

## المبادئ التوجيهية المتعلقة باستخدام إطار اتفاق الخدمة البريدية المُبرم بين شركة طيران ومستثمر معيّن

الصفحة	جدول المحتويات
3	الجزء ألف - مقدمة .....
3	أولاً- لمحة تاريخية .....
3	ثانياً- نطاق إطار اتفاق الخدمة البريدية والغرض منه .....
4	الجزء باء - عملية المناقصة المعيارية الخاصة بالمؤسسات البريدية .....
4	أولاً- التحضير .....
6	ثانياً- الدعوة .....
6	ثالثاً- التفاوض .....
6	رابعاً- التفويض .....
6	خامساً- التنفيذ .....
7	الجزء جيم - توضيح المتن الرئيسي لإطار اتفاق الخدمة البريدية .....
7	أولاً- التعاريف .....
10	ثانياً- أهداف الاتفاق ونطاقه .....
10	ثالثاً- التزامات الناقل .....
16	رابعاً- التزامات الموكّل .....
17	خامساً- الالتزامات المشتركة لكلا الطرفين .....
18	سادساً- الأسعار .....
19	ثامناً- المخالفات .....
20	تاسعاً- المسؤولية .....
21	عاشراً- مدة الاتفاق وإنهاؤه .....
22	حادي عشر- المنازعات .....
22	ثاني عشر- الأحكام الختامية .....
22	الجزء دال - شرح الملاحق المرفقة بإطار اتفاق الخدمة البريدية .....

الصفحة	جدول المحتويات (تابع.)
25	الجزء هاء - الملفات .....
25	أولاً- الحمولة .....
27	ثانياً- الأسعار .....
28	الجزء واو - التبادل الإلكتروني للبيانات: الرسائل CARDIT و RESDIT .....
28	أولاً- معلومات أساسية .....
28	ثانياً- الرسائل CARDIT/RESDIT .....
29	ثالثاً- متطلبات عمليات مسح الأوعية وتبادل رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات .....
30	رابعاً- الجوانب التقنية .....
30	خامساً- قائمة رموز الأحداث .....

## الجزء ألف - مقدمة

### أولاً- لمحة تاريخية

يعتبر إطار اتفاق الخدمة البريدية بين شركات الطيران والمستثمرين المعيّنين مستنداً قابلاً للتعديل يجري تحيينه دورياً.

وصدرت الصيغة الأولى من إطار اتفاق الخدمة البريدية عام 2003، وما برح يخضع للتنقيح منذ عام 2007.

وفي عام 2018، وافق مجلس الاستثمار البريدي للاتحاد البريدي العالمي على نسخة جديدة من إطار اتفاق الخدمة البريدية اشترك في إعدادها أعضاء فريق النقل التابع لمجلس الاستثمار البريدي واتحاد النقل الجوي الدولي عن طريق لجنة الاتصال المشتركة بين اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد البريدي العالمي.

واعتمد مؤتمر خدمات الشحن، وهو الهيئة المختصة لاتحاد النقل الجوي الدولي، أيضاً إطار اتفاق الخدمة البريدية باعتباره الممارسة الموصى بها رقم 1677. وأدرج إطار الاتفاق على هذا النحو في دليل القرارات الصادرة عن مؤتمر خدمات الشحن.

وبذلك يشكل إطار اتفاق الخدمة البريدية ثمرة مفاوضات بين أعضاء الاتحاد البريدي العالمي واتحاد النقل الجوي الدولي. وتعيّن تقديم بعض الحلول التوفيقية الضرورية من كلا الجانبين من أجل صياغة مستند متوازن يراعي مصالح الطرفين. وخضعت بعض المسائل بالخصوص لمناقشات ومفاوضات مكثفة، لا سيما المسائل المتعلقة بمسؤولية المستثمرين المعيّنين إزاء شركات الطيران في حالة حدوث ضرر بسبب بعثة بريرية أثناء نقلها جواً، وحدود مسؤولية الطرفين في الاتفاق، خاصة عندما يتعلق الأمر بالأضرار غير المباشرة أو اللاحقة.

وقد استُبعد نقل البعثات البريدية صراحة من الاتفاقات الدولية التي تنظم نقل البضائع. ولا يوجد أي صك دولي ينظم المسائل المتعلقة بالمسؤولية بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل الجوي. ولا تشير وثائق الاتحاد البريدي العالمي إلى العلاقات بين المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران سوى إشارة عابرة جداً، وتتعلق تلك الإشارات بالعلاقات بين المستثمرين المعيّنين فقط وليس لها أي صلاحيات تطبق على شركائهم مثل شركات الطيران.

ويؤدي غياب إطار معياري والممارسات التي يتبعها بعض المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران المتمثلة في عدم إبرام الاتفاقات، إلى الغموض فيما يخص الشروط التي قد تسوى بموجبها أي نزاعات. ولهذا يرمي إطار اتفاق الخدمة البريدية هذا إلى توجيه المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران من الذين يفتقرون إلى إطار قانوني وتشجيعهم على إضفاء الطابع الرسمي على علاقاتهم الثنائية على أساس التعاقد.

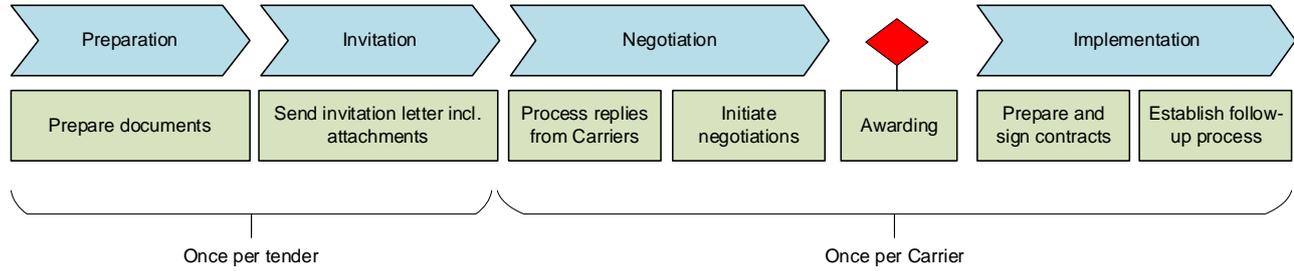
### ثانياً- نطاق إطار اتفاق الخدمة البريدية والغرض منه

إن إطار اتفاق الخدمة البريدية ليس إجبارياً بتاتاً؛ فهو مستند مرجعي صمم ليشكل نموذجاً للاتفاقات الموقعة بين المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران لأغراض نقل البريد الدولي. وهو يتضمن معظم النقاط التي ينبغي أن يتفق عليها الطرفان قبل إقامة أي علاقة بينهما. ويمكن للطرفين تكيف هذا النموذج وفقاً لاحتياجاتهما وممارساتهما وبحسب القوانين الوطنية الخاصة بكل منهما.

إلا أنه ينبغي للطرفين توخي الحيطه عند الخروج عن هذا النص الذي يراعي أحكام وثائق الاتحاد البريدي العالمي وقواعد اتحاد النقل الجوي الدولي الواجبة التطبيق. ويراعي إطار اتفاق الخدمة البريدية كذلك الإجراءات التشغيلية التي تطبقها المؤسسات البريدية وشركات الطيران.

## الجزء باء - عملية المناقصة المعيارية الخاصة بالمؤسسات البريدية

قد تختلف هذه العملية باختلاف عوامل مثل المتطلبات القانونية (مثل عمليات المناقصة) والاحتياجات البريدية. إلا أن مناقصة معيارية ستكون على النحو التالي:



المرحلة	التفسير
التحضير	تُعدّ المؤسسات البريدية المستندات التي ستُرسل إلى شركات النقل المدعوة إلى تقديم عروضها
الدعوة	تُوزع رسالة الدعوة الرسمية التي تتضمن جميع المستندات والملفات التي أُعدت
التفاوض	- جمع وتحليل المعلومات والبيانات التي تقدمها شركات النقل المدعوة إلى عرض المناقصة - الاستعداد للتفاوض مع شركات النقل - إجراء مفاوضات بشأن الشروط المالية والتشغيلية والقانونية
التفويض	تحديد أي شركة نقل تحصل على أي وجهة وأي حمولة
التنفيذ	- وضع العقود في صيغتها النهائية وتوقيعها - إرساء عملية متابعة (لمعالجة الأخطاء التشغيلية مثلاً)

وستتناول الأقسام التالية المزيد من الإيضاح للخطوات النموذجية المتبعة في المراحل المختلفة لعملية المناقصة البريدية المعيارية. وفي هذه المبادئ التوجيهية، سيُشار إلى أقسام أخرى من المستند، وكذا إلى نماذج مختلفة صُممت بهدف توحيد طريقة تعامل المستثمرين البريديين مع شركات الطيران.

### أولاً- التحضير

يجب أن تُعدّ مستندات مختلفة عند التحضير لعملية مناقصة. وترد تلك المستندات أسفله، ويقدم، عند الاقتضاء، مثال و/أو نموذج منها. ويوصى بأن تُعدّ جميع المستندات بلغة مشتركة بين المؤسسة البريدية وشركة النقل. ويُنصح في العديد من الحالات، باستخدام اللغة الإنكليزية كلغة مشتركة.

المستند	التفسير	الروابط
إطار اتفاق الخدمة البريدية للاتحاد البريدي العالمي	- الصيغة النموذجية للاتحاد البريدي العالمي لإطار اتفاق الخدمة البريدية	
الاتحاد البريدي العالمي	- تخضع هذه الصيغة للتحسين بانتظام ووافق عليها بصورة مشتركة كل من الاتحاد البريدي العالمي واتحاد النقل الجوي الدولي	

الروابط	التفسير	المستند
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ويوصى بمراجعة هذه النسخة النموذجية وتكييفها وفقاً للشروط المحلية</li> <li>- ويمكن الاطلاع على المزيد من الشروحات لمعظم الفصول في الجزء "جيم" من هذه المبادئ التوجيهية</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- إطار اتفاق الخدمة البريدية للاتحاد البريدي العالمي (تابع).</li> </ul>
 <p>Discrepancies between UPU stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- من المرجح جداً أن يضطر مستثمر بريدي إلى تكييف أجزاء مختلفة من إطار اتفاق الخدمة البريدية للاتحاد البريدي العالمي وفقاً للشروط المطبقة محلياً (التشغيلية والقانونية والتنظيمية، وغيرها).</li> <li>- وستسفر هذه التعديلات عن نسخة نموذجية من إطار اتفاق الخدمة البريدية خاصة بالمؤسسة البريدية</li> <li>- ويوصى بإلحاح تسجيل أي خروج عن إطار اتفاق الخدمة البريدية للاتحاد البريدي العالمي في مستند منفصل - وسيساعد هذا كل من المؤسسة البريدية وشركة النقل على تعقب الاختلافات</li> <li>- يقترح تقديم الملاحق من 4 إلى 9 (ولو في صيغة مشروع) مع عرض المناقصة</li> <li>- ولن تكون بقية الملاحق الأخرى ذات أهمية إلا خلال مرحلتَي التفاوض والتنفيذ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- إطار اتفاق الخدمة البريدية للمؤسسة البريدية</li> </ul>
 <p>Annex 2 - Tonnage.xlsx</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- يجب أن تُزود شركات النقل بالحمولات المتوقعة</li> <li>- يجب أن تبيّن الحمولات على الأقل الحمولة لكل مقصد</li> <li>- يمكن، عند الاقتضاء، تقديم المزيد من التفاصيل بشأن الحمولات المتوقعة بحسب البلد الأصل والخدمة والمنتج</li> <li>- للحصول على المزيد من التوضيح بشأن النموذج المعني، انظر الجزء "ألف" من القسم أولاً (الحمولات)</li> <li>- يجب ألا تغير شركة النقل ترتيب الأعمدة أو أسماءها - وإذا اقتضى الأمر، يمكن إضافة أعمدة إضافية</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- التقديرات</li> </ul>
 <p>Annex 3 - Rates.xlsx</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- يُطلب من شركات النقل تقديم لائحة الأسعار التي تحددها بالنسبة إلى بلدان المقصد والحمولات التي ترغب في نقلها</li> <li>- للحصول على المزيد من التوضيح بشأن النموذج المعني، انظر القسم ثانياً (الأسعار)</li> <li>- يجب ألا تغير شركة النقل ترتيب أو أسماء الأعمدة والصفوف - وإذا اقتضى الأمر، يمكن إضافة أعمدة إضافية</li> <li>- وما أن تُعاد لائحة الأسعار، يمكن للمؤسسة البريدية جمع جميع الأسعار التي تقدمها شركات النقل ضمن ملف واحد لتيسير مقارنتها</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- الأسعار</li> </ul>
 <p>CoverLetter.docx</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- يوصى بأن تُرفق الدعوة إلى تقديم عروض بكتاب رسمي يحيل إلى المعلومات الرئيسية والمواعيد النهائية المحددة لتقديم العروض</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- خطاب الإحالة</li> </ul>

