشركات الأوروبية للسكك الحديدية والبنية التحتية، والاتحاد الدولي للسكك الحديدية.

وترد في الملحق 12 تفاصيل تخص مهامّ مختلف أصحاب المصلحة الذين شاركوا في صياغة مسودة المبادئ التوجيهية.

وتجدر الإشارة إلى أن الاتحاد البريدي العالمي وقّع مذكرات تفاهم مع ثلاث منظمات دولية ورابطتين: منظمة الجمارك العالمية، والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، ومنظمة تعاون السكك الحديدية، واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية والمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا.

ولغرض هذه الورقة، سيشار إلى المشروع باسم "مشروع البريد بالسكك الحديدية". ويشير مصطلح "مشروع البريد بالسكك الحديدية" إلى أن المشروع يقوده الاتحاد البريدي العالمي - وهي منظمة عالمية تهتم بالمسائل البريدية، وتعمل في إطار تعاون وثيق مع منظمات وجمعيات السكك الحديدية الدولية لصالح البلدان الأعضاء في المنظمة والبالغ عددها 192 بلداً.

2-1 الأهمية الاستراتيجية لمشروع نقل البريد بالسكك الحديدية

يوفر مشروع البريد بالسكك الحديدية، بالنسبة لجميع أصحاب المصلحة، فرصاً فريدة لتحسين العمليات التجارية وتسهيل التجارة العالمية وتشجيعها، وبالتالي الاستفادة من شبكات البريد والسكك الحديدية الواسعة وتعزيز التكامل الإقليمي والقدرة التنافسية الاقتصادية.

ومن أجل استغلال الفرص التي تتيحها هذه الوساطة من النقل العابر للقارات، لا سيما بيئة التجارة الإلكترونية المزدهرة، يجب على جميع أصحاب المصلحة العمل معاً بغية 1- الالتزام بمبدأ "حرية العبور" وإزالة العقبات التي تحول دون الانتقال السلس للبعثات البريدية عن طريق السكك الحديدية؛ 2- تحسين تبادل البيانات الإلكترونية المسبقة وإجراء اختبارات؛ 3- توحيد وتبسيط الإجراءات والنماذج (بما في ذلك الشحن المباشر دون انخراط المستثمر المعين في البلد الذي يجري فيه الشحن العابر وقبول مستندات النقل لإنجاز الإجراءات الرسمية للجمارك)؛ و 4- وضع أنظمة وإجراءات ومعايير تشغيلية مشتركة تخص نقل البريد عبر السكك الحديدية؛ و 5- تعزيز تدابير الأمن والسلامة من خلال إدارة فعالة للمخاطر وبرامج قوية لسلامة إحكام منع التسرب؛ و 6- تعزيز النقل متعدد الأنساق؛ و 7- تشجيع النقل دون استعمال الورق.

ويسعى مشروع البريد بواسطة السكك الحديدية إلى مساعدة المستثمرين المعيّنين على إنشاء واسطة نقل جديدة للبريد الدولي الذي يقتصر حتى الآن إلى حد كبير على النقل الجوي والبحري. ويمكن للمستثمرين المعيّنين، عبر النقل بالسكك الحديدية، تسليم بضائع التجارة الإلكترونية وزيادة تعزيز التجارة الإلكترونية العالمية التي تنمو حالياً بمعدل سنوي يبلغ حوالي 20٪. ويرغب الاتحاد البريدي العالمي في الاستفادة بشكل كامل من البنية التحتية البريدية - أكبر شبكة مادية في العالم - لتسليم البريد وبضائع التجارة الإلكترونية بأقل معدل ممكن.

علاوة على ذلك، يوفر مشروع البريد بواسطة السكك الحديدية مصدراً جديداً للأعمال لفائدة شركات السكك الحديدية الدولية. وشكلت السكك الحديدية، حتى الآن، واسطة نقل نشطة ومتكررة فقط للبريد المحلي في بعض البلدان. وأصبح النقل بالسكك الحديدية، مع نقل البريد الدولي، أكثر ملاءمة. ويبقى التجار وتجار التجزئة الإلكترونيين المستفيد الأول منه.

ويمثل هذا المشروع، بالنسبة إلى منظمة الجمارك العالمية وإدارات الجمارك، حتى وإن كانت وسائلها وأدواتها محايدة إلى حد كبير، فرصة مثيرة للعمل مع منظمات وجمعيات السكك الحديدية لتسهيل نقل البعثات البريدية عن طريق السكك الحديدية مع ضمان الامتثال لجميع المتطلبات التنظيمية على الحدود. وستقوم إدارات الجمارك بدراسة سلسلة التوريد البريدي من منظور النقل بالسكك الحديدية لأول مرة، وسيبتعين عليها مناقشة إجراءات العبور الجمركية لهذه الوساطة الجديدة للتجارة الدولية على نحو أكثر كفاءة وفعالية وبشكل مستمر. وقد تتطلب التحديات العديدة ذات الصلة تكييف الإجراءات والمتطلبات بطريقة منسقة. واستهلكت منظمة الجمارك العالمية المناقشات بشأن التعاون في مجال السكك الحديدية في عام 2017، مع التركيز على إقرارات العبور والبيانات الإلكترونية المسبقة وتفتيش الشحنات ومراقبة المسافرين وتوحيد بيانات العبور عبر السكك الحديدية. وفي عام 2019، أطلقت منظمة الجمارك العالمية مشروع السكك الحديدية الخاص بها، وهو يتألف من دراسة استقصائية لأعضاء منظمة الجمارك العالمية ودراسات ميدانية بشأن العبور عبر السكك الحديدية، وحلقة عمل عالمية للمنظمة، وكذلك إعداد أنشطة لفائدة أعضائها في مجال المشورة وبناء القدرات. وبعد المشروع، أعدت منظمة الجمارك العالمية المبادئ التوجيهية الخاصة بالسكك الحديدية لمنظمة الجمارك العالمية. وبالنظر إلى عدد البلدان المشاركة في النقل بالسكك الحديدية، ستساعد الإدارة الجمركية الكفؤة والفعالة لهذه الوساطة الجديدة من وسائل التجارة الدولية على تسريع التجارة المشروعة بتكلفة مخفضة والحد من التجارة غير المشروعة وتأمين سلسلة التوريد البريدية وتعزيز الاتصال والتكامل الإقليمي، مما يساهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة.

3-1 مزايا استخدام السكك الحديدية في نقل البعثات البريدية

تعزيز التجارة الإلكترونية

- يجد الاتحاد البريدي العالمي نفسه، كوكالة متخصصة للأمم المتحدة معنية بالخدمات البريدية، في وضع جيد لتسهيل التجارة الدولية والتجارة الإلكترونية عبر الحدود. وأقرت استراتيجية إسطنبول البريدية العالمية الخاصة بالاتحاد البريدي العالمي، بأهمية هذا المجال من النشاط. وتضمن الهدف 2 من استراتيجية إسطنبول البريدية العالمية (ضمان منتجات حديثة ومستدامة) برنامجاً يخص "التجارة الإلكترونية وتيسير التجارة".
- ستتمكن الشركات البالغة الصغر والصغيرة والمتوسطة الحجم من تصدير بضائعها التجارية الإلكترونية عبر هذه القناة البريدية الجديدة.
- من حيث أداء المنتج، يرغب كبار عملاء بعض المستثمرين المعيّنين في تسليم منتجاتهم ضمن نظام متكامل وفي إطار زمني يمكن التعويل عليه (في موعدها المحدد بنسبة 90%). ومن أجل الوفاء بهذا الإطار الزمني الموعول عليه، يرغب المستثمرون المعيّنون التأكد من أن عملية النقل بالسكك الحديدية صارت سلسلة وثابتة.
- سيتمكن تجار التجزئة عبر الإنترنت من نقل بضائعهم بتكلفة معقولة، مما سيؤدي إلى زيادة حجم حركة النقل.
- سيتمكن المستثمرون المعيّنون من إرسال البضائع وتلقيها بشكل اقتصادي أكثر (عن طريق السكك الحديدية بدلاً من الجو).

واسطة جديدة لنقل البريد الدولي

- سيكون للمستثمرين المعيّنين واسطة جديدة لنقل البريد الدولي.
- سيساعد مشروع البريد بواسطة السكك الحديدية في تنمية عمليات عالمية للسكك الحديدية.
- سيتمكن المستثمرون المعيّنون من استخدام النقل المتعدد الوسائط - السكك الحديدية والنقل برأً وبحراً وجواً - لتسريع نقل البريد الدولي.

قابلية التشغيل

- يُحتمل أن يكون النقل بالسكك الحديدية أسرع وأكثر موثوقية من وسائل النقل الأخرى (النقل البحري مثلاً).
- سيكون من الممكن نقل كميات كبيرة من البعثات البريدية التي يصعب أو يُمنع نقلها عن طريق الجو، إذا ما احتُرمت على النحو الواجب أنظمة المنع والتقييد ذات الصلة بالنقل عبر السكك الحديدية.
- يُنتظر أن يقلل إرسال البعثات البريدية عن طريق السكك الحديدية الضغط على البريد السطحي المنقول جواً.
- سيحافظ النقل بالسكك الحديدية على تكلفة الإجراءات التشغيلية إلى الحد الأدنى لضمان الاستمرارية.
- سيجري التبادل الإلكتروني للبيانات والتعرف بواسطة الترددات الراديوية من البداية إلى النهاية لصالح جميع أصحاب المصلحة.

الأمان

- سيكون المستثمرون المعيّنون، الخاضعة لضوابط الأمن والسلامة، قادرين على إرسال البعثات البريدية التي تحوي كميات قابلة للإرسال من البضائع الخطرة المسموح بها عن طريق السكك الحديدية عندما يتعذر إرسال هذه البعثات جواً.
- سيؤدي تثبيت الأختام (الإلكترونية أو الميكانيكية) على حاويات البريد أو العربات في بلد المنشأ إلى زيادة الأمن.

- سيكون إرسال البعثات البريدية عن طريق السكك الحديدية اقتصادياً.
- تعدّ السكك الحديدية أقل استهلاكاً للوقود وأقل انبعاثاً للكربون بالمقارنة مع النقل الجوي، بما في ذلك البريد السطحي المنقول جواً. ومن أجل استدامة بيئية، يمكن للسكك الحديدية أن تكون بديلاً عملياً للبريد السطحي المنقول جواً خاصة البريد غير ذي الأولوية، تماشياً مع أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة واستراتيجية إسطنبول البريدية العالمية ("التنمية المستدامة" أحد البرامج تحت الهدف 3 لاستراتيجية إسطنبول البريدية العالمية).

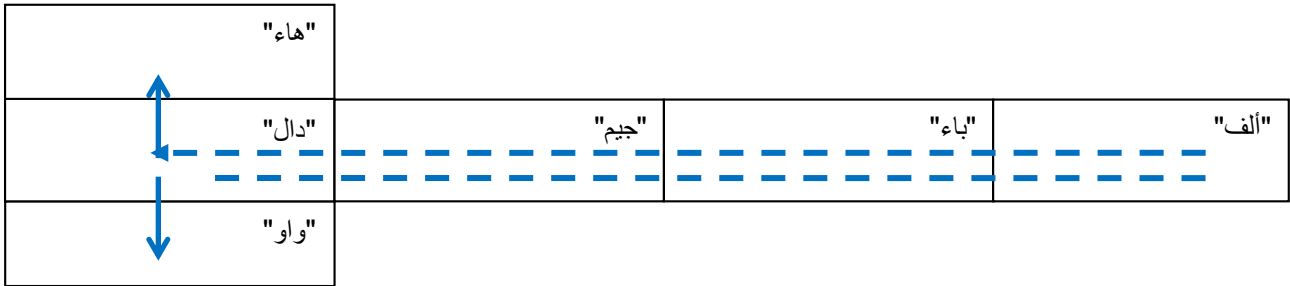
2- سير العمل وإجراءات المناولة والإجراءات الجمركية

1-2 إنشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية

يعد توفير حرية العبور التزاماً أساسياً لجميع البلدان الأعضاء في الاتحاد البريدي العالمي، كما يتبين من المادة 1-1 من دستور الاتحاد البريدي العالمي.

الرسم البياني أدناه يوضح الآتي:

- المستثمر المعين للبلد المنشأ هو "ألف"؛
- المستثمر المعين (الشحنة البريدية المنقولة بالسكك الحديدية) للبلد المقصد هو "دال". وتحتوي الشحنة القادمة من البلد "ألف" على إرساليات موجهة إلى البلد "دال"، ويمكن أن تحتوي أيضاً على إرساليات في عبور مغلق موجهة إلى البلدان "هاء" و"واو" (في حالة العبور المغلق عبر البلد "دال")؛
- البلدان "باء" و"جيم" هما بلدا النقل المباشر. وفي الظروف العادية، لا يكون للمستثمرين المعيّنين في البلدين "باء" و"جيم" أي علاقة بالشحنة التي تُنقل عبر البلد؛
- يستلم المستثمرون المعيّنون في البلدان "هاء" و"واو" الإرساليات في عبور مغلق عن طريق المستثمر المعين للبلد "دال"، إلى جانب بريد المنشأ من البلد "دال". ولا توجد أي علاقة للنقل، من البلد "دال" إلى البلد "هاء"، ومن البلد "دال" إلى البلد "واو"، بالنقل بالسكك الحديدية من البلد "ألف" إلى "دال".



ووضعت المبادئ التوجيهية التالية، استناداً إلى الرسم البياني أعلاه وإلى ممارسة نقل البريد عن طريق السكك الحديدية، كتوصيات لمختلف أصحاب المصلحة: المستثمرون المعيّنون، والجمارك، وشركات السكك الحديدية للمنشأ والعبور والمقصد، لإنشاء خطوط جديدة لنقل البعثات البريدية بالسكك الحديدية.

¹ يجب أن تشمل البلدان التي تعتمد هذا الدستور، والمنضوية تحت لواء الاتحاد البريدي العالمي، منطقة بريدية واحدة للتبادل المتبادل للبعثات البريدية. كما يجب أن تكفل حرية العبور في جميع أقاليم الاتحاد [...].

2-2 منتجات بريد الاتحاد البريدي العالمي المعنية

كان هدف المشاريع النموذجية مُوجّه بشكل رئيسي نحو بعائث التجارة الإلكترونية. ومع ذلك، يمكن أن تخضع أي من منتجات بريد الاتحاد البريدي العالمي أو منتجات ثانوية لتبادلات البريد الدولي للنقل بالسكك الحديدية:

- بعائث بريد الرسائل، بما في ذلك الرزم الصغيرة التي يصل وزنها إلى 2 كلغ؛
- الطرود؛
- طرود ECOMPRO؛
- بعائث البريد العاجل الدولي؛
- عمليات إعادة (المنتجات البريدية)؛
- الأوعية الفارغة.

3-2 الإجراءات في المصدر وأدوار أصحاب المصلحة

المستثمرون المعيّنون

(أ) ينبغي أن يُنصَق المستثمر المعيّن في البلد المصدر مع شركة السكك الحديدية بخصوص الجدوى الأساسية لكل خط جديد وفقاً للجدول الزمنية للسكك الحديدية، والجدول الزمنية للقطارات، وعمليات التسليم في البلد المصدر، والطاقة الاستيعابية للحاوية (استخدام الحاويات ونوعها)، واستخدام قطار المسافرين أو الحاوية، والأحجام التقديرية، وتيرة الإرسال المقدرة، وأسعار النقل المقدرة، ووقت الوصول المتوقع والتدابير الخاصة بإعداد الفواتير، وغير ذلك.

(ب) ينبغي أن يوثق المستثمر المعيّن في البلد المصدر جميع الأوجه اللوجستية لخط جديد وأن يبلغ جميع الأطراف المعنية بذلك، بمن فيهم على سبيل المثال لا الحصر الناقل الأول (الذي ينبغي أن يشارك المعلومة مع وكيله أو المتعاقدين من الباطن) والمستثمر المعيّن في البلد المقصد. وتجدر الإشارة إلى أن ذلك لا ينطبق على سعر النقل المتفاوض عليه، لأن هذه المعلومات عادة ما تكون سرية تجارياً يتفق بشأنه بصورة ثنائية بين المستثمر المعيّن في البلد المصدر والناقل (شركة النقل عبر السكك الحديدية).

(ج) قبل تسليم أوعية البريد إلى شركة النقل عبر السكك الحديدية، ينبغي أن يستوفي المستثمر المعيّن النماذج البريدية ذات الصلة (بيانات الإرسالية CN 31/ وقائمة الطريق CP 87، ولصائق الأوعية CN 34/CP 83 وقائمة التسليم CN 37) بطريقة واضحة ومقروءة، مع ضمان أن أوعية البريد تحتوي على لصائق تماشياً مع أنظمة الاتحاد البريدي العالمي. وبالإضافة إلى ذلك، ستُستخدم قائمة التسليم CN 47 عوض قائمة التسليم CN 37، في حال نقل أوعية فارغة بالسكك الحديدية، بدلاً من الأوعية البريدية. (ملاحظة - بالنظر إلى أنه في المرحلة الحالية، لا تُرسل في الواقع سوى الأوعية البريدية بالسكك الحديدية، وتوخياً للاتساق والوضوح، تُستخدم فقط قائمة التسليم CN 37 للإشارة إلى قائمة التسليم العامة لنقل البريد بالسكك الحديدية في سياق هذا المستند).

(د) قبل تسليم أكياس البريد إلى شركات النقل عبر السكك الحديدية، ينبغي أن يسمح المستثمر المعيّن في البلد المصدر أكياس البريد مسحاً ضوئياً خلال عملية إعداد كل إرسالية أو شحنة، وإرسال رسائل PREDES وPRECON إلى المستثمر المعيّن في المقصد (مقصد شحنة البريد) ورسائل CARDIT إلى الناقل. وتُرسل رسائل PREDES بشأن البعائث الموجهة إلى البلد المقصد للشحنة البريدية، فيما تُرسل رسائل PRECON بشأن البعائث التي سترسل بالبريد المغلق بالمرور على المستثمر المعيّن مقصد الشحنة البريدية.

(هـ) ينبغي أن يساعد المستثمر المعيّن في البلد المصدر، بتعاون وثيق مع شركة السكك الحديدية، في استيفاء المستندات المتعلقة بالنقل عبر السكك الحديدية أو مقابلها الإلكتروني. وتختلف هذه المستندات الخاصة بنقل البريد عبر السكك الحديدية من قطار إلى آخر (قطار نقل المسافرين أو قطار الحاويات) ومن إقليم إلى آخر. وتطبق العديد من معاهدات النقل عن طريق السكك الحديدية في مختلف مناطق العالم. وينبغي أن يقوم المستثمر المعيّن، بتعاون وثيق مع شركة السكك الحديدية، بالاستعلامات الضرورية لتحديد

المستندات المحددة المستخدمة للنقل عبر السكك الحديدية في كل خط. فمثلاً، في حال قطار حاويات ينقل البعثات البريدية من آسيا إلى أوروبا، ينبغي أن يستوفي المستثمر المعين في البلد المصدر وثيقة الشحن CIM/SMGS. وعند نقل البعثات البريدية عبر قطارات المسافرين، ينبغي أن يستكمل المستثمر المعين في البلد المصدر بطاقة الأمتعة لقطار المسافرين/شحن الطرود عبر النقل الدولي للمسافرين.

(و) ينبغي أن ينسق المستثمر المعين في البلد المصدر مع شركة السكك الحديدية لتحديد إمكانية تبادل رسائل CARDIT/RESBIT و/أو استخدامها لأغراض عمليات المستثمر المعين والناقل، والمحاسبة والإقرارات الجمركية. (وقد أضيفت للمبادئ التشغيلية الواردة في الملحق 8 خارطة طريق بشأن التشغيل البيئي لنظم التبادل الإلكتروني للبيانات الخاصة بالمؤسسات البريدية والسكك الحديدية لنقل البريد عبر السكك الحديدية).

(ز) فيما يخص بلدان العبور، التي لا ينخرط فيها المستثمر المعين في بلد العبور، ينبغي أن ينسق المستثمر المعين في البلد المصدر بشركة السكك الحديدية في البلد المصدر لتحديد العمليات المطلوبة.

(ح) وعند ضرورة استيفاء متطلبات جمركية معينة في بلد العبور، ينبغي أن يحصل المستثمر المعين في المصدر مسبقاً على المعلومات المتعلقة بهذه المتطلبات من شركة السكك الحديدية في المصدر.

(ط) ينبغي للمستثمر المعين في المصدر، حيثما أمكن، التنسيق مع شركة السكك الحديدية في المصدر لـ:

- حل أي مسائل تخص النقل من ناقلة إلى أخرى قبل إرسال الشحنات؛

- تحديد التشريعات الجمركية المعمول بها في الأقاليم الجمركية الموجودة في خط النقل؛

- تحديد التشريعات الأخرى المعمول بها التي قد تؤثر على نقل الشحن البريدية عبر السكك الحديدية.

(ي) ينبغي للمستثمر المعين لبلد المنشأ الاتصال بالمستثمر المعين لبلد المقصد الذي يتلقى الشحنة البريدية ومع ناقلي السكك الحديدية فيما يتعلق بما يلي:

- الترتيبات اللوجستية في البلد المقصد والتي تشمل نقل البعثات البريدية من محطة السكك الحديدية إلى مكتب التبادل في المقصد.

- التبادل الإلكتروني للبيانات بين المستثمرين المعيّنين لبلد المنشأ والمقصد وبين المستثمر المعين في بلد المنشأ وناقلي السكك الحديدية لكل مجموعة رسائل محتملة (PREDES/RESDES و PRECON/RESCON و EMSEVT و ITMATT)، بما يتماشى تماماً مع أحدث معايير الاتحاد البريدي العالمي:

• M10 PRECON V1.1

• M12 RESCON V1.1

• M13 RESDES V1.1

• M33 ITMATT V1

• M48 CARDIT V2.1

• M49 RESBIT V1.1

• M40 EMSEVT V3

• M41 PREDES V2.1

تجدر الإشارة إلى أن إرسال رسائل PREDES و RESDES أصبح إلزامياً لجميع البلدان الأعضاء في الاتحاد البريدي العالمي اعتباراً من 1 أبريل/نيسان 2018 (منشور المكتب الدولي رقم 167 بتاريخ 18 ديسمبر/كانون الأول 2017)؛ و

- النماذج المادية المستخدمة (قائمة تسليم CN 37، وثيقة شحنة السكك الحديدية، وإخ.)، وتقنيات الختم، إذا كانت قابلة للتطبيق.

(ك) ينبغي للمستثمر المعين في المنشأ أن ينسق مع المستثمر المعين في المقصد من أجل الاتفاق الثنائي بخصوص درجتي العملية والبريد، بما في ذلك استخدام قطار الركاب أو الحاويات، لمراقبة الأداء العام للطريق باستمرار (على سبيل المثال استخدام تقارير النظام المتكامل للإبلاغ عن النوعية لقياس الأداء وامتثال البيانات، وتقارير نظام مراقبة نوعية الخدمة المستندة إلى تبادل بيانات EMSEVT v3، ورسائل PREDES/RESDES وPRECON/RESCON وCARDIT/RESBIT لمراقبة الجودة واستخدام أي نظم أخرى للإبلاغ تكون متاحة للمستثمرين المعيّنين). وينبغي أن يشمل هذا الاتصال المستثمرين المعيّنين الذين شاركوا في جميع الإرساليات المخطط لها، حتى تلك المخططة باعتبارها عبور مغلق عن طريق المستثمر المعين الذي سيرسل البريد إليه.

الجمارك

(ل) ينبغي أن تتفق الإدارة الجمركية في المصدر مع المستثمر المعين في المصدر بخصوص أساليب تقديم البعثات البريدية إلى الجمارك، وفقاً لنظام التشريعات الوطني.

(م) يجوز لإدارة الجمارك في بلد المنشأ، تماشياً مع قانون الجمارك الوطني، أن تقوم بالمراقبة الجمركية على أساس تقييم المخاطر عند المغادرة وعلى الحدود.

(ن) يجب أن تتفق إدارة الجمارك في بلد المنشأ مع المستثمر المعين بخصوص:

- وضع الأختام الإلكترونية أو الميكانيكية على العربات أو الحاويات أو الحقائق البريدية تحت رقابة الجمارك، وفي حضور ممثل عن المستثمرين المعيّنين، حسب ما تقتضيه الضرورة؛

- التحقق من النماذج المادية المستخدمة (قائمة تسليم إرساليات بالطريق السطحي، وما إلى ذلك). وأساليب الختم، إن وجدت؛

- تزويد الإدارات الجمركية على طول الطريق بالمعلومات الضرورية عن جداول البريد إذا ما نص على ذلك القانون الوطني، وتبادل المعلومات بشأن المسائل ذات الصلة بالجمارك.

السكة الحديدية

(س) يجب أن تقوم شركة السكك الحديدية الأصلية أو وكيل الشحن، فيما يخص الخطوط التي تشتمل على عدة شركات للسكك الحديدية، بالتنسيق مع شركات السكك الحديدية الأخرى لتحديد الترتيبات اللوجستية وترتيبات الفوترة بين الشركات.

(ع) يجب أن تُدرج شركة السكك الحديدية في المصدر أو وكيل الشحن في عقد خدمات النقل التزاماً بتزويد المستثمر المعين في البلد المصدر بالمعلومات المتعلقة بنقل البريد وجميع العمليات ذات الصلة، وذلك ضمن المهل الزمنية المحددة وبطرق تحدد مسبقاً. وتستخدم شركات السكك الحديدية نظام تبادل البيانات الإلكترونية الخاص بالسكك الحديدية لتبادل المعلومات بخصوص حركة البريد ولتمرير المعلومات إلى شركة السكك الحديدية الأولى أو وكيل الشحن الأول، الذي يكون مسؤولاً عن إرسال تلك المعلومات إلى المستثمر المعين في البلد المصدر (ملاحظة - سيواصل إجراء تحليلات بشأن إمكانية أن تستوفي عناصر البيانات المرسلة في نظام تبادل البيانات الإلكترونية حالياً المتطلبات القانونية على النحو الذي تطلبه الإدارات الجمركية في المقصد وكيفية ردم الثغرات، في حال وجودها، إذا كان من الضروري فعلاً أن يقدم المستثمر المعين بيانات أخرى). وترد المزيد من التفاصيل المتعلقة بخارطة الطريق في هذا الصدد في الملحق 8.

4-2 الإجراءات الخاصة بالعبور وأدوار أصحاب المصلحة

المستثمرون المعيّنون

- أ) تنقل الشحن البريدية، طوال عملية نقل البريد عبر السكك الحديدية، مباشرة من البلدان المصدر إلى البلدان المقصد دون مشاركة المستثمرين المعيّنين في بلد العبور (مفهوم "العبور").
- ب) يكون العبور المباشر مثلاً عندما يقوم أحد المستثمرين المعيّنين في بلد المصدر "ألف" بإرسال البريد إلى مستثمر معيّن في بلد المقصد "جيم" على متن قطار يمرّ من البلد "ألف" إلى "باء" ثم إلى "جيم". وفي هذه الحالة، يكون البلد "باء" هو بلد "العبور المباشر". ولا يشارك المستثمر المعيّن في البلد "باء" في الإرساليات بأي شكل من الأشكال، لكن يجوز (وقد لا يجوز) لإدارة الجمارك في البلد "باء" أن تتدخل في بعض الأحيان. ومثال هذا التدخل المحتمل هو التحقق من أن الأختام سليمة عند دخول البلد والخروج منه. وقد لا تشمل رحلة القطار الطويلة بلداً واحداً فقط، بل بلدان "عبور مباشر" عدة.
- ج) ينص البند 3 من المادة 17-112 من نظام الاتفاقية البريدية العالمية على ما يلي: "عندما تنقل الشحنة في مرور عابر عبر بلد عضو دون مشاركة المستثمر المعيّن لذلك البلد العضو، بغض النظر عن وسيلة النقل، لا تترتب، في هذا النوع من العبور ("العبور المباشر")، المسؤولية على المستثمر المعيّن لبلد العبور العضو في المنظمة". (ملاحظة: - اعتمدت التعديلات المقترحة إدخالها على هذا الحكم خلال الدورة 1 لمجلس الاستثمار البريدي في عام 2021 وستدخل حيز التنفيذ اعتباراً من 1 يناير/كانون الثاني 2022).

