

دليل النقل البريدي

يناير/كانون الثاني 2024

الصفحة	جدول المحتويات
4	1- الهدف من دليل النقل البريدي
4	1-1 المقدمة
4	2-1 المنظمات الدولية المشاركة
5	3-1 لمحة عن النقل البريدي
6	2- المعالجة الأساسية للبريد
6	1-2 المنتجات والخدمات البريدية في الاتحاد البريدي العالمي
6	2-2 الرزم الصغيرة/الطرود
7	3-2 المنتجات والخدمات المرتبطة بالنقل
7	3- تعريف المصطلحات ولمحة عن البعثة البريدية والوعاء البريدي والإرسالية والشحنة
9	1-3 سلسلة الإرساليات
9	2-3 الإرسالية
10	3-3 الوعاء
11	4-3 العلاقة بين معرف هوية الوعاء ومعرف هوية الإرسالية وسلسلة الإرساليات ونوع الإرسالية
12	5-3 الشحنة
13	6-3 مراكز معالجة البريد الدولي
16	7-3 الفئة البريدية/الصنف البريدي/الصنف البريدي الفرعي/سنة الإرسالية/رقم الإرسالية
20	4- مسار البريد
20	1-4 عملية معالجة البريد في رسم بياني (بما في ذلك رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات)
23	2-4 معرف هوية البعثة المطابق للمعيار S10/الرسائل EMSEVT
24	3-4 دليل التبادل الإلكتروني للبيانات
24	5- أنواع وسائل النقل والعبور
25	1-5 النقل المباشر
25	2-5 النقل المباشر من طائرة إلى أخرى في الخطوط الجوية عينها
25	3-5 النقل المباشر من طائرة إلى أخرى في خطوط جوية مختلفة
26	4-5 العبور المغلق
27	5-5 العبور المكشوف (العبور المفتوح)
28	6-5 رزم صغيرة مغلقة تضاف إلى الوعاء
29	7-5 رسوم بيانية عن النقل والعبور
35	6- مبادئ التسعير والمحاسبة في عمليات النقل والعبور البريدية
35	1-6 مجموعة بريد الرسائل ومجموعة بريد الطرود
35	2-6 النقل الجوي

36	3-6 النقل البحري
37	4-6 النقل عبر السكك الحديدية
38	5-6 مبادئ المحاسبة في العبور المغلق بين المستثمرين المعيّنين
38	قائمة الطرود الخاصة CP 88
38	6-6 مبادئ المحاسبة في العبور المفتوح/العبور المكشوف بين المستثمرين المعيّنين
39	7-6 القائمة CN 68 السابقة
39	8-6 مجموعة العبور
39	9-6 السعر الأساسي للنقل الجوي
40	10-6 المسافة المعتمدة للبريد الجوي
41	11-6 النقل الجوي الداخلي
43	12-6 إعادة الأكياس الفارغة
45	7- النماذج والرسائل في الاتحاد البريدي العالمي
45	1-7 قوائم التسليم
45	2-7 لصائق الأوعية
49	3-7 استمارات أخرى للاتحاد البريدي العالمي تتعلق بالنقل
49	4-7 لمحة عن معايير تبادل الرسائل
55	5-7 لمحة عن المعايير التقنية
57	8- توجيه البريد
57	1-8 معايير التوزيع
58	2-8 أمثلة عن الممارسات الفضلى
62	9- المبادرات غير المنطوية على الورق في النقل
62	10- الامتثال لمعايير التبادل الإلكتروني للبيانات والبيانات الإلكترونية المسبقة
62	1-10 استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات لمراقبة عمليات النقل
64	2-10 مشروع الامتثال لمعايير البيانات الإلكترونية المسبقة في مجال النقل
67	11- مسائل أمنية
70	12- ملحق - أنظمة الاتحاد البريدي العالمي الرئيسية

1- الهدف من دليل النقل البريدي

1-1 المقدمة

صُمم دليل النقل البريدي هذا ليشكل مستنداً تفاعلياً متاحاً على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي. وهو قابل للتحديث بسهولة في ضوء اكتساب الخبرات أو تغيير الظروف.

ويعدُّ هذا الدليل مصدر معلومات للموظفين البريديين الذي يعالجون مسائل النقل والعبور البريديين. وهو يشمل جميع وسائل النقل البريدية الدولية، الجوية منها والبحرية وتلك الخاصة بالطرقات وبسكك الحديدية.

والهدف منه هو أن يطلع الموظفون على مختلف جوانب النقل والعبور البريديين.

ولما كان هذا الدليل يحتوي على معلومات محدثة ومتسقة وشاملة عن المسائل المتعلقة بالنقل في الاتحاد البريدي العالمي، فينبغي أن يدرجه المستثمرون المعيّنون لدى الاتحاد البريدي العالمي في مناهج مدارسهم البريدية.

وهذا الدليل هو من إعداد فريق النقل التابع لمجلس الاستثمار البريدي في الاتحاد البريدي العالمي.

ولطرح أي سؤال أو تعليق أو اقتراح بشأن هذا الدليل، يُرجى التواصل مع: transport@upu.int.

2-1 المنظمات الدولية المشاركة

- من القطاع البريدي: الاتحاد البريدي العالمي - وكالة متخصصة للأمم المتحدة تسد احتياجات بلدانها الأعضاء البالغ عددها 192 بلداً عضواً، بغض النظر عن موقعها الجغرافي.
- من القطاع الجمركي: منظمة الجمارك العالمية - المنظمة الحكومية الدولية المعنية بالمعايير وتقديم الدعم التقني لتوحيد الإجراءات الجمركية.
- من قطاع الطيران:
 - اتحاد النقل الجوي الدولي - رابطة قطاع شركات الطيران المعنية بالسياسات والمعايير في القطاع.
 - منظمة الطيران المدني الدولي - الوكالة المتخصصة للأمم المتحدة المسؤولة عن وضع معايير الطيران المدني الدولي.
- قطاع السكك الحديدية:
 - المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية - المنظمة الحكومية الدولية التي تعزز وتحسن وتيسر الحركة الدولية للبريد بالسكك الحديدية.
 - منظمة التعاون بين هيئات السكك الحديدية - المنظمة الحكومية الدولية الساعية إلى تحسين تنسيق النقل الدولي للركاب والبضائع بالسكك الحديدية.
 - قطاعات أخرى: المجلس الدولي المعني بتنسيق النقل عبر أوروبا وآسيا واللجنة الدولية للنقل بالسكك الحديدية وجماعة شركات السكك الحديدية والبنى الأساسية الأوروبية وإلى آخره.
- القطاع البحري: المنظمة البحرية الدولية - وكالة متخصصة للأمم المتحدة تُعنى بأمن الشحن البحري وأمانه وبمنع تلوث البحار والغلاف الجوي من جراء السفن.

وستؤثر في النقل البريدي أيضاً المنظمات الحكومية الإقليمية مثل الاتحاد الأوروبي.

¹ يُقصد بمصطلح "النقل" في هذا الدليل لجوء مستثمر معيّن إلى خدمات ناقلين، من قبيل شركات جوية، أو شركات سكك حديدية، أو شركات شحن. أما مصطلح "العبور"، فهو يعني لجوء المستثمر المعيّن في بلد المصدر إلى خدمات مستثمر معيّن آخر (في بلد عبور).

3-1 لمحة عن النقل البريدي

غالبية قراء هذا الدليل سافروا على الأرجح إلى الخارج في مرحلة ما من حياتهم.

من ثم نطلب من القارئ أن يستذكر جميع المسائل التي يخطط لها قبل رحلته:

- هل موعد المغادرة مناسب؟
- وهل موعد الوصول ملائم؟
- وهل مدة التوقف قصيرة جداً أو أنها طويلة جداً؟
- وهل مطار التوقف مناسب؟
- هل تكون وسيلة النقل متاحة؟
- وما هي التكلفة؟
- وهل تكون شركة النقل جديرة بالثقة؟

وتتسم أيضاً هذه الأسئلة وغيرها بالأهمية عند التخطيط للنقل الدولي لبعائث البريد.

والآن نطلب منه أن يتصور أن الزبائن يمكنهم في كل البلدان أن يرسلوا كل يوم بالبريد الرسائل والرزق والطرود وبعائث البريد العاجل الدولي إلى أي بلد آخر في العالم وأن الخدمة تشمل فئتين هما بريد ذو أولوية وبريد غير ذي أولوية.

وينبغي للموظفين المعنيين بتحديد الشبكة التشغيلية البريدية للمستثمر المعين في المصدر أن يخططوا لوسائل نقل دولي مباشر وعبور تكون سارية في كل بلدان المقصد في العالم بطريقة موثوق بها وتتنطبق من حيث المنطق على أيام الأسبوع جميعها وفصول السنة جميعها، وذلك بالنسبة إلى بعائث البريد ذات الأولوية وتلك غير ذات الأولوية على حد سواء.