## ثانياً- الدعوة

الدعوة عبارة عن عملية رسمية تتمثل بالأساس في إعداد المستندات الواردة في القسم أولاً السالف الذكر (التحضير).

## ثالثاً- التفاوض

بعد الموعد النهائي المحدد لاستلام جميع العروض، يمكن الشروع في تحليل العروض المقدمة والتفاوض مع شركة (شركات) النقل. وأثناء هذه المرحلة، ستناقش المستندات التالية أو، حيثما كان ذلك منطبقاً، تُعدّ أو تُعدل أو تُكتمل.

المستند	التفسير
إطار اتفاق الخدمة البريدية للمؤسسة البريدية	- يوصى بالإبقاء على إطار اتفاق الخدمة البريدية الخاص بالمؤسسة البريدية دون تغيير وذلك قصد تلافي وجود نسخ مختلفة منه - وينبغي تتبع أي تغييرات يجري إدخالها على المستند الرئيسي من هذا الاتفاق في ملحق منفصل يسرد الفوارق المعنية
الفوارق التي جرت مناقشتها	- إذا اتفقت شركة النقل والمؤسسة البريدية على صياغة مختلفة لمادة ما، أو على إضافة مادة أو حتى على حذف مادة، فيتعين تسجيل هذه المسائل في مستند منفصل - ويرد هذا المستند المنفصل في الملحق 5
الأسعار	يجري التفاوض على الأسعار النهائية ويُحَيّن العرض وفقاً لذلك

## رابعاً- التفويض

واستناداً إلى نتيجة التفاوض والتقييم النهائي، يقرر المستثمر البريدي أي مقصد وأي حمولات توكل إلى أي ناقل.

المستند	التفسير	روابط
الأسعار	- تصبح لائحة الأسعار هي الملحق 1 بالنسخة النهائية من الاتفاق - وتوضع في هذه القائمة فقط الأسعار الخاصة بالجهات التي حظيت شركة النقل بإمكانية نقل قسط على الأقل من الحمولات المتوقعة إليها	
الحمولات المقدره	- تصبح الحمولات المقدره هي الملحق 2 بالنسخة النهائية من الاتفاق - وترد فيه فقط الحمولات التي أسندت إلى شركة النقل	

## خامساً- التنفيذ

تركز مرحلة التنفيذ على وضع الصيغة النهائية للمستندات، وتوقيع العقود والاتفاق على الجوانب التشغيلية<sup>1</sup>. وينبغي أن تتفق شركة النقل والمؤسسة البريدية، بالإضافة إلى ذلك، على عملية متابعة يمكن أن تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، نوع الاجتماعات وتواترها:

- المسائل التشغيلية: العمليات اليومية، وتحسين العمليات، وتحديد مواطن الخلل على المستوى التشغيلي؛
- المسائل الاستراتيجية: التعاون، والأعمال الجديدة.

<sup>1</sup> إرساء التبادل الإلكتروني للبيانات، وتحديد الطرف الذي سيحصل على المستندات النهائية، وما إلى ذلك.

## الجزء جيم - توضيح المتن الرئيسي لإطار اتفاق الخدمة البريدية

### أولاً- التعاريف

#### المادة 1

#### تعاريف

1- القبول: لما كان الاتفاق على أن "القبول" يقوم على رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات، يجوز استخدام التعريف التالي للتعبير عن "قبول الخدمة"، الذي وافق عليه فريق المعايير التابع للاتحاد البريدي العالمي في سياق معايير الاتحاد M39 وM48 وM49 الخاصة برسائل التبادل الإلكتروني للبيانات:

قبول الخدمة: تؤكد الرسالة (BOOKED) "6" RESDIT أن البريد قد أُسند إلى رحلة (رحلات) في مسار معيّن. وتحدد هذه المعلومات الأوعية، من بين الأوعية التي تُكفل بها، التي قُبلت في إطار الخدمة المقدّمة المعنية والتي تؤكد حجز مكان لها بناءً على متطلبات الخدمة المنفق عليها في الرسالة CARDIT (وقت التسليم/موقع المصدر، والوزن، والرحلة (الرحلات)، ووقت التسليم/موقع المقصد). وتؤكد الرسالة (STAGED) "7" RESDIT أنه لم يجر حجز مكان للبريد وفقاً للطلب الوارد في الرسالة CARDIT، وأنه في انتظار نقله بواسطة رحلة جوية أخرى.

2- وثائق الاتحاد (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).

3- الوكيل: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).

4- البريد الجوي:

1-4 بالنسبة إلى بريد الرسائل، أخذ التعريف من البند 1-1 من المادة 17-114 من نظام اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي.

2-4 بالنسبة إلى بريد الطرود، يستخدم إما مصطلح "بريد جوي" أو مصطلح "طرود منقول جواً".

5- توجيه البريد الجوي: انظر المادتين 17-132/226-17 (توجيه الإرساليات) والمادة 17-133 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة جواً (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة)/والمادة 17-227 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة جواً (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة) من نظام الاتفاقية.

6- السعر الأساسي للنقل الجوي: حدد السعر الأساسي للنقل الجوي في المادة 33 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي (الأسعار الأساسية والأحكام المتعلقة بنفقات النقل الجوي) وفي المادتين 33-101 (صيغة إعداد السعر الأساسي وحساب نفقات النقل الجوي للإرساليات المغلقة)/33-201 (حساب نفقات النقل الجوي) من نظام الاتفاقية.

7- الرسالة CARDIT:

1-7 يوصى باستخدام أحدث نسخة من الرسالة CARDIT وهي حالياً الرسالة CARDIT v 2.1.

2-7 يجب أن يرسل الموكل الرسالة CARDIT إلى شركة النقل. وتكون عندئذ شركة النقل هي الطرف المسؤول عن إحالة المعلومات اللازمة إلى المتعاقدين من الباطن.

8- الشحن: تجدر الإشارة إلى أن اتحاد النقل الجوي الدولي قد أعطى التعريف التالي لمصطلح "الشحنة":

المرفق "ألف" بالقرار 660 الصادر عن مؤتمر خدمات الشحن التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي، حركة المرور المشتركة بين الخطوط - الشحن؛ المادة 1 - تعاريف الشحن:

مرادف لمصطلح "الإرسالية"، ويعني طرد واحد أو أكثر يقبله الناقل من شاحن واحد في المرة الواحدة وفي عنوان واحد، ويستلم في شكل قطعة واحدة، ويُرسَل في مستند شحن واحد أو سجل شحن واحد إلى مستلم واحد في عنوان واحد في المقصد.

كما اقترح اتحاد النقل الجوي الدولي مصطلح "الشحنة البريدية" (مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 4- فريق المعايير المشترك بين اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد البريدي العالمي- 2009-3- المستند 8)، المستخدم في سياق قوائم الشحن الجوي البريدي:

الشحنة البريدية: تعني وعاء أو أكثر من أوعية البريد التي تقبلها شركة الطيران من مستثمر بريد واحد في وقت واحد ومن عنوان واحد، تُستلم في شكل قطعة واحدة، وتُنقل تحت رقم واحد في قائمة الشحن الجوي البريدي إلى مرسل إليه في عنوان واحد بالمقصد.

ويرد المصطلح "شحنة" في عدد من السياقات في نظام الاتحاد البريدي العالمي. وفي هذه الحالة، يرد هذا المصطلح في سياق المادتين 17-135 و 17-233 من نظام الاتفاقية.

9- ساعات التسليم الحدية: تجدر الإشارة إلى أن البند 3 من المادة 17-113 من نظام الاتفاقية يوصي بأنه يفضل أن يتراوح وقت تسليم ما بين ساعة إلى ساعتين كحد أقصى.

10- البضائع الخطرة:

10-1 يتوافق هذا التعريف مع أحكام المادة 19-008 من نظام الاتفاقية (البضائع الخطرة المحظور إدراجها ببعاث بريد الرسائل والطرود).

10-2 ويقدم البند 3 من المادة 19 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي وكذلك التعليق المتصل به تفاصيل إضافية بشأن البضائع الخطرة الممنوع نقلها بالبريد، والإعفاءات، وسلامة الموظفين المعنيين بمعالجة البعاث التي يُعتقد أنها خطيرة.

11- الأيام (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).

12- التوزيع: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).

13- المستثمر المعين: أخذ تعريفه من المادتين 1 و 2 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي.

14- المقصد: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).

15- المستندات: انظر المادتين 17-135 و 17-233 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات) والنموذجين CN 38 (قائمة تسليم الإرساليات الجوية) و CN 41 (قائمة التسليم الخاصة بالبريد السطحي المنقول جواً). إذا اتفق الطرفان على عدم استخدام الورق في عمليات النقل، فيُستعاض عن جميع المستندات برسائل التبادل الإلكتروني باستثناء فيما يخص بطاقات الأكياس ولصانقتها.

16- التبادل الإلكتروني للبيانات: انظر المادتين 17-135 و 17-233 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات) للاطلاع على مسألة استخدام رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات مع شركات النقل الجوي.