الجمارك

- د) يجوز لإدارة الجمارك في بلد العبور أن تجري تقييماً للمخاطر إذا كان ذلك مطلوباً بموجب متطلبات التشريع الوطني والنظام الجمركي، وفحص الأختام الجمركية (الأختام الإلكترونية أو الميكانيكية) إن وجدت.
- هـ) يجوز لإدارة الجمارك في بلد العبور، وفقاً لقانون الجمارك الوطني أو تماشياً مع متطلبات النظام الجمركي، أن تفتح الضمان الوطني أو الدولي.

السكة الحديدية

- و) ينبغي أن تسلم شركة السكك الحديدية قائمة التسليم CN 37 ووثيقة الشحن CIM الخاصة بالسكك الحديدية أو سند CIM/SMGS أو نموذج بطاقة الأمتعة أو ترسل المقابل الإلكتروني لذلك إلى الإدارة الجمركية للمرور العابر.
- ز) ينبغي أن تقوم شركة السكك الحديدية للمنشأ، وفقاً للاتفاق بين شركات السكك الحديدية، بالتنسيق مع شركة السكك الحديدية التي تتولى أعمال النقل في بلد العبور لتحديد العمليات المقبلة.

5-2 الإجراءات التي تعتمدها مختلف السلطات الجمركية

عند إنشاء خدمة نقل البريد الدولي بالسكك الحديدية، ينبغي أن يكون المستثمرون المعيّنون على دراية بالقوانين الجمركية التي قد تؤثر على نقل البعثات البريدية بواسطة السكك الحديدية. وكما هو مبين في البندين "ط" و"ي" القسم 2-3، من المهم إن أن يتصل المستثمر المعيّن بشركة السكك الحديدية في المصدر.

¹ كما هو محدد في المادة 17-009 من نظام اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي، يُحذ إجراء الشحن العابر المباشر عند نقطة العبور بين خطوط النقل التي يديرها نفس الناقل (الشحن العابر الداخلي) ولكن، وفي حال تعدد ذلك، يمكن إجراؤه بين خطوط النقل التي يديرها شركات طيران مختلفة (الشحن العابر بين الخطوط). ولا تخضع الشحن التي تُنقل مباشرة عند نقطة العبور، إما بين خطوط النقل التي يديرها نفس الناقل (الشحن العابر الداخلي) أو بين خطوط النقل التي يديرها ناقلون مختلفون (الشحن العابر بين الخطوط)، لرسم عبور بين المستثمر المعيّن عند نقطة الشحن العابر والمستثمر المعيّن المصدر.

وبشكل عام، تتعلق الإجراءات والقواعد الجمركية التي ستكون لها صلة بنقل الشحنات البريدية عن طريق السكك الحديدية بما يلي:

- التصدير والخروج على صعيد بلد المنشأ؛
- الدخول والعبور والخروج على صعيد كل إقليم جمركي للمرور العابر؛
- الدخول والخروج للتداول الحر (الاستيراد) على صعيد بلد المقصد.

وتجدر الإشارة إلى أن المرفق الخاص "كاف-2" من اتفاقية كيوتو المنقحة لمنظمة الجمارك العالمية يحدد إجراءات التخليص الجمركي للنقل البريدي. ويتضمن المرفق خمسة تعاريف، و10 معايير، وممارسة واحدة موصى بها. وتبين المبادئ التوجيهية للمرفق الخاص "كاف-2" المفاهيم والمبادئ الأساسية المحددة في الملحق الخاص "كاف-2"، كما يذكر التزامات ومسؤوليات مكاتب البريد والجمارك في الأعمال التجارية اليومية.

بالإضافة إلى ذلك، تجدر الإشارة إلى أن إدارة الجمارك تملك الحق في تفتيش جميع البعثات البريدية. ويخضع الحق في فتح الرسائل للتشريعات الوطنية. وتحدد إدارة الجمارك عادة البعثات التي تخضع للرقابة الجمركية، مع مراعاة التنظيمات الوطنية المتعلقة بإدارة الجمارك. ويجب أن تستند مراقبة الجمارك إلى إدارة المخاطر باستخدام البيانات وأحدث التقنيات، مثل عمليات التفتيش غير التدخلية (الأشعة السينية، وما إلى ذلك)، لتجنب عمليات التفتيش غير الضرورية.

ويجب على الإدارات الجمركية، وفقاً للمعيار 8 من الفصل 1 من المرفق الخاص "واو" من اتفاقية كيوتو المنقحة لمنظمة الجمارك العالمية، اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لضمان سلامة الشحنة أثناء عملية النقل. ويكتسي هذا أهمية خاصة في النقل بالسكك الحديدية نظراً إلى عدد البلدان المشاركة في عملية المرور العابر. ويُعدّ الختم الجمركي أحد أكثر الوسائل فعالية لضمان سلامة الشحنة.

وتوجد إمكانية استخدام ختم إلكتروني للجمارك (ختم الجمارك الإلكتروني)/أي نظام التتبع الإلكتروني للبلد، وهو تقنية طوّرت حديثاً وتمكّن من المراقبة الإلكترونية لوسائل النقل من مكتب جمارك المغادرة إلى مكتب جمارك المقصد على طول طريق العبور بأكمله. وتستند الأختام الجمركية الإلكترونية إما على تكنولوجيا التعرف بواسطة ترددات الراديوية أو النظام العالمي لتحديد المواقع.

وقد يكون لاستخدام الختم الجمركي تأثيراً إيجابياً على جودة الرقابة وإدارة المخاطر، وقد يزيد من شفافية إجراءات النقل وإمكانية التنبؤ بها. ومع ذلك، لا ينبغي لإدارات الجمارك، كما هو مذكور في المبادئ التوجيهية للمرور العابر لمنظمة الجمارك العالمية، أن تلزم مستثمري السكك الحديدية بوضع ختم جمركي إلكتروني إلا في الحالات التي تكون فيها الأختام الجمركية العادية غير كافية لضمان سلامة البضائع المنقولة. وإذا ألزمت إدارة الجمارك مستثمري العبور عن طريق السكك الحديدية بتثبيت ختم جمركي إلكتروني، يجب ألا تفرض الجمارك رسوم إدارية/رسم المعالجة على استخدام الختم، بصرف النظر عن تكلفة الختم نفسه.

وفضلاً عن ذلك، وتماشياً مع المتطلبات القانونية المختلفة والناشئة ذات الصلة بالإقرارات الجمركية المسبقة في البلدان المقصد، سيكون من المفيد للغاية استيفاء رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات في مرحلتي ما قبل الشحن وما قبل الوصول مع السلطات الجمركية في المقصد لإجراء عمليات مراقبة الجمارك وتقييم المخاطر مسبقاً. وقد طور الاتحاد البريدي العالمي النموذج البريدي العالمي الخاص بالبيانات الإلكترونية المسبقة، الذي حُدِّد فيه مختلف تدفقات تبادل البعثات، والتبادل الإلكتروني للبيانات بين المستثمرين المعيّنين والناقلين والجمارك على مستوى الأوعية والشحن. والنموذج محايد من حيث النقل وهو بذلك يسري على جميع وسائل النقل. ويمكن الاطلاع على رسم بياني يمثل النموذج البريدي العالمي وشروح مفصلة للتدفقات التي يتضمنها التبادل الإلكتروني للبيانات في الملحق 6. ويُوصى بإجراء تجارب بخصوص تبادل الرسائل CARDIT/RESBIT بين المستثمرين المعيّنين وشركات السكك الحديدية، في جهود لضمان جاهزية جميع أصحاب المصلحة للاتجاه نحو الرقمنة.

6-2 الإجراءات المتبعة في المقصد وأدوار أصحاب المصلحة

المستثمرون المعيّنون

- أ) ينقل المستثمر المعين في المقصد البعثات البريدية إلى مكتب التبادل تحت إشراف جمارك المقصد وأن يقدم إليها البعثات البريدية مع المستندات اللازمة لتتمة الإجراءات الجمركية قصد التخليص الجمركي البريدي وفقاً للتشريعات الوطنية.
- ب) سيسدد المستثمر المعين في المقصد النفقات المترتبة على نقل البعثات البريدية من محطة السكك الحديدية بالبلد المقصد إلى مكتب التبادل للبلد المقصد.
- ج) يتخذ المستثمر المعين في المقصد، في حالة ما إذا نقل المستثمر المعين في المقصد الإرساليات ذات العبور المغلق إلى بلدان أخرى بواسطة وسائل أخرى غير السكك الحديدية، ترتيبات مسبقة لضمان عدم بقاء الإرساليات عالقة وتوجيهها ضمن الجدول الزمني المتفق عليه.
- د) ينبغي تحديد توزيع المسؤوليات التشغيلية والمالية في المقصد بين المستثمرين المعيّنين في المصدر والمقصد قبل نقل البريد فعلياً بالسكك الحديدية، ويمكن إدراج ذلك في الاتفاق الثنائي.

الجمارك

- هـ) ينبغي أن تقوم الجمارك في بلد المقصد بالمهام التالية:
- استلام الإقرارات الجمركية، إما في شكل نسخة ورقية أو في مقابلها الإلكتروني؛
 - فحص الأختام الجمركية (الأختام الإلكترونية والميكانيكية)، إن وجدت؛
 - تنفيذ عملية الرقابة الجمركية استناداً إلى تقييم المخاطر وفقاً للتشريعات الوطنية والنظام الجمركي؛
 - تقييم الرسوم على البعثات البريدية. وتجدر الإشارة إلى أن تقييم الرسوم على البعثات البريدية هو حق سيادي للسلطات الجمركية. وتجري الجمارك هذا التقييم في معظم البلدان الأعضاء في الاتحاد البريدي العالمي. ومع ذلك، يمكن لبعض المستثمرين المعيّنين أن تتصرف نيابة عن الجمارك فيما يتعلق بعمليات معيّنة، على سبيل المثال:
- يمكن للمستثمر المعين القيام بعملية التفتيش الجمركي الأولية، استناداً إلى التعليمات الإجرائية والتدريب على يد الجمارك.
 - يمكن للمستثمر المعين أن يحدد الرسوم الواجب تحصيلها، مع تحقق الجمارك من صحة العملية ومساعدة الخدمة البريدية لتجاوز أي من الصعوبات في تحديد التعريفة الدقيقة المطبقة على هذه البعثة.
 - يمكن للمستثمر المعين أيضاً أن يعمل كوكيل للتخليص الجمركي، ويمثل بشكل مباشر أو غير مباشر المصرح (عادة المرسل إليه). وفي مثل هذه الحالة، يدفع المستثمر المعين الرسوم الجمركية والضرائب للجمارك، ويحصلها بدوره من المرسل إليه.

يجب وضع مناهج مرنة بشأن الأنواع الثلاثة المذكورة أعلاه لتدخل مكاتب البريد تلبية للاحتياجات المحلية.

السكة الحديدية

- و) رهنأً بالمناقشات الثنائية بين شركة السكك الحديدية والمستثمر المعين في المقصد، ينبغي أن تسلم شركة السكك الحديدية الشحن في المكان المتفق عليه إلى المستثمر المعين للمقصد فضلاً عن المستندات ذات الصلة، التي تشمل قائمة التسليم السطحي CN 37، وإرساليات بالطريق السطحي ووثيقة الشحن الخاص بالنقل الدولي

للبيانات بواسطة السكك الحديدية (أو SMGS أو CIM على التوالي إذا كان ذلك ينطبق في بلد المقصد) أو بطاقة الأمتعة لقطار الركاب/شحن الطرود عبر النقل الدولي للركاب. وينبغي الترويج لاستخدام النماذج الإلكترونية. (ملاحظة - ينبغي التأكيد أكثر على استخدام نموذج الشحن الإلكتروني وعلى المبادرات التي تدعو إلى عدم استخدام الورق، ويلزم العمل أكثر على إجراء تجارب في هذا الصدد).

(ز) رداً على رسالة CARDIT، التي يرسلها المستثمر المعين في المصدر، يجب على شركة السكك الحديدية إرسال رسالة RESDIT، وهي رسالة إلكترونية للاتحاد البريدي العالمي تقر بموجبها معالجة البريد في سلسلة الإمدادات.

3- الاحتمالات المستقبلية

3-1 إجراءات سلسلة بيسرها تبادل البيانات الإلكترونية

3-1-1 النموذج البريدي العالمي للبيانات الإلكترونية المسبقة

وضع الاتحاد البريدي العالمي النموذج البريدي العالمي للبيانات الإلكترونية المسبقة لتوحيد التدابير التي يتخذها المستثمرون المعينون لتقديم البيانات الإلكترونية المسبقة. ويتضمن النموذج ثمانية تدفقات لتبادل البيانات الإلكترونية المسبقة بين المستثمرين المعيّنين والجمارك والناقلين. ويتضمن الملحق 6 رسماً بيانياً يبرز النموذج ويعرف كل تدفق من هذه التدفقات.

ومن شأن تقديم رسائل البيانات الإلكترونية المسبقة لما قبل الشحن وقبل الوصول المساعدة في تقليل المخاطر الأمنية للناقلين والجمارك، وسيصبح قريباً إلزامياً في بعض أقاليم العالم.

ويساهم تقديم البيانات الإلكترونية المسبقة في:

- المساعدة في تعزيز أمن النقل؛
- تسريع عملية التخليص الجمركي المسبق للبعاث البريدية لدى الجمارك؛
- التمكين من تتبع حركة البعاث البريدية من البداية إلى النهاية.

3-1-2 رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات بين الجمارك والمؤسسات البريدية (رسائل CUSITM و CUSRSP)

سيساعد تقييم المخاطر القائم على المعلومات الإلكترونية المسبقة قبل الشحن على تسهيل النقل بالسكك الحديدية بكفاءة مع مراقبة التجارة على نحو ملائم. لذلك، يمكن اعتبار استخدام المعلومات الإلكترونية المسبقة قبل الشحن، كما هو منصوص عليه في إطار معايير منظمة الجمارك العالمية لتأمين وتيسير التجارة العالمية، بمثابة إمكانية مستقبلية لتسهيل النقل بالسكك الحديدية مع ضمان إدارة مناسبة للمخاطر مسبقاً.

وقد وضع الاتحاد البريدي العالمي بالتعاون مع منظمة الجمارك العالمية رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات بين البريد والجمارك (CUSRSP و CUSITM) تماشياً مع نموذج بيانات منظمة الجمارك العالمية لأغراض الإقرار الجمركي. بالإضافة إلى ذلك، وُضع نظام الإقرار الجمركي للاتحاد البريدي العالمي، وهو عبارة عن تطبيق برمجي يوفره مركز البريد للتكنولوجيا التابع للاتحاد البريدي العالمي، على أساس رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات بين البريد والجمارك ومنظمة الجمارك العالمية والاتحاد البريدي العالمي، ويمكنه تنفيذ رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات الموحدة ذات الصلة بالجمارك ودعمها بين منظمة الجمارك العالمية والاتحاد البريدي العالمي (CUSRSP/CUSITM) أو ما يعادلها محلياً) كما الرسائل الموحدة المشتركة بين مكاتب البريد (رسائل ITMATT أو ما يعادلها محلياً).

واستناداً إلى المتطلبات الوطنية، يمكن لإدارات الجمارك والمستثمرين المعيّنين تبادل رسائل CUSITM و CUSRSP (أو ما يعادلها محلياً) عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات "لصيقة الإقرار الجمركي" و "الإقرار الجمركي" لأغراض الإقرار الجمركي وإقرار العبور الجمركي في النقل بالسكك الحديدية للبعائث البريدية.

وينبغي أن ينظر الاتحاد البريدي العالمي ومنظمة الجمارك العالمية في إمكانية توحيد متطلبات البيانات الإلكترونية من أجل تسهيل الإجراءات الجمركية لجميع البلدان المعنية بالنقل بالسكك الحديدية للبعائث البريدية.

3-1-3 المتطلبات القانونية للإصدار 3 من نظام مراقبة الواردات

استناداً إلى أنظمة القانون الجمركي للاتحاد الأوروبي، صاغت المفوضية الأوروبية المتطلبات القانونية للإصدار 3 من نظام مراقبة الواردات لحالة نقل البريد عبر السكك الحديدية، في جهود لتعزيز تقييم المخاطر وعمليات المراقبة الأمنية قبل أن يدخل البريد فعلياً إلى الإقليم الجمركي للاتحاد الأوروبي.

وبموجب المتطلبات القانونية للإصدار 3 من نظام مراقبة الواردات، تكون شركة السكك الحديدية التي تقوم فعلياً بنقل البريد إلى الإقليم الجمركي للاتحاد الأوروبي بتعبئة تفاصيل النقل (باستثناء نموذج ENS الذي يستكملة المستثمر المعيّن في المقصد) مع مكتب الجمارك للدخول الأول، أي الذي يقع ضمن اختصاصه الموقع الذي تدخل منه شركة السكك الحديدية إلى الاتحاد الأوروبي.

ويتضمن الملحق 9 تفاصيل المتطلبات القانونية للإصدار 3 من نظام مراقبة الواردات فيما يخص نقل البريد عبر السكك الحديدية.

وما لبث الاتحاد البريدي العالمي يعمل عن كثب مع المفوضية الأوروبية بشأن وضع المتطلبات القانونية. ولن يُنخَر جهد في سبيل ضمان أن تستوعب تبادلات الاتحاد البريدي العالمي وسيلة للامتثال لهذه البرامج، دون حدوث أي عرقلة لا طائل منها لنظام الاتحاد الخاص بعمليات تبادل البيانات الإلكترونية المسبقة وفقاً لإجراءات الاتحاد الحالية.

3-1-4 المبادئ التوجيهية لمنظمة الجمارك العالمية فيما يخص السكك الحديدية

وضعت منظمة الجمارك العالمية المبادئ التوجيهية لمنظمة الجمارك العالمية فيما يخص السكك الحديدية، التي تستكشف فيها المبادرات ذات الصلة بالإجراءات الإلكترونية للعبور الجمركي، والمراقبة الجمركية في النقل عبر السكك الحديدية، والإجراءات المشتركة بين السكك الحديدية والبريد، ومراقبة الركاب والتعاون بين أصحاب المصلحة ذوي الصلة والإدارات الجمركية، كما تُفسّر بمزيد من التفصيل. ويُنتظر أن تبسط وتيسر إجراءات العبور الجمركي والتخليص الجمركي من خلال تبادل البيانات الإلكترونية المسبقة واستخدام وسائل التكنولوجيا العصرية (ملاحظة). - توضع حالياً المبادئ التوجيهية لمنظمة الجمارك العالمية المتعلقة بالسكك الحديدية من جانب منظمة الجمارك العالمية بالتشاور مع أصحاب المصلحة المعيّنين، ويُنتظر أن تُنشر هذه المبادئ التوجيهية على موقع منظمة الجمارك العالمية في عام 2022 على العنوان الشبكي: www.wcoomd.org/en/topics/facilitation.aspx.

3-2 السلامة والأمن

يساهم تحسين دقة المعلومات المقدمة من قبل المستثمرين المعيّنين، وكذلك إمكانية تبادل البيانات الإلكترونية والبيانات الإلكترونية المسبقة بين إدارات الجمارك والمستثمرين المعيّنين، في الإدارة الفعالة للمخاطر من قبل إدارات الجمارك للنقل الدولي للبريد ويسهل النقل بالسكك الحديدية.

إن تبادل المعلومات مثل صور الأشعة السينية بين إدارات الجمارك وشركات السكك الحديدية بخصوص النقل بالسكك الحديدية قد يزيد من السلامة والأمن وتسهيل النقل.

وصف تفصيلي للمستندات والنماذج المستخدمة في نقل البعثات البريدية عبر السكك الحديدية

1- مستندات الاتحاد البريدي العالمي المستخدمة في نقل البريد بالسكك الحديدية

تُسلم البعثات البريدية المنقولة بالطريق السطحي (أي عن طريق السفن والطرق والسكك الحديدية) إلى شركة النقل باستخدام قائمة تسليم. إرساليات بالطريق السطحي وبطاقات أو عية سطحية للاتحاد البريدي العالمي عندما يتعلق الأمر ببريد الرسائل. وتتطلب الطرود استخدام لصيقة إرسالية للطرود السطحية لرسائل البريد السطحي.

إن قائمة تسليم CN 37. الإرساليات بالطريق السطحي هي مستند الإرسالية المستخدم في مهمة النقل، سواء للسيطرة التشغيلية أو للمحاسبة بين المستثمر المعين والناقل. فمن الناحية التشغيلية، تنقل الشحنة الأوعية بين مركز معالجة البريد الدولي للبلد المنشأ والمقصد، وعادة ما تنقل عن طريق شركة النقل مثل شركة الخطوط الجوية أو شركة الشحن أو شركة السكك الحديدية. أما من المنظور المحاسبي، تكون قائمة تسليم الإرساليات بالطريق السطحي أساس الدفع من المستثمر المعين الذي يباشر إرسال الشحنة إلى الناقل.

وتُعرّف النماذج واللصائق المشار إليها أعلاه الشحنة باعتبارها بريداً، ليس فقط بالنسبة للمستثمرين المعيّنين ولكن أيضاً لشركات الشحن. وهذا تعريف مهم جداً لأسباب عديدة، بما في ذلك لأغراض العمليات الجمركية على الحدود والموانئ.

ومن وجهة نظر الاتحاد البريدي العالمي، عندما يتعلق الأمر بالنقل بالسكك الحديدية، ستُمكن قائمة تسليم الإرساليات بالطريق السطحي وبطاقات الأوعية السطحية ولصيقة الإرسالية للطرود السطحية من التعرف على الشحنة كبريد سطحي ونقلها من بلد المنشأ إلى المقصد. كما قد تُمكن من نقل البريد من محطة السكك الحديدية للمقصد إلى مكتب التبادل للمقصد للتخليص الجمركي البريدي استناداً إلى القوانين الوطنية.

وتجدر الإشارة إلى أن ملصقات أوعية الاتحاد البريدي العالمي محددة بشكل فريد من خلال معرفات الأوعية التي تحمل رموزاً ذات خطوط. ويتيح تبادل البيانات الإلكترونية بين المستثمر المعين في المنشأ والمقصد، استناداً إلى هذه الرموز ذات الخطوط، إمكانية إرسال التأكيد بالاستلام لكل وعاء من المستثمر المعين في البلد المقصد إلى بريد المنشأ ورصد الوقت المستغرق (تستخدم بعض شركات الطيران أيضاً في النقل الجوي معرفات الأوعية التي تحمل رموزاً ذات خطوط). ويوصى بأن يُستعاض عن جميع المستندات الورقية المرفقة برسائل التبادل الإلكتروني للبيانات EDI. وقد سبق أن أطلقت مبادرات للعمليات الخالية من استخدام الورق في النقل الجوي والبحري، وستنظم مثل هذه التجارب في نقل البريد عبر السكك الحديدية كذلك في المستقبل القريب.

2- مستند نقل مشترك لعقد CIM/SMGS (OSJD و CIT)

تمثل هذه الوثيقة بديلاً لنظام الشحن التقليدي، مع إعادة نسخ مستند النقل من SMGS إلى مستند النقل CIM أو من مستند النقل CIM إلى مستند النقل SMGS في مركز إعادة الشحن.

النظام العام الخاص بمستندات النقل الورقية/الإلكترونية

الأساس القانوني

يستند مستند النقل على المادتين 6 و 8 من عقد CIM والمادة 13 من عقد SMGS (عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية).

شروط الاستخدام

بموجب أحكام دليل مستند النقل لعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية CIM/SMGS (الملحق 6 من SMGS)، يمكن استخدام مستند النقل المشترك CIM/SMGS كاستخدام مستند النقل CIM في المنطقة التي يطبق فيها CIM ومستند نقل SMGS في المنطقة التي يطبق فيها SMGS.

أوصاف صناديق مستند النقل الورقي المطبوع ومستند النقل الإلكتروني المطبوع

يجب طباعة أوصاف الصناديق في لغتين (أو ثلاث لغات مناسبة)، واحدة منها يجب أن تكون الروسية والأخرى إما الإنكليزية أو الفرنسية أو الألمانية.

بالنسبة للشحنات من وإلى جمهورية الصين الشعبية، يجب أيضاً طباعة أوصاف الصناديق باللغة الصينية.

ملء مستند النقل

يُعين ملء مستند النقل باللغات التالية:

- أ) المجالات التي تشمل عقد نقل CIM و SMGS: اللغة الروسية بالإضافة إلى الإنكليزية، الفرنسية أو الألمانية². أما بالنسبة للنقل إلى الصين، يمكن كذلك صياغة مستند نقل باللغة الصينية.
- ب) المجالات التي تقتصر فقط على عقد النقل الخاص بعقد CIM: اللغة الإنكليزية أو الفرنسية أو الألمانية؛
- ج) المجالات التي تقتصر فقط على عقد نقل SMGS: اللغة الروسية. بالنسبة للنقل إلى الصين، يمكن كذلك صياغة مستند نقل باللغة الصينية.

ضماناً لإجراء عمليات الإقرار الجمركي بسرعة ودقة في بلدان العبور و/أو المقصد، يُوصى بملء مستند النقل المدمج CIM/SMGS بلغات العمل ذات الصلة، ويحبذ استخدام لغة مقبولة لدى بلدان العبور و/أو المقصد.

مستند نقل ورقي

نسخة من مستند النقل المشترك لعقد CIM/SMGS المرقم من 1 إلى 6 على ورقة من حجم A4:

ورقة رقم	الوصف	الاحتفاظ بالورقة
1	أصل مستند النقل	المرسل إليه
2	قائمة الطريق	الناقل المكلف بتسليم البضائع إلى المرسل إليه
CIM 5 SMGS 3	نسخة مكررة من وثيقة الشحن	المرسل
4	وثيقة التسليم	CIM ← SMGS نقل: السكة الحديدية لبلد المقصد. CIM ← SMGS نقل: لا تستخدم

² قد يتفق الأطراف في عقد النقل على لغة أخرى غير الإنكليزية أو الفرنسية أو الألمانية. ومثل هذا الانحراف عن مضمون مستند النقل الخاص بشحن البضائع الخطرة بموجب RID لا يمكن الاتفاق عليه إلا من قبل الدول المعنية في عقد النقل CIM. وتنطبق هذه الحاشية فقط على عقود النقل CIM.