وقد تكون هذه المهمة جد معقدة نظراً خصوصاً لاحتمال تغير الظروف، من قبيل أحجام البريد اليومية والفصلية ومواعيد النقل وقدرات شركات النقل وأوقات التسليم الأخير في بلد المصدر ومكتب التبادل وساعات عمل الجمارك واتفاقيات الخدمة مع شركات النقل ومتطلبات البيانات الإلكترونية في بلدان العبور/المقصد والمفاوضات مع المستثمرين المعيّنين في بلد العبور والترتيبات الخاصة بإعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى وأوقات التسليم الأخير في بلدان المقصد وإلى آخره.

ويزداد الأمر تعقيداً أيضاً إذ ينبغي إدخال خطة النقل التشغيلية (أي ترتيبات الرحلات ومسارات النقل السطحي وعمليات العبور مثلاً) في نظام الإرساليات لتكنولوجيا المعلومات في الوقت المناسب بحيث تضاف معلومات التوجيه عندما يعد مكتب التبادل في المصدر لصائق الأوعية.

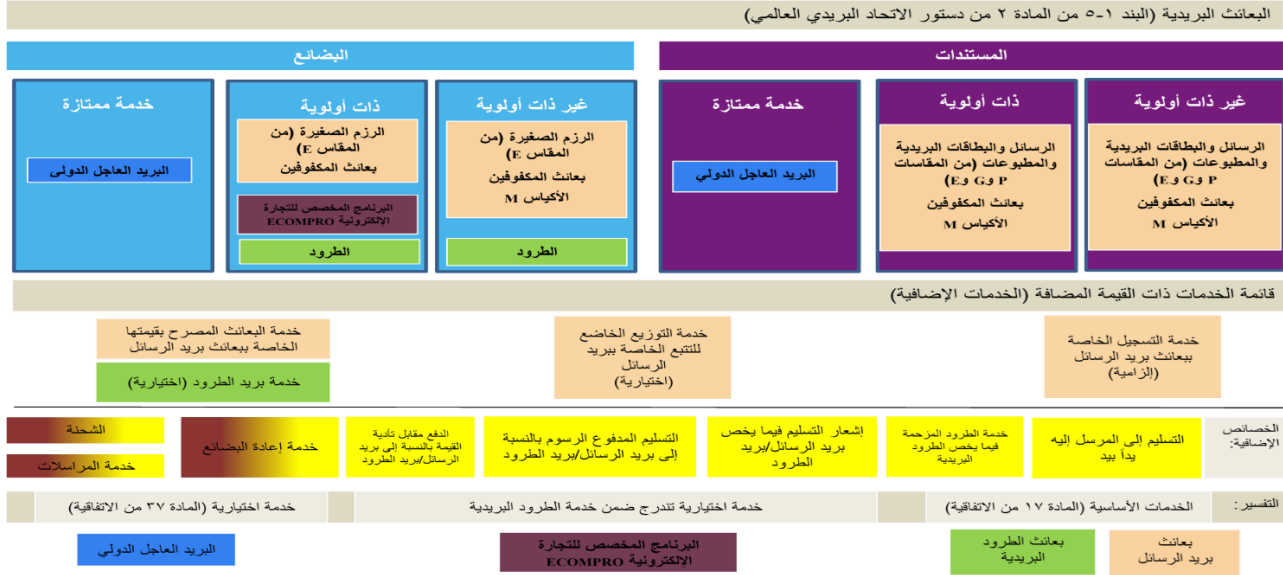
ومن شأن لجوء المستثمر في المصدر إلى العبور المكشوف والعبور المغلق (وهما تقنيتان سنتطرق إليهما في فقرة لاحقة من هذا المستند) أن يسهل التخطيط المطلوب. لكنه ليس من غير المألوف أن يكون لدى المستثمر المعين في بلد المصدر إرساليات موجهة يومياً إلى أكثر من 100 بلد مقصد.

وتؤثر نوعية تخطيط النقل والعبور هذا مباشرة في نوعية الخدمة. وتنفذ هذه المهمة المعقدة والهامة في كل مستثمر معين في بلدان المصدر والعبور. ومن المهم أن يقوم كل مستثمر معين بتحديد نقاط التعقيد هذه وتمويلها تمويلاً مناسباً.

2- المعالجة الأساسية للبريد

1-2 المنتجات والخدمات البريدية في الاتحاد البريدي العالمي

يظهر الرسم البياني أدناه المنتجات والخدمات المعتمدة في الاتحاد البريدي العالمي:



كما ظهر في الرسم البياني السابق، تصنف المنتجات البريدية بحيث تشمل أصنافها بريد الرسائل والطرود البريدية والبريد العاجل الدولي. ويشمل بريد الرسائل بعائث من قبيل الرسائل والبطاقات البريدية التي لا تخضع إجمالاً لمراقبة جمركية منهجية. ويشمل أيضاً بريد الرسائل الرزم الصغيرة وأكياس M (أكياس مباشرة من الأوراق المطبوعة موجهة إلى المرسل إليه نفسه وإلى العنوان عينه) الخاضعتين للمراقبة الجمركية. أما الطرود البريدية، بما فيها الطرود المتبادلة في إطار البرنامج المخصص للتجارة الإلكترونية، فهي تخضع للمراقبة الجمركية. وقد تتضمن بعائث البريد العاجل الدولي إما مستندات أو بضائع. وتخضع بضائع هذا البريد للمراقبة الجمركية، في حين أن المستندات قد تعفى منها حسب التشريعات الوطنية لبلد المقصد.

بريد الرسائل المسجلة/المؤمن عليها

بريد الرسائل المسجلة هو خدمة إلزامية إضافية. ولا تنطبق خدمة الرسائل المسجلة المضافة على بريد الطرود أو البريد العاجل الدولي، لأن للطرود ولبعائث البريد العاجل الدولي بالفعل نفس خصائص بريد الرسائل المسجلة.

وبريد الرسائل المؤمن عليها هو خدمة اختيارية. ولا يقبل العديد من المستثمرين المعيّنين بريد الرسائل المؤمن عليها. وبريد الطرود المؤمن عليها اختياري أيضاً لكن استخدامه أوسع نطاقاً بكثير من نطاق استخدام بريد الرسائل المؤمن عليها.

ويجب منذ 1 يناير/كانون الثاني 2014 إرسال الرسائل المسجلة (والمؤمن عليها) بوصفها بعائث ذات أولوية (من الفئة "ألف" أو الفئة الاختيارية "دال").

2-2 الرزم الصغيرة/الطرود

الرزمة الصغيرة هي عبارة عن بعثة من بعائث بريد الرسائل لا يزيد وزنها على كيلوغرامين وتحتوي على بضائع. وما يميز الرزم الصغيرة من بعائث بريد الرسائل عن الطرود هو المسار البريدي الذي تعالج فيه البعثة (بريد الرسائل

أو الطرود البريدية) فضلاً عن خصائص المنتج الأساسية الخاصة بها. فتشمل الخصائص الأساسية للطرود التتبع والمسؤولية والتوقيع عند التوزيع. وعموماً بالنسبة إلى الجمارك، الرسوم والضرائب المقدر فرضها على الرزم والطرود هي عينها. غير أن وضع اللصائق البريدية على البعائث ومعالجتها في المستثمرين المعيّنين واعتماد أجور خاصة بها في أوساط المستثمرين المعيّنين يختلف بين الطرود والرزم الصغيرة، كما يظهر في الجدول الآتي:

الطرود	الرزمة الصغيرة	
نظام الاتفاقية - القواعد الخاصة بالطرود البريدية	نظام الاتفاقية - القواعد الخاصة ببريد الرسائل	الأسس التنظيمية
النموذج CN 23 (الذي قد يكون جزءاً من نموذج الرزمة CP 72)	النموذج CN 22 - اختيارياً CN 23	الإقرارات الجمركية
من صفر إلى 20 كيلو غراماً (اختيارياً إلى 30 كيلو غراماً)	من صفر إلى 2 كيلو غرام	الوزن
الحصص البرية للبريد الوارد	النفقات الختامية	الأجور المعتمدة بين المستثمرين المعيّنين
بيان الإرسالية CP 87/لصائق الأوعية CP 83 أو CP 84 أو CP 85	بيان الإرسالية CN31/لصائق الأوعية CN 34 أو CN 35 أو CN 36	بيان الإرسالية/لصيقة الوعاء
من الإلزامي اعتماد معرف فريد لهوية البعثة يمثل لمعيار الاتحاد البريدي العالمي التقني S10. وقد يستخدم هذا المعرف استخداماً منفصلاً أو يدمج في النموذج CN 23.	يلزم وضع معرف ذي خطوط فريد يمثل لمعيار الاتحاد البريدي العالمي التقني S10 لأغراض البيانات الإلكترونية المسبقة (توصف هذه البيانات في جزء لاحق من هذا المستند).	معرف هوية البعثة المرمز بخطوط

3-2 المنتجات والخدمات المرتبطة بالنقل

تُعرف بعض المنتجات والخدمات بالخدمات الإضافية. وبعض هذه الخدمات هو إلزامي، في حين أن البعض الآخر اختياري يُعتمد بناء على طلب المصدر أو بموجب اتفاقات بين بلدان المصدر والمقصد.