- 17- البريد العاجل الدولي: أخذ التعريف من البند 1-1 من المادة 36 من الاتفاقية ومن المادة 001-36 (البريد العاجل الدولي) من نظام الاتفاقية.
- 18- التسليم: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 19- اتحاد النقل الجوي الدولي: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 20- الموسم وفقاً لاتحاد النقل الجوي الدولي: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 21- البريد: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 22- البعثة غير ذات الأولوية: أخذ التعريف من البند 2-2 من المادة 101-17 من نظام الاتفاقية.
- 23- المصدر: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 24- البعثة البريدية: انظر البند 1-6 مكرراً من المادة الثانية من البروتوكول الإضافي التاسع الملحق بالدستور.
- 25- البعثة ذات الأولوية: أخذ التعريف من البند 1-2 من المادة 101-17 من نظام الاتفاقية.
- 26- إثبات القبول: انظر المادتين 135-17 و 233-17 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات) ومعيار الاتحاد البريدي العالمي M39 للاطلاع على مفهوم "إثبات القبول" فيما يخص الرسالتين CARDIT و RESDIT.
- 27- إثبات التوزيع: انظر المادتين 135-17 و 233-17 من نظام الاتفاقية (تسليم الإرساليات) ومعيار الاتحاد البريدي العالمي M39 الخاص بالتبادل الإلكتروني للبيانات للاطلاع على مفهوم "إثبات التوزيع" فيما يخص الرسالتين CARDIT و RESDIT.
- 28- الوعاء: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 29- الأسعار: (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 30- الرسالة RESDIT: توجد رسالة معيارية RESDIT واحدة، وهي: الرسالة RESDIT V1.1 (انظر المعيار M49 المتعلق برسائل التبادل الإلكتروني للبيانات الخاص بالاتحاد البريدي العالمي). وقد ألغيت جميع الإصدارات الأخرى.
- 31- خطة التوجيه: يرجى الاطلاع على المادتين 132-17 و 226-17 (توجيه الإرساليات) والمادتين 17-134 و 232-17 (إعداد أوراق التجربة) من نظام الاتفاقية. انظر تعريف "توجيه البريد الجوي" الوارد في إطار اتفاق الخدمة البريدية.
- 32- البعثات السطحية المنقول جواً (S.A.L.): يرجى الرجوع إلى البند 1-3 من المادة 114-17 من نظام الاتفاقية.
- 33- حقوق السحب الخاصة: انظر التعريف الرسمي الذي أعطاه صندوق النقد الدولي لحقوق السحب الخاصة (www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm)، والمادة 001-17 (الوحدة النقدية) والتعليق المتصل بها من نظام الاتفاقية.

## ثانياً- أهداف الاتفاق ونطاقه

### المادة 2

#### أهداف الاتفاق ونطاقه

1- لم يتناول الاتفاق وصف إجراءات العبور، ولكن وصفها ورد في نظام الاتفاقية. انظر المادة 17-133 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة جواً (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة) والمادة 17-227 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة جواً (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة) والتعليقات المتصلة بهما. ويوصى بأن تشمل الاتفاقات مسار النقل بكامله "من نقطة المصدر إلى نقطة (نقاط) المقصد". ومن بين النتائج المترتبة على هذا هو أنه إذا حدث أمر ما عند نقطة العبور نتيجة خطأ صادر عن الناقل، وتلقى الموكل فاتورة عن المرحلة الثانية من الرحلة وعن معالجة البريد العابر، فإن هذه الفواتير ستُحال إلى الناقل. وينبغي وضع إجراء يخول للناقل الاتصال بالموكل، إذا واجه أي مشكلة عند نقطة العبور. ويتعين إدراج بيانات الاتصال في الملحق ذي الصلة. وفيما يخص الكميات المقدرة، انظر التعليق المرفق بالمادة 17-113 من نظام الاتفاقية (أولوية معالجة البعثات ذات الأولوية والبعثات الجوي).

2- وفيما يتعلق ببريد الرسائل، تعكس فئات البريد المشار إليها مضمون المادة 17-114 من نظام الاتفاقية (الإرساليات).

## ثالثاً- التزامات الناقل

### المادة 3

#### الخدمة

(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

### المادة 4

#### سلامة البريد

1- يمكن أن يشمل قياس الأداء مؤشرات مثل التوزيع في الوقت المحدد، والأداء في مجال المسح الضوئي، والوقت المستغرق في الرد على الطلبات، وكميات البريد المنقولة مقارنة بالكميات المقدر نقلها، ونوعية التقديرات، وما إلى ذلك. ومن المهم ألا يحدد فقط ما يتعين قياسه، بل من المهم أيضاً تحديد كيفية قياسه وتحديد الفترة التي يُقاس خلالها والأهداف من عملية القياس.

2- ويعكس وجوب أن يوفر الناقل الحماية للبريد الموجود في حوزته التزام المستثمر المعين إزاء مرسل البعثة وفقاً للمادة 22 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي (مسؤولية المستثمرين المعيّنين. التعويضات).

3- وتجدر الإشارة إلى أنه لا مسؤولية في حالة القوة القاهرة (البند 3 من المادة 26 والمادة 31 من أحكام إطار اتفاق الخدمة البريدية). ويوصى باتخاذ التدابير التالية لضمان حماية البريد من العوامل المناخية أو الأثرية أو الضرر أو التلف أو السرقة:

1-3 ينبغي أن ينقل البريد إلى مستودع وأن يخزن فيه بمجرد تفرغته؛

2-3 ينبغي أن يخزن البريد في مكان يمكن إقفاله أو يخضع للمراقبة من جانب موظف أو بواسطة كاميرات المراقبة الأمنية أو باستخدام وسائل فعالة أخرى.

المادة 5  
حيازة البريد

- 1- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 2- وتكون الرسالة المعيارية المستخدمة في التبادل الإلكتروني للبيانات بين الناقل والموكل، في حالة استخدامها، هي الرسالة CARDIT/RESBIT. ويرد في المادتين 135-17 و 233-17 من نظام الاتفاقية (توجيه الإرساليات) مزيد من التفاصيل بشأن قائمتي التسليم الإلكترونيتين CN 38 أو CN 41.

المادة 6  
التسليم

- 1- انظر المادة 119-17 (تكوين الإرساليات) والمادة 129-17 (تزويد الإرساليات ببطاقات) والمادة 17-221 (النقل في إرساليات مغلقة) من نظام الاتفاقية بالنسبة إلى المتطلبات المتعلقة بتغليف ووضع اللصائق على البعثات البريدية، والمادتين 241-17/144-17 (إعادة الأوعية الفارغة) فيما يتعلق بتغليف ووضع اللصائق على الأوعية الفارغة.
- 2- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 3- انظر المادتين 135-17 و 233-17 من نظام الاتفاقية (توجيه الإرساليات).
- 4- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 5- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 6- انظر البند 2-2 من المادة 9 من إطار اتفاقية الخدمة البريدية: يسمح للناقل بأن يمتنع عن نقل البريد من المصدر (قبل تقديم إثبات القبول) في حالة شك في أنه تعرضه لضرر أو سلب أو عبث.
- 7- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 8- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 9- ويقدم الموكل الإقرار الجمركي المتعلق بأمن الشحن إلى الناقل لأغراض الشحن، إذا أتفق على ذلك. ويجب الاتفاق على ما إذا كانت ستتم هذه العملية إلكترونياً كجزء من الرسالة CARDIT، أو ورقياً (باستخدام النموذج CN 70).

المادة 7  
الساعة الحدية للتسليم

- 1- تجدر الإشارة إلى أن البند 3 من المادة 133-17 من نظام الاتفاقية يوصي بأنه يفضل أن تتراوح مدة التسليم من ساعة إلى ساعتين كحد أقصى.

المادة 8  
فشل محاولة التسليم

- 1- تجدر الإشارة إلى أن مفهوم "فشل محاولة التسليم" من جانب الناقل يُعرّف في المادة 9 من إطار اتفاق الخدمة البريدية بأنه هو الحالة التي "يجوز فيها للناقل أن يرفض قبول تسليم البريد".
- 2- وفي إطار المادة 8 من إطار اتفاق الخدمة البريدية يعني "فشل محاولة التسليم" من جانب الموكّل، الحالة التي لا يفي فيها الموكّل بوقت التسليم و/أو المكان المتفق عليه في المصدر.

المادة 9  
رفض التسليم

- 1- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 1-1 (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 2-1 و يبلغ حد الوزن لكل وعاء يحتوي على بعائث بريد الرسائل المحدد في البند 2-10 من المادة 17-119 من نظام الاتفاقية 30 كيلوغراماً كحد أقصى (باستثناء حالة التحفظات). و يبلغ حد الوزن لكل وعاء يحتوي على بعائث بريد الطرود المحدد في البند 11 من المادة 17-221 من نظام الاتفاقية 32 كيلوغراماً كحد أقصى (باستثناء حالة التحفظات).
- 3-1 وترد حدود الأوزان الخاصة بالطرود في المادة 17-203 من نظام الاتفاقية (الخصائص المتعلقة بحدود الأوزان). وترد حدود الأبعاد الخاصة بالطرود في المادة 17-204 من نظام الاتفاقية (حدود الأبعاد).
- 2- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 1-2 تجدر الإشارة إلى أن البند 8 من المادة 6 من إطار اتفاقية الخدمة البريدية يقدم المزيد من التفاصيل بشأن الإجراء اللازم في حالة البريد الذي يشكل نقله خطراً على بعائث البريد والبضائع والمعدات الأخرى. ولا يجوز إرسال هذا البريد أو إعادته. وينص البند 8 من المادة 19 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي أيضاً على أن البضائع الخطرة "لا تُوجه بأي حال من الأحوال إلى جهة المقصد ولا تُسَلَّم إلى المرسل إليهم ولا تُعاد إلى المصدر". وفي الحالة التي "يكشف عنها خلال العبور فإنه يتم التعامل مع هذه الأشياء وفقاً للتشريع الوطني في بلد العبور". وإذا اكتُشفت بضائع خطيرة أثناء العبور، يوصى بأن يتصل الناقل بالموكّل وأن يتفقا معاً على الإجراء اللازم اتخاذه.
- 2-2 وتجدر الإشارة إلى أن البند 6 من المادة 6 من إطار اتفاق الخدمة البريدية يقدم مزيداً من التفاصيل فيما يتعلق بالإجراء اللازم لمعالجة البريد في حالة كان هناك شك في تعرضه لضرر أو سلب أو عبث.

المادة 10  
التوجيه

- 1- انظر تعريف توجيه البريد الجوي في المادة 1 من إطار اتفاقية الخدمة البريدية والمادتين 17-132/17-226 (توجيه الإرساليات) من نظام الاتفاقية.
- 2- يوصى باستخدام الرحلات الجوية المباشرة قدر الإمكان وتفاذي استخدام شركات النقل التي صدرت منها مخالفات في الماضي - مثل فقدان أوعية أو التأخر في تسليم البعائث إلى المستثمر المعين في المقصد.
- 3- يجوز للطرفين تحيين الملحق 8 (خطة التوجيه) مع تغيير الفصول (الشتاء/الصيف).