ورقة رقم	الوصف	الاحتفاظ بالورقة
CIM 3 SMGS 5	مذكرة الوصول/الجمارك	CIM ← SMGS نقل: المرسل إليه/الجمارك CIM ← SMGS نقل: الناقل في البلد المقصد/الجمارك
6	ورقة الإشعار لشحن البضائع	CIM ← SMGS نقل: وكلاء الشحن/الناقلون CIM ← SMGS نقل: لا تستخدم

دليل مستند الشحن المشترك ودليل إعادة الشحن

يرد المزيد من التفاصيل بخصوص دليل مستند الشحن المشترك (GLV-CIM/SMGS) SIM/SMGS ودليل مستندات الشحن CIM-SMGS الخاصة بإعادة الشحن (GR CIM/SMGS) على العنوانين الشبكيين www.cit-rail.org/en/freight-traffic/cim-smgs/#content-294296 و www.cit-rail.org/en/freight-traffic/cim-smgs/#content-294289 على التوالي.

مستند نقل إلكتروني (عند الاقتضاء)

الخصائص الوظيفية	حُيِّت بناء على مراجعة وثيقة الشحن SMGS (1 يوليو/تموز 2015)
الخصائص القانونية	عقد التبادل الإلكتروني للبيانات EDI
العمل المنجز	فريق العمل التقني المخصص بوثيقة الشحن الإلكترونية CIM/SMGS (اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية، ومنظمة تعاون السكك الحديدية، وفريق RaiiData وخبراء من تعهدات السكك الحديدية CIM و SMGS)
المهام	مراجعة الخصائص التقنية؛ والعمل على وضع أداة تحويل XML/EDIFACT
تاريخ الدخول حيز النفاذ	1 يوليو/تموز 2019
المستند	متاح لأعضاء اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية ومنظمة تعاون السكك الحديدية باللغة الإنكليزية والفرنسية والألمانية والروسية والصينية* (*الموقع الشبكي لمنظمة تعاون السكك الحديدية)
الخطوات التالية	تنظيم اختبار نقل مع ورقة الشحن CIM/SMGS؛ والشركاء المحتملون - وشحن RZD و DB
المسائل المهمة	- الاعتراف بوثيقة الشحن الإلكترونية CIM/SMGS اعترافاً كاملاً ورسمياً - تبادل المعلومات مع السلطات الجمركية (الأعمال-الإدارات) ونطاق هذه المعلومة؟ - استخدام المستندات المُرفقة إلكترونياً (وثيقة الحاوية والقاطرة، التقرير الرسمي، إلخ.)

مبدأ التكافؤ الوظيفي في عقد CIM (المادة 6 و9 من عقد CIM)

يمكن إعداد مستند النقل من نسختين على شكل تسجيل بيانات إلكتروني يمكن تحويله إلى رموز مكتوبة ومقروءة. ويجب أن تكون الإجراءات المستخدمة في تسجيل البيانات ومعالجتها مكافئة من حيث وظيفتها خاصة فيما يتعلق بالقيمة الإثباتية لمستند النقل التي تمثلها تلك البيانات المعنية.

مبدأ الاتفاق بين الناقلين والمرسلين والمستلمين باستخدام عقد SMGS

يمكن تنفيذ عقد النقل من خلال مستند نقل إلكتروني. ويقوم مستند النقل الإلكتروني مقام مستند النقل الورقي وهو عبارة عن مجموعة من البيانات في شكل إلكتروني، مطابقة لنظيرتها في مستند النقل الورقي. ويمكن طباعة مستند النقل الإلكتروني وأوراقه الإضافية على الورق كما جاء في التذييل 5 من دليل مستند النقل من عقد CIM/SMGS (الملحق 6 من SMGS). وفي حالة طرأت تغييرات على مستند النقل الإلكتروني، وفقاً لنظام SMGS، يحتفظ بالبيانات الأصلية.

الاتفاق على تبادل البيانات الإلكترونية في الاتصالات الدولية للنقل بالسكك الحديدية (اتفاق التبادل الإلكتروني للبيانات)

يحدد الناقلون والعملاء (المرسلون/المستلمون)، على أساس تعاقدية، الرسائل التي يجب تبادلها، فضلاً عن نوع وطريقة تبادل البيانات الخاصة بمستند النقل الإلكتروني. وأعدت خارطة طريق بشأن التشغيل البيئي بين نظم التبادل الإلكتروني للبيانات EDI البريدية وتلك الخاصة بالسكك الحديدية.

عينة من وثيقة الشحنة المشتركة CIM/SMGS:

1 - 29 Заполняется отправителем To be completed by the consignor X) Нужно отметить крестиком - Mark the box applicable with a cross (Графы - Boxes 21, 22, 25, 66)

37) Накладная CIM/SMGS CIM/SMGS Consignment Note		Оригинал накладной Original of the consignment note		40	41	42	43
1		2		44	45	46	47
<p>При переводе по CIM, также и в случае противоречивого соглашения, должны соблюдаться стандартные правила предписания CIM. Кроме того, применяются общие условия перевозчика. При переводе по SMGS применяются предписания SMGS.</p> <p>Notwithstanding any clause to the contrary, carriage shall be subject to the CIM Uniform Rules within the area in which the CIM Uniform Rules apply. In addition the carrier's general terms and conditions of carriage shall apply. Carriage shall be subject to the SMGS conditions of carriage within the area in which the SMGS applies.</p>		<p>1) Отправитель (Наименование, адрес, страна)¹ Consignor (name, address, country)</p> <p>2) Электронная почта - E-mail</p> <p>Тел. - Tel.</p> <p>Факс - Fax</p>		<p>7) Заявления отправителя Consignor's declarations</p>		<p>8) Ссылка отправителя/№ договора Consignor's reference/Contract no.</p>	
<p>4) Получатель (Наименование, адрес, страна) Consignee (name, address, country)</p> <p>5) Электронная почта - E-mail</p> <p>Тел. - Tel.</p> <p>Факс - Fax</p>		<p>9) Документы, приложенные отправителем Documents attached by the consignor</p>		<p>16) Место приема Acceptance point</p> <p>Месяц - день - время month - day - hour</p>		<p>17)</p>	
<p>10) Место доставки Delivery point</p>		<p>11)</p>		<p>12)</p>		<p>Станция отправления - Forwarding station</p> <p>Страна/Железная дорога - Country/Railway</p>	
<p>Станция назначения - Destination station</p> <p>Страна/Железная дорога - Country/Railway</p>		<p>13) Коммерческие условия - Commercial specification</p>		<p>14)</p>		<p>18) Транзитное фактурирование - Sectional invoicing</p> <p>а) CIM/C - SMGS</p> <p>б) Линия CIM CIM section</p> <p>через - by</p>	
<p>15) Отметки, необязательные для перевозчика/железной дороги - Remarks which do not commit the carrier</p>		<p>19) № вагона - Wagon no.</p>		<p>20) Наименование груза Description of the goods</p> <p>Знаки, марки : Упаковка Signs and marks : Packaging</p>		<p>21) Необычная отправка Exceptional consignment</p> <p>да yes <input type="checkbox"/></p>	
<p>22) РИД/Приложение 2 к SMGS RID/SMGS Appendix 2</p> <p>да yes <input type="checkbox"/></p>		<p>23) Код НХМ/ГНГ NHM/GNG code</p>		<p>24) Масса определена отправителем Mass as given by the consignor</p>		<p>25) Масса определена железной дорогой Mass determined by the railway</p>	
<p>26) Число мест No. of packages</p>		<p>27) Масса груза после перегрузки Mass after transhipment</p>		<p>28)</p>		<p>29)</p>	

شحن مجموعة من القاطرات والحوايات باستخدام مستند نقل واحد CIM/SMGS

يمكن شحن مجموعة من القاطرات والحوايات باستخدام مستند نقل واحد CIM/SMGS، وقائمة القاطرات/الحوايات CIM/SMGS شريطة أن يكون هناك اتفاق مسبق بين المرسل والناقلين ووفق الشروط التالية:

- المرسل والمرسل إليه نفسه؛
- محطة القبول/محطة الشحن نفسها؛
- محطة التوصيل/المقصد ذاته؛
- السلعة نفسها (ما لم يتفق على خلاف ذلك).

ويرد في المرفقات من 1-7 إلى 4-7 من دليل مستند النقل CIM/SMGS (الملحق 6 من SMGS) نماذج من أوراق القاطرة CIM/SMGS وأوراق الحوايات وتوضيحات بشأن إكمالها.

وتُكثف عقود النقل اللازمة لـ CIM و SMGS في مستند واحد باستخدام مستند نقل CIM/SMGS. ويتيح هذا الأمر النقل بالسكك الحديدية بدون توقف مع مستند نقل واحد بين أوروبا وروسيا وآسيا. وينطبق ذلك كمستند جمركي (عبور) وطني في كل المجالات التي يُطبق فيها نظام SMGS ويمكن استخدامه على مستوى قاطرات وحوايات الشحن وكذا النقل المشترك.

مستند النقل CIM/SMGS المشترك له العديد من المزايا، إذ لا تُدخّل أي تعديلات على المستندات عند إعادة الشحن بين جهتين قانونيتين، وهو ما يضمن القدر الأدنى من مدة لتوقف القاطرة/الحاوية. وفي الوقت نفسه، من شأنها تيسير إجراءات العبور الجمركي. فعلى سبيل المثال، يمكن التعامل مع إجراءات التصدير/التحقق التجاري بمجرد إرسال الإرسالية داخل الاتحاد الأوروبي/البلدان الأطراف في اتفاقية العبور المشترك. بيد أنه فيما يخص شحن الصادرات من المنطقة، لا تغطي تماماً إمكانية إجراء عمليات مراقبة جمركية، خلال عملية النقل أو عند مغادرة بلدان الاتحاد الأوروبي الأطراف في اتفاقية العبور المشترك. ويستخدم مستند النقل CIM/المشترك SMGS طواعية، عندما يتفق المرسل والناقل على ذلك.

التخليص الجمركي

الالتزامات المتعلقة بإجراءات الأمن الجمركي وإجراءات جمركية أخرى

ينبغي الالتزام بالأنظمة الجمركية المعمول بها في المقصد على النحو الواجب. وفي معظم الحالات، يتناقش المستثمر المعين في المصدر مع ناقلي السكك الحديدية ويتفقون على كيفية الوفاء بالمتطلبات التي تفرضها السلطات الجمركية في المقصد، وذلك حيثما وجدت المتطلبات.

وفي حال نقل البريد إلى الاتحاد الأوروبي بالسكك الحديدية، وقبل أن تدخل الشحنة أراضي الاتحاد الأوروبي، من الضروري ضمان تنفيذ الأحكام الجمركية ونظم الجمارك السارية المفعول في الاتحاد الأوروبي.

وينبغي تنفيذ إجراء جمركي مبسط للنقل بالسكك الحديدية في حالة تعلق الأمر بإقليم من أقاليم الاتحاد الأوروبي أو الأطراف في اتفاقية الاتحاد الأوروبي/رابطة التجارة الحرة الأوروبية بشأن إجراء العبور المشترك للشحنات. أما بالنسبة للشحنات القادمة من البلدان التي تستخدم نظام SMGS، فإنه يجب على الناقل المتعاقد حسب نظام SMGS- قبل وصول الشحنة إلى إقليم من أقاليم الاتحاد الأوروبي - الإشارة في مستند النقل CIM/SMGS إلى الناقل المتعاقد CIM والطرف المسؤول (الرئيسي). ولهذا الغرض، يقوم الناقل CIM في نقطة إعادة الشحن بإبلاغ الناقل المتعاقد SMGS بالتفاصيل المراد إدخالها في الخانة 6 من مستند الشحن، بالإضافة إلى رقم التفويض، بموجب البند 1-3-14 من دليل مستند النقل CIM/SMGS (الملحق 6 من SMGS).

3- مستند السكك الحديدية المُستخدم في المشروع النموذجي على متن قطار الركاب

إن المستند الرئيسي الذي استخدم خلال اختبارات تجريبية لنقل البعثات البريدية الدولية على متن قطار الركاب الدولي هو قائمة التسليم CN 37. الإرساليات بالطريق السطحي. وأكملت شركة السكك الحديدية مستند النقل بالسكك الحديدية "بطاقة الأمتعة لقطار الركاب/نقل الدولي للركاب" طبقاً للصفحة 29 من SMPS كما هو موضح في الملحق 1 من تعليمات SMPS. وتتضمن "بطاقة الأمتعة لقطار الركاب/النقل الدولي للركاب" إشارة إلى قائمة تسليم الإرساليات بالطريق السطحي المرفقة مع الرقم والتاريخ.

ويجري نقل البعثات البريدية الدولية على متن قطارات نقل الركاب عن طريق شحن العربات وفقاً لجدول ومعدلات شركات السكك الحديدية المعنية (من المستحسن عدم تجاوز معدلات الاتحاد البريدي العالمي).

واستخدم مستند السكك الحديدية "بطاقة أمتعة لقطار الركاب/النقل الدولي للركاب" خلال اختبار تجريبي على متن قطار الركاب. وأجري هذا الاختبار من بكين إلى موسكو عبر هاربين ومانزهولي في 10 أبريل/نيسان 2016. ويُعرض في ما يلي صورة للمستند.

بطاقات أوعية سطحية CN 34

بريد سطحي		CN 34	
من		المقاس	
إلى			
رقم الإرسالية	نوع الإرسالية		
التاريخ			
رقم الوعاء	نوع الوعاء	مميز الوعاء	
الختم			
عدد البعثات	الصفحة الفرعية للوعاء		
الوزن الإجمالي (كغ)		تاريخ النقل	التفريغ

الأبعاد ١٣٠ X ٩٠ مم

لصيقة إرسالفة للطرود السطحية CP 83

طرود بريفية		سطحي		CP 83	
من					
نوع الإرسالية		رقم الإرسالية		إلى	
التاريخ					
نوع الوعاء		رقم الوعاء		مميز الوعاء	
الختم					
الصف الفرعي للوعاء		عدد الطرود		تاريخ النقل	
الوزن الإجمالي (كغ)		التفريغ			

الأبعاد: ١٣٠ X ٩٠ مم

بطاقة الأمتعة لقطار الركاب/النقل الدولي للركاب (صورة مراجعة مع ترجمة إنكليزية للعناصر الرئيسية)

Luggage ticket for passenger train/international passenger transport shipment
国际旅客联运
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ
INTERNATIONALER PERSONENVERKEHR

包 裹 票
Товарогажная квитанция
ExpreButschein

№ 0121858
121858

Origin Country China (P.R. of) **Transportation fee** **Additional charges** **Grand total**

Train No. 13 **Departure date** 2016 **Year** 18 **Month** **Date** 18

Departure station 北京站 **Beijing Railway Company, Beijing Station**

Arrival station 俄罗斯新干线 **Russian Railway Moscow**

Border crossing point Zamyu-Uud

Declared value of each item (in local currency)

# of items	Type of receptacle	Product type	Weight	Actual weight	Volumetric weight	Declared value
10	Woven Bag	Mail	185	0	0	100.00
			0	0	0	0
			0	0	0	0
		Grand total	185	190	100.00	

Declared value of each item (in local currency)

Name of railway company	Transportation fee	Additional charges	Grand total
中国铁路	65	17	65.2
蒙古铁路	52	44	52.5
俄罗斯铁路	37	27	75.64
共 計	292	98	293.34

Declared value of each item (in local currency)

293.34 CHF (大写—пропись— в Worten)

Record of status of mailbags

装车费: 20.00 RMB (行李费)

Signature **Departure date stamp**

مسرد المصطلحات

المصطلحات البريدية

القبول: الوقت المحدد التي يوافق فيه الناقل رسمياً على تقديم الخدمة وفقاً لاتفاق يؤكد بإثبات القبول الذي يقدمه الناقل إلى المسؤول الرئيسي أو المستثمر المعين للمنشأ/العبور.

الناقل: الناقل التعاقدى للنقل بالسكة الحديدية الذي أبرم معه المسؤول الرئيسي عقد النقل بموجب اتفاق. ويمكن أن يكون المستثمر المعين للمنشأ أو المقصد ناقلاً أيضاً شريطة أن يكون لديه أسطول ووسائل نقل مناسبة.

العبور المغلق: عندما تُرسل أوعية إلى مستثمر معين في بلد العبور لتوجيهها إلى البلد المقصد، إلى جنب أوعية المنشأ الخاصة بالمستثمر في بلد العبور. ويُدرج المستثمر المعين في بلد العبور الأوعية في قائمة التسليم الخاصة به (CN 37 للإرساليات بالطريق السطحي). وفي حال النقل بالطريق السطحي، فإن سعر النقل المعتمد هو الحصص البريدية. وبموجب أنظمة الاتحاد، يستند احتساب النقل العابر المغلق للبعاث المرسل بالطريق السطحي إلى نموذج الاتحاد CP 88، الذي يرسله المستثمر المعين في المصدر إلى المستثمر المعين في البلد المقصد. وينطبق ذلك فقط على الطرود المرسله بالطريق السطحي.

CN 22/CN 23 (الإقرارات الجمركية): هي نماذج إقرارات جمركية خاصة بالبعاث البريدية كما هو وارد في وثائق الاتحاد البريدي العالمي.

CN 37 (قائمة تسليم إرساليات بالطريق السطحي): النموذج الأساسي للاتحاد البريدي العالمي الذي يقدم معلومات عن الشحن. وتُحدد الشحنة بواسطة قائمة تسليم. وتستخدم قائمة تسليم في مهام النقل، سواء للتحكم التشغيلي أو للمحاسبة بين المستثمر المعين والناقل. ويُعرف هذا النموذج الشحنة على أنها بريد وبالتالي تخضع للتخليص الجمركي البريدي استناداً إلى القوانين الوطنية. إن وجود معلومات عن شحنات الاتحاد البريدي العالمي هو ما يُمكن عادة (مستند ورقي أو إلكتروني) من نقل الأوعية من عهدة الناقل بالسكك الحديدية إلى عهدة المستثمر المعين للمقصد للتخليص الجمركي البريدي استناداً إلى القوانين الوطنية.

الشحنة: تجمع الأوعية البريدية في شحن لأغراض النقل. وتتألف الشحنة من أوعية موكلة إلى وسيلة نقل معينة، بغض النظر عن الإرسالية (أو الإرساليات) التي تنتمي لها الأوعية.

الكميات المتعاقد عليها: كمية البريد المكوّن لشحنة يُسلمها المسؤول الرئيسي وفقاً للكميات المقدرة و/أو الكمية التي يقبلها الناقل لأداء الخدمة.

البضائع الخطرة: المواد المشمولة بتوصيات الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الخطرة، بالإضافة إلى بعض البضائع الخطرة المنصوص عليها في لوائح الاتحاد البريدي العالمي، والتعليمات الفنية لمنظمة الطيران المدني الدولي، ونظام البضائع الخطرة لاتحاد النقل الجوي الدولي.

ملاحظة - - يمكن للمستثمر المعين إرسال بعاث بريدية تحتوي على كميات قابلة للإرسال من البضائع الخطرة المسموح بإرسالها عن طريق السكك الحديدية عندما يتعذر إرسال هذه البعاث عن طريق الجو، وذلك رهناً بعمليات مراقبة الأمن والسلامة.

- على سبيل المثال، تحدد اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي حالياً الحدود الخاصة بالبعاث البريدية التي تتضمن بطاريات الليثيوم (يجب تركيبها في معدات؛ الحد الأقصى من البطاريات/أربع خلايا؛ بمعدل 100 واط/ساعة كحد أقصى). ويمكن للبلدان المعنية أن توافق بشكل ثنائي على المواصفات خارج هذه الحدود. وهذا يتطلب موافقة بلدان المنشأ والعبور والمقصد. ويجب إعداد البضائع الخطرة التي تُنقل في إطار اتفاقات من هذا القبيل وفقاً للمتطلبات الوطنية والإقليمية والعالمية المعمول بها في نقل مثل هذه البضائع بالسكك الحديدية.

الأيام: الأيام التقويمية كاملة، بما في ذلك أيام الراحة القانونية والعطلات الرسمية.

التسليم: تسليم البريد في المقصد، المؤكد بإثبات التسليم؛ تسليم البريد الذي ينقله الناقل إلى المستثمر المعين من العبور أو المقصد.

المستثمر المعين: أي كيان حكومي أو غير حكومي معين رسمياً من قبل البلد العضو في الاتحاد البريدي العالمي لإدارة الخدمات البريدية والوفاء بالالتزامات ذات الصلة الناشئة عن وثائق الاتحاد البريدي العالمي على إقليمه.

المقصد/الوجهة: الموقع كما هو مذكور في النموذج CN 37. وعادة ما تكون محطة السكك الحديدية، حيث يُسلم الناقل البريد إلى المستثمر المعين للمقصد.

رسائل تبادل البيانات الإلكترونية (EDI):

- CARDIT: هي رسالة يرسلها مستثمر معين في المصدر إلى الناقل الذي سيتكلف بنقل الشحنة المعنية. وهي رسالة متعلقة بالشحنة أو الوعاء. وتحدد CARDIT الأوعية المخصصة للشحنة لأغراض عمليات الناقل والفوترة، وتقدم إشعاراً مسبقاً عن البريد إلى الناقل.

- CUSITM: البيانات الواردة في النموذج CN 23 الذي يُرسله المستثمر المعين في البلد المقصد إلى الشركاء الجمركيين ذوي الصلة لإجراء التقييم الأمني.

- CUSRSP: نتائج التقييم التي يرسلها الشركاء الجمركيين ذوي الصلة إلى المستثمر المعين في البلد المقصد. وقوائم الرموز ذات الصلة هي: 213- تقييم البعثة؛ 214- طلب المعلومات؛ 215- طلب إجراء مسح؛ 217- الرسالة REFRSP؛ 218- عناصر البيانات. وقوائم رموز المفوضية الأوروبية هي: 724- البضائع والبعثات البريدية العالية الخطورة (HRCM)؛ و735- طلب إحالة؛ و752- طلب معلومات إضافية.

- ITMATT: وهي رسالة إلكترونية من مستوى بعثة يتم إرسالها من المستثمر المعين للمنشأ إلى المستثمر المعين للمقصد. وتتصل بالنماذج CN 22/CN 23 (لصيقة إقرار جمركي، إقرار جمركي) للاتحاد البريدي العالمي، وتتضمن معلومات بخصوص محتويات البعثة البريدية. وتستخدم ITMATT بشكل أساسي لتقديم بيانات متعلقة بالجمارك إلى المستثمر المعين للمقصد. ويمكن استخدام البيانات في التخليص الجمركي وتقييم المخاطر.

- ITMREF: رسالة يرسلها المستثمر المعين المقصد الذي يقدم نتائج التقييم الجمركي إلى المستثمر المعين في المصدر، وفقاً لمعيار التراسل M53 الخاص بالاتحاد.

- PRECON: رسالة تتضمن معلومات حول شحنة البريد التي أُعدت لتسليمها إلى ناقل ما. ويتمثل هدفها في تقديم (1) معلومات حول الخطة للمستثمر المعين الذي سيعالج الشحنة بعده؛ و(2) وسيلة لأتمتة تسجيل البريد عندما يستلمه المستثمر المعين.

- PREDES: هي رسالة تتضمن معلومات بشأن إرسالية بريدية أعدها مكتب تبادل ما لتوزيعها لمكتب تبادل في بلد آخر. وتصف الرسالة الأوعية الفردية الموجودة بداخل الإرسالية والبعثات الفردية الموجودة بكل وعاء. وهي تهدف إلى تقديم (1) معلومات حول الخطة إلى المستثمر المعين الذي سيستلم الإرسالية في إحدى مكاتب التبادل الخاصة به؛ و(2) أساليب لأتمتة تسجيل البريد عندما يستلمه المستثمر المعين في مكتب التبادل؛ و(3) البيانات التي تدعم وظائف المحاسبة.

- RESCON: رسالة تتضمن معلومات حول شحنة بريدية وصلت من ناقل ما. وتهدف هذه الرسالة إلى تقديم المعلومات التي يمكن استخدامها في المساعدة في قياس نوعية الخدمة التي يقدمها مقدم (مقدمو) النقل. ويمكن تحقيق ذلك من خلال رصد وصول الحاويات والأوعية مقابل المعلومات المسبقة بالنقل.

- RESDES: رسالة تحتوي على معلومات بخصوص إرسالية بريدية دولية جرى تلقيها في مكتب التبادل المقصد. وتقدم الرسالة معلومات بشأن الإرسالية، مثل بيانات التعرف على الإرسالية، وربما وسيلة النقل التي ستصل فيها، وقائمة الأوعية التي استلمت في الإرسالية. وتقدم وسائل للمستثمرين المعيّنين في المصدر لرصد وقياس استلام أو عيتهم، لئتمكنوا مثلاً من ضمان أن تدابير النقل تعمل على النحو المخطط له.
- RESDIT: رسالة يرسلها ناقل شحنة ما إلى المستثمر المعين. وعادة ما تُرسل رسالة RESDIT جواباً على رسالة CARDIT. بيد أنه في حال عدم التوصل برسالة CARDIT، يمكن كذلك إرسال رسالة RESDIT في حال استعمال معيار تراسل ملائم بين المستثمر المعين والناقل. ويمكن أن تكون هناك مجموعة من رسائل RESDIT لرسالة CARDIT واحدة حيث إن الأوعية الموجودة في شحنة ما تنقل على طول سلسلة الإمدادات من المصدر إلى المقصد.

إجراء التسليم: نقل عهدة البريد من المسؤول الرئيسي أو المستثمر المعين المصدر إلى الناقل الذي يقبل نقل البريد الخاص.

البريد: جميع البعثات البريدية، كما هو محدد في اتفاقية البريد العالمية، التي تُنقل عبر الطائرات أو الشاحنات أو السكك الحديدية أو السفن، أو الخاضعة لخدمات أخرى كما هو متفق عليه.

فئة البريد: تعرف قائمة رموز معايير الاتحاد البريدي العالمي فئات البريد على النحو التالي:

- ألف- البريد الجوي أو البريد ذو أولوية؛
- باء- البريد المنقول جواً/البريد غير ذي أولوية؛
- جيم- البريد السطحي/البريد غير ذي أولوية؛
- دال- بريد ذو أولوية مرسل بواسطة النقل السطحي (رمز اختياري).

البعيثة غير ذات الأولوية: البعيثة التي اختار المرسل إرسالها بسعر منخفض، والتي قد يأخذ تسليمها وقتاً أطول.

مكتب التبادل: مكتب ينشئه المستثمر المعين للبريد الدولي، ويجري من خلاله إرسال البريد الصادر واستلام البريد الوارد. وينتقل البريد الدولي المتبادل بين البلدان فعلاً من مكتب تبادل إلى آخر. وقد يكون للمستثمر المعين مكتب تبادل واحد كما قد تكون له عدة مكاتب.

المنشأ: مكان إرسال البريد، حيث يقبل الناقل البريد من المسؤول الرئيسي لتقديم الخدمات.

بعيثة بريدية: مصطلح عام يشير إلى أي بعيرة تُرسل من مستثمر معين إلى آخر (على سبيل المثال، بعائث بريد الرسائل - بعائث بريد الطرود، أو حوالة مالية).

الموكل: المستثمر المعين في المنشأ الذي أبرم اتفاق النقل مع الناقل أو الناقلين بغرض نقل الإرساليات الدولية.

بعيرة ذات الأولوية: البعيثة التي تنقل عبر أسرع طريق (جوي أو سطحي) مع إعطاء الأولوية.

سند إثبات القبول (POA): تدقيق الحالة لكل بريد يستلمه الناقل عن طريق أخذ بيانات الحالة لمعرفة أوعية البريد المضمّنة في رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات التي يعدها الناقل، و/أو عن طريق التوقيع على المستندات، أو بواسطة تبادل بيانات أخرى متفق عليها. ويخضع سند إثبات القبول لأجل تسليم دقيق يحدده الناقل بالنظر إلى حجم البريد المحدد.