وبعض المنتجات مرتبط بالنقل بحيث ينبغي ذكر وجوده على اللصائق أو قوائم التسليم - مثل البعائث المسجلة والبعائث المؤمن عليها والبعائث الخاضعة للتتبع.

3- تعريف المصطلحات ولمحة عن البعثة البريدية والوعاء البريدي والإرسالية والشحنة

تهدف هذه الفقرة إلى إطلاع موظفي المستثمرين المعيّنين على العناصر الرئيسية المرتبطة بعملية النقل. وهي تركز بجزء منها على مفهوم "الشحنة" المستخدم حصراً في عملية النقل.

وتتألف العملية البريدية عادة من العناصر الهرمية الآتية:²

- **البعثة البريدية:** قد تكون رسالة أو بطاقة بريدية أو رزمة صغيرة من بريد الرسائل أو كيس M من بريد الرسائل أو طرد أو بعثة من بعائث البريد العاجل الدولي. وتحظى البعائث القابلة للتتبع بمعرف فريد للهوية. والمعيار S10 هو المعيار التقني المطبق في الاتحاد البريدي العالمي لمعرف هوية البعثة والذي يستخدم للبعائث القابلة للتتبع (مثل الرسائل المسجلة أو المصروفة القيمة أو السريعة في بريد الرسائل، بالإضافة إلى الطرود والبريد العاجل الدولي).³

² قد يكون استخدام المصطلحات المرتبطة بالبعائث والأوعية والإرساليات ومجموعات الإرساليات والشحنات غير متسق في مستندات الاتحاد البريدي العالمي. أما في دليل النقل هذا، فتستخدم هذه المصطلحات وفق التعاريف المقدمة لها في الفقرات.

³ المعايير المعتمدة في الاتحاد البريدي العالمي للمسائل التقنية ومسائل المراسلة على حد سواء معروضة للبيع (للمشاركين أو الأفراد) على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي في القسم www.upu.int/en/activities/standards/about-standards.html

وينبغي ملاحظة أن الرزم الصغيرة العادية المحتوية على بضائع تحمل أيضاً رمزاً من الرموز S10 يُستخدم لربط المعلومات على مستوى البعثة بالوعاء الذي يحمله، لا لأغراض التتبع واقتفاء الأثر لصالح الزبائن.

- الوعاء البريدي: هي وحدة من وحدات الإرسالية تأتي عادة على شكل كيس أو علبة توضع فيه البعائث البريدية. وهي مزودة بمعرف لهوية الوعاء مرّمز بخطوط ومؤلف من 29 حرفاً. والأوعية البريدية هي وحدة مادية تكلف جهات النقل بمعالجتها. ويعتمد المعرف لهوية الوعاء في أوساط جهات النقل والمستثمرين المعيّنين على حد سواء. والمعيار التقني S9 هو المعيار المطبق في الاتحاد البريدي العالمي لمعرف هوية الوعاء.
 - الإرسالية البريدية: كل وعاء بريدي هو عنصر من إرسالية بريدية مزودة بمعرف لهوية من 20 حرفاً. وهذا المعرف هو بدوره جزء من المعرف على هوية الوعاء المؤلف من 29 حرفاً. والمعيار S8 هو المعيار التقني المطبق في الاتحاد البريدي العالمي لمعرف هوية الإرسالية.
 - سلسلة الإرساليات البريدية: ترقم الإرساليات البريدية ترقيماً تسلسلياً في سياق مجموعة من الإرساليات المعتمدة بين مكتب التبادل في المصدر ونظيره في المقصد. وتتألف سلسلة الإرساليات هذه من 15 حرفاً وهي أيضاً جزء من معرف هوية الوعاء.
 - الشحنة البريدية: تضم الشحنات الأوعية البريدية أيضاً، وذلك لأغراض النقل. وتتضمن عادة الشحنات أوعية مخصصة لوسيلة نقل معينة، بغض النظر عن الإرسالية (أو الإرساليات) التي ينتمي إليها الوعاء.
- يشكل مبدأ الإرساليات البريدية أساساً لجميع العمليات ومعايير المحاسبة المعتمدة في أوساط المستثمرين المعيّنين. وفيما يأتي شرح مبسط لهذا المبدأ:
- ترقم كل إرسالية من مكتب التبادل في المصدر إلى مكتب التبادل في المقصد ترقيماً تسلسلياً، مع إعادة الترقيم للإرسالية الأولى من السنة التقويمية، وذلك لكل صنف من الأصناف البريدية (والأصناف الفرعية أيضاً عند الاقتضاء). ويُعرف هذا الرقم باسم "رقم الإرسالية".
- وتُرفق كل إرسالية ببيان ورقي (رسائل أو طرود) تُذكر فيه مواصفاتها، من قبيل عدد الأوعية والوزن. ويجوز للمستثمرين المعيّنين أن يتفقوا اتفاقاً ثنائياً أو متعدد الأطراف على عدم إقران إرساليات (الرسائل أو الطرود) التي يتبادلونها بقائمة تسليم ورقية (خاصة بالرسائل أو الطرود)، لأن الرسالة PREDES 2.1 تتيح معلومات مماثلة إلكترونياً. ويرد أيضاً في بيان (رسائل أو طرود) الإرسالية الأولى من السنة التقويمية رقم الإرسالية الأخيرة من السنة التقويمية السابقة. ويوضع البيان (رسائل أو طرود) داخل أحد أوعية الإرسالية ويكون هذا الوعاء في غالبية الأحيان الوعاء الأخير من الإرسالية.
- ويحفظ المستثمرون المعيّنون في المقصد البيانات (رسائل أو طرود) بحسب ترتيب أرقام الإرساليات لكل مستثمر معيّن في المصدر ولكل منتج. من ثم، يُرصد بسهولة فقدان إحدى الإرساليات فور استلام الإرسالية التالية.

فعلى سبيل المثال، إذا تسلم المستثمر المعيّن في مونتريال رسالة ذات أولوية من بريد الرسائل تحمل رقم الإرسالية 0123 لعام 2012 من المستثمر المعيّن في زيوريخ، لكنه لم يتلق رقم 0122، ففي وسعه أن يعلم على الفور أن الإرسالية رقم 0122 قد فقدت وأن يعد ورقة تحقيق لياشر المستثمر المعيّن في زيوريخ التحقيق.

وبالإضافة إلى ذلك، قد تكون الإرسالية مؤلفة من وعاء واحد لا غير (كيس أو علبة مثلاً) في بعض الأحيان، أو قد تتضمن، في أحيان أخرى، عدة أوعية بحسب كمية البريد في الوقت الذي أرسلت فيه. ولا تبقى الأوعية الفردية التي تشكل الإرسالية عينها دوماً مع بعضها في سلسلة الإمدادات. ويحدد البيان (رسالة أو طرد) أيضاً عدد الأوعية المرسلة في إرسالية واحدة لكي يتأكد المقصد ليس فحسب من أن الإرسالية البريدية قد استلمت وفق الأصول بل أيضاً من أن كل حاوية تابعة لها قد استلمت. ومن نافلة القول إن استلام هذه البيانات هو في غاية الأهمية بالنسبة إلى المقصد. وتحمل اللصيقة الموضوعية على الوعاء التي أرفق بها البيان حرف "F" بالإنكليزية الذي يشير إلى كلمة "forms" أي الاستمارات. ويسمى هذا الوعاء عادة "كيس F".