المادة 11  
الأداء

- 1- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 2- انظر المادة 17-133 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة جواً (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة)/والمادة 17-227 (نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة جواً (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة) من نظام الاتفاقية. ويوصى بوضع إجراء يمكن الناقل، في حالة حدوث انقطاع في سلسلة النقل، من إرسال البريد في أقرب وقت ممكن وإبلاغ الموكل بذلك.
- 2- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 4- وعادة ما يكون تحقيق الهدف فيما يتعلق بنقل البريد ممكناً بنسبة 90 - 98%، وذلك بحسب القدرات المتاحة وعوامل أخرى. وينبغي أن يكون قياس الأداء ممكناً، وأن يستند إلى تكنولوجيا التعرف بواسطة الترددات الراديوية أو إلى بيانات نظام مراقبة النوعية/أو النظام CAPE، أو إلى الرسائل CARDIT/RESBIT، أو النماذج CN المعادة التي تبين وقت وتاريخ معالجة البعثات. ويمكن أن يُستخدم أداء بيانات المسح كمؤشر أداء. ويمكن قياسه باعتبار مجموع عدد الأوعية التي خضعت للمسح الضوئي مقارنة بالعدد الإجمالي للأوعية التي نُقلت خلال فترة معينة. ويمكن استخدام مهل الرد كمؤشر آخر (بحسب عدد الطلبات التي أُجيب عليها في غضون مهل الرد القصوى المتفق عليها). وتُعد اجتماعات دورية بين الناقل والموكل بهدف استعراض الأداء والاتفاق على إجراءات التحسين اللازمة، إذا اقتضى الأمر ذلك. وتجدر الإشارة إلى البند 3 من المادة 17-113 والبند 4-4 من المادة 17-113 من نظام الاتفاقية فيما يتعلق بمهل التسليم.
- 5- ويمكن أن تتضمن خطة عمل توضع لتسوية أوجه القصور في الأداء المعلومات التالية: وصف مفصّل للمسألة والأهداف المتوخاة والمواعيد النهائية المحددة والطرف المسؤول. وينبغي ألا يغيب عن الأذهان أن تحسين النوعية هو مشروع مشترك ضروري للمستثمرين المعيّنين والناقلين على حد السواء. وبناء عليه، تقع مسؤولية ضمان تحقيق أفضل أداء ممكن على عاتق الطرفين معاً.
- 6- ويوصى بأن يتفق الطرفان على خطة طوارئ بغية مراعاة الأحداث أو الظروف المحتملة العرضية. وينبغي أن تبين خطة الطوارئ ما يقع تحت مسؤولية كل طرف عند حدوث أمر ما، والإجراءات التي يتعين اتخاذها بعد عودة المياه إلى مجاريها.

المادة 12  
المتعاقدون من الباطن

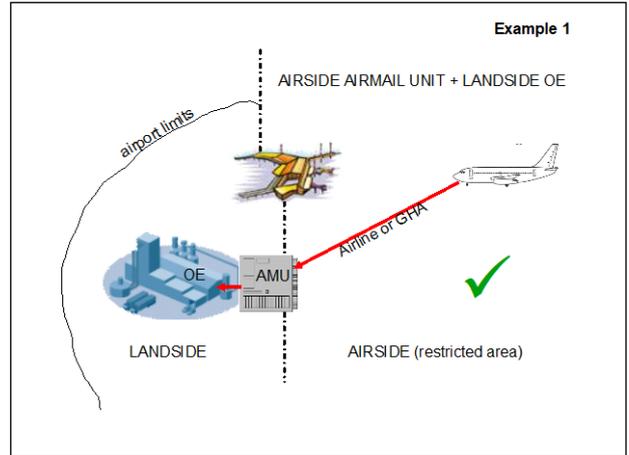
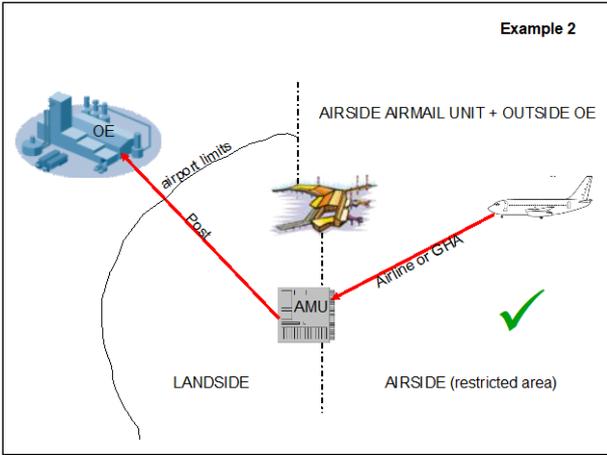
- 1- يجوز للمتعاقد من الباطن أن يضطلع بنقل البريد وتخزينه وتحميله وتفريغه في المطار أو في أنحاءه في الحالات التي يوجد فيها مكتب التبادل خارج المطار.

المادة 13  
وصول الموكل إلى مرافق الناقل

- 1- ينبغي أن يؤذن بدخول مرافق الناقل لأغراض التدقيق في العمليات، على سبيل المثال، عندما تتكرر مخالفات الناقل أو تكون جسيمة.
- 2- يمكن أن يكون النفاذ إلى مرافق الناقل أيضاً مفيداً لفهم سير العمليات على نحو أفضل (مثلاً، فهم كيف يجري تحميل الطائرات). ومن شأن هذا أن يساعد على تحسين الأنشطة المشتركة.

- 1- عادة ما يعاني المستثمرون المعيّنون من مخالفات مثل فقدان أكياس البريد أثناء عمليات المعالجة التي يقوم بها الناقل أو حدوث حالات تأخير كبيرة قبل تسلّم المستثمر المعيّن في المقصد البعائث البريدية لأن الناقل ترك سهواً البريد في مخزنه في المطار. وقد يكون لذلك العواقب السلبية التالية بالنسبة إلى المستثمرين المعيّنين: الاستعلامات، وتقديم الشكاوى، وضياع فرص عقد صفقات تجارية في المستقبل، وغيرها من العواقب.
- 2- ويرجى ملاحظة أنه توجد عدة سيناريوهات ممكنة للتسليم في المقصد.

انظر المثالين 1 و2:

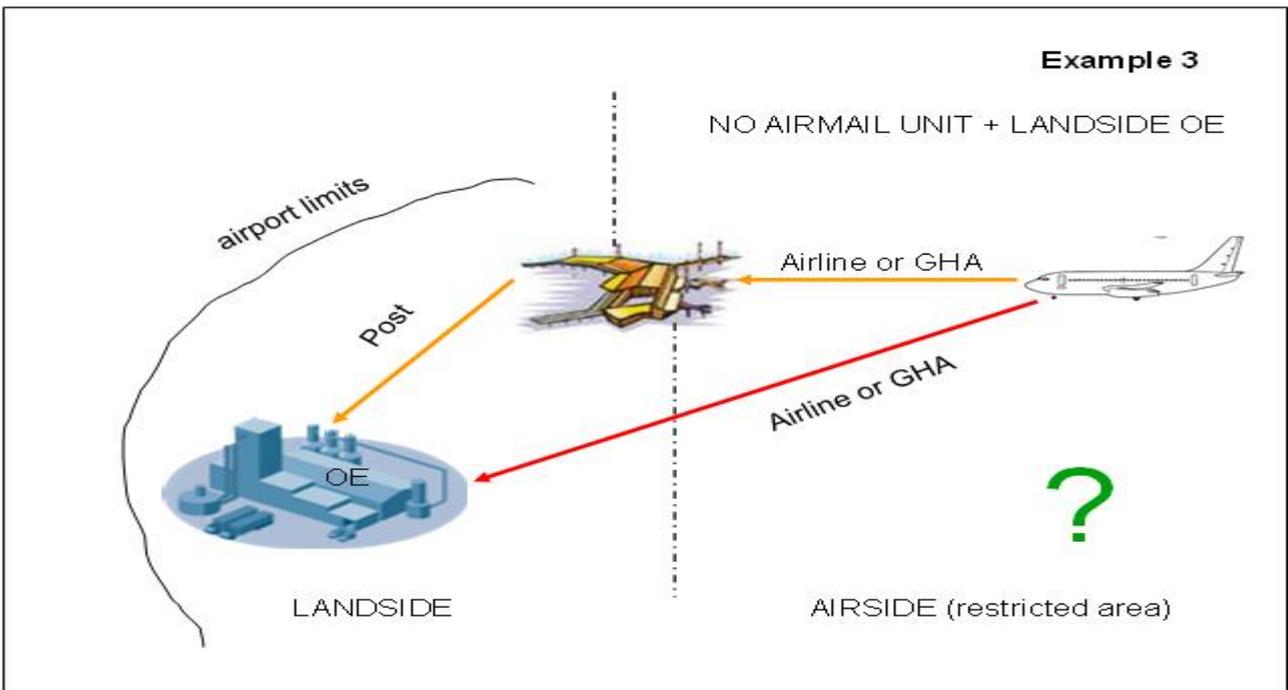


1-1-2 تتكبد المؤسسة البريدية في المقصد تكاليف وحدة البريد الجوي؛

2-1-2 لا يحدث عادة تخزين وسيط للبريد بين الطائرة ووحدة البريد الجوي، رغم أن التسليم لا يجري دائماً مباشرة من الطائرة؛

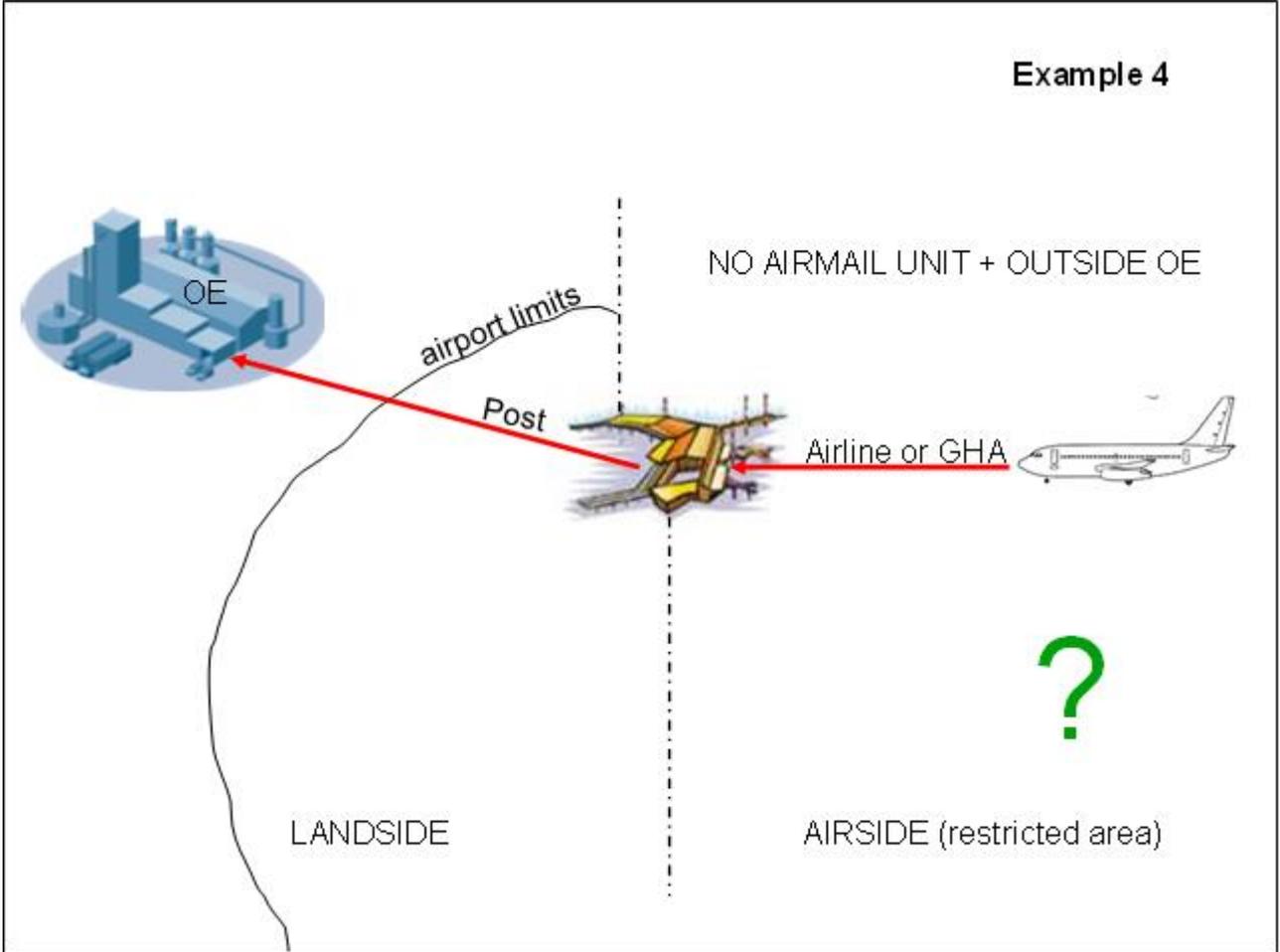
3-1-2 ليس لوجود موقع مكتب التبادل داخل المطار أو خارجه أي تأثير على هذه المسألة.