سند إثبات التسليم (POD): تدقيق الحالة لكل بريد يستلمه المستثمر المعين للمقصد أو عن طريق وكيل من وكلائه من خلال أخذ بيانات الحالة لمعرفة أوعية البريد المضمّنة في رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات المناسبة التي يعدها الناقل، و/أو بتوقيع المستندات، أو عن طريق تبادل بيانات أخرى متفق عليها. ويخضع سند إثبات التسليم لأجل تسليم دقيق يحدده الناقل بالنظر إلى حجم البريد المحدد، وإلى مدى تفرغ المستثمر المعين المحلي لتوقيع أو تبادل سند إثبات التسليم.

وعاء: وحدة إرسالية ووحدة شحن. وعادة ما يكون الوعاء كيساً أو صينية تحتوي على بعائث بريدية. والوعاء هو كيان مادي يتعامل معه الناقلون. ولكل وعاء مُعرّف موحد يتألف من رموز ذات خطوط مكونة من 29 رقماً. وتستخدم شركات النقل وكذلك المستثمرون المعيّنون معرف الوعاء. ومقياس الاتحاد البريدي العالمي لتعريف الوعاء البريدي هو المقياس S9.

بطاقة الوعاء: ملصق مثبت على وعاء البريد، يشير إلى محتويات الوعاء، والوزن الإجمالي، وما إلى ذلك. وملصق أوعية بريد الرسائل المنقول سطحياً هو النموذج CN 34 (بطاقات أوعية سطحية). أما النموذج CP 83 فهو لصيقة بريد الطرود السطحية.

ممثل الناقل: الطرف (الناقل الموالي) الذي يقوم بواجب ما نيابة عن الناقل في محطات السكك الحديدية للمصدر أو العبور أو المقصد ويكون مسؤولاً بموجب ذلك العقد.

ممثل المسؤول الرئيسي: الطرف الذي يقوم بواجب ما نيابة عن المسؤول الرئيسي في محطة السكك الحديدية للمقصد، حسبما حدده المسؤول الرئيسي للناقل.

التوجيهات: جميع الطرق والجداول الزمنية التي يسلكها الناقل لنقل البريد. ويجوز للناقل تغيير هذه الطرق والجداول الزمنية وفقاً لبعض العوامل مثل حالة الطقس أو إلغاء رحلات القطارات.

خطة التوجيه: قائمة توجيهات السكك الحديدية المستخدمة في إنجاز المهمة على النحو المتفق عليه بين الناقل والمسؤول الرئيسي والمستثمر المعين للمقصد.

الخدمات: جميع الخدمات المتعلقة بنقل البريد، مثل عمليات الشحن والتفريغ والمناولة الأرضية، والأمن، والنقل والتوزيع والتوثيق.

البريد السطحي: أي بعثة بريدية ترسل من حيث المبدأ بواسطة قطار أو سفينة أو سيارة.

النقل: النقل الفعلي والحركة المادية عن طريق السكك الحديدية والطرق، حسب مقتضى الحال.

تكاليف المرور العابر: راتب يُقدم مقابل الخدمات التي يقوم بها المستثمر المعين في بلد العبور (المستثمر المعين أو خدمة أخرى أو كليهما) سواء أكان عبور البريد برياً أم بحرياً أم جواً.

الاتفاقية البريدية العالمية: المعاهدة الدولية التي تتضمن القواعد المنطبقة على الخدمات البريدية الدولية.

الاتحاد البريدي العالمي (UPU): وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، تهدف إلى ضمان تنظيم الخدمات البريدية وتحسينها وتعزيز تنمية التعاون الدولي في هذا المجال.

مصطلحات جمركية

الختم الجمركي: طقم مكون من ختم ومشبك، يربطان معاً بطريقة آمنة. وتوضع الأختام الجمركية في إطار إجراءات جمركية معيّنة (العبور الجمركي على وجه الخصوص)، ويثبت عموماً لمنع أي تدخل غير مصرح به بشأن البعائث المختومة أو للفت الانتباه إلى ذلك.

عملية العبور الجمركي: نقل البضائع من مكتب المغادرة إلى مكتب المقصد في إطار العبور الجمركي.

- عبور جمركي وطني: عندما ينطبق إجراء العبور على بلد واحد أو إقليم جمركي فقط، ويقع مكتب المغادرة ومكتب المقصد في الإقليم نفسه. ويقتصر أي ضمان مطلوب فقط على حركات العبور في المنطقة الجمركية المعنية.
 - عبور جمركي دولي: عندما يكون النقل العابر هو جزء من عملية عبور جمركي واحد يجري خلاله عبور واحد للحدود الجمركية أو أكثر وفقاً لاتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف. ويحدد هذا الاتفاق عموماً نموذج الإقرار المتعلق بالبضائع لعبور الجمارك. وتجزؤ، إذا لزم الأمر، الرقابة الأمنية والأمن في كل الإدارات الطرف في الاتفاق.
- الختم الإلكتروني: ختم جمركي مزود بألية للتتبع الإلكتروني لوسائل النقل التي يثبت الختم الإلكتروني عليها.

الضمان: تعهد يضمن رضا الجمارك من خلال الوفاء بالتزامات اتجاهها:

- ضمان فردي: ضمان جمركي يقتصر على معاملة مرور واحدة فقط في إقليم أو أقاليم جمركية محددة مسبقاً؛
- ضمان شامل: ضمان جمركي يشمل عدداً من معاملات العبور عبر إقليم أو أقاليم جمركية محددة مسبقاً؛
- ضمان وطني: ضمان جمركي مطبق قانونياً داخل بلد واحد فقط وفقاً للتشريعات الوطنية لذلك البلد؛
- ضمان إقليمي: ضمان جمركي مطبق قانوناً داخل الإقليم الجمركي لعدة بلدان وتكون ملزمة قانوناً بموجب أي اتفاق إقليمي بين بلدين معينين؛
- الضمان الدولي: ضمان جمركي مطبق قانوناً في عدة أقاليم جمركية وملزم قانوناً وفقاً للاتفاقيات أو الاتفاقيات الدولية.

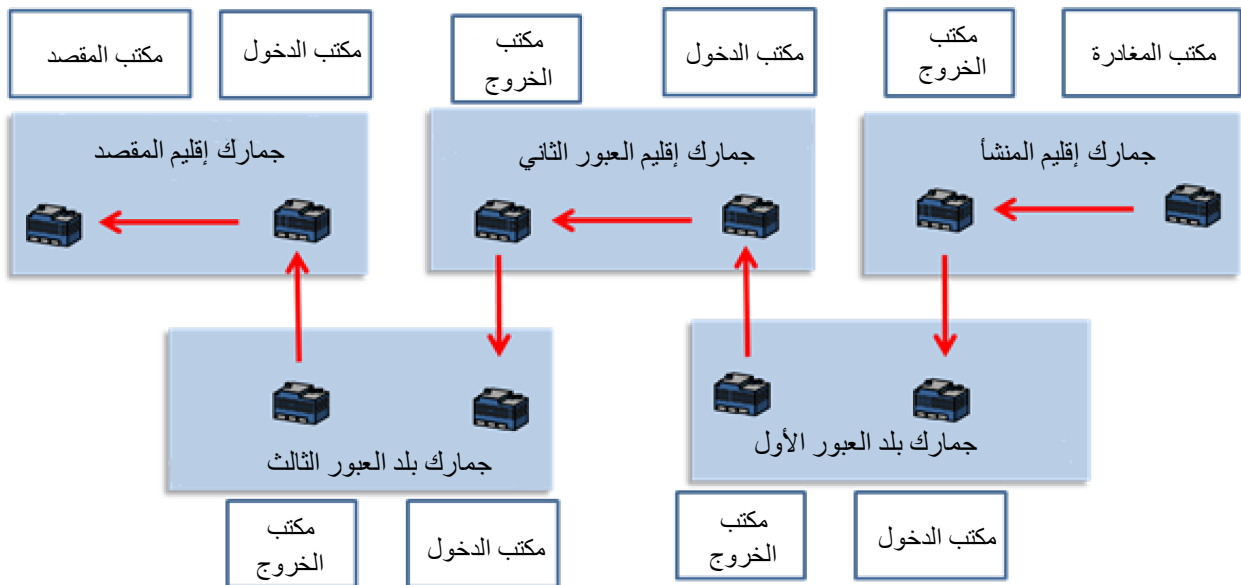
مكتب في الطريق/مكتب العبور: أي مكتب جمركي يقع في طريق عمليات العبور الجمركي.

مكتب المغادرة: أي مكتب جمركي تبدأ فيه عملية العبور الجمركي.

مكتب المقصد: أي مكتب جمركي تنتهي عنده عملية العبور الجمركي.

مكتب الدخول: أي مكتب جمركي يقع على طريق دخول بضائع العبور إلى الإقليم الجمركي.

مكتب الخروج: أي مكتب يقع على طريق خروج بضائع العبور من الإقليم الجمركي.



مصطلحات السكك الحديدية

القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (سيم) - التذييل "باء" الملحق بالاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية "كوتيف" (انظر المادة 3)

لأغراض عقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية

- أ) "الناقل" يعني الناقل التعاقدى الذي أبرم معه المرسل عقد النقل بموجب هذه القواعد الموحدة، أو الناقل اللاحق الذي يكون مسؤولاً بموجب هذا العقد؛
- ب) "الناقل البديل" يعني الناقل الذي لم يبرم عقد النقل مع المرسل، إلا أن الناقل المشار إليه في الفقرة "أ" أوكل إليه، كلياً أو جزئياً، أداء النقل بالسكك الحديدية؛
- ج) "الشروط العامة للنقل" تعني شروط الناقل على شكل شروط عامة أو التعريفات المعمول بها قانوناً في كل بلد عضو والتي أصبحت، مع إبرام عقد النقل، جزءاً لا يتجزأ منها؛
- د) "وحدة النقل المتعدد الوسائط" تعني حاوية أو الصناديق النقالة أو مقطورة خفيفة أو أي وحدة شحن مشابهة تستخدم في النقل المتعدد الوسائط.

دراسة حالة: نقل الطرود بين جمهورية الصين الشعبية وأوروبا: دمج النقل بالسكك الحديدية في الشبكة البريدية

مشروع البريد بالسكك الحديدية مشروع معقد بمعنى أنه يخضع إلى أربعة مجالات مختلفة للتنظيم:

- نظم بيع البضائع؛
- النظم البريدية (الاتحاد البريدي العالمي)؛
- الأنظمة الجمركية (منظمة الجمارك العالمية، الاتحاد الأوروبي)؛
- أنظمة السكك الحديدية (المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، منظمة تعاون السكك الحديدية).

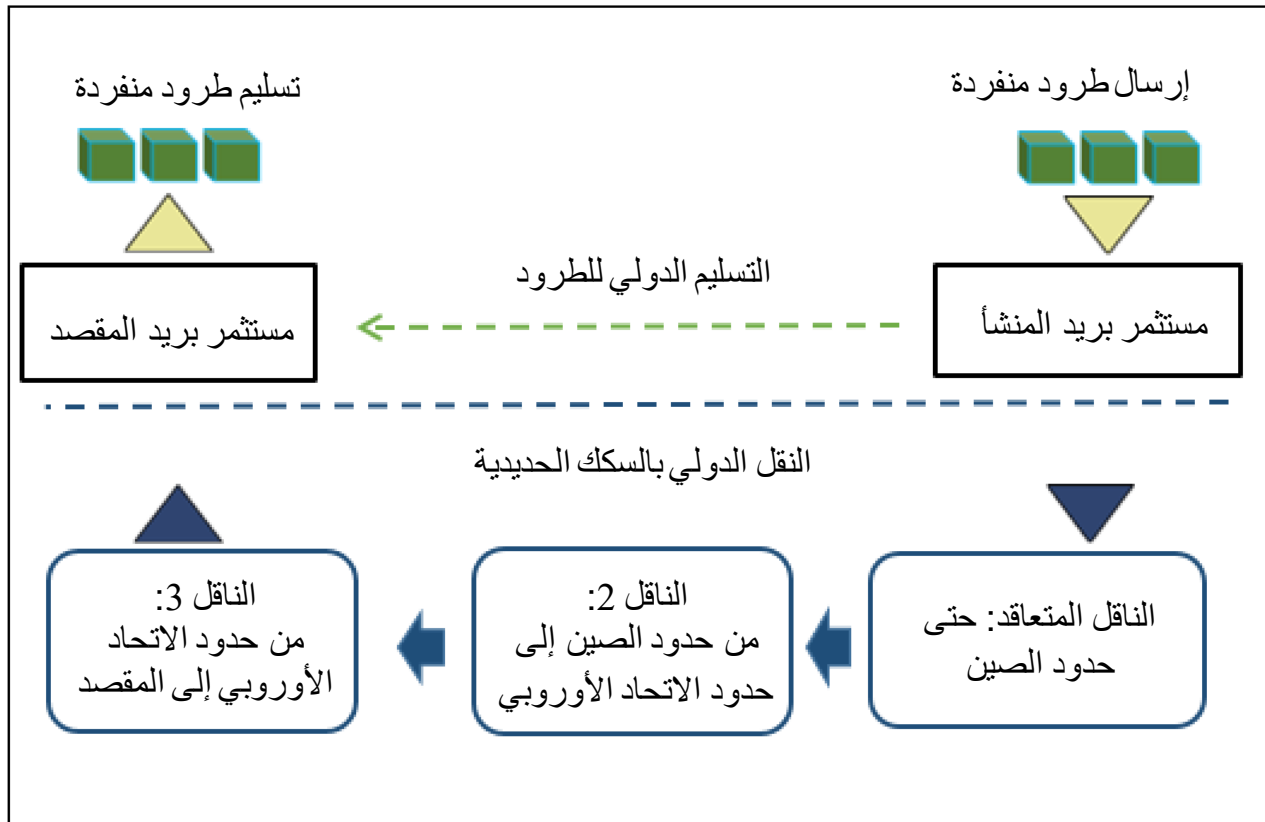
ويوضح هذا الملحق كيف ينبغي تنظيم مثل هذا المشروع من منظور تشغيلي وقانوني على المستوى الجمركي (1)، ثم يقترح طريقة تحديد مختلف الواجهات التنظيمية (2).

وتستند الخدمة المتوخاة، في المستقبل كله، إلى استخدام الحاويات أو عربات البريد المنقولة عبر شبكة النقل الدولي بالسكك الحديدية باستخدام مستند النقل المشترك CIM/SMGS.

1- تنظيم العبور الجمركي دون تفريغ الشحنة

بالنسبة للتنظيم البريدي، يمكن اعتبار النقل الدولي بمثابة "صندوق أسود" يربط المستثمر المعين للمنشأ بالمستثمر المعين للمقصد، كما هو موضح في الشكل 1، إذ يمكن أيضاً استبدال السكك الحديدية بالنقل الجوي أو البحري أو السطحي.

الشكل 1: تشغيل مشروع نقل البريد بالسكك الحديدية



وحتى يكون هذا النظام ناجحاً، يجب ألا تُفرغ الشحنة بين بلد المنشأ، الصين في هذه الحالة، وبلد المقصد الذي تصل إليه الحاوية، إسبانيا على سبيل المثال. وتطبق هذه الحالة على النقل الجوي: إذ تظل حاويات الطرود البريدية في شبكة النقل الجوي مغلقة ويجري تبادلها بين مختلف نقاط النقل استناداً إلى نموذج قائمة تسليم CN 37. إرساليات بالطريق السطحي. ومن المهم تكرار طريقة العمل هذه في مشروع النقل بالسكك الحديدية.

وحتى بلوغ المقصد، يجب ألا تُفتح الحاوية باستثناء للمراقبة الجمركية الضرورية، وخاصة عند الوصول إلى الحدود الجمركية للاتحاد الأوروبي. وأي حل آخر من شأنه أن ينطوي على تفرغ الشحنة، قد يعرض للخطر جدوى المشروع للسببين التاليين:

- من وجهة النظر القانونية، لا يوجد إجراء شامل للعبور عبر السكك الحديدية يمكن استخدامه بدلاً من إجراء الاتحاد البريدي العالمي، مثل اتفاقية النقل الدولي بالطرق البرية بشأن الطرق. لذلك، حتى تبلغ الحاوية بلد المقصد، يُستحسن استخدام الإجراء البريدي من البداية إلى النهاية.
- ومن وجهة نظر تشغيلية، وفي حال ما فُتحت جميع الحاويات البريدية، عند دخول الاتحاد الأوروبي، قبل نقلها داخله، فمن الأرجح أن إعادتها إلى شبكة السكك الحديدية، بعد أن تكون قد غادرت سلسلة اللوجستيات القائمة على السكك الحديدية، لن يكون بالأمر المجدي من الناحية الاقتصادية. ومع ذلك، وتماشياً مع التزامات الاتحاد الأوروبي فيما يخص أولوية استخدام السكك الحديدية، يُوصى بشدة أن تُستخدم شبكة السكك الحديدية الأوروبية في نقل الحاويات إلى البلدان الوجهة ذات الصلة. بيد أنه وبالنظر إلى المتطلبات التنظيمية الجمركية الحالية في الاتحاد الأوروبي، يرجع أمر فتح الحاويات إلى المستثمر المعين في بلد العبور لتثبيت اللصائق الصفراء المطلوبة عند دخول الطرود البريدية إلى الاتحاد الأوروبي.

2- تحديد الواجهات التنظيمية

يعمل نموذج الربط بين النظم المفتوحة حالياً كمؤشر نظري مرجعي لشبكات نقل البيانات، وليس أقلها الإنترنت. وهو يتألف من البروتوكولات المختلفة اللازمة لإرسال البيانات عبر طبقات متعددة. وتحل كل طبقة، ضمن بروتوكولات معينة، بعض مشاكل نقل البيانات وتوفر خدمات محددة بشكل جيد للطبقات أعلاه. وتكون الطبقات العليا أقرب إلى المستخدم وتتعامل مع بيانات أكثر تجريدية تعتمد على خدمات الطبقات أدناه، والتي تقوم بتشكيل البيانات ومن ثم نقلها إلى وسيط فعلي.

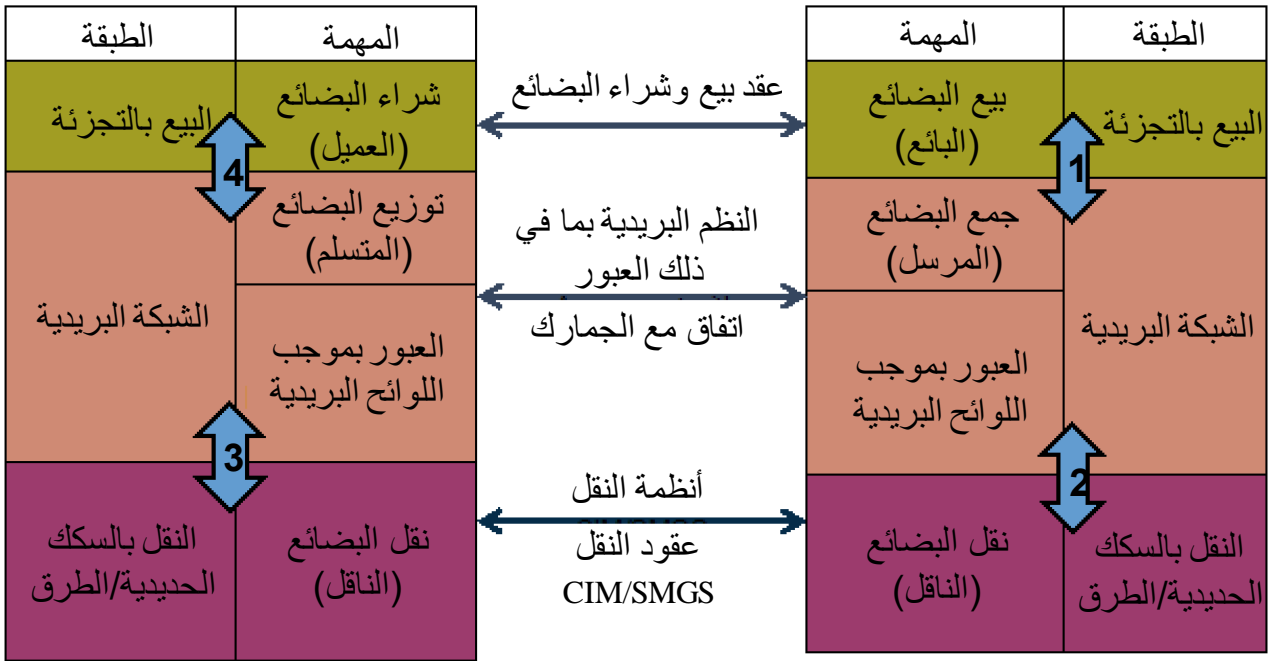
ويمكن استخدام التسلسل الهرمي للربط بين النظم المفتوحة لتمييز الواجهات بشكل أكثر وضوحاً بين مختلف مجالات الأنظمة المطبقة على المشروع بشكل أكثر وضوحاً، كما يلي:

- ابدأ من موضع احترام استقلالية كل مجموعة من الأنظمة. يجب أن تستند، بقدر الإمكان، كل طبقة مطلوبة لتقديم الخدمة المقابلة (أنظمة الطلب البريدي، الأنظمة البريدية، الأنظمة الجمركية، أنظمة النقل) إلى إجراءاتها الخاصة من بدايتها إلى نهايتها؛
 - بين كل طبقة، حدد بدقة الخدمات التي يتعين تبادلها لتقديم الخدمات ذات الصلة بالطبقة التالية؛
 - تحديد التغييرات، إن وجدت، التي يتعين إدخالها على طريقة تطبيق مختلف القواعد لاستيعاب التبادلات اللازمة.
- وأخيراً، يجب ترتيب الطبقات المختلفة في تسلسل هرمي. قد يبدو الترتيب التالي مقبولاً:
- عنصر النقل هو أدنى طبقة ويغطي النقل الدولي للطرود البريدية بين مستثمرين معينين، واحد في جمهورية الصين الشعبية والآخر في أوروبا؛

- الطبقة التالية هي التنظيم البريدي الذي يعمل أيضاً كأساس للقضايا الجمركية (نظراً لأن عبور البعثات البريدية ينظم على المستوى الدولي). تغطي هذه الطبقة مجموعة الطرود في بلد المنشأ وتسليمها إلى المستلم في بلد المقصد؛
- تمثل الخدمة نفسها، أي الطلب البريدي، الطبقة العليا.

الرسم البياني أدناه يُوضِّح التسلسل الهرمي. ويجب أن يبذل جهد بين العنصر البريدي وعنصر النقل بالسكك الحديدية (رقم 2 في الشكل 2)، لتحديد، بشكل دقيق، البيانات المتبادلة المطلوبة لتنظيم النقل وإقامة علاقات بين المستثمر المعين للمنشأ والمستثمر المعين للمقصد.

الشكل 2: نموذج مفاهيمي لتسليم السلس للطرود الدولية بواسطة القطار



يمكن استخدام هذا النموذج لتحديد كيفية ارتباط مختلف الأنظمة (البريدية والجمركية والسكك الحديدية) بشكل دقيق، للتمكن من نقل البيانات المطلوبة للخدمة الدولية عبر السكك الحديدية.

دراسة حالة: القطارات الخاصة بشحن البريد فقط من جمهورية الصين الشعبية إلى أوروبا

تأثرت شبكة النقل الدولي، انطلاقاً من مارس/آذار 2020، تأثراً شديداً بنفشي جائحة كوفيد-19 العالمية، التي جعلت معظم الطائرات تركز إلى مرافئها وتسببت في إلغاء الرحلات الجوية الدولية. ومنذ ذلك الحين، لم ينخر المكتب الدولي جهداً في التواصل مع جميع الشركاء لضمان أن يواصل البريد حركته وأن تُستخدم جميع وسائل النقل الممكنة. وكان لنقل البريد عبر السكك الحديدية كذلك دوره في هذا الصدد، وأدخلت مؤسسة China Post، بمشاركة جميع أصحاب المصلحة في سلسلة الإمدادات، القطارات الخاصة بشحن البريد فقط للتخلص من تراكمات البريد الموجه إلى أوروبا.

وخلال الربعين الثاني والثالث من عام 2021، انطلق من الصين 22 قطاراً خاصاً بشحن البريد فقط، وكان يحمل 11 000 طناً من البريد الموجه إلى أوروبا. وفُرغت الأوعية في بولندا وليتوانيا قبل توجيهها إلى أكثر من ثلاثين وجهة نهائية في أوروبا.

وقد كانت تلك سابقة هامة بالنظر إلى أن القطار برمته كان مكوناً من حاويات تنقل البريد. وتراجع حجم البريد المنقول عبر السكك الحديدية في النصف الثاني من عام 2021، مع الاستئناف الجزئي لرحلات المسافرين الجوية الدولية. ومع ذلك، استمر نقل البريد بمعدل 5 إلى 7 حاويات أسبوعياً، أي بوزن إجمالي يتراوح بين 120 و170 طناً شهرياً، وهو ما يتجاوز الكميات المسجلة قبل عام 2020 إلى حد كبير.

وتبدو التوقعات بشأن نقل البريد عبر السكك الحديدية واعدة جداً مع نمو قائمة محطات الانطلاق:

- محطات الانطلاق الحالية: مطار تشونغتشينغ جيانغبي الدولي (CKG) ومحطة ييوو (YIW) ومطار تشونغتشو الدولي (CGO) ومحطة دونغوان (DGG)؛
- محطات الانطلاق الخاضعة للتقييم: مطار قوانغتشو باييون (CAN) ومطار تشنغدو شوانغليو الدولي (CTU) ومحطة ووهان (WUH) ومطار شيان زيغوان (SIA).

وعملت مؤسسة China Post على صياغة دليل يتعلق بنقل البريد عبر السكك الحديدية، وهو سيقدم وصفاً شاملاً للإجراءات التشغيلية الموحدة التي تدخل في سلسلة إمدادات نقل البريد عبر السكك الحديدية، ويُتخذ كمصدر يستقي منه الموظفون التشغيليون المعلومات والإرشادات. وقد أنشئ فريق عمل مخصص لجمع هذا الدليل. ولذا، أجريت عمليات تدقيق ميداني في ديسمبر/كانون الأول 2020 بغرض دراسة الممارسات اليومية. وسيوزع الدليل داخل المنتدى بمجرد إضفاء الصيغة النهائية عليه، ويرحب بأي تعليقات.

الممارسات النموذجية في إنشاء خدمة دولية لنقل البريد عبر السكك الحديدية - استناداً إلى إجراءات تشغيلية موحدة نشرتها المؤسسة China Post

يتوخى من هذه الممارسات النموذجية أن تكون بمثابة نموذج للإجراءات والعمليات التشغيلية التي تدخل في وضع خدمة دولية لنقل البريد بالسكك الحديدية. وتقسم الإجراءات التشغيلية إلى الخطوات المحددة التي ينتظر من أصحاب المصلحة (المستثمرون المعيّنون وناقلو السكك الحديدية والسلطات الجمركية) اتخاذها. وقد صيغت هذه الممارسات استناداً إلى الإجراءات التشغيلية الموحدة التي نشرتها المؤسسة China Post، وجرى تنقيحها لجعلها أكثر شمولاً. وفي العمليات الفعلية، يُوصى بإجراء التعديلات ذات الصلة، لتكييفها مع الظروف المحلية على نحو أفضل. ويدرج أيضاً موضوعان، وهما إبرام عقد بين المستثمر المعيّن في المصدر وناقل السكك الحديدية وإجراءات المحاسبية، لتقديم معلومات أكثر وجاهة للمستخدمين المستهدفين في هذا الملحق بغرض الوصول إليها بسهولة.