1-3 سلسلة الإرساليات

تُرقم الإرساليات البريدية ترقيماً تسلسلياً وفق سلاسل الإرساليات المؤلفة من 15 حرفاً على النحو الآتي:

- 6- أحرف لرمز مكتب التبادل في المصدر (مركز معالجة البريد الدولي).
- 6- أحرف لرمز مكتب التبادل في المقصد (مركز معالجة البريد الدولي).
- حرف واحد للفئة البريدية ("A" أو "B" أو "C" أو اختياريًا "D").
- حرفان للصنف البريدي الفرعي (الحرف الأول يشير إلى الصنف البريدي "U" أو "C" أو "E" أو "T"). يستخدم الحرف الثاني للتمييز بين سلاسل الإرساليات المختلفة في الصنف البريدي.
- تجدر الإشارة إلى أن الفئة البريدية تشكل مع الصنف البريدي الفرعي للإرسالية "نوع الإرسالية" المؤلف من 3 أحرف. وعلى سبيل المثال، يُقسم رمز "CAYMQACHZRHBAUN" على النحو الآتي:
- تعود أحرف "CAYMQA" لمدينة مونتريال حيث المستثمر المعين هو بريد كندا (قائمة الرموز 108)⁴.
- تعود أحرف "CHZRHBA" لمدينة زيوريخ حيث المستثمر المعين هو بريد سويسرا (قائمة الرموز 108).
- يرمز حرف "A" إلى البريد الجوي أو البريد ذي الأولوية ("airmail" و "priority mail" بالإنكليزية) (قائمة الرموز 115).
- يشير حرفا "UN" إلى "الرسائل- رسائل وبطاقات/أشياء أخرى" (قائمة الرموز 117).

ومن الأمثلة الأخرى عن سلسلة إرساليات CAYMQACHZRHBAUL حيث يضم البريد رسائل وبطاقات.

ويعزى اعتماد سلسلتي إرساليات في الوقت عينه لبريد الرسائل ذات الأولوية من مونتريال إلى زيوريخ إلى أغراض تجارية، وإلا كان من المفترض اعتماد سلسلة واحدة.

وتعد سلسلة الإرساليات من العناصر المهمة في جميع نواحي العمليات وإجراءات المحاسبة. وهي معرفة في المادتين 17-120 و 17-223 من نظام الاتفاقية وقد ورد هذا المصطلح في النظام البريدي الدولي (IPS) وأيضاً في بيان الرسالة CN 31 وبيان الطرد CP 87 المنصوص عليهما في النسخ الحديثة من النظام البريدي الدولي، حتى لو لم يذكر بعد في الاستثمارات النموذجية للاتحاد البريدي العالمي.

2-3 الإرسالية

تشكّل إرساليات فردية في كل سلسلة إرساليات ويتمتع كل منها بمعرّف هوية فريد. ويعرف المعيار التقني S8 للاتحاد البريدي العالمي معرف هوية الإرسالية البريدية الذي يتألف من 20 حرفاً على النحو الآتي:

- 15 حرفاً لسلسلة الإرساليات.
- حرف واحد للسنة ذات الصلة (مثلاً "2" لعام 1992 أو 2002 أو 2012 أو 2022، وما إلى ذلك).
- 4 أحرف لرقم الإرسالية التي ترقم ترقيماً تسلسلياً.

قد تتضمن الإرسالية حاوية واحدة أو عدة وأوعية بحسب حجم البريد خلال الفترة التي ترسل فيها.

⁴ تحليل معايير الاتحاد البريدي العالمي إلى قوائم رموز متوفرة على الموقع الإلكتروني للاتحاد www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Standards

3-3 الوعاء

لكل وعاء في الإرسالية معرف هوية. ويعرف المعيار التقني S9 للاتحاد البريدي العالمي معرف الوعاء البريدي الذي يتألف من 29 حرفاً على النحو الآتي:

- 20 حرفاً لمعرف هوية الإرسالية.
- 3 أحرف للرقم التسلسلي الخاص بالوعاء.
- حرف واحد لمؤشر الوعاء الأعلى ترقيماً.
- حرف واحد لمؤشر التسجيل/تصريح القيمة.
- 4 أحرف لوزن الوعاء.

ويأتي معرف هوية الوعاء المؤلف من 29 حرفاً بنسق رمز ذي خطوط (رمز التشفير 128) يوضع على لصائق الأوعية. وهذا المعرف الذي يحدده مكتب التبادل في المصدر يسمح مسحاً ضوئياً عند المستثمرين المعيّنين في بلدان العبور والمقصد وعند الناقلين، من قبيل شركات الطيران.

وعند مسح معرف هوية الوعاء مسحاً ضوئياً، يلتقط تلقائياً كل من معرف هوية الإرسالية وسلسلة الإرساليات. من ثم، يكفي إجراء مسح ضوئي واحد لتحديد مكتبي التبادل في المصدر والمقصد، فضلاً عن الفئة البريدية والصنف البريدي والصنف الفرعي ذي الصلة والمؤشرات التي تدل على أعلى ترقيم في الإرسالية والوزن الإجمالي وتوضح إذا كانت البعائث مسجلة أو بقيمة مصرحة.

4-3 العلاقة بين معرّف هوية الوعاء ومعرّف هوية الإرسالية وسلسلة الإرساليات ونوع الإرسالية

اسم الكيان ومثال عنه		اسم عنصر البيانات	مرجع الاتحاد البريدي العالمي أو تعريف المحتوى	نسق طول الموضع	مثال
معرّف هوية الإرسالية S8 DEFRAANLAMSAAUN40027 معرّف هوية الوعاء S9 DEFRAANLAMSAAUN40027002000258	سلسلة الإرسالية DEFRAANLAMSAAUN	رمز- مركز معالجة البريد الدولي في المصدر	ينبغي أن يكون مركزاً لمعالجة البريد الدولي في بلدي المصدر والمقصد مدرجين في قائمة 108 التابعة للاتحاد البريدي العالمي	6-1 أحرف أبجدية	DEFRAA
		رمز- مركز معالجة البريد الدولي في المقصد		12-7 أحرف أبجدية	NLAMSA
		رمز الفئة البريدية	ينبغي أن يكون رمز الفئة البريدية مدرجا في قائمة الرموز 115 التابعة للاتحاد البريدي العالمي	13 حرف أبجدي واحد	A
		رمز الصنف البريدي الفرعي (على مستوى الإرسالية)	رمز الصنف البريدي الحرف الثاني من الصنف البريدي الفرعي	14-15 حرفان أبجديان (إلا في حال اتفق الطرفان على بديل ثانٍ مثل الأحرف الرقمية)	UN
	نوع الإرسالية AUN	سنة- الإرسالية	الرقم الأخير من السنة التقييمية، أي 4 لعام 1994 أو 2004 أو 2014 أو 2024. وفي كل سلسلة إرساليات، يضبط العام للإرسالية الأولى من السنة التقييمية ويبقى ثابتاً للإرساليات التالية طوال العام عينه.	16 عدد رقمي واحد	4
		رقم- الإرسالية	رقمي (0001 - 9999). في كل سلسلة إرساليات، يبدأ رقم الإرسالية الأولى من السنة التقييمية عادة بـ 0001 ويضاف إليه واحد لكل إرسالية تالية في السنة عينها.	17-20 أرقام رقمية	0027
		الرقم التسلسلي للوعاء	رقمي (001-999). هذا رقم الوعاء ضمن الإرسالية.	21-23 أرقام رقمية	002
		مؤشر الوعاء الأعلى ترقباً (إلا في حال اتفق الطرفان على استخدام بديل)	صفر- لا ليس هذا الوعاء الأعلى ترقباً في الإرسالية 1- نعم إن هذا الوعاء هو الوعاء الأعلى ترقباً في الإرسالية 9- ما من معلومات متوفرة في هذا الشأن في الرمز ذي الخطوط	24 عدد رقمي واحد	صفر
		(مؤشر التسجيل/تصريح القيمة (إلا في حال اتفق الطرفان على استخدام بديل)	صفر- كلا لا يحتوي الوعاء على بعائث مسجلة و/أو مصرحة القيمة 1- نعم يحتوي الوعاء على بعائث مسجلة و/أو مصرحة القيمة 9- ما من معلومات متوفرة في هذا الشأن في الرمز ذي الخطوط	25 عدد رقمي واحد	صفر
		وزن الوعاء	الوزن الإجمالي في 10/1 كيلو غرامات من دون احتساب الكسور العشرية (في حال تخطى الوزن 999.8 كيلو غرامات، يعتمد وزن 9999 كيلو غراماً)	26-29 أرقام رقمية	0258

3 أحرف	15 حرفاً	20 حرفاً	29 حرفاً
--------	----------	----------	----------

يستخدم مصطلح "Consignment" بالإنكليزية بمعنيين مختلفين في أنظمة الاتحاد البريدي العالمي. ويدل أولهما على منتج بريدي اختياري (انظر المادة 18-005 بشأن خدمة التجميع "Consignment")، في حين يتعلق ثانيهما بالنقل (انظر المادة 17-011). وما من فرق في بعض المستندات بين مصطلحي "بعيثة" و"شحنة". وقد اعتمد في هذا الدليل معنى الشحنة الوارد في المادة 17-011.