2-2 انظر المثال 3:



- 1-2-2 لا تقع أي تكاليف متعلقة بوحدة البريد الجوي على المؤسسة البريدية في المقصد؛
- 2-2-2 مع ذلك، تتوقع المؤسسة البريدية في المقصد ان يجري تسليم البريد في مكتب التبادل الخاص بها بالمطار؛
- 3-2-2 تتوقع المؤسسة البريدية في المصدر أن يسلم البريد إلى المؤسسة البريدية في المقصد، استناداً إلى المواصفات العامة المحددة في الاتفاق الذي أبرمته مع شركة الطيران؛
- 4-2-2 لا توجد أي مشكلة على مستوى الجمارك إذا كان مكتب التبادل مركزاً مؤهلاً للقيام بالتخليص البريدي؛
- 5-2-2 قد تطالب شركة الطيران بزيادة تكلفة التسليم وقد تفضل التسليم إلى وكيل المعالجة في المطار.

3-2 المثال 4:



- 1-3-2 لا تكون المؤسسة البريدية في المقصد ملزمة بأي تكاليف تتعلق بوحدة البريد الجوي؛
- 2-3-2 لا يتعين أن تتوقع المؤسسة البريدية في المقصد أن يسلم البريد في مكتب التبادل التابع لها الواقع خارج المطار؛
- 3-3-2 وتتوقع المؤسسة البريدية في المصدر بحكم أنها تجهل تفاصيل التنظيم في المقصد، أن يسلم البريد إلى مؤسسة بريد المقصد، استناداً إلى المواصفات العامة الواردة في اتفاقها المبرم مع شركة الطيران؛
- 4-3-2 لا توجد أي مشكلة على مستوى الجمارك إذا كان مكتب التبادل مركزاً مؤهلاً للقيام بالتخليص البريدي؛

- 5-3-2 يتعين على شركة الطيران أن تسلّم البريد إلى وكيل المعالجة في المطار؛  
6-3-2 تقوم المؤسسة البريدية في المقصد عادة بتجميع البريد من وكيل المعالجة.

3- توزّع المسؤوليات في نموذج الأعمال البريدية، بين المستثمرين المعيّنين في المصدر والمقصد عند تسليم البريد في المقصد من المستثمر المعيّن في المصدر إلى المستثمر المعيّن في المقصد. وعندما يُنقل البريد جواً، يجري التسليم عند باب وحدة البريد الجوي للمستثمر المعيّن أو في مكان متفق عليه في مطار لا توجد فيه أي وحدة من وحدات البريد الجوي.

4- ولذلك، يتعاقد المستثمرون المعيّنون عادة مع شركات نقل جوي على جمع البريد من باب مكتب التبادل أو وحدة البريد الجوي وتسليمه للمستثمر المعيّن في المقصد عند باب مكتب التبادل أو وحدة البريد الجوي.

5- ويتضمن دليل اتحاد النقل الجوي الدولي الخاص بمناولة البريد في المطارات أقساماً خصّصت للبريد الجوي تسمح لشركات الطيران ووكلاء المعالجة الأرضية، بتقديم الخدمات اللازمة لمعالجة البريد الجوي.

6- ويتضمن اتفاق المناولة الأرضية القياسية الذي اعتمده اتحاد النقل الجوي الدولي كذلك قسماً فرعياً خاصاً يخول لشركات الطيران التعاقد على الخدمات المحددة اللازمة المتعلقة بالبريد الجوي، بما يشمل التوزيع في المرافق البريدية. ويوضح اتفاق المناولة الأرضية القياسية بأن التسليم إلى المستثمر المعيّن في المقصد يقوم به وكيل المعالجة الأرضية نيابة عن شركة الطيران.

7- وعادة ما يبرم المستثمرون المعيّنون عقوداً عامة مع شركات الطيران، لا يُشار فيها إلى كل التفاصيل المتعلقة بمطارات ومرافق المؤسسات البريدية في المقصد.

8- ويتوقع المستثمر المعيّن في المصدر أن تتولى شركات الطيران ترتيب جميع عمليات المعالجة الأرضية في المصدر والمقصد وتغطية التكلفة (المدرجة في السعر المعلن عنه للمستثمر المعيّن في المصدر)، اللازمة لنقل البريد إلى غاية الموقع الذي يسلم فيه البريد إلى المستثمر المعيّن في المقصد.

9- وتستطيع شركات الطيران في معظم مناطق العالم، التعاقد بشأن خدمات معالجة البريد الجوي وفقاً لاتفاقاتها الخاصة المبرمة مع المستثمرين المعيّنين، بالاستناد إلى نموذج الأعمال البريدية. وتسعى المؤسسات البريدية إلى وضع عمليات موحدة لتلافي حالات الاستثناء التي تتسبب في توليد تكاليف إضافية ونقل للمسؤوليات يشوبه الغموض واحتمال تبدد نوعية الخدمة.

10- ويرجى الاطلاع على الإشارات إلى مكان التسليم في المقصد ونطاق الخدمات الواردة في تعريفَي "المقصد" و"الخدمات" في المادة 1 من إطار اتفاق الخدمة البريدية.

## رابعاً- التزامات الموكل

### المادة 15

#### الجوانب التشغيلية

1- ينبغي أن يزود الموكل الناقل بالمعلومات الضرورية قبل أسبوعين على أقصى تقدير، وعادة شهر واحد، من تاريخ أي تغيير في الجدول الزمني للرحلات (يكون ذلك عادة في نهاية مارس/آذار ونهاية أكتوبر/تشرين الأول). ويؤكد الناقل للموكل الطائرة التي ينقل على متنها البريد. ويكون ذلك قبل أسبوعين على أقصى تقدير، وعادة شهر واحد، من تاريخ المواسم الاستثنائية (مثل فترة عيد الميلاد المجيد) التي قد ترتفع كميات البريد خلالها بأكثر من 20٪ عن المعتاد، ويتصل الموكل بالناقل ليتفاوض معه بشأن تخصيص حيز إضافي للشحن. وفيما يخص الكميات المقدرة، يرجى الاطلاع على التعليق على المادة 26-002 من نظام الاتفاقية.

2- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).

3- انظر المادة 119-17 (تكوين الإرساليات) والمادة 129-17 (تزويد الإرساليات ببطاقات) والمادة 17-221 (النقل في إرساليات مغلقة) من نظام الاتفاقية بالنسبة إلى المتطلبات المتعلقة بتغليف ووضع اللصائق على البعثات البريدية، والمادتين 17-144/17-241 (إعادة الأوعية الفارغة) فيما يتعلق بتغليف ووضع اللصائق على الأوعية الفارغة المعادة.

3-1 بالنسبة إلى بريد الرسائل: وفقاً للبند 3-7 من المادة 129-17 من نظام الاتفاقية، وبهدف التمكن من تتبع الأوعية البريدية، يدرج في اللصيقة معرف الهوية برمز ذي خطوط الخاص بالوعاء امتثالاً للمعيار التقني للاتحاد البريدي العالمي S9.

3-2 بالنسبة إلى الطرود: وفقاً للبند 17 من المادة 17-214، يتعين على جميع المستثمرين المعيّنين أن يضعوا معروفاً برمز ذي خطوط بحسب المعيار التقني للاتحاد البريدي العالمي S9 على لصائق أو عيتمهم.

3-3 ويواصل المكتب الدولي عرض دليل المستخدمين على الموقع الشبكي للمنظمة بغرض المساعدة على استخدام المعيار S9.

4- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).

5- ولضمان حسن سير العملية وتحقيق الأداء، من الضروري أن يتفق الطرفان على خطة التسليم والمكان والزمان المقرر للقيام به. ويتعين أن تُدرج المواعيد المقررة للتسليم والتوزيع في الرسالة CARDIT.

المادة 16  
المستندات

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

2- انظر المواد 136-17 و 228-17 و 129-17 من نظام الاتفاقية فيما يتعلق بالنموذجين CN 38 و CN 35 على التوالي، والمادة 17-221 فيما يخص النموذج CP 84.

**خامساً. الالتزامات المشتركة لكلا الطرفين**

المادة 17  
البضائع الخطرة

1- انظر المادة 19-008 من نظام الاتفاقية (البضائع الخطرة المحظور إدراجها ببعثات بريد الرسائل والطرود)، وأيضاً البندين 3 و 8 من المادة 19 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة بالبريد وكيفية التعامل مع هذه البعثات.

2- وكما هو الحال في العديد من الحالات الأخرى، ثمة حاجة إلى إجراء حوار جيد وواضح بين الموكّل والناقل. ويجب أن يجدا معاً حلاً للمشاكل القائمة.

المادة 18  
رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات

- 1- انظر المادتين 135-17 و 233-17 (تسليم الإرساليات) من نظام الاتفاقية.
- 2- تجدر الإشارة إلى أنه وفقاً للبند 1-3 من المادة 18 من إطار اتفاق الخدمة البريادية، يُدعى الطرفان إلى الاستفاضة في تفصيل الشروط المتعلقة بتبادلهم الإلكتروني للبيانات في اتفاق منفصل.
- 3- يمكن أن تشمل العناصر التي يتفق عليها مسبقاً الطرفان اللذان يتبادلان الرسائل CARDIT/RESKIT ما يلي:
  - 1-3 الوقت الذي يتعين فيه إرسال الرسائل (مثلاً، قبل موعد مغادرة الطائرة بساعة واحدة)؛
  - 2-3 أي أحداث RESKIT يتعين أن يرسلها الناقل ومن أي نقطة (نقاط) في سلسلة الإمدادات (يتوقف هذا الشرط على الوضع المحلي في كل محطة)؛
  - 3-3 المعلومات الأساسية التي تستند إليها رسائل RESKIT (يجري عادة تسجيل البيانات الإيجابية بمسح معرفات هوية الأوعية)؛
  - 3-4 سبب استخدام الطرفين لرسائل التبادل الإلكتروني للبيانات (فيما يخص مثلاً متابعة نوعية الخدمة).
- 4- ينصح بإدراج بيانات الاتصال الخاصة بالجهات المعنية بالمسائل المتعلقة بالتبادل الإلكتروني للبيانات في الملحقين 6 و 7.