إبرام عقد بين المستثمر المعيّن في المصدر وناقل السكك الحديدية

يتحقق المستثمر المعيّن في المصدر مع ناقل السكك الحديدية من جدوى إنشاء مسار دولي للنقل بالسكك الحديدية. وتتضمن العوامل التي يتعين أخذها في الاعتبار: مواقيت القطارات، والسعة المخصصة، ورسوم النقل، والمهلة الزمنية المتوقعة للنقل بالسكك الحديدية، والنسخ الورقية للمستندات البريدية أو مقابلها الإلكتروني، ومستندات/نماذج النقل بالسكك الحديدية، وعمليات العبور الجمركي الإلكتروني وعمليات الإقرار، وتبادل البيانات الإلكترونية المسبقة (بين المستثمر المعيّن في المصدر وناقل/ناقلي السكك الحديدية ونماذج السلطات الجمركية على حد السواء)، وكذلك تدابير النقل في الكيلومتر الأول والكيلومتر الأخير فيما يتعلق بالنقل بالسكك الحديدية. ويجوز أن يوقع ناقل السكك الحديدية عقداً مع ناقل السكك الحديدية اللاحق أو ناقلي السكك الحديدية اللاحقين بشأن المسار أو أن يتعاقد من الباطن كلياً أو جزئياً فيما يتصل بالعقد المشار إليه مسبقاً مع وكيل السكك الحديدية.

إجراءات ما قبل الشحن المستثمر المعين في المصدر

(أ) طلب الأعمال الخاص بالسكك الحديدية عند الفرع البريدي للمغادرة
يزود الفرع البريدي التابع لمكان المغادرة (الفرع البريدي للمغادرة) الناقل بالسكك الحديدية بمعلومات طلب الأعمال ورسالة طلب الأعمال الأصلية الخاصة بالشهر الموالي عند بداية كل شهر.

(ب) حجز السعة مع الناقل بالسكك الحديدية
يبلغ الفرع البريدي للمغادرة الناقل بالسكك الحديدية مسبقاً بخطة الشحن، بما في ذلك نوع الحاوية وعدد الحاويات ووجهة الشحنات. وقبل تحديد موعد نقل الحاوية، ينبغي أن يرسل أمر الحجز إلى الناقل عبر السكك الحديدية بغرض الحجز. ويتضمن أمر الحجز وصفاً للبضاعة والوزن والسعة والكمية ومعلومات المرسل والمرسل إليه والمسار ووجهة الشحنات ورسوم النقل، وما إلى ذلك.

(ج) الإرسال من مكتب التبادل البريدي الصادر
خلال عملية الإرسال، توضع القائمة الخاصة CN 33 داخل أكياس البريد، مع بيانات الإرسالية CN 31 في الكيس من نوع F. وترسل رسائل PREDES المولدة خلال عملية الإرسال إلى المستثمر المعيّن في جهة المقصد النهائية. وتُنقل الأوعية عندئذٍ إلى وحدة البريد. وقبل ذلك، وعند جمع البعثات البريدية، تُرسل رسائل ITMATT إلى المستثمر المعيّن في جهة المقصد النهائية.

تكوين الشحنات

المستثمر المعين في المصدر

(د) المعالجة في وحدة البريد/نقطة التحميل

1' حجز الحاويات وأخذها يُبلغ الفرع البريدي الموجود في مكان تحميل الحاويات (الفرع البريدي للتحميل) الفرع البريدي للمغادرة باحتياجاته المقدر من الحاويات الفارغة. ويكلف الفرع البريدي للمغادرة الناقل بتأخذ تدابير لتوفير مقطورات تحضر الحاويات الفارغة وتنقلها إلى نقطة التحميل المعينة. ويجوز أيضاً أن يحصل المستثمر المعين في المصدر على حاويات من موردين آخرين (الحاويات التي يمتلكها الشاحن). ومن الضروري ضمان أن تستوفي هذه الحاويات التي يمتلكها الشاحن شروط السلامة المعمول بها لدى سلطات السكك الحديدية وسلطات الحدود.

2' تحميل الحاويات تحت إشراف السلطات الجمركية، يجب أن تلتزم عملية تحميل الحاويات بمتطلبات الأوزان القصوى التي حددتها سلطات السكك الحديدية، ويجب أن تصنف الأوعية داخل الحاوية بطريقة منظمة. وفي حال تطلب الأمر، يجب كذلك أن تربط الأوعية وفقاً للوائح الدولية التي تحكم النقل عبر السكك الحديدية أو النقل البري. ويجب أن تؤخذ صور أو شرائط مصورة، خلال عملية التحميل، وأن تُسلم وفقاً للأنظمة المعمول بها لدى سلطات السكك الحديدية.

3' إعداد بيانات النقل بعد تحميل الحاويات، يقوم الفرع البريدي للتحميل بطبع قوائم التسليم CN 37، وفقاً لعدد النسخ التي يطلبها كل من الفرع البريدي للمغادرة والسلطات الجمركية وسلطات السكك الحديدية. وتختتم السلطات الجمركية المحلية الموجودة عند نقطة التحميل قوائم التسليم CN 37 لتعتبر على أنها قد خضعت للتفتيش. وفي حال استخدام القفل الأمني الذكي (SSL)، يُسترجع المقبل الإلكتروني لتفاصيل البريد من نظام المعالجة لإعداد نموذج الإقرار الجمركي الإلكتروني الذي يُستكمل مع السلطات الجمركية عند نقطة المغادرة التي تُجرى بها عملية التفتيش.

يحدد المستثمر المعين في المصدر والناقل بالسكك الحديدية طرائق مختلفة لتبادل رسائل البيانات الإلكترونية المسبقة المتاحة كل من جهته ويضمن إمكانية استيفاء جميع مجموعات البيانات المطلوبة من جانب السلطات الجمركية في المقصد وفقاً للمتطلبات التنظيمية المعمول بها. وقد يكون تبادل الرسائل CARDIT/RESKIT أمثل الحلول.

4' وضع الأختام على الحاويات بعد تحميل الحاويات كلياً، يوضع عليها ختم الناقل بالسكك الحديدية (من النوع المقبول استخدامه كختم جمركي) أو ختم السلطات الجمركية أو القفل الأمني الذكي SSL. وتُدخل السلطات الجمركية رقم الحاوية ورقم ختم السلطات الجمركية الموجود على قوائم التسليم CN 37، وتوقع النماذج وتوَلد الختم الجمركي وتسلم الحاويات للمستثمر المعين.

إجراءات التسليم لمزود النقل بالسكك الحديدية

المستثمر المعين في المصدر

هـ) المعالجة عند محطة المغادرة

بعد أن تصل الحاويات إلى منطقة التفتيش الجمركي في الفرع البريدي للمغادرة، يُسلم الختم الجمركي، بما في ذلك قوائم التسليم CN 37 والمستندات الأخرى، إلى السلطات الجمركية المحلية في المنشأة البريدية أو إلى السلطات الجمركية التابعة للسكك الحديدية لغرض التفتيش. وفي حال إغلاق الحاويات بالقفل الأمني الذكي SSL، تُعدُّ نسخة من بيانات الإقرار الجمركي الإلكتروني وترسَل إلى السلطات الجمركية في نقطة المغادرة.

ووفقاً للوائح السلطات الجمركية وسلطات السكك الحديدية، يقدم الفرع البريدي للمغادرة إلى الناقل عبر السكك الحديدية المستندات المرفقة، بما في ذلك قوائم التسليم CN 37 وأختام السلطات الجمركية في العبور ومعلومات الإقرار الجمركي المشفرة في القفل الأمني الذكي SSL. ويجب أن تكون المعلومات الواردة في النسخ المطبوعة من المستندات مطابقة لمقابلها الإلكتروني. ويحدّد عدد نسخ المستندات المرفقة وفقاً لمتطلبات السلطات الجمركية المحلية وشركات السكك الحديدية.

**تركيب القطار والتفتيش والإفراج الجمركيين وإرسال البيانات الإلكترونية المسبقة
الناقل بالسكك الحديدية (في المصدر)**

(و) الجر إلى المحطة وتركيب القطار
عند تسلم المستندات المرفقة من الفرع البريدي للمغادرة، يتدبر الناقل بالسكك الحديدية أمر جر
الحاويات إلى محطة السكك الحديدية وتركيب القطار.

الجمارك عند محطة المغادرة

(ز) التفتيش والإفراج الجمركيين
عندما تنتهي السلطات الجمركية في مكان المغادرة من الإشراف على تحميل الحاويات، وجرها
إلى المحطة وتركيب القطار، تقوم بإبلاغ السلطات الجمركية عند الحدود وفقاً لما يقتضيه الأمر،
إما من خلال نظام المعلومات الجمركية الإلكترونية أو من خلال أختام جمركية مطبوعة.

المستثمر المعين في المصدر

(ح) إرسال إشعار مسبق إلى المستثمر المعين في البلد وجهة القطار
بعد أن يغادر القطار، يُرسل الفرع البريدي للمغادرة رسائل إشعار مسبق إلى المستثمر المعين في
البلد وجهة القطار. وتتضمن المعلومات الواردة في الإشعار المسبق عدد الحاويات ونموذج
الإقرار الجمركي الإلكتروني، والعدد الإجمالي لأكياس البريد والوزن الإجمالي للإرساليات
المرسلة إلى كل مقصد نهائي (كما هو مسجل في رسائل (PRECON)، ونسخة ممسوحة ضوئياً
من بيان الشحن الخاص بالسكك الحديدية.

الجمارك عند الحدود الوطنية

(ط) الإفراج الجمركي
تتحقق السلطات الجمركية عند الحدود من صحة رقم الحاوية ومن وضع الفقل الأمن الذكي SSL
ومن المعلومات ذات الصلة. وعندما يُفتح الفقل الأمن الذكي SSL، يُسلم إلى الناقل عبر السكك
الحديدية أو وكيله لإعادته إلى الفرع البريدي للمغادرة. وتستعرض السلطات الجمركية عند الحدود
أيضاً ختم السلطات الجمركية الذي يقدمه ناقل السكك الحديدية أو وكيله، وتتولى إجراءات التفتيش
عند التصدير وإجراءات الإفراج.

**العبور عبر الأقاليم الجمركية الوطنية/الجوية
الناقل بالسكك الحديدية (في المسار)**

(ي) يكون الناقل بالسكك الحديدية الذي يبرم عقد نقل مع المستثمر المعين في المصدر مسؤولاً عن
التواصل مع الناقلين بالسكك الحديدية اللاحقين على طول المسار لاتخاذ تدابير لنقل الحاويات
وتسليمها حتى محطة القطارات في المقصد. ويجوز أيضاً أن يتعاقد الناقل بالسكك الحديدية من
الباطن مع وكيل السكك الحديدية ليؤكل إليه جزءاً من عبء العمل أو كله.

ويقدم الناقل بالسكك الحديدية المعني قوائم التسليم المرفقة، ومستندات الشحن SMGS/CIM
والمستندات الأخرى إلى السلطات الجمركية المعنية عندما تدخل الحاوية إلى الأقاليم الجمركية
الوطنية/الإقليمية أو تخرج منها.

وإذا كانت هناك أي بيانات ناقصة أو أي طلبات معلومات إضافية وجب على المستثمر المعين في
المصدر توفيرها، فينبغي أن يعلم الناقل بالسكك الحديدية المعني المستثمر المعين في المصدر
بذلك، لكي يتمكن هذا الأخير من توفير العناصر الناقصة.

الجمارك عند الحدود الوطنية/الإقليمية

(ك) تقوم السلطات الجمركية على طول المسار بتفتيش الحاويات (بما في ذلك سلامة الحاويات وأقفال الحاويات)، وتفحص المستندات المرفقة المستوفاة (أو معلومات الإقرار الجمركي بالعبور الإلكترونية بعد إتاحتها في الوقت المناسب).

ويجرى التفتيش والإفراج الجمركيين عندما تدخل الحاويات الإقليم الجمركي لبلدان العبور أو تغادرها.

تسلم الإرساليات ومعالجتها وإعادة توجيهها إلى البلد وجهة القطر
الناقل بالسكك الحديدية (في المصدر)

(ل) أخذ الحاويات
بعد تسليم بيان الشحن وقوائم التسليم CN 37، يأخذ الناقل بالسكك الحديدية الحاويات من السلطات الجمركية التابعة للسكك الحديدية.

(م) سحب الحاويات إلى الباحة
يسحب الناقل بالسكك الحديدية الحاويات التي تحتوي على الشحن البريكية إلى الباحة التي يحددها المستثمر المعين في البلد وجهة القطر، من المكان الذي ستؤخذ منه الحاويات للمضي قدماً في معالجتها.

الجمارك عند البلد وجهة القطر

(ن) بعد وصول حاويات البريد إلى المحطة المقصد، تفتح السلطات الجمركية المحلية الحاويات المختومة بختم السلطات الجمركية في المصدر (بختم الجمارك أو ختم ناقل السكك الحديدية المعترف به كختم جمركي) وفقاً للوائح ذات الصلة التي تفرضها السلطات الجمركية والسلطات التنظيمية الأخرى.

المستثمر المعين في البلد وجهة القطر

(س) معالجة الوارد
يضطلع المستثمر المعين في البلد وجهة القطر بمسؤولية تسليم ومعالجة الحاويات الواردة، قبل تنظيم العبور السطحي من مكتب التبادل الخاص به إلى مكاتب التبادل في المقصد النهائي.

وتشمل الإجراءات الرئيسية ما يلي:

'1' تنفيذ إجراءات العبور مع السلطات الجمركية.

'2' استلام الحاويات من الناقل بالسكك الحديدية

يأخذ المستثمر المعين في السكك الحديدية الوجهة الحاويات خلال المهلة الزمنية المتفق عليها، بعد أن يقدم قوائم التسليم CN 37 ويعلن الشحن ويطلب الاستلام. ويتحقق المستثمر المعين في البلد وجهة القطر من معلومات الحاوية انطلاقاً من البيانات الواردة في بيان الشحن.

المعالجة عند وحدة البريد

'3' سحب الحاويات إلى وحدة البريد، ثم معالجتها:

ينبغي فتح الحاويات تحت إشراف السلطات الجمركية. وعند تفريغ الأوعية، يجب التحقق منها في ضوء ما سُجّل في نماذج الإقرار الجمركي. ويجب التحقق من أن المعلومات المسجلة في قوائم التسليم CN 37 متطابقة مع الأوعية المستلمة، وضمان صحة البيانات المتعلقة بمكتب تبادل المصدر ومكتب تبادل المقصد ومعرف هوية الإرسالية وعدد الأوعية. وفي حال ضياع أوعية، يجب إرسال ورقة التحقيق CN 43 أو CP 78 إلى آخر مكتب تبادل أو مكتب التبادل في المصدر.

وفي حال عدم وجود أي تضارب، تسمح جميع الأوعية مسحا ضوئيا في منطقة التفتيش الجمركي بالمنشأة البريدية وترسل رسائل البيانات الإلكترونية بناء على ذلك إلى الشركاء. وفيما يخص التدفقات الموجهة إلى البلد وجهة القطار، ترسل رسائل RESDES و RESCON إلى المستثمر المعين في البلد المصدر. وفيما يتعلق بالتدفقات الموجهة إلى وجهات نهائية أخرى، تُرسل رسائل RESCON.

4' فرز الأوعية وفقا لوجهتها النهائية (وكذلك تلك التي ستوزع في بلده)، وتكديسها أكاداسا والتحقق من الأوعية الموجودة داخل كل كدس استنادا إلى ما ورد في قوائم التسليم CN 37. وبمجرد تكوين الشحنة الجديدة التي تحتوي على هذه الأوعية، تُرسل رسالة PRECON إلى المستثمر المعين في المقصد النهائي.

5' نقل الأوعية إلى مكاتب التبادل في المقصد النهائي الخاصة بها، وفقا للمهل القصوى ووسائل النقل المتفق عليها ثنائيا (بين المستثمر المعين في المصدر والمستثمر المعين وجهة القطار). ومراعاة للكميات الموجهة لكل مقصد ولقدرات ووتيرة وسائل النقل البري، يمكن أن يتفق الطرفان أيضا على أي تغييرات مناسبة في وسائل النقل لغرض استئناف التوجيه.

6' إعادة الحاويات الفارغة إلى الباحة وفقاً لأمر الإعادة الذي تقدمه محطة المغادرة، يعيد المستثمر المعين في البلد وجهة القطار الحاويات الفارغة إلى الباحة المتفق عليها في المهلة المحددة ويضمن سلامة الحاويات. وفي حال تعذر الإعادة في الوقت لأسباب معقولة، يجب أن يبلغ المستثمر المعين في البلد وجهة القطار الفرع البريدي للمغادرة بذلك وأن يلتقط صوراً بغرض اتخاذها كأدلة. ويحدد الطرفان مسؤولياتهما وفقاً لما ينص عليه اتفاقهما، ويتحمل الطرف المسؤول جميع التكاليف الناجمة عن التأخيرات.

المعالجة عند مكتب التبادل (للتدفقات الموجهة إلى البلد وجهة القطار فحسب)
7' استلام الأوعية:

عند استلام الأوعية، يجب التحقق من نماذج الإقرار الجمركي. ويجب التحقق من أن المعلومات المسجلة في قوائم التسليم CN 37 متطابقة مع الأوعية المستلمة، وضمان صحة البيانات المتعلقة بمكتب تبادل المصدر ومكتب تبادل المقصد ومعرف هوية الإرسالية وعدد الأوعية. وفي حال وجود أي اختلافات، يجب إرسال ورقة التحقيق CN 43 أو CP 78 إلى آخر مكتب تبادل أو مكتب التبادل في المصدر.

8' فتح الأوعية:
بعد أن تُفتح الأوعية، يجب التحقق من البعائث استناداً إلى المعلومات المشار إليها في بيانات الإرسالية وقائمة الطريق. وفي حال وجود أي اختلافات، يجب إرسال ورقة التحقيق CN 43 أو CP 78 إلى مكتب التبادل الأخير أو مكتب التبادل في المصدر.

9' تنقل البعائث الموجودة داخل الأوعية التي جرى فتحها عندئذ على متن وسيلة النقل وعبر شبكات التوزيع ذات الصلة بغرض التوزيع النهائي.

معالجة الإرساليات الواردة وتوزيعها في بلد المقصد النهائي المستثمر المعين في المقصد النهائي

ع) بعد استلام الأوعية، يتولى المستثمر المعين في المقصد النهائي معالجتها ثم إدراجها في شبكات النقل والتوزيع المعنية بغرض التوزيع النهائي.

تسوية الحسابات المتعلقة بالبريد الصادر المنقول عبر السكك الحديدية

1- نطاق تسوية الحسابات

تتعلق تسوية حسابات البريد الصادر المنقول عبر السكك الحديدية بنفقات المعالجة والنقل المحليين، ونفقات خطوط النقل الدولية، ونفقات العبور، ونفقات معالجة البريد العابر والنفقات الختامية. وتشمل الأطراف الأساسية المشاركة في التسوية المستثمر المعين في المصدر والناقل عبر السكك الحديدية والمستثمر المعين في البلد وجهة القطار والمستثمر المعين في المقصد النهائي.

2- تسوية نفقات خطوط النقل الدولية

وفقاً لعقد النقل الموقع بين الفرع البريدي في نقطة المغادرة والناقل عبر السكك الحديدية، تُجرى التسوية استناداً لمعايير التحصيل ووسائل التسوية وتيرة التسوية القائمة.

ويستند معيار التحصيل الذي يطبقه الناقل إلى التسعيرة والعملة المشار إليهما في عقد النقل ورسالة العرض وأمر الحجز. وتتضمن النفقات التي يتعين تسويتها على سبيل المثال لا الحصر النقل بالشاحنات وخطوط النقل الدولي وتعويض عدم الشحن، ورسوم التخزين، ورسوم غرامات التأخر وتكاليف عدم التوازن. ورسوم التخزين ورسوم غرامات التأخر هي رسوم إضافية تُفوتّر بحسب سرعة المعالجة في محطة المقصد.

3- تسوية نفقات العبور وبنفقات معالجة البريد العابر

تُستعرض بيانات الحسابات الخاصة بنفقات العبور وبنفقات معالجة البريد العابر وتحسب وفقاً للاتفاق الثنائي المعمول به بين المستثمر المعين في المصدر والمستثمر المعين في البلد وجهة القطار ونظام الاتحاد البريدي العالمي حيثما اقتضى الأمر. ويكون عدد أوعية العبور والوزن الإجمالي المرسلين إلى كل وجهة موافقاً للبيانات المشار إليها في ورقة الشحن وقوائم التسليم CN 37، على النحو الذي اتفق عليه كلا الطرفين.

4- تحديد نفقات خطوط النقل الدولية وبنفقات العبور وبنفقات معالجة البريد العابر

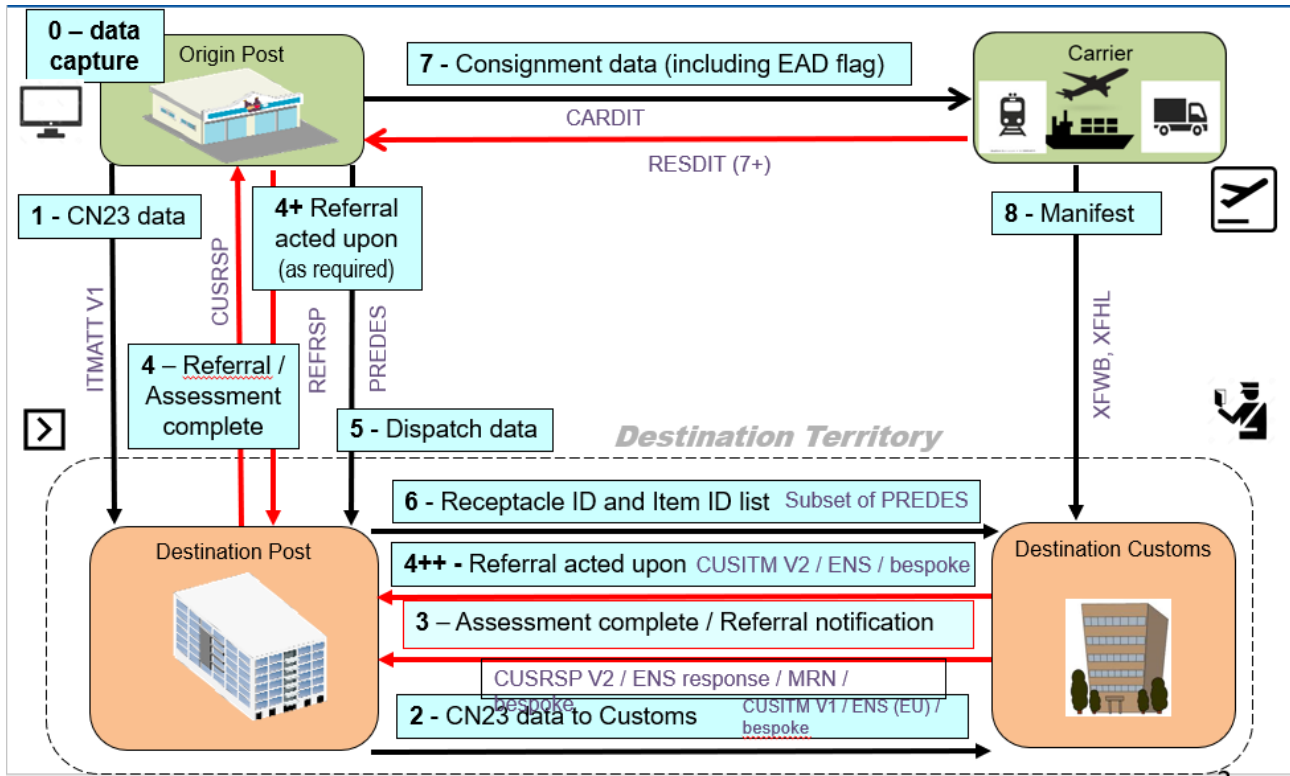
استناداً إلى قوائم التسليم CN 37 وبيانات الإرسالية الموجودة في نظام المعالجة، تحدد نفقات خطوط النقل الدولية وبنفقات العبور وبنفقات معالجة البريد العابر للأقاليم المعنية التي يُجمع فيها البريد وفقاً لعدد الأوعية ووزنها الفعليين المشحونين في الحاويات.

ووفقاً للقوائم الخاصة CN 33 والبيانات الواردة في نظام الجمع، تحدد هذه النفقات لنقاط التجميع المعنية، وفقاً للبعائث الموجودة فعلياً في الأوعية المشحونة في الحاويات.

5- تكاليف أخرى

تُحدد تكاليف المعالجة المحلية والنقل المحلي وفقاً لقواعد المحاسبة القائمة وتحسب النفقات الختامية وفقاً لأنظمة الاتحاد البريدي العالمي الواجبة التطبيق.

النموذج البريدي العالمي الخاص بالاتحاد البريدي العالمي³



التدفق صفر البدء = التقاط بيانات CN 23 إلكترونياً في نسق قابل للإرسال.

- 1 التدفق تزويد المستثمر المعين في المصدر المستثمر المعين في المقصد برسائل ITMATT M33 V1 (البيانات 1+7 المتعلقة بمواصفات البعثات).
- 2 التدفق رسائل CUSITM V2 (بيانات النموذج CN 23 التي ترسلها المستثمر المعين في المقصد إلى الشريك الجمركي ذي الصلة لغرض التقييم الأمني).
- 3 التدفق رسائل CUSRSP (نتائج التقييم الذي يرسله الشريك الجمركي إلى المستثمر المعين في المقصد. قوائم الرموز ذات الصلة: 213- تقييم البعثة؛ 214- طلب معلومات؛ 215- طلب إجراء مسح؛ 217- RFRSP؛ 218- عناصر البيانات؛ قوائم رموز المفوضية الأوروبية؛ 724- طلب إجراء فحص للبضائع والبعثات البريدية العالية الخطورة؛ 735- طلب إحالة؛ 752- طلب معلومات إضافية).
- 4 التدفق رسائل ITMREF V1 - M53 (يقدم المستثمر المعين في المقصد نتائج التقييم الجمركي للمستثمر المعين في المصدر).
- التدفق +4 رسائل REFRSP V1 - M54 (يقدم المستثمر المعين في المصدر معلومات بخصوص أي إجراءات اتخذت للمستثمر المعين المقصد).

³ طُوّر النموذج البريدي العالمي الخاص بالاتحاد البريدي العالمي بجهود مشتركة من منظمة الجمارك العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي واتحاد النقل الجوي الدولي. ويمكن الاطلاع على المزيد من المعلومات عن ذلك على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي من خلال الرابط: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Postal-Supply-Chain-Integration

التدفق 4++ يقدم المستثمر المعين في المقصد المعلومات التي تلقاها بخصوص الإجراءات التي اتخذت في المصدر إلى الشريك الجمركي.

التدفق 5 رسائل PREDES - الإشعار المسبق بالإرسالية (يولدها المستثمر المعين الذي يعد الإرسالية وترسل إلى المستثمر المعين الذي سيستلم الإرسالية في الموقع المقصد، وهي مصممة في الأصل لأغراض التخطيط والتتبع).