وكما ذكر سابقاً، قد لا تشحن جميع أوعية الإرسالية الواحدة مع بعضها وقد لا تنقل جميعها في وسيلة النقل عينها التي حددت عند تشكيل الإرسالية. وقد تشحن أوعية إرساليات متعددة ومختلفة على متن وسيلة نقل محددة. وقد يتلقى مستثمر ما أوعية شكلها مستثمر آخر ويستكمل توجيهها مع أوعيته الخاصة التي شكلها. (وتُعرف هذه العملية بالعبور المغلق).

من ثم، تتألف الشحنة من الأوعية المخصصة لوسيلة نقل معينة (من قبيل الرحلات الجوية ومطارات المصدر والمقصد والتاريخ)، بغض النظر عن الإرسالية (أو الإرساليات) التي تنتمي إليها الأوعية.

وترفق الإرسالية عموماً ببيان رسالة أو طرد (النماذج CN 31 و CN 32 و CP 87). أما الشحنة، فهي ترفق بقائمة تسليم (النماذج CN 37 و CN 38 و CN 41 و CN 47) أو مقابلها الإلكتروني.

وتستخدم الشحنة لأغراض النقل على صعيدي المراقبة التشغيلية وإجراءات المحاسبة المعتمدة بين المستثمر المعين والناقل.

ومن الناحية التشغيلية، تنقل الشحنة الأوعية بين مركز معالجة البريد الدولي في المصدر باعتباره وحدة بريد ونظيره في المقصد باعتباره أيضاً وحدة بريد، وذلك عادة بواسطة ناقل.

أما من الناحية المحاسبية، فتشكل الشحنة أساساً لعملية الدفع التي يقوم بها المستثمر المعين الذي أطلق عملية النقل مع الجهة المكلفة بها (شركة الطيران مثلاً).

ويحدد معيار S32 التقني في الاتحاد البريدي العالمي معرف هوية الشحنة الذي قد يشمل 12 حرفاً على أقصى تقدير:

- حرفان لرمز البلد في المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس؛
- معرف فريد لهوية الشحنة قد يشمل 10 أحرف على أقصى تقدير يحدد حسب مواصفات وطنية.

ولا بد في هذا السياق من الإشارة إلى أوجه الاختلاف بين "معرف هوية الإرسالية" و"معرف هوية الشحنة". فالأول هو عنصر من معرف هوية الوعاء. من ثم، يتم التعرف على الفور على الإرسالية التي ينتمي إليها الوعاء. أما الثاني، فهو ليس عنصراً من معرف هوية الوعاء. من ثم، لا يمكن تحديد الشحنة التي ينتمي إليها الوعاء بواسطة معرف هوية الوعاء أو المعلومات الأخرى المذكورة على لصيقة الوعاء. كما قد تنتمي الحاوية الواحدة إلى عدة شحنات خلال نقلها من مكتب التبادل في المصدر إلى نظيره في المقصد (في العبور المغلق مثلاً).

وتعد قوائم التسليم (CN 37 و CN 38 و CN 41 و CN 47) الاستثمارتين المعتمدتين في الاتحاد البريدي العالمي لتقديم معلومات عن الشحنات. ويوازي عنصر البيانات المعنون "الرقم التسلسلي" (serial No) المعرف على هوية الشحنة. وبموجب معايير التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) المعتمدة في الاتحاد البريدي العالمي، تغطي الرسالة PRECON الشحنة الموجهة إلى المستثمر المعين في المقصد، في حين تغطي الرسالة CARDIT تلك الموجهة إلى الناقل.

وتُعدُّ الشحنات (مع قوائم التسليم و/أو الرسائل CARDIT) جد مهمة بالنسبة إلى شركات النقل، إذ أنها تدل على احتواء الحمولة على بريد فتصبح إذن خاضعة للتخليص الجمركي البريدي. والمعلومات المذكورة على الشحنة المقدمة وفق معايير الاتحاد البريدي العالمي (على ركيزة ورقية أو إلكترونية) هي التي تسمح عادة بنقل الأوعية من شركة النقل إلى المستثمر المعين في المقصد لأغراض التخليص الجمركي البريدي.

الفرق بين الإرسالية والشحنة

الإرسالية هي مجموعة من الأوعية ذات نفس معرف هوية الإرسالية. لذا، لجميع أوعية الإرسالية نفس خصائص معرف هوية الإرسالية: نفس المصدر والمقصد وصنف البريد وفئة البريد وفتته الفرعية ونفس رقم الإرسالية ضمن العام التقويمي. وقد تضم الإرسالية وعاءً واحداً أو العديد من الأوعية. وتصف نماذج قائمتي التسليم CN 31/CN 32 وقائمة تسليم الطرود CP 87 الإرسالية. وتصف الرسالة PREDES الإرسالية ولصائق الوعاء في النظام المؤتمت.

أما الشحنة فتختلف جذرياً. وقد لا ينتهي المطاف بالأوعية الفردية بالسفر معاً. وقد تكون أوعية الإرسالية منفردة في جميع أنحاء سلسلة الإمداد. والشحنة هي قائمة الأوعية المخصصة لعملية نقل معينة. لذا، قد تحتوي الشحنة على جميع أوعية إرسالية، أو بعض هذه الأوعية فقط. وقد تحتوي على أوعية من إرساليات مختلفة. وإضافة إلى ذلك، قد تحتوي على أوعية أحدثها أكثر من مستثمر معين واحد. وتتضمن نماذج قوائم التسليم CN 37 و CN 38 و CN 41 و CN 47 الخاصة بالأوعية السطحية والجوية والسطحية المنقولة جواً وبالأوعية الفارغة وصفاً للشحنة. وتصف الرسالتان PRECON و CARDIT الشحنة في النظام المؤتمت.

6-3 مراكز معالجة البريد الدولي

الهدف من هذه الفقرة هو إطلاع المستثمرين المعيّنين على مراكز معالجة البريد الدولي. فلا بد من الإلمام بشؤون هذه المراكز بغية إدارة عملية النقل. وقد يكون مركز معالجة البريد الدولي إما مركز تبادل أو وحدة بريد أو الاثنين معاً.

مكاتب التبادل

يقضي أحد المبادئ الرئيسية المعتمدة لمعالجة البريد الدولي بتأسيس المستثمرين المعيّنين في البلدان الأعضاء في الاتحاد البريدي العالمي مركز التبادل الذي يرسل جميع البريد الصادر يستلم جميع البريد الوارد. من ثم، ينتقل البريد الدولي المتبادل بين البلدان من مركز تبادل إلى آخر. ويدرب المستثمرون المعيّنون الموظفين ويزودونهم بالأجهزة في مكاتب التبادل بغية "إضفاء طابع دولي" على البريد الصادر بالاستناد إلى معايير وأنظمة محددة من جهة، و"إضفاء طابع محلي" قدر المستطاع على البريد الوارد من جهة أخرى بالاستناد إلى منتجاتهم وعملياتهم الخاصة. وقد يكون للمستثمر في بلد كبير إما مركز تبادل واحد أو عدة مراكز. ويكون دوماً عدد مكاتب التبادل أصغر بكثير من عدد المنشآت البريدية التي تعالج البريد المحلي. أما المهام المنجزة في هذه المراكز، فهي متخصصة ومختلفة عن تلك المنفذة في مكتب يعالج البريد المحلي.

مكتب التبادل مقابل وحدة البريد

يعد مكتب التبادل الإرساليات ويتلقاها تماشياً مع المعايير المعتمدة. وهو من ثم يعد ويستلم بيانات الرسائل والطرود (النماذج CN 31 و CN 32 و CP 87) أو ما يوازيها للبريد العاجل الدولي، بالإضافة إلى الأوعية. وفيما يخص البريد الوارد، يقوم مكتب التبادل بفتح الأوعية. كما أنه يوجه ويتلقى الرسائل PREDES و RESDES.⁵

أما وحدة البريد، فهي تعد وتستلم الشحنات، من ثم تعد وتستلم قوائم التسليم، من قبيل CN 37 و CN 38 و CN 41 و CN 47. ومصطلح "وحدة البريد" هو مصطلح عامي لا يرد في أنظمة الاتحاد البريدي العالمي.

⁵ تعتبر الرسالة PREDES المقابل الإلكتروني لبيان الرسالة/الطرود ولصائق الأوعية وقائمة البعثات القابلة للتتبع. أما الرسالة RESDES، فهي التأكيد الإلكتروني لمعالجة الوعاء في بلد المقصد. ويتضمن هذا المستند وصفاً مفصلاً عن هذين النوعين من الرسائل في فقرة لاحقة.

ويقوم عادة مركز معالجة البريد الدولي مقام مكتب التبادل ووحدة البريد في الوقت عينه. لكن في حال كان مكتب التبادل يعدّ الإرساليات (ومن ثم الأوعية) ويوجهها إلى مكتب آخر ليجمعها للنقل (مثل الرحلات الجوية)، فيعد مركز معالجة البريد الدولي مكتب تبادل وليس وحدة بريد.