سادساً- الأسعار

المادة 19  
الأسعار

- 1- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 2- تُحسب مسافات البريد الجوي بين نقطتين يربطهما خط جوي باستخدام مسافة خط الدائرة الكبرى زائداً 2.5% (لحسابها: تُضرب المسافة في 1.025) وذلك لتغطية تكاليف محطات التوقف الوسطى. ويمثل معدل الزيادة الفرق، بالنسبة إلى المسار بأكمله، بين مسافة خط الدائرة الكبرى من بدايته إلى نهايته إضافة إلى مجموع مسافات الدوائر الكبرى الفاصلة بين محطة توقف إلى محطة توقف أخرى على أقصر خط. وتُجبر المسافات التي يُحصل عليها بعد ذلك إلى أقرب مائة عندما يساوي الرقمان الأخيران (العشرات والوحدات) 50 أو أكثر.
- 3- ينبغي أن تشمل الأسعار جميع التكاليف، بما فيها جميع تكاليف عمليات المعالجة الأرضية في المصدر والمقصد.
- 4- انظر المادة 33 من الاتفاقية والمادتين 33-101 (صيغة إعداد السعر الأساسي وحساب نفقات النقل الجوي للإرساليات المغلقة) و 33-201 (حساب نفقات النقل الجوي) من نظام الاتفاقية فيما يتعلق بالسعر الأساسي لنقل البريد الجوي.

## سابعاً- شروط الدفع

المادة 20  
الفاتورة

- 1- ينبغي تحديد الإطار الزمني لإصدار فواتير الخدمات ("شهرياً" مثلاً).
- 2- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 3- يُبلغ الموكل الناقل بواسطة رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات ويكون ذلك عادة باستخدام الرسائل CARDIT/RESBIT. ومن بين المخالفات الأكثر شيوعاً فيما يتعلق بإصدار الفواتير هناك، الخطأ في الوزن أو في السعر. وعادة ما يجري تصويب هذه الأخطاء بناء على حوار يجريه الطرفان. ولذلك، من الأهمية بمكان أن تُدرج أيضاً في الملحقين 6 و7 بيانات الاتصال الخاصة بإدارتي المحاسبة التابعتين لكلا الطرفين.

المادة 21  
الدفع

- 1- الإطار الزمني الأكثر استخداماً للدفع هو 30 يوم عمل.

المادة 22  
المنازعات المتصلة بالفواتير

- 1- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 2- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 3- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 1-3 وفقاً لنظام الاتحاد البريدي العالمي يُعدّ النموذج CN 46 قائمة تسليم بديلة. انظر المادتين 17-137-17-229 (عدم وجود قائمة التسليم CN 37 أو CN 38 أو CN 41 أو CN 47) والنموذج CN 46 والمبادئ التوجيهية المتعلقة باستخدامه.

## ثامناً- المخالفات

المادة 23  
المخالفات

- 1- ينبغي للطرفين أن يحددا في الملحق 2 (الحمولات المقدرّة) ما إذا كانت التقديرات تتعلق بالسنة و/أو باليوم الواحد. ومن بين التدابير الممكنة إعطاء تقدير سنوي عند إبرام العقد ثم تقديم تقديرات يومية خلال فترة العقد. ويعتمد تحديد العتبات فيما يخص التقديرات اليومية على الأوضاع المحلية.
- 1-1 كميات مقدرة تقل عن 300 كغ للرحلة الجوية الواحدة: 50 غراماً؛
- 2-1 كميات مقدرة تساوي 300 كغ أو أكثر للرحلة الجوية الواحدة: 10٪.

2- وإذا كانت الكمية المراد نقلها لا تبلغ الكميات المتوقعة، ينبغي أن يبلغ الموكل الناقل في أقرب وقت ممكن، من أجل إخلاء الحيز المخصص له.

3- انظر البند 4 من المادة 139-17 (أوراق التحقيق) والمادتين 137-17 و 229-17 (عدم وجود قائمة التسليم CN 37 أو CN 38 أو CN 41 أو CN 47) على التوالي من نظام الاتفاقية.

4- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).

5- يمكن إدراج خطط الطوارئ كملحق للعقد المبرم تُدرج فيه المخالفات الشائعة مثل غياب لصائق الأوعية أو تعذر قراءتها.

ويمكن أن تشمل خطة الطوارئ، من جملة أمور أخرى، المواضيع التالية:

- تحديد ما يجوز للناقل فعله (فتح الأوعية، لا تُفتح البعائث، وما إلى ذلك)، ويمكن إضافة وصف للعملية؛
- تحديد ما إذا كانت هناك شروط تتعلق بخطة الطوارئ مثل:
  - هل يُطلب من الناقل الاحتفاظ بسجل بخصوص الأوعية المفتوحة، وإذا كان الأمر كذلك، ماهي المعلومات التي يتعين إدراجها في هذا السجل؟
  - متطلبات الأداء
- تذكير للناقل بشأن قوانين سرية البريد

## المادة 24 الشكاوى

(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

## تاسعاً- المسؤولية

### المادة 25 مسؤولية الناقل

(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

### المادة 26 مسؤولية الموكل

(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

### المادة 27 مسؤولية الناقل والموكل معاً

(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

المادة 28  
تقييد المسؤولية

- 1- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 1-1 انظر المادة 22 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي (مسؤولية المستثمرين المعيّنين. التعويضات)، لا سيما فيما يتعلق بمسؤولية الموكل إزاء زبائنه.

المادة 29  
الإعفاء من المسؤولية

- 1- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 2- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 3- انظر البند 1-4 من المادة 22 والبندين 1-2 و2-2 من المادة 23 من اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي وأيضاً المادة 22-001 من نظام الاتفاقية (تطبيق مسؤولية المستثمرين المعيّنين).

عاشراً- مدة الاتفاق وإنهاؤه

المادة 30  
دخول الاتفاق حيز التنفيذ ومدته

- 1- أمثلة على مدة الاتفاق:
- 1-1 سنة تقويمية واحدة أو سنة مالية واحدة، مع توفير إمكانية تجديد العقد تلقائياً لمدة سنة واحدة، ما لم يقرر الموكل أو الناقل صراحة خلاف ذلك بالاتفاق على تاريخ محدد؛
- 2-1 تحديد المدة القصوى للعقد (ثلاثة أعوام، مثلاً).

المادة 31  
إنهاء الاتفاق

- 1- مثال على إطار زمني معقول للإشعار بإنهاء الاتفاق: 90 يوماً تقويمياً.
- 2- (لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن).
- 3- ومن الأمثلة على الخروقات المادية، عدم تحميل البريد في الوقت المحدد باستمرار، أو عدم تأمين البعثات البريدية أو عدم الحفاظ على البعثات البريدية في حالة جيدة وعدم حمايتها من تقلبات الطقس. مثال على إطار زمني معقول لتصحيح الخرق: 30 يوماً.

4- وتجدر الإشارة إلى أن البند 5 من المادة 26 من إطار اتفاق الخدمة البريدية ينص على أنه إذا منعت حالة قوة القاهرة طرفاً من الوفاء بالتزاماته لمدة متواصلة تتجاوز الشهر، فإن ذلك يشكل أيضاً سبباً معقولاً لإنهاء الاتفاق بأثر فوري.

#### حادي عشر- المنازعات

المادة 32  
القانون المنطبق والولاية القضائية  
(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

#### ثاني عشر- الأحكام الختامية

المادة 33  
المعلومات السرية  
(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

المادة 34  
القوة القاهرة  
(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

المادة 35  
التعديلات  
(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

المادة 36  
قابلية التجزؤ  
(لم ترد أي تفسيرات في هذا الشأن)

#### الجزء دال- شرح الملاحق المرفقة بإطار اتفاق الخدمة البريدية

تختلف الملاحق من حيث طبيعتها وأهميتها بالنسبة إلى إطار اتفاق الخدمة البريدية، على النحو المبين أدناه. ولما كانت الملاحق تتعلق بمواد إطار اتفاق الخدمة البريدية أو تنقحها، فهي بذلك تعتبر رسمياً ذات أهمية.

الرقم	العنوان، الاسم	التفسير
1	الأسعار	<p>- لأغراض التبسيط، يوصى بأن يتبع هذا الملحق نفس الهيكل الوارد في الملف المستخدم في عملية المناقصة (على سبيل المثال، تعقب التعديلات أو المقارنات)</p> <p>- وتحديد ما إذا كانت الأسعار المدرجة في الملف تنحصر على الجهات والخدمات والمنتجات التي رست عليها المناقصة أو إذا كان يتعين إرفاق الملف الذي يضم جميع بلدان المقصد المحتملة، هو مسألة تخضع إلى الاتفاق بشأنها</p>
2	الحمولة المقدرة	<p>- لأغراض التبسيط، يوصى بأن يتبع هذا الملحق نفس الهيكل الوارد في الملف المستخدم في عملية المناقصة (على سبيل المثال، تعقب التعديلات أو المقارنات)</p> <p>- تقتصر الحمولات الواردة في هذا المستند على بلدان المقصد والخدمات والمنتجات والحمولات التي مُنحت للناقل</p>
3	مستوى نجاح الأداء	<p>- يضم هذا الملحق أمثلة على المعلومات المتعلقة بمستويات نجاح الأداء وساعات التسليم الحدية</p> <p>- أوقات التسليم في المصدر وفي المقصد:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• آخر موعد للتسليم في المصدر، بما يشمل الأيام التي سيرسل فيها البريد (أي تحديداً الأيام من 1 إلى 6)</li> <li>• آخر موعد للتوزيع في المقصد (أي تحديد توقيت عام للتوزيع ووضع جدول يتضمن أوقات محددة للتوزيع)</li> <li>• يُدرج الخيار المتعلق بآخر موعد للتسليم في المصدر (موعد التسليم) وفي المقصد (موعد التوزيع) في الرسائل CARDIT</li> </ul> <p>- مؤشرات الأداء الرئيسية للبريد:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• هدف الأداء في الوقت المحدد، المعبر عنه بالنسبة المئوية للبعيثة/الفئة/المقصد/المنتج</li> <li>• تفاصيل كيفية رصد الأداء في الوقت المحدد (هل يكون ذلك مثلاً باستخدام النظام المتكامل للإبلاغ عن النوعية الخاص بالاتحاد البريدي العالمي أو باستخدام أداة رصد الشحن للمؤسسة الدولية للبريد)</li> <li>• تفاصيل عن كيفية قياس الأداء في الوقت المحدد (الوقت الفاصل بين استلام الرسالتين 74 RESDIT و 21 RESDIT - وتوضيح كيف سيُقاس الأداء إذا لم تتوفر رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات)</li> <li>• القياسات المتعلقة بالتفريغ - توضيح كيفية قياسها واستهدافها ورصدها</li> </ul>