ويمكن تمثيل الإرسالية على أنها بنية ذات ثلاثة مستويات:

- الإرسالية، ولها معرف يطابق المعيار S8 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي؛
- الأوعية التي تحتوي عليها الإرسالية، وتحمل معرفاً مطابقاً للمعيار S9 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي؛
- البعائث البريدية التي يحتوي عليها كل وعاء؛ وتحمل بعائث البريد المعنية معرفاً مطابقاً للمعيار S10 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي.

التدفق 6 يقدم المستثمر المعين في المقصد معرف الوعاء ومعرف البعثة للشريك الجمركي.

التدفق 7 رسائل CARDIT - مستندات الناقل المتعلقة بالإشعار بالنقل الدولي (M48) - يقدم المستثمر المعين المصدر بيانات الشحنة (CN 37/CN 38/CN 41/CN 47) بما في ذلك علامة البيانات الإلكترونية المسبقة، مزود خدمات النقل).

التدفق 7+ رسائل RESDIT - مستندات الرد على الإشعار بالنقل الدولي (M49) - رسالة الرد على/تأكيد رسائل تبادل البيانات الإلكترونية التي أرسلها مقدم خدمات النقل إلى المستثمر المعين المصدر، لتحديد وضع مختلف أحداث النقل. وباستكمال كل حدث من أحداث النقل هذه، ترسل رسائل RESDIT فردية.

التدفق 8 يقدم الناقل الجوي البيانات إلى السلطات الجمركية في المقصد.

دراسة حالة: قانون الجمارك الخاص بالاتحاد الأوروبي

نُوقش قانون الجمارك للاتحاد الأوروبي عدة مرات خلال مشروع البريد بالسكك الحديدية المتصل بالمشاريع النموذجية الجارية من جمهورية الصين الشعبية إلى أوروبا. وعُرضت أحكام قانون الجمارك للاتحاد الأوروبي أدناه. جدير بالذكر أن هذا النص غير ملزم قانوناً ويتميز بطبيعة تفسيرية. وتكتسي الأحكام القانونية للتشريعات الجمركية أهمية بشأن مضمون هذا المستند، إذ يستوجب الرجوع إليها دائماً. إن النصوص الأصلية للسكوك القانونية للاتحاد الأوروبي هي تلك المنشورة في الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي. وقد يكون هناك أيضاً تعليمات وطنية أو مذكرات تفسيرية يتعين النظر فيها بالإضافة إلى هذا المستند.

وتخضع جميع السلع التي تدخل الأراضي الجمركية للاتحاد الأوروبي للرقابة الجمركية وتظل خاضعة للإشراف الجمركي حتى تحديد وضعها.

ويُعدّ المكتب الجمركي الفعلي للدخول الأول الذي سيقوم بالرقابة الجمركية ذات الصلة بالسلامة والأمن استناداً إلى بيانات تصريح ملخص الدخول. ويلغى تقديم بيانات تصريح ملخص الدخول بالنسبة لبعثات المراسلات البريدية (البند "ج" من الفقرة "1" من المادة 104 من قانون التفويض). أما بالنسبة لبضائع الشحنات البريدية، فيلغى تقديم بيانات تصريح ملخص الدخول إلى أن يتم تحديث نظام تكنولوجيا المعلومات ذي الصلة، واستمر هذا الإلغاء حتى عام 2020 للبضائع التي لم تكن تتجاوز 250 غراماً (الفقرة "2" و"3" من المادة 104 من قانون التفويض).

ويتعين تقديم جميع البضائع، سواء وُقِّرت بيانات تصريح ملخص الدخول أم لم تُوفر، إلى مكتب الجمارك الفعلي للدخول الأول. لذلك، ستظل البضائع التي هي من خارج للاتحاد الأوروبي تحت الإشراف الجمركي ويمكن أن تُنقل وفقاً لأحكام الاتحاد البريدي العالمي. ومن اللازم إلصاق البطاقات الصفراء لتمييز البعثات البريدية غير الاتحادية عن غيرها عند العبور الجمركي. ويعني هذا أنه يتعين على المستثمر المعيّن "الوسيط" وضع البطاقات الصفراء على الأوعية التي تحتوي على بعثات البريد وجميع المستندات ذات الصلة عند تقديم البضائع إلى مكتب جمارك الدخول الأول/المغادرة، بغض النظر عن وسيلة النقل.

عبور البعثات البريدية: يُعرّف البند "و" من الفقرة "3" من المادة 226 والبند "و" من الفقرة "2" من المادة 227 من قانون جمارك الاتحاد الأوروبي عبور البعثات البريدية عبر الأقاليم الجمركية للاتحاد. وقد تجري حركة العبور:

"و" بموجب النظام البريدي ووفقاً لقوانين الاتحاد البريدي العالمي، عندما تُنقل البضائع من قبل أو أصحاب الحقوق والالتزامات بموجب هذه القوانين."

وهذا يعني أن هذه الأحكام تقتصر على أصحاب الحقوق والالتزامات بموجب قوانين الاتحاد البريدي العالمي وتطبق عندما تُنقل البضائع وفقاً لقوانين الاتحاد البريدي العالمي.

وبموجب القوانين، يُعرّف صاحب الحق بأنه المستثمر المعيّن الذي يعينه البلد العضو. المستثمر المعيّن هو أي كيان حكومي أو غير حكومي يعيّن رسمياً من قبل البلد العضو في الاتحاد البريدي العالمي لإدارة الخدمات البريدية والوفاء بالالتزامات ذات الصلة الناشئة عن قوانين الاتحاد البريدي العالمي على أرضيه.

ويتعين على المستثمر المعيّن الذي يُعيّنه البلد العضو الذي تدخل عبره البعثات البريدية إلى الإقليم الجمركي، تقديم هذه البعثات إلى مكتب الجمارك للدخول الأول لنقلها بعد ذلك بموجب النظام البريدي إلى مكتب جمارك البلد المقصد.

الأهداف الرئيسية فيما يخص تعزيز إجراءات النقل بالسكك الحديدية إلى الاتحاد الأوروبي وتبسيطها:

- 1- إمكانية إلغاء إجراء اللصيقة الصفراء، حين يستطيع المستثمر المعين في المقصد والناقل تعبئة بيانات نموذج ENS حسب المطلوب.
- 2- إمكانية أن تسافر القطارات إلى الوجهة النهائية دون توقيف النقل عند حدود الاتحاد الأوروبي.
- 3- إمكانية إجراء عمليات المراقبة الجمركية والتفتيش الأمني وإجراءات تقييم المخاطر في بلد الوجهة النهائية، بعد تعبئة جميع بيانات النموذج ENS المطلوبة وإتاحتها على نظام تكنولوجيا المعلومات.

خارطة طريق التشغيل البيئي لنظم التبادل الإلكتروني للبيانات الخاصة بالمستثمرين المعيّنين والسكك الحديدية/النقل وشركات اللوجستيات لنقل البعثات البريدية في حلويا

مسرد المصطلحات

خارطة طريق - خطة لأنشطة للانتقال باتجاه الهدف المحدد
التشغيل البيئي - قدرة النظم على التفاعل مع باقي النظم والعمل معها.
تبادل البيانات - إرسال البيانات من نظام إلى آخر
المستثمرون المعيّنون - أي هيئات حكومية أو غير حكومية عينها رسمياً بلد عضو في الاتحاد البريدي العالمي لاستثمار الخدمات البريدية والوفاء بالالتزامات ذات الصلة المنبثقة عن وثائق الاتحاد في إقليمه.
السكك الحديدية/النقل وشركات اللوجستيات - الناقلون والمستثمرون ومديرو الهياكل التحتية وكلاء الشحن والمشاركون الآخرون في عملية النقل عبر السكك الحديدية.
البعثات البريدية الدولية - البريد الصادر والوارد والعابر والطرود الصادرة والواردة والعبارة.

الغاية

ضمان الحركة السلسلة للبضائع البريدية العابرة والصادرة والواردة عبر السكك الحديدية وتبادل البيانات بخصوص تقدم النقل، مع مراعاة الحاجة إلى: (1) وضع ممرات نقل إلكترونية؛ و(2) تيسير تفتيش الرزم البريدية وتبادل المستندات؛ و(3) الالتزام بأنظمة المعلومات المسبقة عن البضائع قبل التحميل التي تحكم عملية تسجيل البيانات الإلكترونية المسبقة. وتتقدّم هذه المتطلبات التنظيمية حالياً بعض البلدان والمناطق، مثل الاتحاد الأوروبي (نظام مراقبة الواردات 2 - ICS2) والمملكة المتحدة (معلومات ما قبل المغادرة التي تستهدف الشحنات- PreDICT)، ويمكن إدخال متطلبات أخرى مشابهة في جميع أنحاء العالم مستقبلاً.

الأهداف

- المرحلة 1:** تحليل المتطلبات القانونية الجديدة الخاصة بالمعلومات المسبقة عن البضائع قبل التحميل والأنظمة التي تحكم تسجيل البيانات الإلكترونية المسبقة؛ وتحديد خطة التفاعل وضمان تنفيذ نهج تبادل المعلومات، الذي يعقد المستثمر المعيّن بموجبه عقد نقل، وأن تقدم المعلومات المتعلقة بنقل البعثات البريدية عن طريق السكك الحديدية/النقل وشركات اللوجستيات للمستثمر المعيّن بأي طريقة محددة في العقد ووفقاً لمستوى الدقة/أو الوتيرة المطلوبة لمثل هذه المعلومات. والمستثمر المعيّن ملزم بتبادل إلى بيانات ضرورية من خلال النظام POST*Net.
- المرحلة 2:** تحديد خطة التفاعل والتأكد من توافق نظام تبادل البيانات الإلكترونية في السكك الحديدية ونظام تبادل البيانات الإلكترونية للبريد ونظام السلطات الجمركية الوطنية/الإقليمية، مع مراعاة برامج التكامل الرقمي الدون الإقليمية التي جرى تنفيذها.
- 3-** تقديم إطار تنظيمي وخاص بالعمليات للمرحلتين 1 و2 بالتسلسل.

وتطبق المهام الخاصة بالمرحلتين 1 و2 بالتوازي، وتولى أهمية أكبر للمرحلة 1 ويجري اختبار للنقل عند نهاية كل مرحلة.

التدابير

- 1-** التدابير الخاصة بالمرحلة 1
(1) تحديد نوع المعلومات (البيانات) التي تطلبها السلطات الجمركية وسلطات المراقبة الوطنية/الإقليمية المختصة والمستثمرون المعيّنون.
(2) تحديد المعايير والعمليات القائمة الخاصة بنظم جمع البيانات وإرسالها المنصوص عليها في إطار عقد إدارة النقل.
(3) مقارنة البيانات التي يجري تجميعها والبيانات المطلوبة.

- (4) وفي حال عدم كفاية البيانات، تحديد فرص جمع البيانات وإرسالها، مع تعيين وحدات مسؤولة من بين مستثمري النقل (شركات السكك الحديدية).
- (5) تحديد وتيرة وترتيب إرسال البيانات والشكل الذي تتخذه هذه العملية (دون أن تلجأ شركات السكك الحديدية إلى نظام POST*Net) وتوليد خارطة العمليات.
- (6) إعداد نماذج موحدة لأقسام عقد النقل المتصلة بعمليات إرسال البيانات التي يطلبها المستثمرون المعينون.

2- التدابير الخاصة بالمرحلة 2

- (1) تحديد نوع المعلومات (البيانات) التي يتعين تبادلها.
- (2) تحديد المعايير والعمليات الخاصة بنظم تبادل البيانات القائمة لدى المستثمرين المعيّنين وشركات السكك الحديدية ومستثمري النقل، بما في ذلك مجموعة البيانات الأساسية المرسلّة.
- (3) مقارنة البيانات المطلوبة ومجموعة البيانات التي يجري إرسالها، وتحديد الاكتفاء المتبادل.
- (4) وفي حال نقص البيانات، تحديد المعلومات الناقصة ومصادر المعلومات وكذلك الأطراف المسؤولة عن جمع البيانات داخل الشركات/المنظمات.
- (5) وفي حال نقصان البيانات، تقييم الجدوى من الجانب التكنولوجي لإرسال البيانات من نظام إلى آخر دون إدماج النظم إدماجاً كاملاً.
- (6) تحديد الحاجة إلى موارد إضافية لضمان القدرة التكنولوجية لنقل البيانات أو عدم الحاجة إلى ذلك.
- (7) وصف عملية إرسال البيانات، مع مراعاة مسألة التشغيل البيئي.
- (8) إجراء التعديلات التقنية الضرورية.
- (9) اختبار عمل النظم وتبادل البيانات.

3- تدابير لتنظيم تدفق المستندات الإلكترونية في مسارات البضائع بسلاسة

- (1) وصف المعايير الحالية (محتوى البيانات التي يجري تبادلها وتيرة ذلك وشكله، إلخ) لمستندات الدعم للشحنات البريدية الصادرة والواردة والعبارة، مع الإشارة إلى مدى التطبيق الأنساق الإلكترونية حالياً.
- (2) تحديد المعايير المثلى لمستندات الدعم الإلكترونية، بما في ذلك: (1) نطاق المستند؛ (2) الطرف المسؤول عن إصدار المستند؛ (3) الوصول إلى المستندات الإلكترونية (المستثمرون البريديون والسككيون وسلطات المراقبة، بمن فيها السلطات الجمركية).
- (3) تحديد الاختلافات ما بين المعايير الحالية والمعايير المثلى، بما في ذلك: (1) محتوى المستند؛ (2) مدى تطبيق المستند ومقبوليته.
- (4) تحديد التغييرات الضروري إدخالها على التشريعات الخاصة بالنقل، والمناقشة بعد ذلك مع المنظمات ذات الصلة (منظمة التعاون بين هيئات السكك الحديدية، والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية).
- (5) تحديد التغييرات الضرورية على مستوى التشريعات الجمركية، ويعقب ذلك إجراء مناقشات مع منظمة الجمارك العالمية والاتحادات الجمركية الإقليمية/الوطنية (مثل الاتحاد الأوروبي والاتحاد الجمركي الأوروآسيوي وجمارك الصين).
- (6) وصف عملية إعداد وإرسال وتخزين وتبادل المستندات الإلكترونية الخاصة بنقل الشحن البريدية، فضلاً عن إجراء الاستعراض والتحقق والقبول عند عبور الحدود الوطنية، بما في ذلك مسؤوليات جميع الأطراف.

- (7) بالتعاون مع منظمة التعاون بين هيئات السكك الحديدية والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية ومنظمة الجمارك العالمية والمفوضية الأوروبية، إعداد وإرسال التفسيرات ذات الصلة إلى أعضاء المنظمات (بما في ذلك في شكل نشرة ورقية).
- (8) الحيز الزمني والمسؤوليات.
- (9) المهلة النهائية لتنفيذ كامل خارطة الطريق هو 31 ديسمبر/كانون الأول 2022.
- (10) تحدد المهل الزمنية لتنفيذ الأنشطة في خارطة الطريق نفسها.

لا	المنظمات	مجالات المسؤولية
1	جمارك الصين (تؤكد لاحقاً)	المشاركة، حسب الاتفاق، في تقديم الإطار التنظيمي وإطار العمليات، بما في ذلك كجزء من المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية: المشاركة في رصد اختبار النقل.
2	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	تنسيق تنفيذ مقاييس خارطة الطريق عبر السكك الحديدية/النقل وشركات اللوجستيات والمنظمات التي هي أعضاء في المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا، بما في ذلك جمع المعلومات الضرورية: رصد تنفيذ الأنشطة الواردة في خارطة الطريق؛ رصد اختبار النقل.
3	اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية	المشاركة، بناء على اتفاق، في تهيئة الإطار التشريعي وإطار العمليات، بما في ذلك كجزء من المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية؛ المشاركة في رصد اختبار النقل.
4	المفوضية الأوروبية (يؤكد لاحقاً)	المشاركة، وفقاً للاتفاق، في تقديم الإطار التشريعي لنظام مراقبة الواردات وإطار العمليات؛ المشاركة في رصد اختبار النقل.
5	الاتحاد الاقتصادي للمنطقة الأوروبية الآسيوية (يؤكد لاحقاً)	المشاركة، بناء على اتفاق، في تقديم الإطار التشريعي وإطار العمليات: المشاركة في رصد اختبار النقل.
6	منظمة التعاون بين هيئات السكك الحديدية	المشاركة، بناء على اتفاق، في تهيئة الإطار التشريعي وإطار العمليات، بما في ذلك كجزء من المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية؛ المشاركة في رصد اختبار النقل.

لا	المنظمات	مجالات المسؤولية
7	المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية	المشاركة، بناء على اتفاق، في تهيئة الإطار التشريعي وإطار العمليات، بما في ذلك كجزء من المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية؛ المشاركة في رصد اختبار النقل.
8	الاتحاد البريدي العالمي	تنسيق أنشطة المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية؛ تنسيق عملية تنفيذ المستثمرين المعيّنين للأنشطة الواردة في خارطة الطريق، ويشمل ذلك جمع المعلومات من المستثمرين المعيّنين؛ رصد تنفيذ أنشطة خارطة الطريق؛ رصد اختبار النقل
9	منظمة الجمارك العالمية	المشاركة، بناء على اتفاق، في تهيئة الإطار التشريعي وإطار العمليات، بما في ذلك كجزء من المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية؛ المشاركة في رصد اختبار النقل.

في حال تطلب الأمر، يجوز إدخال تعديلات على الخط الزمني وفقاً لتقدير المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية.

الرصد والمراقبة

رصد ومراقبة عملية تنفيذ الأنشطة التي تنفذ في إطار المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية.

يضطلع بعلميتي رصد وإعداد متوسطتين للمعلومات المتعلقة بتنفيذ الأنشطة أو الأحداث التي تعرقل ذلك الأطراف المسؤولة في الاتحاد البريدي العالمي والمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا.

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
صفر	تعيين منسقين مسؤولين عن تنفيذ خارطة الطريق	الاتحاد البريدي العالمي المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا	-	ديسمبر/كانون الأول 2021	خارطة الطريق الموافق عليها في اجتماع المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية تعيين المنسقين وتنظيم نظام للاتصالات التشغيلية إضافة إشارة إلى المنسقين المسؤولين في خارطة الطريق	
المرحلة 1:						
<p>الأهداف: تحليل المتطلبات القانونية الجديدة للمعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل PLACI والنظم التي تحكم تعبئة البيانات الإلكترونية المسبقة؛ وتحديد خطة التفاعل وضمن تنفيذ نهج تبادل المعلومات، الذي يعقد المستثمر المعين بناء عليه عقد نقل، وتقدم شركات السكك الحديدية/النقل واللوجستيات المعلومات بشأن البعثات البريدية للمستثمر المعين بأي صورة محددة في العقد، ووفقاً لمستوى الدقة و/أو الوتيرة المطلوبين لمثل هذه المعلومات. ويلزم المستثمر المعين بتبادل أي بيانات ضرورية من خلال نظام POST*Net.</p>						
1-1	تحديد نوع المعلومات (البيانات) التي تحتاجها السلطات الجمركية أو سلطات المراقبة المختصة الوطنية/الإقليمية والمستثمرون المعينون.	الاتحاد البريدي العالمي	-	فبراير/شباط 2022	وصف نوع المعلومات والمعايير المطلوبة في قائمة أو جدول.	مواصلة مناقشة التزام التعبئة الذي يقع على عاتق الناقل فيما يخص السلطة الجمركية المقصد (السلطات الجمركية في الاتحاد الأوروبي).

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
2-1	تحديد معايير وعمليات نظم جمع وإرسال البيانات القائمة (للمعلومات الخاصة بالنقل) في إطار عقد نمطي لتنظيم النقل.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	-	فبراير/شباط 2022	الانتهاء من وصف عملية جمع البيانات وإرسالها. الانتهاء من وصف معايير البيانات المجموعة والمرسلة.	
3-1	مقارنة البيانات التي يجري تجميعها والبيانات المطلوبة.	الاتحاد البريدي العالمي المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	-	مارس/آذار 2022	الانتهاء من وضع جدول الاختلافات/البيانات الناقصة أو معاييرها (وتيرة الإرسال، إلخ)	
4-1	في حال عدم كفاية البيانات، تحديد فرص جمع البيانات وإرسالها، مع تعيين الأقسام المسؤولة في شركات السكك الحديدية/النقل واللوجستيات.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	-	أبريل/نيسان 2022	الانتهاء من عقد الاجتماعات مع أعضاء المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا. الوصول إلى خلاصة بشأن إمكانية إرسال بيانات إضافية، وإضافة بند لهذا الغرض في عقود النقل وتحديد المسؤولين، وتعرض في شكل محاضر الاجتماع.	
5-1	تحديد الوثيرة الضرورية لعملية إرسال البيانات ووثيرتها (دون اللجوء إلى نظام POST*NET من جانب شركات السكك الحديدية/النقل واللوجستيات).	الاتحاد البريدي العالمي المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	-	يونيو/حزيران 2022	الانتهاء من تحديد وثيرة إرسال البيانات وترتيبها وشكلها وتسجيل محاضر اجتماع المندى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية.	

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
6-1	توليد خارطة لعمليات جمع البيانات وإرسالها.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي	-	يوليو/تموز 2022	الانتهاء من توليد خارطة عمليات جمع البيانات وإرسالها (لحركة البريد العابرة من الصين إلى أوروبا) لاستخدامها كتذييل للمبادئ التوجيهية.	
7-1	إعداد نماذج قياسية لأقسام النقل في العقود تتعلق بعمليات إرسال البيانات التي يطلبها المستثمرون المعيّنون والسلطات الجمركية المختصة وسلطات المراقبة الأخرى.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	-	يوليو/تموز 2022	الانتهاء من إعداد النموذج القياسي لإدراج عقود النقل المتصلة بعمليات إرسال البيانات التي يطلبها المستثمرون المعيّنون والسلطات الجمركية المختصة وسلطات المراقبة الأخرى.	
8-1	اختبار النقل وإجراء الاجتماع الأخير واتخاذ القرار بشأن ضرورة تنفيذ المرحلة 2.	الاتحاد البريدي العالمي	-	أغسطس/آب 2022	الانتهاء من إجراء اختبار النقل. خلاصة نتائج العمل. الانتهاء من اتخاذ القرار الخاص بتنفيذ المرحلة 2.	
المرحلة 2						
الأهداف: تحديد خطة التفاعل وضمان مواعيد نظام تبادل البيانات الإلكترونية الخاص بالسكك الحديدية ونظام تبادل البيانات الإلكترونية الخاص بالمؤسسة البريدية ونظم السلطات الجمركية الوطنية/الإقليمية، مع مراعاة برامج الإدماج دون الإقليمية التي جرى تطبيقها.						
1-2	تحديد ووصف نوع المعلومات (البيانات) التي يطلبها المستثمرون المعيّنون والسلطات الجمركية وسلطات المراقبة المختصة الأخرى.				في غضون المرحلة 1	

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
2-2	تحديد المعايير والعمليات الخاصة بنظم تبادل البيانات القائمة لدى المستثمرين المعيّنين وشركات السكك الحديدية/النقل، بما في ذلك مجموعة البيانات الأساسية المرسلة.	الاتحاد البريدي العالمي المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	-	مارس/آذار 2022	تتخذ جزئياً في إطار المرحلة 1 الانتهاء من وصف معايير وعمليات نظم تبادل البيانات (التبادل الإلكتروني للبيانات) لدى: (1) المستثمرين المعيّنين؛ و(2) شركات السكك الحديدية. الانتهاء من وصف مجموعة البيانات الأساسية والمعيير ذات الصلة وصفاً دقيقاً.	
3-2	إجراء مقارنة بين البيانات المطلوبة ومجموعة البيانات المطلوبة وتحديد كفايتهما المشتركة.	الاتحاد البريدي العالمي المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	-	أبريل/نيسان 2022	جدول الاختلافات/البيانات الناقصة أو المعايير ذات الصلة (وتيرة الإرسال، إلخ).	
4-2	في حال نقصان البيانات، التعرف على المعلومات الناقصة ومصادر المعلومات، بما في ذلك الأطراف المسؤولة عن جمع البيانات داخل الشركات/المنظمات.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا شركات السكك الحديدية/النقل والوجستيات والمستثمرون المعيّنون المشاركون في اختبار النقل	-	مايو/أيار 2022	الانتهاء من عقد المشاورات مع شركات السكك الحديدية، ومن تحديد المعلومات الناقصة ووصفها، والإشارة إلى مصادر هذه المعلومات والوحدات المسؤولة عن الحصول عليها (في محاضر الاجتماع). الإشارة إلى القرار ذي الصلة في المحاضر في حال وُجدت هذه البيانات.	

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
5-2	تحديد الحاجة إلى مصادر معلومات إضافية لضمان القدرة التقنية على إرسال البيانات، أو عدم وجود هذه الحاجة.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي شركات السكك الحديدية/ النقل واللوجستيات والمستثمرون المعيّنون المشاركون في اختبار النقل	-	يوليو/تموز 2022	الانتهاء من تقدير الحاجة إلى موارد إضافية.	
6-2	وصف عملية إرسال البيانات، مع مراعاة التشغيل البيئي	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي شركات السكك الحديدية/ النقل واللوجستيات والمستثمرون المعيّنون المشاركون في اختبار النقل	-	أغسطس/آب 2022	الانتهاء من توليد خارطة عمليات جمع البيانات وإرسالها (لحركة البريد العابرة من الصين إلى أوروبا) لاستخدامها كتدبير للمبادئ التوجيهية.	
7-2	إجراء التعديلات التقنية الضرورية	شركات السكك الحديدية/ النقل واللوجستيات والمستثمرون المعيّنون المشاركون في اختبار النقل	-	سبتمبر/أيلول 2022	إتمام الإعدادات التقنية	

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
8-2	إجراء اختبارات النظام وتبادل البيانات	شركات السكك الحديدية/ النقل واللوجستيات والمستثمرون المعينون المشاركون في اختبار النقل	-	أكتوبر/تشرين الأول 2022	الانتهاء من إجراء الاختبارات التلقائية واليدوية	
9-2	اختبار النقل، الاجتماع النهائي	الاتحاد البريدي العالمي	-	نوفمبر/تشرين الثاني 2022	انتهاء اختبار التحول وتلخيص النتائج	
المرحلة 3						
الأهداف: تقديم إطار تشريعي وإطار عمليات للمرحلتين 1 و2 بالتسلسل						
1-3	وصف المعايير الحالية ومستندات الدعم للنقل البريدي الصادر والوارد والعاير، مع مراعاة قابلية التطبيق في أنساق إلكترونية	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	-	فبراير/شباط 2022	بمشاركة شركة شركات السكك الحديدية/النقل واللوجستيات، الانتهاء من وصف المعايير ومستندات الدعم الحالية الخاصة بالبعائث البريدية للنقل الدولي (الصادرة والواردة والعايرة)، مع الإشارة إلى قابلية تطبيق الأنساق الإلكترونية حالياً.	