أما مركز معالجة البريد الدولي الصادر (المصدر)، فهو يقوم مقام وحدة بريد ويستلم الأوعية التي تعدها مكاتب التبادل ويسجلها في قائمة تسليم ويدير تسليمها إلى الناقل (مثل شركة الطيران). وفي المقابل، يتلقى مركز معالجة البريد الدولي الوارد (المستورد) الذي يقوم مقام وحدة بريد الأوعية من جهة النقل ويوقع على إيصالاتها ويوجهها إلى مكتب تبادل ليفتحها أو يستكمل توجيهها في شحنة أخرى.

و"GBLGWA GATWICK AMU" هو مثل عن مركز معالجة بريد دولي يقوم مقام وحدة بريد لا غير. ويتولى هذا المركز عملية التسليم من شركات النقل إلى المستثمرين المعيّنين، فيعد ويتلقى الشحنات. وهو لا يصدر أوعية بريدية ولا يعتبر إذن مكتب تبادل.

تسجيل مراكز معالجة البريد الدولي

من الضروري، لأغراض محاسبية وتشغيلية، أن تُحدّد مراكز معالجة البريد الدولي بوضوح في جميع المراسلات المتبادلة بين هيئات المعالجة البريدية، وأن تعي جميع الأطراف المعنية فئات وأصناف البريد الذي يمكن معالجته في كل مركز من مراكز معالجة البريد الدولي.

وتلبية لهذه الحاجة، أعد الاتحاد البريدي العالمي آلية لتعريف مراكز معالجة البريد الدولي برموز فريدة، كما أعد عملية لتسجيل ونشر قدراتها على معالجة البريد. ويُعرّف المعيار S34 هيكل رمز التعريف المستخدم ويحدد الإجراءات اللازم اتباعها لتخصيص الرموز ولتسجيل بيانات مراكز معالجة البريد الدولي وتحديثها ونشرها.

وترد جميع مراكز معالجة البريد الدولي المسجلة في قائمة الرموز 108 الخاصة بالاتحاد البريدي العالمي (نظام إدارة قوائم الرموز المعيارية) والتي يمكن الاطلاع عليها في القسم المخصص للمعايير على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي (www.upu.int)؛

وجميع مراكز معالجة البريد الدولي مسجلة برمز خاص لكل منها مؤلف من 6 أحرف. وقد تطورت هذه المراكز في حالات كثيرة من كيانات مادية (مثل المباني) إلى كيانات منطقية.

وترد تسجيلات مراكز معالجة البريد الدولي في قائمة الرموز 108. وتأتي هيكلية الرمز المنصوص عليها في معيار الاتحاد البريدي العالمي S34 على النحو الآتي:

- تشكّل الأحرف الخمسة الأولى مدونة الأمم المتحدة لمواقع التجارة والنقل (UN/LOCODE) لموقع مركز معالجة البريد الدولي ويرمز الحرفان الأولان إلى رمز البلد في المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس؛
- أما الحرف السادس، فهو حرف مؤهل يسمح باعتماد عدة رموز لمركز معالجة البريد الدولي في سياق مدونة الأمم المتحدة لمواقع التجارة والنقل (UN/LOCODE).

وقوائم رموز مراكز معالجة البريد الدولي منشورة في الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي تحت عنوان: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Standards.

وتُنشر رموز مراكز معالجة البريد الدولي في ثلاث قوائم هي: 108 (رموز مراكز معالجة البريد الدولي الخاصة بالمكاتب المفتوحة) و108c (القائمة الكاملة بمراكز معالجة البريد الدولي (المغلقة والمفتوحة)) والقائمة المرجعية 108d (عناوين مراكز معالجة البريد الدولي). وتقوم قوائم الرموز هذه مباشرة على المعيار S34 للاتحاد البريدي العالمي. وتجدر الإشارة إلى أن قائمة الرموز 108c تتضمن في الواقع الرموز المنتهية صلاحيتها لا المكاتب المغلقة. وإذا تغير رمز مركز معالجة البريد العاجل الدولي، فسيظل الرمز السابق ذو الموصفات القديمة ضمن القائمة 108c. وقد لا يُغلق المكتب نفسه.

خصائص مركز معالجة البريد الدولي

تسجل مراكز معالجة البريد الدولي مع خصائص عديدة هي:
اسم مركز معالجة البريد الدولي (من 12 و 35 حرفاً على حد سواء)؛
رمز المستثمر المعين؛
الاسم الكامل للمستثمر المعين (من 12 و 35 حرفاً على حد سواء)؛
العنوان المادي؛
معلومات الاتصال؛
المهام: مكتب تبادل أو وحدة بريد أو الاثنان معاً؛
تدفقات البريد: أي مزيج من البريد الوارد أو الصادر أو العابر؛
فئات البريد الوارد: أي مزيج من القيم ("A" أو "B" أو "C" أو "D") بالاستناد إلى قائمة الرموز 115؛
فئات البريد الصادر: أي مزيج من القيم ("A" أو "B" أو "C" أو "D") بالاستناد إلى قائمة الرموز 115؛
أصناف البريد الوارد: أي مزيج من القيم ("U" أو "C" أو "E" أو "T") بالاستناد إلى قائمة الرموز 116؛
أصناف البريد الصادر: أي مزيج من القيم ("U" أو "C" أو "E" أو "T") بالاستناد إلى قائمة الرموز 116؛
مؤشر النوع الخاص: مكتب التبادل الواقع خارج الأراضي الإقليمية، أو وحدة عسكرية؛
مؤشر الاتفاقات الثنائية؛
القيود الخاصة.

ومن الأهداف الرئيسية حالياً في قائمة الرموز 108 تسجيل مركز معالجة البريد الدولي وتحديد المستثمر المعين.

المستثمر المعين لمركز معالجة البريد الدولي

لا بد من الإشارة إلى أنه من غير الممكن تحديد المستثمر المعين مركز معالجة البريد الدولي أو البلد العضو في الاتحاد البريدي العالمي بواسطة رمز المركز. فعلى سبيل المثال، يرمز رمز "USLAXL" إلى مركز في لوس أنجلوس لمعالجة البريد الدولي لا يخضع لإدارة خدمة بريد الولايات المتحدة الأمريكية، بل هو مكتب تبادل يقع خارج الأراضي الإقليمية يديره بريد ألمانيا.

وقد يكون مركز من مراكز معالجة البريد الدولي مكتب تبادل يقع خارج الأراضي الإقليمية، أي مكتباً أو مرفقاً يشغله مستثمر معين على أراضي بلد آخر. وينشئ المستثمرون المعينون مراكز معالجة البريد الدولي لأغراض تجارية لتحفيز الأعمال في الأسواق الخارجية عن ترابها الوطني (انظر حكم المؤتمر 2012/C 6).

وتختلف السياسات الوطنية للبلدان الأعضاء في الاتحاد البريدي العالمي بشأن مكاتب التبادل الواقعة خارج الأراضي الإقليمية ويمكن الاطلاع عليها على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي على الرابط: [www.upu.int/en/Members-Centre/Policies-Regulation/Extra-Territorial-Offices-of-Exchange-\(ETOEs\)](http://www.upu.int/en/Members-Centre/Policies-Regulation/Extra-Territorial-Offices-of-Exchange-(ETOEs)). وتجدر الإشارة إلى أنه لا تُعد المكاتب العسكرية مكاتب تبادل واقعة خارج الأراضي الإقليمية، حتى ولو كانت تقع على أراضي بلد آخر، لأنها لا تُنشأ لأغراض تجارية.

والطريقة الوحيدة لتحديد المستثمر المعين مركز معالجة البريد الدولي هي الإحالة إلى قائمة الرموز 108. وينبغي أن يراجع بانتظام مراكز معالجة البريد الدولي الخاصة بهم لتأكيد أنها تجري عملياتها إجراءً سليماً. ويحدد المستثمرون المعينون المستلمون ما إذا كان يستلم مركز معالجة البريد الدولي جميع فئات البريد أو بعضها فقط. وينبغي أيضاً أن يراجع المستثمرون المعينون القوائم لضمان أنهم يستخدمون مراكز معالجة البريد العاجل الدولي السليمة والصحيحة.

وكثيراً ما يعلن المستثمرون المعيّنون عن التعديلات الوظيفية المدخلة على مراكز معالجة البريد الدولي عبر مناشير المكتب الدولي. ويمكن للمستخدمين أيضاً الاشتراك في التعديلات المدخلة على قوائم الرموز عبر استمارة الطلب الخاصة بقوائم المراسلة الإلكترونية على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Standards).