الرقم	العنوان، الاسم	التفسير
3	مستوى نجاح الأداء (تابع.)	<p>- التبادل الإلكتروني للبيانات</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تقديم تفاصيل عما إذا كان تبادل الرسائل CARDIT/RESBIT سيكون بين المؤسسة البريدية والناقل فيما يتعلق بجميع الوصلات (المقاصد)</li> <li>• أهداف النوعية - بيان ما إذا كانت رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات (سواء الرسائل CARDIT أو الرسائل RESBIT) تُرسل في الوقت المحدد، وما إذا كان محتواها يمثل للمعايير القائمة، وما إلى ذلك.</li> <li>• تقديم تفاصيل عن كيفية قياس ورصد النوعية والامتثال</li> <li>• المتطلبات المحددة - مثل "لا تُقبل الرسائل RESBIT المولدة تلقائياً"</li> </ul>
4	السلامة والأمن	<p>- وصف للإجراءات والتدابير القائمة (مثل المسح الضوئي بالأشعة السينية، والكشف عن آثار المتفجرات، وما إلى ذلك)</p> <p>- قائمة بالقوانين والأنظمة المطبقة التي تقوم عليها عمليات القياس (سلطات أمن الطيران وغيرها من السلطات، ومنظمة الطيران المدني الدولي واتحاد النقل الجوي الدولي، وغيرها)</p> <p>- تحديد ما إذا كانت المؤسسة البريدية تتمتع بصفة الوكيل المعتمد</p> <p>- رقم (أرقام) تسجيل الوكيل المعتمد الذي يطبق إجراءات الأمن والسلامة</p> <p>- تفاصيل عن كيفية التبليغ عن وضع الأمن (أي هل يكون مثلاً الإقرار المتعلق بأمن الشحن إلكترونياً أم في شكل نسخة ورقية)</p> <p>- تقديم تفاصيل عن كيفية التصرف في حالة اقتضت الضرورة إعادة تفتيش كيس على طول سلسلة الإمدادات اللوجستية وإذا عُثر على أي مواد ممنوعة</p> <p>- وصف للتدابير المتخذة أثناء عمليات التحقق من سلامة وأمن البريد، مثل المسح الضوئي بالأشعة السينية وغيرها، وفقاً للقوانين المحلية</p>
5	الأحكام الخاصة	<p>- عرض قائمة المواد و/أو البنود من إطار اتفاق الخدمة البريدية وملاحقه التي تبيّن أن الموكّل والناقل قد اتفقا على إدخال تعديلات مقارنة بما ورد في إطار الاتفاق النموذجي</p> <p>- إدراج أي جوانب لم تُتناول في أي موضع (مثل القوانين المحلية)</p>
6	قائمة جهات الاتصال لدى الموكّل	<p>- قائمة بجهات الاتصال الخاصة بالموكّل</p> <p>- يتعلق الأمر عادة بالجهات المسؤولة عن جوانب مثل الشراء والعمليات والتمويل في إدارات مختلفة من الشركة</p>
7	قائمة جهات الاتصال لدى الناقل	<p>- قائمة بجهات الاتصال الخاصة بالناقل</p> <p>- يتعلق الأمر عادة بالجهات المسؤولة عن جوانب مثل الشراء والعمليات والتمويل في إدارات مختلفة من الشركة</p>

الرقم	العنوان، الاسم	التفسير
8	خطة التوجيه	<p>- ينبغي أن تستند خطة التوجيه إلى الجداول الزمنية للرحلات الجوية المفتوحة لنقل البريد التي يوفرها الناقل</p> <p>- يمكن للطرفين أن يتفقا على أن يقوم الموكل بإعداد قائمة بالمسارات المخطط لها.</p> <p>- وإذا تم الاتفاق بينهما، يمكن إدراج البيانات التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• الأطراف: المؤسسة البريدية المرسل/المستلمة للبريد، الناقل المتعاقد معه/القائم بعملية النقل</li> <li>• المواقع: مركز معالجة البريد الدولي والمطار في المصدر ومركز معالجة البريد الدولي النهائي والمطار في المقصد</li> <li>• المنتج: فئة البريد وفئة البريد الفرعية</li> <li>• معلومات عن النقل: عن كل مرحلة معيّنة: من المطار وإليه، أيام العمل، الموعد المقرر للمغادرة/الموعد المقدر للوصول</li> </ul>
9	خط الطوارئ	<p>قائمة السيناريوهات التالية هي قائمة غير حصرية ينبغي وضع خطط بشأنها:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- إذا توقف نظام الإنتاج مؤقتاً</li> <li>- إذا لم ترد أي رسالة من رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات من المستثمر المعين في المصدر</li> <li>- إذا كانت عناصر البيانات الواردة في الإقرارات الإلكترونية المتعلقة بأمن الشحن خاطئة أو ناقصة</li> </ul>

## الجزء هاء - الملفات

### أولاً- الحمولة

- لقد أعد نموذج قابل للقراءة آلياً، بحيث يمكن تحميله بسهولة في نظم أخرى لتكنولوجيا المعلومات أو إثرائه بالصيغ المستخدمة في برامجية إكسل عند الاقتضاء.
- ويمكن عرض جدول البيانات المسطحة بفضل وظيفة الجداول المحورية الدينامية لبرامجية إكسل.
- يجب ألا تغير شركة النقل ترتيب الأعمدة أو أسماءها - وإذا اقتضى الأمر، يمكن إضافة أعمدة إضافية.

العمود	التفسير
Postal operator (المستثمر البريدي)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- قد يشترى مثلاً المستثمر المعين Postnord، حمولات للمستثمرين الوطنيين في السويد والنرويج</li> <li>- إذا كان الأمر كذلك، يذكر صاحب الطلب في هذا العمود اسم المستثمر صاحب الحمولة</li> </ul>

العمود	التفسير
Origin type (نوع المصدر)	- يمكن أن تصدر البعثات البريدية للمستثمر البريدي إما من بلده الفعلي أو من مكتب التبادل الواقع خارج الأراضي الإقليمية التابع له - بالإضافة إلى أن "العبور المغلق" يمكن أن يشكل قيمة صحيحة
O_Cntry (بلد المصدر)	يمكن أن يكون البلد المصدر للبريد إما البلد الأصلي الفعلي أو البلد حيث يقع مكتب التبادل الواقع خارج الأراضي الإقليمية
D_Cntry (بلد المقصد)	- بلد المقصد هو البلد الذي يوجه إليه البريد - يجب أن تُدرج حمولات البريد المحتمل إرسالها بالعبور المكشوف في هذا العمود، فيجب أن يُدرج مثلاً البريد الموجه إلى جزيرة من جزر المحيط الهادئ والعابر لنيوزيلندا عبر المؤسسة New Zealand Post في الإرساليات الموجهة إلى نيوزيلندا
Prefered_O_AP (المطار المفضل في المصدر)	- بالنسبة إلى سويسرا مثلاً، يبدو من المنطقي جداً تماشياً مع استراتيجية الإنتاج، أن ينقل المستثمر المعين Swiss Post البريد من مطار جنيف (GVA) بدلاً من نقله من مطار زيورخ (ZRH) - إلا أن المستثمر المعين Swiss Post قد يقبل أيضاً عروضاً من الناقلين المشغلين مثلاً في مطار زيورخ فقط
D_AP (مطار بلد المقصد)	- هو المطار في بلد المقصد الذي طلب المستثمر البريدي من الناقل تسليم البريد فيه - عادة ما يكون المستلم هو المستثمر البريدي في المقصد؛ وفي بعض الحالات، قد يكون مستثمر بريدي يقدم خدمات العبور المغلق
Planned_OE (مكتب التبادل المحدد في المصدر)	- مركز معالجة البريد الدولي في البلد مصدر البعثات البريدية - ينبغي إدخال القيمة "all" إذا كان مركز معالجة البريد الدولي في المصدر لا ينطبق
D_OE (مكتب التبادل في المقصد)	- مركز معالجة البريد الدولي في البلد مقصد البعثات البريدية - ينبغي إدخال القيمة "all" إذا كان مركز معالجة البريد الدولي في المصدر لا ينطبق
MCA (فئة البريد الجوي)	- فئة البريد (A = البريد الجوي، B = الإرساليات السطحية المنقولة جواً) - ينبغي إدخال القيمة "all" إذا كانت فئة البريد الجوي لا تنطبق
MC (صنف البريد)	- صنف البريد (U = بريد الرسائل، C = الطرود البريدية، E = البريد العاجل الدولي، T = أكياس فارغة) - ينبغي إدخال القيمة "all" إذا كان صنف البريد لا ينطبق
WeightYear (الوزن في السنة)	بيان الحمولات المتوقعة في السنة الواحدة
WeightWeek (الوزن في الأسبوع)	- بيان الحمولات المتوقعة في الأسبوع الواحد - ليس ضرورياً أن تكون الحمولة 52/1 من الحمولة السنوية، باعتبار أن الحمولة الأسبوعية قد تكون خارج مواسم الذروة قليلة جداً.

العمود	التفسير
Offer_YN (المقصد المعني بالعرض المقدم)	- إذا اقتضى الأمر، يمكن للناقل إدخال القيمة "X" أو قيمة أخرى لتحديد المقاصد التي يريد تقديم عروض إليها - قد يكون مجدياً للمؤسسة البريدية والناقل معاً إنشاء مرشحات بحث إضافية

يستخدم هيكل الملف في مرحلتين من العملية:

- أثناء عملية المناقصة، لتقديم الحمولات المطلوبة للناقلين؛
- أثناء إبرام العقود، لإبلاغ الناقلين بالحمولات التي حصلوا عليها.

### ثانياً- الأسعار

- لقد أعد نموذج قابل للقراءة آلياً، بحيث يمكن تحميله بسهولة في نظم أخرى لتكنولوجيا المعلومات أو إثرائه بالصيغ المستخدمة في برامجية إكسل عند الاقتضاء.
- ويمكن عرض جدول البيانات المسطحة بفضل وظيفة الجداول المحورية الدينامية لبرامجية إكسل.
- يجب ألا يغير الناقل ترتيب الأعمدة أو أسماءها - وإذا اقتضى الأمر، يمكن إضافة أعمدة إضافية.

العمود	التفسير
Carrier (الناقل)	- رمز الناقل لدى اتحاد النقل الجوي الدولي - يسمح لوكلاء المبيعات العاميين أو لمجموعة من شركات النقل بتجميع عروضهم في ملف واحد
O_AP (مطار بلد المصدر)	- رمز المطار لدى اتحاد النقل الجوي الدولي - المطار في المصدر حيث يُطبق السعر المنصوص عليه
Hub (المركز)	- رمز المطار لدى اتحاد النقل الجوي الدولي - إذا كان الناقل يشغل مراكز مختلفة، فسيُتبع أن تكون نهاية المرحلة الأولى هنا
D_AP (مطار بلد المقصد)	- رمز المطار لدى اتحاد النقل الجوي الدولي - المطار في المقصد حيث يُطبق السعر المنصوص عليه
D_Cntry (بلد المقصد)	- رمز البلد وفقاً للمنظمة الدولية للمعايير (ISO) - البلد حيث يوجد المطار
MCA (فئة البريد الجوي)	- فئة البريد (A = البريد الجوي، B = الإرساليات السطحية المنقولة جواً) - ينبغي إدخال القيمة "all" إذا كان السعر يطبق على أي من الفئتين
MC (صنف البريد)	- صنف البريد (U = بريد الرسائل، C = الطرود البريدية، E = البريد العاجل الدولي، T = أكياس فارغة) - ينبغي إدخال القيمة "all" إذا كان السعر يطبق على أي من الصنفين

العمود	التفسير
Rate (السعر)	السعر المعروض
Currency (العملة)	عملة السعر
Restrictions (القيود)	يمكن للناقل أن يفرض قيوداً تُطبق على هذا السعر، مثل فرض الحد الأدنى من الكيلوغرامات في الرحلة الواحدة، والحد الأقصى من الكيلوغرامات في الأسبوع الواحد، وما إلى ذلك.
Comment (تعليق)	يمكن تقديم أي معلومات أخرى تتعلق بسعر معيّن في هذا العمود، كالإشارة مثلاً إلى أن النقل بالشاحنات متاح إلى غاية نقاط المقصد النهائية

يستخدم هيكل الملف في مرحلتين من العملية:

- أثناء عملية المناقصة، لتقديم أسعار العروض.
- أثناء إبرام العقود، لإبلاغ الناقلين بالحمولات التي حصلوا عليها.

#### الجزء واو - التبادل الإلكتروني للبيانات: الرسائل CARDIT و RESDIT

##### أولاً- معلومات أساسية

يتبع المستثمرون المعيّنون بروتوكول تبادل الرسائل الذي وضعه الاتحاد البريدي العالمي. ويتم تبادل الرسائل الإلكترونية بين المستثمر المعيّن في المصدر والناقل والمستثمر المعيّن في المقصد، للإخطار المسبق بشأن شحنات البريد وإبداء تعليقات على عملية المعالجة.