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
2-3	تحديد المعايير المثلى لمستندات الدعم الإلكترونية، بما في ذلك: (1) نطاق المستند؛ (2) الطرف المسؤول عن إصدار المستندات؛ و(3) الوصول إلى المستندات الإلكترونية (المستثمرون المعيّنون، وشركات السكك الحديدية/النقل واللوجستيات والسلطات الجمركية).	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي	-	مارس/آذار 2022	بمشاركة شركات السكك الحديدية/النقل واللوجستيات، الانتهاء من وصف المعايير المثلى لمستندات الدعم الخاصة بالبعثات البريدية للنقل الدولي (الصالحة والواردة والعبارة)، مع الإشارة إلى قابلية تطبيق الأنساق الإلكترونية حالياً.	
3-3	تحديد الاختلافات بين المعايير الحالية والمعايير المثلى، بما في ذلك: (1) محتوى المستند؛ و(2) قابلية تطبيق المستند ومقبوليته	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي	-	أبريل/نيسان 2022	الانتهاء من إعداد جدول الاختلافات بين المعايير الحالية والمعايير المثلى.	
4-3	تحديد التغييرات التي من الضروري إجراؤها في تشريعات النقل، وتعقب ذلك مناقشات مع المنظمات ذات الصلة.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي	-	أغسطس/آب 2022	الانتهاء من تحديد التغييرات الضرورية. انتهاء عقد المناقشات وتسجيل النتائج في شكل محاضر اجتماعات.	

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
4-3 (تابع.)		منظمة تعاون السكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية)				
5-3	تحديد التغييرات الضروري إدخالها على التشريعات الجمركية، وتعقب ذلك مناقشات مع منظمة الجمارك العالمية والاتحادات الجمركية الإقليمية (مثلاً،	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي	-	أغسطس/آب 2022	الانتهاء من تحديد التغييرات الضرورية. انتهاء عقد المناقشات وتسجيل النتائج في شكل محاضر اجتماعات.	

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
5-3 (تابع.)	الاتحاد الأوروبي، الاتحاد الاقتصادي الأوروآسيوي، جمارك الصين).	منظمة الجمارك العالمية (ضمن المنتدى البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) المفوضية الأوروبية والاتحاد الاقتصادي الأوروآسيوي وجمارك الصين (يؤكد لاحقاً)				
6-3	وصف عملية إعداد وإرسال وتخزين وتبادل المستندات الإلكترونية الخاصة بنقل البعثات البريدية، وكذلك عملية استعراضها والتحقق منها وقبولها عند عبور الحدود الوطنية، بما في ذلك مسؤوليات جميع الأطراف.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي منظمة الجمارك العالمية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية)	-	سبتمبر/أيلول 2022	الانتهاء من وصف العملية والإجراءات الضرورية ومسؤوليات الأطراف. الموافقة على القرار وتسجيله في محضر اجتماع المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية.	

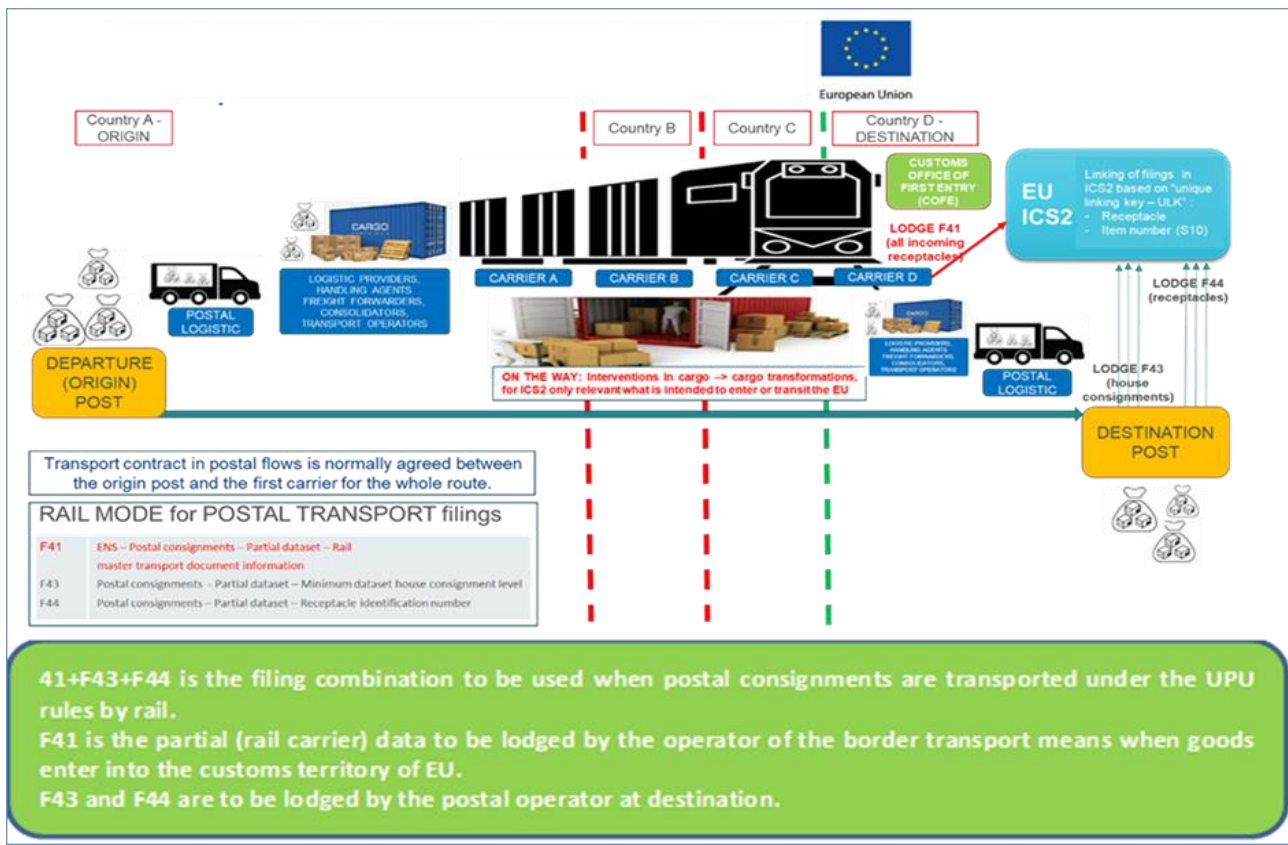
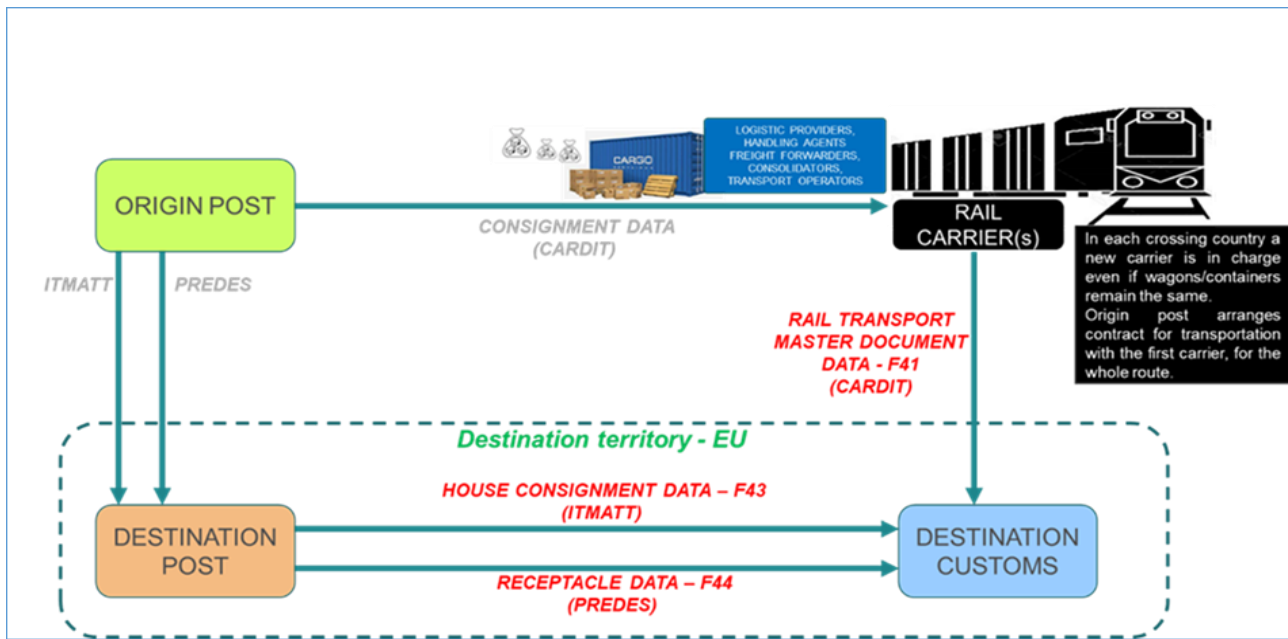
الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
6-3 (تابع.)		منظمة تعاون السكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) المفوضية الأوروبية والاتحاد الاقتصادي الأوروبي وآسيوي وجمارك الصين (يؤكد لاحقاً)				

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
7-3	إعداد التفسيرات المناسبة وإرسالها إلى أعضاء المنظمة.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي منظمة الجمارك العالمية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) منظمة تعاون السكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية)	-	أكتوبر/تشرين الأول 2022	الانتهاء من إرسال التفسيرات. الانتهاء من إرسال المعلومات لجميع أعضاء المنتدى.	

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
7-3 (تابع.)		اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) المفوضية الأوروبية والاتحاد الاقتصادي الأوروآسيوي وجمارك الصين (يوكد لاحقاً)				
8-3	إجراء اختبار النقل.	المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الاتحاد البريدي العالمي منظمة الجمارك العالمية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) منظمة تعاون السكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية)	-	نوفمبر/تشرين الثاني 2022	الانتهاء من إجراء اختبار النقل وتقديم وصف النتائج.	

الرقم	الأنشطة	المنظمة	الطرف المسؤول	الجدول الزمني (الشهر، السنة)	النتائج المتوقعة	الوضع
8-3 (تابع.)		المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية (ضمن المنتدى المشترك بين الاتحاد البريدي العالمي وقطاع السكك الحديدية) المفوضية الأوروبية والاتحاد الاقتصادي الأوروآسيوي وجمارك الصين (يؤكد لاحقاً)				
9-3	تحديد خطة للأنشطة المقبلة.	الاتحاد البريدي العالمي المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	-	ديسمبر/كانون الأول 2022	الانتهاء من إعداد خطة الإجراءات المقبلة (عند الضرورة).	

دراسة حالة: المتطلبات القانونية للإصدار 3 من نظام مراقبة الواردات ICS2 في حالات نقل البريد عبر السكك الحديدية



يستوفي الناقلون عبر السكك الحديدية سجل ENS الجزئية الخاصة بهم باستخدام سجل F41

في حال نقل البضائع عبر السكك الحديدية، ينبغي مراعاة بعض الظروف المحددة. فعندما ينطوي النقل عبر السكك الحديدية على عبور عدة بلدان، تكون لكل بلد سكك حديدية (لاحقة) تضطلع بمسؤولية نقل البضائع، حتى وإن بقيت الأوعية البريدية على نفس العربة أو الحاوية. وعندما يتكلف بالنقل بموجب عقد واحد عدة ناقلين متتابعين، فإن كل ناقل، وبمجرد تسلم البضائع مع ورقة الشحن، يصبح طرفاً في عقد النقل.

ويُرسل المستثمر المعين (من خارج الاتحاد الأوروبي) إلى المستثمر المعين المقصد داخل الاتحاد الأوروبي البيانات (رسائل ITMATT ورسائل PREDES). وعلاوة على ذلك، يرسل المستثمر المعين في المصدر البيانات إما إلى الناقل عبر السكك الحديدية أو إلى جميع الناقلين الأطراف في سلسلة الإمدادات (رهنأ بنتيجة المناقشات الواردة في القسم 2-3 "ع") بشأن الأوعية التي جرى إعدادها بغرض نقلها عبر السكك الحديدية رسائل (CARDIT)، وينبغي أن يرسل الناقل المعلومات الخاصة بالأوعية إلى الناقل الموالي، في حال اعتمد الخيار الأول، في الطريق إلى الإقليم الجمركي التابع للاتحاد الأوروبي. ويمكن مواصلة استكشاف حلول الاتحاد البريدي العالمي للتمكن من تبادل المعلومات في حال النقل من ناقلة إلى أخرى.

ويقدم المستثمر المعين في المقصد سجلات ENS الخاصة به (السجل F43 المستند إلى رسائل ITMATT، والسجل F44 المستند إلى رسائل PREDES) لـ "الدولة العضو المعنية" (من خلال الواجهة المشتركة الموحدة لنظام مراقبة الواردات) وهي الدولة العضو/بلد نظام مراقبة الواردات الذي يشغل فيه.

ويقع التزام إدخال تفاصيل سجل ENS المتعلقة بنقل البضائع على الناقل عبر السكك الحديدية المسؤول عن نقل البضائع إلى الإقليم الجمركي التابع للاتحاد الأوروبي. ويُدخل الناقل سجل F41 من سجلات ENS، مع مكتب الجمارك للدخول الأول، ويشير إلى الأوعية المنقولة ومعلومات النقل الرئيسية ذات الصلة، أي، وسيلة النقل النشطة على الحدود ومعلومات التوجيه لوسائل النقل وتاريخ ووقت الوصول/المغادرة. وقد يتضمن السجل F41 أوعية من سجلات F44 من سجلات ENS الجزئية، وكذلك الشحنة الرئيسية ("البعاث البريدية" وفقاً لمصطلحات البريد) من عدة رسائل F43 من سجلات ENS الجزئية. ويتمثل المبدأ الذي يقوم عليه ربط جميع سجلات ENS الجزئية (F41 و F43 و F44) المتعلقة بإيداع سجل ENS واحد فيما يلي: تشير الأوعية المدرجة في سجل F41 إلى محتوى الأوعية (المرتبط بكل وعاء من الأوعية) في سجلات F44 المعنية. وتوجد معرفات الشحنة الرئيسية ذات الصلة في سجلات F43 ذات الصلة التي تحتوي على جميع المعلومات المتعلقة بالشحنة.

ويسلم المستثمر المعين في المصدر الأوعية المنقولة إلى طرف متعاقد لنقل البضائع إلى الناقل عبر السكك الحديدية (إن لم يكن إلى شركة السكك الحديدية نفسها) لنقل البضائع إلى المنطقة الجمركية للاتحاد الأوروبي. وتقع على عاتق الأطراف في سلسلة النقل أو المستثمر المعين المصدر مسؤولية تبادل المعلومات مع كل طرف لاحق في حالة نقل البضائع من ناقلة إلى أخرى (وفقاً لنتائج المناقشات المذكورة في القسم 2-3 "ع").

نقل البعثات البريدية بوسائل متعددة

قد يستخدم المستثمرون المعيّنون وسائل متعددة الوسائط - السكك الحديدية، النقل الجوي، النقل البحري والشاحنات - لنقل البعثات البريدية الدولية.

وقدم المستثمر المعيّن للاتحاد الروسي، فيما يتعلق باستخدام الوسائط المتعددة لنقل البعثات البريدية، المعلومات الواردة أدناه إلى المكتب الدولي للاتحاد البريدي العالمي.

وأنجز البريد الروسي خمسة مشاريع نموذجية وأرسل 14 شحنة.

و جرى تنفيذ المشاريع النموذجية في عام 2017 في التواريخ التالية: 18 أغسطس/آب، و 1 سبتمبر/أيلول، و 15 سبتمبر/أيلول، و 19 سبتمبر/أيلول. وفي عام 2018 بتاريخ: 17 مارس/آذار.

و استخدم في تنفيذ المشاريع النموذجية وسائل متعددة الوسائط على الطرق التالية:

- منغوليا - روسيا - سلوفينيا.

- الصين - روسيا.

- اليابان - روسيا - لاتفيا.

- اليابان - روسيا - ليتوانيا.

- اليابان - روسيا - بولندا.

- اليابان - روسيا - فنلندا.

و استخدمت وسائل النقل التالية:

- منغوليا - روسيا - سلوفينيا: السكك الحديدية والشاحنات.

- الصين - روسيا: السكك الحديدية والشاحنات.

- اليابان - روسيا - لاتفيا: النقل البحري والسكك الحديدية والشاحنات.

- اليابان - روسيا - ليتوانيا: النقل البحري والسكك الحديدية والشاحنات.

- اليابان - روسيا - بولندا: النقل البحري والسكك الحديدية والشاحنات.

- اليابان - روسيا - فنلندا: النقل البحري والسكك الحديدية والشاحنات أو النقل الجوي.

وكان قطار الركاب الوسيلة المستخدمة في المشاريع النموذجية متعدد الوسائط.

ولم يواجه البريد الروسي أي مشاكل سواء تعلق الأمر بالعبور أو الأمن خلال المشاريع النموذجية الخمسة.

وتبادل البريد الروسي رسائل الاتحاد البريدي العالمي (ITMATT، PREDES) مع المستثمرين المعيّنين الآخرين عند إرسال البعثات البريدية باستخدام وسائل متعددة الوسائط.

ولم يواجه البريد الروسي أي مشاكل "عويصة" ذات الصلة بالجمارك عند نقل البعثات البريدية عن طريق السكك الحديدية.

كانت المستندات/النماذج المستخدمة في نقل البعثات البريدية كما يلي:

- قائمة تسليم CN 37. إرساليات بالطريق السطحي.
- قائمة تسليم CN 38. إرساليات جوية.
- مستند السكك الحديدية المطبق: بطاقة نقل الأمتعة/بطاقة نقل البريد.

يتعين على الناقل، أثناء النقل المتعدد الوسائط للبعثات البريدية الدولية، إشعار السلطات الجمركية بخصوص عمليات إعادة الشحن التي سيجري تنفيذها من مركبة إلى أخرى مع التسليم الإضافي إلى رمز مركز معالجة البريد الدولي المذكور في قائمة تسليم CN 37. إرساليات بالطريق السطحي. وقد ترغب سلطات الجمارك في تسهيل الإجراء، مع اتخاذ تدابير الرقابة الجمركية اللازمة.

دراسة حالة: برامج سلامة الأختام والامتثال لمعيار المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس 17712 الخاص بالأختام عالية الأمان

1- برامج سلامة الختم

يتعين على الجمارك تطبيق برنامج سلامة الختم كما هو مفصل في المبادئ التوجيهية المنقحة للفصل 6 من المرفق العام لاتفاقية كيوتو المنقحة لمنظمة الجمارك العالمية.

وينبغي أن تستند برامج سلامة الختم على استخدام ختم ميكانيكي عالي الأمان على فتحة التعبئة كما هو منصوص عليه في المعيار 17712 لمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس. ويجب أن تتضمن إجراءات تسجيل الأختام وتغييرها والتحقق من سلامة الختم في النقاط الرئيسية، مثل تغيير الواسطة، كما هو مقترح في إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية.

ومن الأهمية بمكان التطبيق والتنفيذ المتناسقين لبرنامج سلامة الختم بين الأطراف في شحن البضائع المعبأة في حاويات آمنة، لأنه سيوفر مزايا متعددة لجميع الأطراف. وتتمثل هذه المزايا، على وجه الخصوص، في تحسين الأمن ضد أعمال الإرهاب والنقل غير المشروع للمخدرات والأسلحة التي تستغل التجارة العالمية في البضائع، وتقلل من خطر المصاعب الاقتصادية الناجمة عن تعطيل التجارة أو وقفها ردًا على الأعمال الإرهابية، وتحسين الأمن ضد سرقة وتحويل البضائع المشحونة، مع ما يترتب على ذلك من تخفيض في الخسائر المباشرة والتكاليف غير المباشرة، مثل التأمين.

بالإضافة إلى ذلك، يدرج دليل المصادق لأصحاب المشاريع الاقتصادية المرخصين للمنظمة الجمارك العالمية أمثلة على التدابير الأمنية التي يجب أن يستوفوها المستثمرون الاقتصاديون لمنحهم وضع أصحاب المشاريع الاقتصادية. ينبغي أن تُتخذ تدابير أمنية لضمان سلامة البضائع المشحونة ومنع الممارسات غير النظامية ذات الصلة بتدفق البضائع (النقل والمناولة وتخزين البضائع) في سلسلة الإمداد الدولية. وتشمل هذه التدابير الأمنية استخدام أختام مناسبة عالية الأمان، مثل معيار 17712 لمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس و/أو أي آلية أو إجراء آخر للتأمين المعتمد من قبل الجمارك، والسماح للموظفين المصرح لهم والمدرّبين تدريباً جيداً فقط بالوصول إلى مثل هذه الأختام عالية الأمان.

ملاحظة. - يعدّ أصحاب المشاريع الاقتصادية المرخصين طرف مشاركون في الحركة الدولية للبضائع في أي مهمة وافقت عليها إدارة الجمارك الوطنية أو بالنيابة عنها على أنها تتوافق مع معايير أمن منظمة الجمارك العالمية أو ما يعادلها من سلسلة التوريد. وتمنح صفة أصحاب المشاريع الاقتصادية المرخصين للمستثمر الاقتصادي الذي يستوفي معايير مثل الامتثال الجمركي، وإدارة السجلات التجارية، والملاءة المالية والضمان المناسب ومعايير السلامة.

2- الأختام عالية الأمان المشار إليها في المعيار 17712 للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس

المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس ISO هي أكبر مستحدث في العالم للمعايير الدولية الطوعية. والمعيار هو مستند يوفر المتطلبات أو المواصفات أو الإرشادات أو الخصائص التي يمكن استخدامها باستمرار لضمان أن المواد أو المنتجات أو العمليات أو الخدمات مناسبة لمنتجها. وتضمن المعايير الدولية للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس أن المنتجات والخدمات آمنة وموثوقة وذات نوعية جيدة. ويضع المعيار 17712 للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس "إجراءات موحدة لتصنيف وقبول وسحب قبول أختام حاويات الشحن الآلية. ويوفر مصدراً واحداً للمعلومات عن الأختام الميكانيكية التي تكون مقبولة في تأمين حاويات الشحن في التجارة الدولية".

ويتطلب المعيار 17712 للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس الحالي تأكيداً مستقلاً في مجالين، كما يرد بعده:

ألف- اختبار لتحديد القوة المادية للختم (حواجز الدخول مثلاً)

يحدد معيار 17712 للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس ثلاثة أنواع لفئات قوة الختم أو قدرة الحاجز: "I" للمؤشر؛ "S" للضمان؛ و"H" للأمن العالي. ويجب أن تكون أختام الضمان والأختام عالية الأمان قوية ومتينة لمنع الكسر العرضي والتدهور المبكر بسبب الظروف الجوية، والتغير الكيميائي، إلخ. ويجب أن تصنع الأختام من مواد محددة وتستوفي المعايير الفيزيائية المناسبة لكل صنف كما هو موضح في معيار 17712 للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس.

ويجب على الموردين استخدام مختبرات اختبار طرف ثالث مستقلة للتحقق من صحة تصنيف الختم. ويجب أن تكون المختبرات معتمدة وفقاً لمعيار 17025 للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس واللجنة الكهربية التقنية الدولية (المتطلبات العامة لكفاءة مختبرات الفحص والمعايرة) لإجراء اختبارات خاصة بالمعيار 17712 للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس.

المواد	أنواع الختم
مواد مثل المعدن أو سلك معدني بقصد تأخير الاقتحام	ختم عالية الأمان
مواد توفر مقاومة محدودة عند الاقتحام وتتطلب أدوات خفيفة لإزالته	ختم أمني
مواد يمكن كسرها بسهولة باليد أو باستخدام أداة قص بسيطة	ختم دليلي

المصدر: المعيار الدولي ISO/PAS 17712 (الفقرة 3. المصطلحات والتعاريف)

باء- تدقيق العمليات التجارية المتعلقة بالأمن للشركة المصنعة

يمكن للممارسات غير السليمة المتعلقة بالأمن أن تضعف فعالية الختم الأمني عالي الجودة. ويحدد المرفق "ألف" لمعيار 17025 للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس أكثر من عشرين ممارسة مطلوبة، مثل تقييم مخطر المرافق والتحكم في الوصول إلى مناطق الإنتاج والتخزين. ويجب أيضاً أن يكون توافق الموردين مع المرفق "ألف" مثبت من خلال هيئة تصديق مستقلة معتمدة لمراجعة الامتثال لمعايير المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس.

3- المسؤوليات المترتبة على طول تسلسل العهدة

تترتب مسؤوليات ومبادئ على طول سلسلة العهدة التي تنطبق طوال دورة حياة شحنة البضائع في الحاويات. إذ يتحمل كل طرف في حوزته حاوية مسؤوليات أمنية عندما يعهد إليه بالشحن، سواء أثناء الراحة، في نقطة عبور أو أثناء التنقل بين نقاط العبور. والأختام الأمنية هي جزء لا يتجزأ من سلسلة العهدة، ويشير إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية إلى مسؤوليات كل طرف في سلسلة التوريد، على النحو التالي.

ألف- مسؤوليات الشاحن/المرسل

- يكون الشاحن/المرسل مسؤولاً عن شحن البضاعة في الحاوية بشكل آمن وعن الوصف الدقيق والكامل للشحنة.

- يكون الشاحن مسؤولاً أيضاً عن وضع ختم الأمان على الشحنة فور الانتهاء من عملية الشحن وإعداد مستندات الشحن لنقل الشحنة، بما في ذلك رقم الختم.

باء- مسؤوليات الطرف المستلم عند كل تغيير في العهدة

- يجب أن يقوم الطرف المستلم بتفتيش ختم الأمان للحاوية المحملة بالبضائع عند كل تغيير في العهدة.
- يتطلب فحص الختم تفتيشاً بصرياً عن أي شبهة تلاعب، ومقارنة رقم هوية الختم مع مستندات الشحن، وتدوين ملاحظات الفحص في المستندات المخصصة لذلك. (ومع ذلك، يتعذر في بعض الحالات إجراء تفتيش الختم الملصقة، مثلاً في حال شحنت الحاويات في العربة ووضعت الأبواب مقابل بعضها البعض).
- إذا كان الختم مفقوداً أو لوحظت علامات التلاعب أو شوهد أن رقم الهوية مغاير لرقم مستندات الشحن، يلزم عندئذ اتخاذ العديد من الإجراءات.
- يتعين على الطرف المستلم أن يُطلع الطرف المسؤول عن الحاوية والشاحن بخصوص هذا التناقض الموجود.
- يتعين على الطرف المستلم أن يدوّن التناقض الموجود في مستندات الشحن.
- يجب على الطرف المستلم إخطار الجمارك أو وكالات إنفاذ القانون وفقاً للتشريعات الوطنية.
- حالما تُحل التناقضات، يجب على الطرف المستلم أن يضع ختماً أمنياً على الحاوية ويدون الملاحظات، بما في ذلك رقم الختم الجديد، في جميع مستندات الشحن ذات الصلة.

أصحاب المصلحة المعنيين

(أ) الأمم المتحدة

الاتحاد البريدي العالمي

يعتبر الاتحاد البريدي العالمي، الذي أنشئ في عام 1874، ومقره العاصمة السويسرية برن، ثاني أقدم منظمة دولية في العالم. وهي وكالة الأمم المتحدة المتخصصة في المسائل البريدية.

ويُعدّ الاتحاد البريدي العالمي، من خلال عضوية 192 بلد، المنتدى الرئيسي للتعاون بين الأطراف الناشطة في القطاع البريدي. ويساعد على ضمان شبكة عالمية حقيقية من المنتجات والخدمات الحديثة.