الكيان المادي مقابل الكيان المنطقي

ليس مركز معالجة البريد الدولي بالضرورة كياناً مادياً (مثل المبنى). فهو تطور ليصبح أقرب إلى الكيان المنطقي. من ثم، يمكن العثور على عدة مراكز لتبادل البريد الدولي ليس فحسب في المنطقة عينها بحسب مدونة الأمم المتحدة لمواقع التجارة والنقل، بل أيضاً في المبنى عينه. وفي القابل، قد ينفذ مركز واحد لمعالجة البريد الدولي مهامه المتعددة في أكثر من مبنى واحد.

ويعد الحرف السادس من رمز مركز معالجة البريد الدولي حرفاً مؤهلاً يتيح إدارة حالة مماثلة.

3-7 الفئة البريدية/الصنف البريدي/الصنف البريدي الفرعي/سنة الإرسالية/رقم الإرسالية

الهدف من هذه الفقرة هو إطلاع موظفي المستثمرين المعيّنين على عناصر البيانات التي تشكل معرف هوية الوعاء.

الفئة البريدية

يعد مصطلح "الفئة البريدية" مصطلحاً عاماً في الاتحاد البريدي العالمي. ولم يقدم له (بعد) تعريف واضح في أنظمة الاتحاد، لكنه على صلة وثيقة بالخانات الواردة على أقصى يمين بياني الرسالة CN 31 و CN 32 وبيان الطرد CP 87.

ولا بد من الإشارة في هذا السياق إلى أن مصطلح "البريد الجوي" في أنظمة الاتحاد لا يدل بالضرورة على وسيلة نقل، بل هو يشير بالأحرى إلى منتج. وغالباً ما يشكل هذا المفهوم مصدر التباس. وقد ذكر البريد الجوي في إحدى فقرات أنظمة الاتحاد البريدي العالمي بمعنى البريد ذي الأولوية. وبين البلدان المتجاورة من الأسرع استخدام وسائل نقل سطحية. ولا تزال بلدان كثيرة تتعت أسرع منتج بريد دولي لها، أكان من الرسائل أو الطرود البريدية، "بالبريد الجوي" عند تعاملها مع الزبائن، حتى لو كان البعض من هذا البريد ينقل بوسيلة سطحية.

وتعرّف الفئة البريدية وفق معايير الاتحاد البريدي العالمي في قائمة الرموز 115 على النحو الآتي:

- "ألف" (A) - البريد الجوي أو البريد ذو الأولوية.
- "باء" (B) - البريد السطحي المنقول جواً/البريد غير ذي الأولوية.
- "جيم" (C) - البريد السطحي/البريد غير ذي الأولوية.
- "دال" (D) - البريد ذو الأولوية المنقول بوسيلة نقل برية (رمز اختياري).

والفئة البريدية "B" هي البريد السطحي المنقول جواً (S.A.L) الذي يمكن اعتماده بعدة طرق. فقد يرتئي المستثمر المعين في بلد المصدر أن النقل البري لا يناسب بريده غير ذي الأولوية فيقرر استخدام النقل الجوي بأولوية مخفضة لجميع المقاصد أو البعض منها. وتقوم هذه المنهجية عموماً على اتفاق يبرم بين المستثمر المعين وشركة الطيران التي تمهل عادة فترة تتراوح بين 7 أيام و14 يوماً لتأمين النقل. ولا بد من تحديد مهلة دنيا كي لا يتقدم البريد السطحي المنقول جواً على البريد ذي الأولوية.

ويمكن أيضاً للمستثمرين المعيّنين في بلدان المصدر أن يعتمد منتجاً منفصلاً يكون بين البريد الجوي التقليدي/البريد ذي الأولوية والبريد السطحي/غير ذي الأولوية. وهو يوفر بهذه الطريقة ثلاثة مستويات من الخدمة للزبون بدلاً من اثنين.

أما فيما يخص المقصد، فيوازي البريد السطحي الوارد المنقول جواً البريد السطحي الوارد على صعيدي الأولوية والأجور.

وتنقل الفئة البريدية "C" (البريد السطحي/البريد غير ذي الأولوية) عبر البحر أو السكك الحديدية أو البر أو مزيج منها.

وقد تستخدم الفئة البريدية "D" للبريد ذي الأولوية المنقول بوسيلة سطحية، لكنه يستحسن عموماً اعتماد الفئة "A" للبريد ذي الأولوية، منقولاً كان بوسيلة جوية أو سطحية. ويمكن استخدام الفئة البريدية "D" في حال كانت الأجور بين المستثمرين المعيّنين تختلف بين البريد ذي الأولوية المنقول جواً والبريد المنقول بوسيلة سطحية، وذلك بموجب اتفاق ثنائي.

الصنف البريدي

تحدّد الأصناف البريدية في قائمة الرموز 116 على النحو الآتي:

U - الرسائل (رسائل وبطاقات/أشياء أخرى LC/AO)

C - الطرود (طرود CP)

E - البريد العاجل الدولي

T - الأوعية الفارغة

يُعد صنف "الرسائل (رسائل وبطاقات/أشياء أخرى LC/AO)" موازياً لبريد الرسائل في هذا السياق. وترمز أحرف "LC/AO" بالفرنسية إلى ما معناه بالعربية "رسائل وبطاقات/أشياء أخرى" (lettres et cartes postales/autres objets). أما صنف "طرود CP"، فهو يعني في هذا السياق الطرود البريدية. ويعود حرفا "CP" لرمز المصطلح الفرنسي للطرود البريدية أي "colis postaux". أما صنف "الأوعية الفارغة"، فهو يشمل عموماً الأكياس الفارغة التي تعاد، بالإضافة إلى المعدات الأخرى، من قبيل اللعب أو الأكفاف.

الصنف البريدي الفرعي

يتألف الصنف البريدي الفرعي من رمز بحرفين يدل فيه الحرف الأول على الصنف البريدي. ويكون الحرف الثاني من الرمز في أبسط الأشكال وغالبية الأحيان "N" لكلمة عادي بالإنكليزية (أي "normal").

وعندما تعتمد سلسلة إرساليات واحدة لفئة بريدية محددة وصنف بريدي معيّن بين مكتبي تبادل، يستخدم حرف "N" في الرمز بمتغيراته.

فعلى سبيل المثال، إذا اعتمدت سلسلة إرساليات واحدة لبريد الرسائل ذات الأولوية، يكون رمز الصنف البريدي الفرعي "UN" ونوع الإرسالية "AUN". والأمر سيان في حال اعتماد سلسلة إرساليات واحدة للطرود البريدية السطحية/غير ذات الأولوية، فيكون رمز الصنف البريدي الفرعي "CN" ونوع الإرسالية "CCN".

غير أن الحاجة قد تدعو إلى اعتماد أكثر من سلسلة إرساليات واحدة ضمن الصنف البريدي الواحد بين مكتب تبادل في بلد المصدر ومكتب تبادل في بلد المقصد. فعلى سبيل المثال، تدمج عادة البعثات المسجلة مع البعثات غير المسجلة في سلسلة إرساليات بريد الرسائل عينها. لكن المستثمر المعين في بلد المصدر قد يختار اعتماد سلسلة إرساليات مختلفة للبعثات المسجلة لا غير، فيصبح عنده سلسلة إرساليات مع الصنف البريدي الفرعي "UN" (نوع الإرسالية AUN) وسلسلة أخرى مع الصنف البريدي "UR" (نوع الإرسالية AUR).

ويشكل البريد العاجل الدولي خير مثال على تعدد رموز الأصناف البريدية الفرعية في الاستخدام الشائع. فإذا كان المستثمرون المعينون في بلدان المصدر يفصلون مستندات البريد العاجل الدولي عن البضائع، فهي تقوم بذلك عادة على صعيد سلسلة الإرساليات مع رمزي الصنف البريدي الفرعي "ED" و"EM" (لنوعي الإرساليات "AED" و"AEM"). وفي حال اختلطت المستندات بالبضائع، فيكون رمز الصنف البريدي الفرعي "EN" (نوع الإرسالية "AEN").

وقد وضعت بعض رموز الأصناف البريدية الفرعية لدعم الاتفاقات المتعددة الأطراف. فرمز الصنف البريدي الفرعي "CE" وضع حصرياً لطرود "EPG" (شبكة تبادل طرود متفق عليها من قبل عدة أطراف تعتمد فيها شروط أجور مختلفة عن تلك المعتمدة لطرود الاتحاد البريدي العالمي العادية).

رموز الصنف البريدي الفرعي على مستوى الإرسالية مقابل مستوى الوعاء⁶

قد يوضع رمز الصنف البريدي الفرعي إما على مستوى الإرسالية أو على مستوى الوعاء أو على مستوى البعثة، وذلك بحسب معايير الاتحاد البريدي العالمي. ولا يستخدم معرّف هوية الوعاء إلا رمز الصنف البريدي الفرعي على مستوى الإرسالية. من ثم، يكون لكل وعاء في الإرسالية المعرّف عينه على هوية الإرسالية.