وقد حدد الاتحاد البريدي العالمي نسقين اثنين من رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات لتبادلها بين المستثمرين المعيّنين والناقلين:

- الرسالة CARDIT (الإشعار بالمستندات ذات الصلة بالنقل الدولي)؛
- الرسالة RESDIT (الرد على الإشعار بالمستندات ذات الصلة بالنقل الدولي).

وتستخدم جميع رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات الخاصة بالنقل معيار الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في مجالات الإدارة والتجارة والنقل (المعيار EDIFACT). يتيح الاتحاد البريدي العالمي المواصفات المفصلة لهاتين المجموعتين من الرسائل.

##### ثانياً- الرسائل CARDIT/RESDIT

باختصار، فإن شكلي الرسائل هما كالآتي:

- تتضمن الرسالة CARDIT معلومات عن الأوعية والحاويات الموجودة في شحنة بريدية سُلمت أو من المقرر تسليمها إلى الناقل لنقلها، وتوفر تعليمات النقل ومتطلبات خدمات النقل المقابلة. أرسلت أو ينبغي إرسالها قبل تسليم البريد الفعلي للناقل وتحتوي على معلومات شبيهة من حيث المضمون بقائمة التسليم CN 38 أو CN 41 أو CN 47.

- تتضمن الرسالة RESDIT معلومات عن شحنة بريدية كما استلمها الناقل. تنقل الرسائل RESDIT الأحداث التي تمس الأوعية أو الحاويات داخل شحنة واحدة أو أكثر. وتشمل هذه الأحداث تأكيد أن الناقل قد استلم أوعية أو حاويات من المستثمر المعين في المصدر وأن الأوعية أسندت إلى رحلة جوية واحدة أو أكثر، وقبول الخدمة والتحميل والشحن وتفريغ الأوعية والتوزيع إلى المستثمر المعين في المقصد.

تستخدم رسائل CARDIT و RESDIT عموماً معاً حيث تمثل الرسائل CARDIT وجهة نظر المستثمر المعين أو نيته، فيما تبلغ الرسائل RESDIT عما استلمه الناقل فعلياً. إلا أن الرسالة RESDIT قد تُستخدم لوحدها إذا استلم الناقل أوعية أو حاويات لم يسبق الإخطار بها بواسطة الرسالة CARDIT.

ويطلب من المستثمرين المعيّنين والناقلين أن يتفقا على أي إصدار من رسائل CARDIT يستخدمونه.

وتعرف الأوعية المقترنة بإرسالية بفضل لصائق تحمل معرف هوية الوعاء برموز ذات خطوط. وتُثبت لصيقة الوعاء (CN 35) على كل كيس من أكياس البريد أو علبة أو حاوية تحمل بعائث بريدية بلا ترتيب، وعلى بعائث الطرود الكبيرة الفردية. وعند الإرسال، يقوم المستثمر المعين في بلد المصدر بمسح معرفات الأوعية، وتُدرج تلك المعرفات في الرسالة CARDIT الموجهة إلى الناقل، إلى جانب كل التعليمات الأخرى ومتطلبات خدمة النقل، بما فيها الإشارة إلى رقم الإرسالية البريدية، الذي يرد أيضاً في قائمة التسليم CN 38 أو CN 41 أو CN 47.

وينبغي مسح معرفات الأوعية بمجرد أن يستلمها ويحملها الناقل. وينبغي مسح الأوعية الفردية أثناء عمليات المسح الضوئي الموائية. وتوفر الرسالة RESDIT المعلومات المتعلقة بالوعاء المستمدة من مسحها ضوئياً لتأكيد أن جميع الأوعية قد أخذت في الحسبان وأوكلت لنقلها على متن رحلات مقررة، ونُقلت وسُلمت.

### ثالثاً- متطلبات عمليات مسح الأوعية وتبادل رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات

يعمل الناقل مع المستثمر المعين على دعم بيئة لا يُستخدم فيها الورق (باستخدام نماذج إلكترونية تعادل النموذج CN 38) وعلى تبادل رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات قدر الإمكان. وعندما يواجه الناقل عقبات تعترض سبيل إجراء معاملات لا ورقية مع المستثمر المعين في بلد المقصد، فسيسعى المستثمر المعين في المصدر جاهداً إلى تيسير المناقشات.

وحيثما قبل ناقل البريد في ظرف المهلة الزمنية للعرض المتفق عليها، يتحقق الناقل من البريد على أساس المستنديين (CN 35 و CN 38) أو بالاستناد إلى رسالة التبادل الإلكتروني للبيانات. وفي حالة وجود تباين، يقوم المستثمر المعين أو الناقل بتصحيح المستندات و/أو رسالة التبادل الإلكتروني لتصويب هذا التباين.

ويوصى بأن يمثل الناقل لأحدث معايير التراسل في مجال التبادل الإلكتروني للبيانات. وفي حالة استخدام رسائل CARDIT و RESDIT بين الطرفين:

- يُرسل المستثمر المعين في المصدر رسالة CARDIT إلى الناقل عن كل شحنة مقدّمة، وذلك طبقاً لمعايير التراسل الخاصة بالاتحاد البريدي العالمي في مجال التبادل الإلكتروني للبيانات؛
- يُرسل الناقل رسالة RESDIT إلى المستثمر المعين في المصدر عن كل شحنة يتسلمها، وذلك طبقاً لمعايير التراسل الخاصة بالاتحاد البريدي العالمي في مجال التبادل الإلكتروني للبيانات؛
- ويجري الاتفاق على الترتيبات التقنية وكذلك الأحداث والمواقع التي تشملها الرسائل CARDIT و RESDIT، وتوثيقها بشكل منفصل بين الطرفين.

يجب أن يحرص كلا الطرفين على إحالة رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات في أقرب وقت ممكن. ويجب أن يُتفق على المواعيد المحددة اتفاقاً ثنائياً. إلا أن أفضل الممارسات تقضي بأن تُرسل نسبة 98% من الرسائل وفقاً لما يلي: تُرسل الرسائل CARDITS قبل تسليم البريد إلى الناقل؛ ولعل أفضل الممارسات أن تُرسل الرسائل CARDIT في غضون 30 دقيقة من تاريخ الانتهاء من إنجاز العملية. وأن تُرسل الرسائل RESDIT في أقرب وقت ممكن. ومن أفضل الممارسات أن تُرسل الرسالة RESDIT في ظرف ست ساعات من وقوع الحدث.

ويُنفذ عملية المسح الضوئي للرسالة RESDIT المطلوبة الناقل و/أو وكيله، كما يقوم بها المسؤولون عن المعالجة الأرضية للبريد في بلد المقصد، وذلك في إطار الخدمات المقدمة بسعر شامل لكل هذه العمليات. ويقيس المستثمر المعين في بلد المصدر و/أو الناقل مدى التقيد بهذا الشرط شهرياً.

ويتولى الناقل مسؤولية إنجاز عمليات المسح الآتية للصادق أو عية المستثمر المعين في المصدر:

- مسح لعملية قبول و/أو نقل الحمولة ومسح خاص بالتوزيع فيما يخص جميع البعثات البريدية المقدمة من المستثمر المعين في المصدر أو وكيله المعين؛
- أي عملية تسليم من ناقل إلى ناقل آخر أو توزيع على المؤسسة البريدية في المقصد.

#### رابعاً- الجوانب التقنية

- تجري عملية المسح على مستوى الوعاء أو الحاوية، حيث توضع الأوعية داخل حاوية لأغراض التتبع والوضوح.
- وتُرسل جميع رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات عبر الشبكات المخصصة لهذا الغرض، وهي: شبكة الأعمال التجارية (OpenText Business Network) والشبكة POST\*Net. ويتحمل الناقل جميع التكاليف الناجمة عن البيانات التي يرسلها الناقل أو يتلقاها عبر شبكات التبادل الإلكتروني للبيانات.
- وتستخدم الرسالة RESDIT قائمة الرموز (قائمة الرموز 100 - رموز الحدث الخاص بالشحن) التي تحدد الرموز المستخدمة في الإبلاغ عن الأحداث المتصلة بنقل الشحنات والأوعية والحاويات.
- ولا يُبلغ الناقل بالضرورة عن جميع الأحداث المحددة في قائمة الرموز 100.
- للحصول على المزيد من المعلومات يرجى زيارة الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي: [www.upu.int/uploads/tx\\_sbdownloader/100.txt%20](http://www.upu.int/uploads/tx_sbdownloader/100.txt%20)

#### خامساً- قائمة رموز الأحداث

رمز الحدث	التفسير	تفسير الحدث
1	وصلت الشحنة المنقولة (Transport arrived)	يعني أن الشحنة وصلت إلى الموقع الموجهة إليه في المقصد، عندما تحط الطائرة
5	مقبولة (Accepted)	قُبلت الخدمة على أنها محجوزة
6	معين لإدراجه في خطة التحميل (Assigned to load plan)	أدرج الناقل الشحنة المعينة في خطة التحميل

رمز الحدث	التفسير	تفسير الحدث
7	سُحبت من خطة التحميل (Removed from load plan)	ألغى الناقل تخصيص الشحنة في خطة التحميل
14	انتهت مرحلة النقل (Transport leg completed)	عند الوصول إلى الرصيف أو البوابة، عندما تتوقف عجلات الطائرة
21	وُزعت (Delivered)	عندما يسلم الناقل ما يشرف عليه أو يوجد بحوزته من بريد إلى المرسل إليه أو إلى الوكيل
23	البريد في مقصده (Mail at destination)	البريد متاح لتسريحه/جمعه/تسليمه إلى المرسل إليه أو إلى الوكيل، أو محاولة توزيعه
24	رفع الشحنة (Uplift)	عند مغادرة رصيف الشحن أو البوابة، أو عند دفع الطائرة
31	في طريقه (En route)	عند مغادرة الموقع في المصدر، عند الإقلاع
40	وصول البريد (Mail arrived)	عند وصول البريد إلى مرفق الناقل في مرحلة نقله في المقصد
41	النقل من طائرة إلى أخرى (Transshipment)	عندما يجري النقل من طائرة إلى أخرى أو من وسيلة نقل إلى أخرى، ويتعلق الأمر بنفس الناقل (يكون الحدث بصدده إنهائه التدريجي)
42	تمت عملية التسليم (Handover delivered)	إحالة الناقل لما يشرف عليه أو يوجد بحوزته من بريد إلى ناقل آخر، وفقاً لتعليمات الناقل الأول
43	حصل التسليم (Handover received)	يتولى الناقل الإشراف على البريد الذي استلمه من الناقل الآخر أو حيازته، وفقاً للناقل الثاني
48	تم الشحن (Loaded)	تمت عملية التحميل، وأغلقت خطة الشحن
57	لم تُشحن (Not loaded)	يفهم الناقل أن التحميل لم يحدث وفقاً لخطة التحميل أو أنه لن يحدث
59	تم تفريغها (Off loaded)	أزيلت من وسائل النقل
74	استُلمت (Received)	يتولى الناقل الإشراف على/حيازة البريد باستلامه/سحبه
82	معادة (Returned)	إعادة الشحنة إلى المرسل، أو في حالة تجميع البريد، الإشعار بأن البعثة متوفرة لسحبها