وتؤدي المنظمة دوراً استشارياً وتقوم بالوساطة والاتصال، كما توفر المساعدة التقنية عند الحاجة. وتضع المنظمة قواعد تبادل البريد الدولي وتقدم توصيات لتحفيز النمو في حجم البريد والطرود والخدمات المالية وتحسين جودة خدمة العملاء.

وشددت استراتيجية الدوحة البريدية على الأبعاد الثلاثة للشبكة البريدية (المادية والإلكترونية والمالية) بالإضافة إلى علاقات الترابط والحوكمة والتنمية كمحاور رئيسية لتعزيز الخدمات البريدية في جميع أنحاء العالم. وكان للأهداف الاستراتيجية أن تتحقق من خلال برامج تهدف إلى تعزيز القطاع البريدي عبر شبكات مترابطة بشكل أفضل وجودة خدمات، وابتكار، والاستجابة بشكل أكثر فعالية لتغييرات السوق.

المعاهدات والأطر التنظيمية والصكوك الدولية للاتحاد البريدي العالمي ذات الصلة بمشروع البريد بالسكك الحديدية:

- الاتفاقية البريدية العالمية ونظام الاتفاقية؛
- مذكرات تفاهم موقعة مع أصحاب المصلحة الآخرين الذين يقومون بدور نشط في مشروع البريد بالسكك الحديدية.

(ب) المنظمات الحكومية الدولية أو المنظمات الدولية الأخرى

منظمة الجمارك العالمية

تأسست منظمة الجمارك العالمية عام 1952 باسم "مجلس التعاون الجمركي"، وهي هيئة حكومية دولية مستقلة مهمتها تعزيز فعالية الإدارات الجمركية وكفاءتها.

واليوم تضم منظمة الجمارك العالمية 182 إدارة جمارك في جميع أنحاء العالم تعمل بشكل جماعي على معالجة حوالي 98% من التجارة العالمية. وبصفتها المركز العالمي للخبرة الجمركية، فإن منظمة الجمارك العالمية هي المنظمة الدولية الوحيدة التي تتمتع بالكفاءة في الشؤون الجمركية ويمكنها أن تطلق على نفسها اسم مجتمع الجمارك الدولي.

وكمنبر للحوار وتبادل الخبرات بين مندوبي الجمارك الوطنيين، تقدم المنظمة العالمية للجمارك لأعضائها مجموعة من الاتفاقيات وغيرها من الصكوك الدولية، بالإضافة إلى خدمات المساعدة التقنية والتدريب المقمة إما مباشرة من الأمانة العامة أو بمشاركة. وتدعم الأمانة بنشاط أعضائها في مساعيهم لتحديث وبناء القدرات داخل إدارات الجمارك الوطنية.

وإلى جانب الدور الحيوي الذي تلعبه منظمة الجمارك العالمية في تحفيز نمو التجارة الدولية المشروعة، فإنه يُشهد لها دولياً بالجهود التي تبذلها لمكافحة الأنشطة الاحتيالية. إن نهج الشراكة الذي تتبناه منظمة الجمارك العالمية هو أحد مفاتيح بناء الجسور بين إدارات الجمارك وشركائها. إن منظمة الجمارك العالمية من خلال الترويج لظهور بيئة جمركية نزيهة وشفافة ومُتوقعة، تُكسّر بصفة مباشرة للرفاهية الاقتصادية والاجتماعية لأعضائها.

وأخيراً، في بيئة دولية تتسم بعدم الاستقرار والتهديد الدائم للنشاط الإرهابي، فإن مهمة منظمة الجمارك العالمية وهي تعزيز حماية المجتمع والأراضي الوطنية، وتأمين وتسهيل التجارة الدولية، لتُحْمَل معناها الكامل.

المعاهدات والأطر التنظيمية والصكوك الدولية لمنظمة الجمارك العالمية ذات الصلة بمشروع البريد بالسكك الحديدية:

- اتفاقية كيوتو المنقحة.
- إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية لمنظمة الجمارك العالمية.
- المبادئ التوجيهية للعبور لمنظمة الجمارك العالمية (غير ملزم).
- موجز إدارة مخاطر الجمارك لمنظمة الجمارك العالمية (غير ملزم).
- مبادئ توجيهية للإفراج الفوري عن الشحنات الجمركية (غير الملزمة).
- مذكرة تفاهم موقعة مع الاتحاد البريدي العالمي.

المفوضية الأوروبية

تضاف وظائف المفوضية الأوروبية هنا.

المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية

تتمثل مهمة المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية في تعزيز وتحسين وتسهيل حركة النقل الدولي عبر السكك الحديدية. وتعمل المنظمة على تزويد الدول الأعضاء البالغ عددهم 50 دولة بالوسائل القانونية لتسهيل حركة النقل الدولي بالسكك الحديدية، وتطوير هذه الحركة على أراضيها، وربط الدول الأعضاء الأخرى بشبكات السكك الحديدية.

وتنشط المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية في ثلاثة مجالات رئيسية: الصلاحية التقنية للعمل تبادلياً والبضائع الخطرة وقانون عقود السكك الحديدية. وتقوم المنظمة بتطوير أنظمة قانونية موحدة لعقود نقل الركاب والبضائع؛ الخدمات المكاملة لعقد النقل، مثل عقد استخدام العربات أو البنية التحتية؛ قواعد نقل البضائع الخطرة؛ والإجراءات والأحكام الفنية للموافقة على المعدات الدارجة على خطوط السكك الحديدية.

والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي عبر السكك الحديدية "كوتيف" COTIF هي نص الاتفاقية الأساسي الذي تستند إليه المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية. وينظم هذا النص سير إدارة المنظمة وأهدافها ومعالمها وعلاقتها مع الدول الأعضاء وأنشطتها بشكل عام. وتضم سبعة تذييلات.

تذييلات "كوتيف" التالية ذات الصلة الأساسية بمشروع البريد بالسكك الحديدية:

- التذييل "باء" - القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية. وينطبق العقد في أي حالة يكون فيها مكان تسلّم البضائع والمكان المحدد للتسليم يقعان في دولتين مختلفتين من الدول الأعضاء في المنظمة. ويحكم العلاقة بين أطراف عقد النقل (المرسل والناقل) ويحدد القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل.

- التذييل "جيم" - اللائحة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالسكك الحديدية. وتنطبق هذه اللائحة على النقل الدولي من خلال التوجيه 2008/68/EC، على الحركة الوطنية داخل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. وتُنسّق اللائحة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية مع قانون نقل المواد الخطرة والاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالمجاري المائية الداخلية، وهم الاتفاقان الأوروبيان المتعلقان بالنقل الدولي للبضائع الخطرة براً وعبر المجاري المائية الداخلية، ونشرتتهما لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. وتسمح هذه الأنظمة المنسقة بتغيير وسيلة النقل البرية بسلاسة عند نقل البضائع الخطرة. وكجزء من تنسيق اللائحة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية وأنظمة البضائع الخطرة المعمول بها في البلدان الأعضاء في المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (الملحق 2- اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية)، تنقل كذلك التعديلات الطارئة على اللائحة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالسكك الحديدية إلى الملحق 2- اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية.

منظمة تعاون السكك الحديدية

منظمة تعاون السكك الحديدية، التي أنشئت في عام 1956 ومقرها في وارسو، بولندا، هي منظمة دولية تعمل وفقاً لاتفاقية فيينا لعام 1969.

الأنشطة الرئيسية لمنظمة تعاون السكك الحديدية هي:

- تطوير وتحسين النقل بالسكك الحديدية الدولي، بما في ذلك النقل المشترك بين أوروبا وآسيا؛
- صياغة سياسة واستراتيجية النقل المنسقة لتطوير الربط الدولي بالسكك الحديدية؛
- تحسين المستندات المكونة لقانون النقل الدولي بالسكك الحديدية؛
- تحسين التعريفات الدولية لنقل البضائع والركاب بالسكك الحديدية؛
- التعاون في المسائل التشغيلية والتقنية والمالية والبيئية؛
- وضع تدابير لتحسين القدرة التنافسية للنقل بالسكك الحديدية فيما يتعلق بوسائل النقل الأخرى؛
- التعاون مع المنظمات الدولية التي تتعامل مع قضايا النقل بالسكك الحديدية.

وحدت منظمة تعاون السكك الحديدية بين وزراء النقل والمديرين العلميين لشركات السكك الحديدية ومديري البنية التحتية من 28 بلد في آسيا وأوروبا، وتقيم منتدى على المستوى الحكومي الدولي وعلى مستوى الكيانات الاقتصادية.

من حيث النطاق الجغرافي، تغطي منظمة تعاون السكك الحديدية خطوط السكك الحديدية في 28 بلد، من أوروبا الوسطى إلى الساحل الآسيوي للمحيط الهادئ، ومن الدائرة القطبية إلى الخليج الفارسي. وتغطي خطوط السكك الحديدية ما مجموعه 286 000 كم، والتي تنقل 4 مليارات راكب ونحو 5 مليارات طن من البضائع سنوياً.

الهيئة الإدارية العليا لمنظمة تعاون السكك الحديدية هي مؤتمر وزراء منظمة تعاون السكك الحديدية الذي يتخذ قرارات على المستوى الحكومي في شتى القضايا المتعلقة بإدارة أنشطة منظمة تعاون السكك الحديدية، مع الأخذ في الاعتبار مقترحات مؤتمر المديرين العاميين للنقل بالسكك الحديدية لمنظمة تعاون السكك الحديدية - الهيئة الإدارية على مستوى شركات السكك الحديدية. وينظم مؤتمر المديرين العاميين (ممثلون مفوضون) العمل ويتخذ القرارات بشأن القضايا المتعلقة بأنشطة منظمة تعاون السكك الحديدية التي تقع ضمن اختصاص السكك الحديدية. ولجنة منظمة تعاون السكك الحديدية هي الهيئة التنفيذية للمنظمة، التي تتولى مهمة الوديع النظام الأساسي لمنظمة تعاون السكك الحديدية، فضلاً عن الاتفاقات والعقود الدولية المبرمة في سياق منظمة تعاون السكك الحديدية. وتضمن تنفيذ أنشطة منظمة تعاون السكك الحديدية بين دورات المؤتمر الوزاري واجتماعات مؤتمر المديرين العاميين.

تتكون لجنة منظمة تعاون السكك الحديدية من هيئات العمل التالية:

- لجنة منظمة تعاون السكك الحديدية بشأن سياسة النقل واستراتيجية التنمية؛
- لجنة منظمة تعاون السكك الحديدية لقانون النقل؛
- لجنة منظمة تعاون السكك الحديدية لنقل البضائع؛
- لجنة منظمة تعاون السكك الحديدية لنقل الركاب؛
- لجنة منظمة تعاون السكك الحديدية للبنية التحتية والمعدات الدارجة على السكك الحديدية؛
- فريق العمل الدائم لمنظمة تعاون السكك الحديدية المعني بالترميز والمعلوماتية؛
- فريق العمل الدائم لمنظمة تعاون السكك الحديدية المعني بالقضايا المالية والتسوية.

في إطار منظمة تعاون السكك الحديدية، أنشئ إطار قانوني دولي مستقر ليتولى تنظيم مجموعة من القضايا المتعلقة بنقل الركاب والبضائع عن طريق السكك الحديدية، فضلاً عن عمليات النقل المشتركة.

الاتفاقات الدولية وأنظمة منظمة تعاون السكك الحديدية المتعلقة بمشروع نقل البريد بالسكك الحديدية كالتالي:

- اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (عام 1951) مع المرفقات:
 - الملحق 1 - قواعد نقل البضائع؛
 - الملحق 2 - قواعد نقل البضائع الخطرة؛
 - الملحق 3 - الشروط التقنية لتحديد موقع الشحنات وتأمينها؛
 - الملحق 4 - قواعد نقل قاطرة لا تخص الناقل كوسيلة نقل؛
 - الملحق 5 - دليل المعلومات؛
 - الملحق 6 - دليل سند النقل لعقد CIM/SMGS؛
- اتفاق بشأن النقل الدولي للركاب بالسكك الحديدية (عام 1951)؛
- اتفاق بشأن الجوانب التنظيمية والجوانب التشغيلية للنقل المشترك للربط بين أوروبا وآسيا (عام 1997).

الوثائق المعيارية المعتمدة على مستوى الدولة:

- تحديد العلاقة القانونية بين الراكب/العميل والسكة الحديدية، وكذلك بين السكك الحديدية عند إبرام عقد النقل ودخوله حيز التنفيذ؛
- تنظيم تكنولوجيا النقل والمتطلبات الأساسية للبنية التحتية واستخدام الوسائل التقنية للنقل المشترك.

بالإضافة إلى ذلك، توجد معاهدات ومستندات دولية أخرى، في إطار منظمة تعاون السكك الحديدية، مطبقة على مستوى الكيانات الاقتصادية:

- الاتفاق الدولي بشأن تعرفه الركاب؛
- اتفاق بشأن تعرفه العبور المنفرد لنقل البضائع؛
- الاتفاق بشأن التعريف الدولية للعبور بالسكك الحديدية لنقل البضائع؛
- الاتفاق بشأن قواعد استخدام قاطرات الشحن في النقل الدولي؛
- الاتفاق بشأن قواعد استخدام قاطرات الركاب في النقل الدولي؛

- الاتفاق بشأن قواعد الدفع في النقل الدولي للبضائع والمسافرين؛
- وضعت موازنة تسمية الشحنات على أساس النظام المنسق لوصف السلع وترميزها لمنظمة الجمارك العالمية والنظام المنسق للسلع للاتحاد الدولي للسكك الحديدية، المعتمد في السكك الحديدية للاتحاد الأوروبي.

وتحدد الاتفاقات والمستندات المذكورة أعلاه المعتمدة على مستوى السكك الحديدية المستوى الاسمي (الأساسي) للتعريف، وتكنولوجيا النقل، وتشغيل واستخدام القطارات، والعلاقات الاقتصادية والمالية بين السكك الحديدية للنقل، واعتماد نظام موحد لوصف وترميز الشحنات في النقل الدولي.

وتملك منظمة تعاون السكك الحديدية خبرة عملية واسعة في تخطيط وتنظيم عبور قطارات الحاويات في النقل الدولي، بما في ذلك من جمهورية الصين الشعبية إلى البلدان الأوروبية.

وتمارس منظمة تعاون السكك الحديدية أنشطتها بهدف توسيع علاقات التعاون والشراكة في مجال النقل بالسكك الحديدية وتحسين القدرة التنافسية؛ إذ تتعاون مع جميع الدول المهتمة، وشركات السكك الحديدية والمنظمات الدولية.

وقعت منظمة تعاون السكك الحديدية اتفاقات ومذكرات تعاون مع:

- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ؛
- منظمة التعاون الاقتصادي؛
- منظمة الجمارك العالمية؛
- المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك؛
- اللجنة الاقتصادية الأوروبية الآسيوية؛
- الإدارة العامة للمفوضية الأوروبية للتنقل والنقل؛
- وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية؛
- اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية؛
- الاتحاد الدولي للسكك الحديدية؛
- المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا؛
- الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن.

اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية

اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية جمعية تضم أكثر من 216 شركة للسكك الحديدية وشركة النقل التي تقدم خدمات نقل الركاب و/أو الشحن الدولية. وتضم اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية 136 منظمة عضواً بذاتها و80 منظمة مرتبطة بشكل غير مباشر من خلال كونها منظمات أعضاء منتسبين في أعضاء اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية. واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية هي جمعية بموجب القانون السويسري ومقرها في برن. وتساعد اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية السكك الحديدية في تنفيذ قانون النقل بالسكك الحديدية الدولي. ولتحقيق ذلك، تقوم اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية بصياغة وحفظ المنشورات القانونية والمستندات النموذجية للحركة الدولية بواسطة السكك الحديدية؛ إذ توحد العلاقة التعاقدية بين العملاء والناقلين ومديري البنية التحتية؛ وتمثل مصلحة الناقلين بالسكك الحديدية.

ويتعين على السكك الحديدية تنفيذ نصوص اتفاقية "كوتيف" وتشريع الاتحاد الأوروبي باستمرار. وقد اضطلعت اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية بمهمة تنفيذ نصوص "كوتيف" نيابة عن مجتمع السكك الحديدية لسنوات عديدة. ويشمل التنفيذ إنشاء مستندات نموذجية للنقل (البطاقات ومستندات النقل) المعترف بها عالمياً، وتوحيد عدد من العلاقات القانونية بين العملاء، والناقلين، ومديري البنية التحتية وأصحاب القاطرات عن طريق الأحكام والشروط العامة والنظم لتخصيص تكاليف المطالبات عن الخسائر والأضرار بين شركات السكك الحديدية بسرعة وبساطة.

ومن أجل تقاسم سليم لهذه التكاليف، تراهن اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية على انضمام شركات النقل الدولي بالسكك إلى الرابطة بصفتهم أعضاء. ونجحت، حتى الآن، اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية في ضم الأغلبية العظمى من الشركات، الناشطة في الحركة الدولية بشكل كبير. ونتيجة لذلك، كان من الممكن تجنب ترخيص استخدام مستند اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية (يخضع تصميم البطاقات الدولية لحقوق النشر). وستُمكن عضوية الشركات من تجنب نظام ترخيص معقد.

المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا

المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا هو رابطة نقل غير تجارية مفتوحة باب العضوية، مسجلة في السجل الرئيسي لكانتون برن في سويسرا بتاريخ 21 فبراير/شباط 1997 (وقع المشاركون الرئيسيون في نقل الشحن الأورو-آسيوي على إعلان تأسيس المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا في 23 نوفمبر/تشرين الثاني 1993 في موسكو).

ويضم المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا، حالياً، أكثر من 95 عضواً من 23 بلداً، بما في ذلك شركات السكك الحديدية في أوروبا وآسيا ودول رابطة الدول المستقلة؛ وشركات الشحن الكبرى؛ والمستثمرين ووكلاء الشحن؛ والموانئ وشركات الشحن والتفريغ؛ وهيئات الدولة والإدارات والبلديات؛ وشركات التكنولوجيا والتأمينات والاتصالات والتسويق؛ وخدمات الأمن ووسائل الإعلام.

المهام والأهداف الأساسية للمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا

يضطلع المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا بدور على المستوى الدولي في تطوير التعاون والتفاعل بين شركات السكك الحديدية والشحن والتفريغ والتشغيل والنقل والخدمات اللوجستية والموانئ، بتعزيز تبادل المعلومات بفعالية بين هذه الكيانات وتشجيع تطوير منتجات تنافسية في مجال النقل متعدد الوسائل. وتركز أنشطة المجلس على المسائل الاستراتيجية للتطوير المستقبلي لخطوط أوروبية وآسيوية وإدماجها في نظام ممرات النقل الدولي.

وتبذل جهودات مركزة في إطار المجلس بهدف تحقيق إمكانيات مسارات العبور الأوروبية الآسيوية، وتعزيز قواعد الشحن الإضافية للنقل الأوروبي الآسيوي، وإقامة علاقات تجارية جديدة مع أصحاب الشحن.

ويعمل المجلس على نحو وثيق مع المنظمات الدولية من قبيل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والاتحاد البريدي العالمي ومنظمة الجمارك العالمية والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية ومنظمة تعاون السكك الحديدية والاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن والاتحاد الدولي للسكك الحديدية، لتنمية السكك الحديدية الأوروبية الآسيوية والنقل المتعدد الأنساق، من خلال مذكرات مشتركة. واللجنة عضو في اللجان والأجهزة العاملة لجميع المنظمات المذكورة أعلاه.

ويعمل تعزيز التصنيع والابتكار الشاملين والمستدامين على وضع بنية تحتية عالية الجودة وموثوقة ومستدامة، بما في ذلك البنية التحتية الإقليمية والعابرة للحدود، دعماً للتنمية الاقتصادية ورفاه السكان، مع التركيز تحديداً على ضمان الوصول بأسعار معقولة وعادلة للجميع. ولذا، يساعد المجلس على تحديد وتلخيص ونشر الممارسات الفضلى التي تعزز النقل وتزيد الأحجام وتقيم خطوط دولية موثوقة ومستدامة بين أوروبا وآسيا (بما في ذلك تلك التي تربط الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية والاقتصادات غير الساحلية)، وتيسير عمليات عبور الحدود.

وضعت وزارة النقل في الاتحاد الروسي في عام 1997 بالتعاون مع السلطات الفيدرالية المعنية، في إطار أنشطة المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا، "مفهوم سياسة الدولة لدعم النقل العابر لسيبيريا"، والذي وافقت وصادقت عليه حكومة الاتحاد الروسي.

وتُجرى الأنشطة التطبيقية للمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا في إطار أفرقة العمل التالية:

أولاً- فريق العمل العالمي المشترك بين الشرق والغرب:

1- فريق العمل الصين-أوروبا-الصين

2- فريق العمل المعني بنقل الحاويات

ثانياً- فريق العمل الخاص بممرات البريد الدولية شمال-جنوب

ثالثاً- فريق العمل المعني بتعدد الأنساق

رابعاً- فريق العمل المعني بتنمية تكنولوجيا المعلومات

1- فريق المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا المشترك المصغر وفرقة خبراء

تكنولوجيا المعلومات التابعة للاتحاد الأوروبي الخاص بتبادل البيانات الداخلية بين المستثمرين

البريديين والسككيين في عملية النقل

خامساً- فريق العمل المعني بتوحيد قانون النقل الدولي

وساهم المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا في إدخال تقنيات متقدمة تزيد من قدرات نقاط العبور الحدودية وحجم الشحن الدولي.

ويشارك المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا في جهود كل من منظمة تعاون السكك الحديدية، والاتحاد الدولي للسكك الحديدية، ولجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية، والجماعة الاقتصادية للمنطقة الأوروبية الآسيوية، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط، والمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، ومنظمة الجمارك العالمية، والاتحاد البريدي العالمي، لإنشاء أنظمة تكنولوجية جديدة وتوحيد قانون النقل بهدف الحد من الحواجز أمام نقل البضائع بين آسيا وأوروبا.

فيما يلي الاتفاقات والأطر والصكوك التنظيمية للمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا ذات الصلة بمشروع البريد بالسكك الحديدية:

- اتفاق تعاون بين منظمة تعاون السكك الحديدية والمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الموقع في 2 نوفمبر/تشرين الثاني 2007 في كانتون سانت غال، سويسرا.
- مذكرات تعاون بين الاتحاد الدولي للسكك الحديدية والمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الموقع في 6 ديسمبر/كانون الأول 2007 و28 مارس/آذار 2012 في باريس، فرنسا.
- مذكرة تعاون بين اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية والمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الموقع في 10 مايو/أيار 2011.
- مذكرة تفاهم بين الاتحاد البريدي العالمي واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية والمجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا الموقع في 18 مارس/آذار 2016 في برن، سويسرا
- مذكرة تفاهم بين المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا واللجنة الاقتصادية الأوروبية الآسيوية الموقع في 18 يناير/كانون الثاني 2017 في موسكو، الاتحاد الروسي.
- مذكرة تفاهم بين المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا ورابطة FERRMED، الموقع في 4 أكتوبر/تشرين الأول 2018 في سوتشي، الاتحاد الروسي.

جماعة الشركات الأوروبية للسكك الحديدية والبنية التحتية

جماعة الشركات الأوروبية للسكك الحديدية والبنية التحتية هي رابطة السكك الحديدية الأوروبية الرائدة. وقد أسست في عام 1988 وهي الآن تجمع بين أكثر من 70 عضواً - شركات السكك الحديدية الأوروبية، وروابطها الوطنية وشركات البنية التحتية. وتتكون العضوية من هيئات عريقة وملتحقين جدد والشركات العمومية والخاصة على حد السواء.

ويمثل أعضاء الجماعة حوالي 61% من طول شبكة السكك الحديدية، وأكثر من 84% من أعمال الشحن عبر السكك الحديدية، و99% من عمليات نقل المسافرين عبر السكك الحديدية في الاتحاد الأوروبي والرابطة الأوروبية للتجارة الحرة والبلدان المرشحة للانضمام إلى الاتحاد الأوروبي.

ويوجد مقر الجماعة في بروكسل وهي تمثل مصالح أعضائها في البرلمان الأوروبي والمفوضية الأوروبية ومجلس الوزراء وكذلك أمام صانعي سياسات آخرين وأصحاب المصلحة في مجال النقل. ويتمثل هدف الجماعة في المساهمة في بيئة تشريعية تعزز فرص الأعمال المتاحة أمام السكك الحديدية الأوروبية وشركات البنية التحتية للسكك الحديدية.

الاتحاد الدولي للسكك الحديدية

تضاف هنا مقدمة للاتحاد الدولي للسكك الحديدية.

مسرد المختصرات

مستثمر اقتصادي مرخص له	AEO
المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا	CCTT
نظام إقرارات جمركية	CDS
جماعة شركات السكك الحديدية والبنية التحتية الأوروبية	CER
القواعد الموحدة المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية	CIM
اللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية	CIT
الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي بالسكك الحديدية	COTIF
قانون غير تشريعي	DA
المديرية العامة للتنقل والنقل التابعة للمفوضية الأوروبية	DG Move
مستثمرون معيّنون	DOs
تبادل البيانات الإلكترونية المسبقة	EAD
المفوضية الأوروبية	EC
التبادل الإلكتروني للبيانات	EDI
اللجنة الاقتصادية للمنطقة الأوروبية الآسيوية	EEC
الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة	EFTA
الإعلان الموجز للدخول	ENS
وكالة الاتحاد الأوروبي للسكك الحديدية	ERA
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ	ESCAP
الاتحاد الأوروبي	EU
من البداية إلى النهاية	E2E
حاوية ذات حمولة كاملة	FCL
الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن	FIATA
إطار المعايير	FoS
النموذج البريدي العالمي	GPM
النظام العالمي لتحديد المواقع	GPS
مواعمة تسمية الشحنات	HNC
النظام المنسق لتوصيف السلع وتزميزها	HS
الإصدار الثالث لنظام مراقبة الواردات للاتحاد الأوروبي	ICS2 R3
مركز معالجة البريد الدولي	IMPC
المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس	ISO

تنفيذ استراتيجية إسطنبول البريدية العالمية	IWPS
الشركات الصغيرة والمتوسطة	MSMEs
رمز السلع المنسق	NHM
مركز تبادل	OE
منظمة التعاون الاقتصادي	OEC
نموذج الربط بين النظم المفتوحة	OSI
منظمة التعاون بين هيئات السكك الحديدية	OSJD
المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية	OTIF
المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل	PLACI
إيصال قبول	POA
مجلس الاستثمار البريدي	POC
دليل التسليم	POD
معلومات ما قبل المغادرة التي تستهدف الشحنات PreDICT	PreDICT
مركز التكنولوجيا البريدي	PTC
التعرف بواسطة الترددات الراديوية	RFID
اللائحة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالسكك الحديدية	RID
اتفاقية كيوتو المنقحة	RKC
البريد السطحي المنقول جوا	S.A.L.
أهداف التنمية المستدامة	SDGs
اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية	SMGS
اتفاق بشأن النقل الدولي للركاب بالسكك الحديدية	SMPS
القفل الذكي الآمن	SSL
قانون الجمارك للاتحاد الأوروبي	UCC
الاتحاد الدولي للسكك الحديدية	UIC
اللجنة الاقتصادية لأوروبا	UNECE
الاتحاد البريدي العالمي	UPU
منظمة الجمارك العالمية	WCO