وعلى سبيل المثال، قد تتضمن إرسالية بالصنف البريدي الفرعي "UN" وعاء بالصنف البريدي الفرعي "UM" (الذي يشير إلى أنها من أكياس M). وفي هذه الحالة، يكون حرفاً "UN" في معرّف هوية الوعاء المرّمز بخطوط الذي يرد على لصيقة الوعاء (في المرتبتين 14 و15 من معرّف الهوية المؤلف من 29 حرفاً)، وأيضاً في معرّف هوية الوعاء لجميع الأوعية في رسائل من قبيل PREDES. ويذكر رمز الصنف البريدي الفرعي "UM" في الرسالة PREDES في صنف الوعاء الذي يعدّ عنصراً مختلفاً من عناصر بيانات هذه الرسائل.

أما رموز الأصناف البريدية الفرعية على مستوى الإرسالية، فهي عادة تتبع ترتيباً محدداً لرموز الأصناف البريدية الفرعية على مستوى الوعاء (صنف الوعاء) يكون منطقياً على الصعيد التشغيلي. فعلى سبيل المثال، من غير المنطقي أن تتضمن الإرسالية التي تحمل رمز "UM" للصنف البريدي الفرعي وعاء برمز "UN" للصنف البريدي الفرعي.

ولا يدرج الصنف البريدي الفرعي الذي يمثل الوعاء في رسائل من قبيل PREDES إلا في حال كان صنف الوعاء مختلفاً عن الصنف البريدي الفرعي على مستوى الإرسالية وفي حال سمح بدمج رمزي الصنف البريدي الفرعي على مستوى الإرسالية ومستوى الوعاء، بالاستناد إلى قائمة الرموز 117a فيما يخص عمليات الدمج المسموح بها.

ويشار ختاماً إلى أن الاستخدام الصائب لرموز الصنف البريدي الفرعي يعد مع استخدام فئة المعالجة على مستوى الإرسالية والوعاء من أكثر المسائل المربكة بالنسبة إلى مستثمرين كثيرين.

⁶ يشير "مستوى الإرسالية" إلى جميع أوعية الإرسالية التي لها القيمة عينها، في حين أن "مستوى الوعاء" يشير إلى الحاويات الفردية بقيم مختلفة.

سنة الإرسالية

يتضمن معرّف هوية الإرسالية حرفاً واحداً يرمز إلى سنة الإرسالية.

وما من تعريف واضح لتاريخ الإرسالية ومن ثم سنة الإرسالية في معايير الاتحاد البريدي العالمي (وأنظّمته). وقد يستند بعض المستثمرين إلى تاريخ إغلاق الإرسالية لتحديد تاريخها، في حين يستند بعض آخر إلى تاريخ تشكيل الوعاء أو يختار آخرون تاريخ مغادرة أول وسيلة نقل حُطّط لها. ومن المعتقد أن النهج الأخير هو أفضل طريقة لتحديد تاريخ الإرسالية، إذ أنه يسمح بتفادي مشكلة تشكيل بعض أوعية الإرسالية في السنة "س" والبعض الآخر منها في السنة "س+1". غير أنه يشير إلى تاريخ أول وسيلة نقل مخطّط لها (في النظام) عند تشكيل الوعاء الأولى كما يشير إلى أن الإرسالية المغلقة في الحادي والثلاثين من ديسمبر/كانون الأول قد تحمل الرقم 0001.

رقم الإرسالية

يبدأ ترقيم الإرسالية بـ 0001 لأول إرسالية من السنة التقويمية في كل سلسلة إرساليات. لكن المستثمر المعيّن في بلد المصدر قد يختار أن يبدأ الترقيم برقم مختلف عن 0001 إذا دعت الحاجة إلى ذلك. ففي حال تعددت سلاسل الإرساليات للفئة البريدية والصنف البريدي عنيهما (لكن ليس للصنف البريدي الفرعي)، قد يختار المستثمر المعيّن في بلد المصدر أن يبدأ ترقيم سلسلة إرساليات من نوع "AUN" بـ 0001 وترقيم أخرى من نوع "AUL" بـ 1001 بغية تسهيل التمييز بين لصائق الأوعية في السلسلتين، وإلا من المحتمل أن تكون لصيقتان لوعاءين من إرساليات مختلفة جد متشابهتين مع الفرق الوحيد بينهما هو الحرف الخامس عشر من معرّف هوية الوعاء الذي يصعب تمييزه على الفور لدى المستثمر المعيّن في المقصد. كما يختار بعض المستثمرين أن يكون العدد الأول من رقم الإرسالية مرتبطاً بمكتب تبادل معيّن في المصدر.

وعند البدء بترقيم سلسلة الإرساليات برقم مختلف عن 0001، ينبغي للمصدر أن يتأكد من أن أرقام الإرساليات كافية للسنة التقويمية بحيث يكون الترقيم تسلسلاً منطقياً متصاعداً خلال السنة التقويمية. وتتوقف أرقام الإرساليات في السنة عند 999، بما أن العدد الأول من رقم الإرسالية يستخدم لتحديد سلسلة الإرساليات.

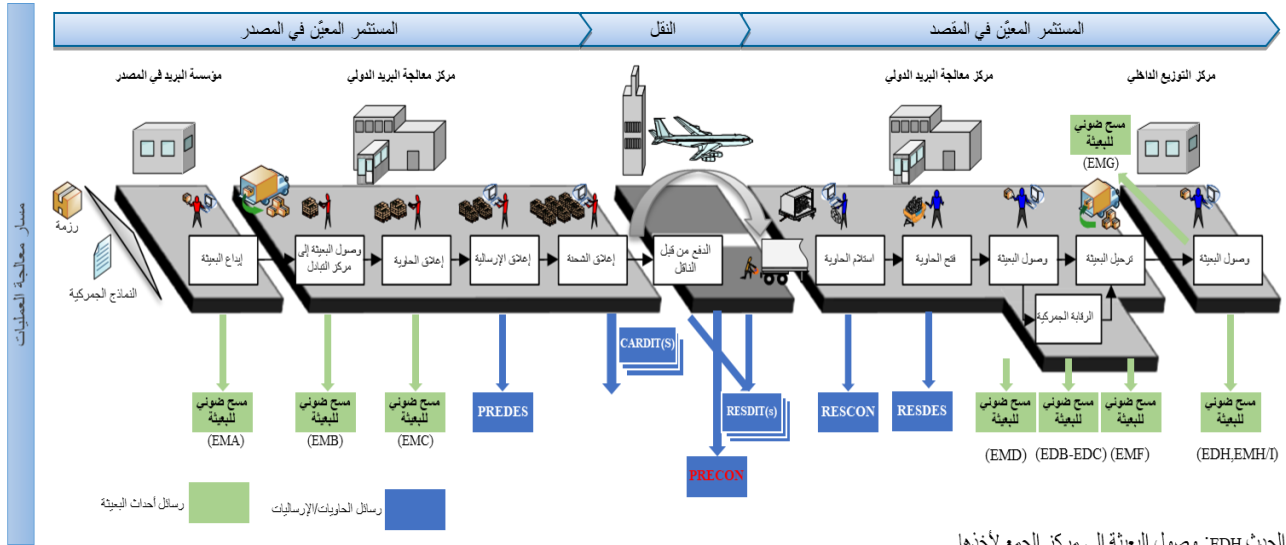
كما أن بيان الإرسالية الأولى من السنة التقويمية (رسالة كانت أم طرداً) يحمل رقم الإرسالية الأخيرة من السنة التقويمية السابقة لكي يتأكد المقصد من أن جميع الإرساليات استلمت وفق الأصول، حتى عند إعادة الترقيم للسنة التقويمية الجديدة.

وترد هذه الخاصية أيضاً في الرسالة PREDES المرتبطة ببيان الرسالة أو الطرد. وتحمل من ثم أول الرسالة PREDES لكل سلسلة إرساليات في السنة رقم الإرسالية الأخيرة من السنة التقويمية السابقة كعنصر إضافي من عناصر البيانات.

ومن المثالي أن تُصمم نظم مؤتمنة تكفل عدم الانقطاع في ترقيم الإرساليات. فقواعد التنظيم الحالية (التي تقوم على الترقيم اليدوي) لا تتضمن أحكاماً تطبق في حالة وقوع انقطاع في ترقيم الإرساليات. فقد تكون وسيلة النقل المخطط لها (رحلة جوية مثلاً) خالية من سلاسل الإرساليات في أي وقت، لا سيما فيما يخص الطرود البريدية وإرساليات البريد العاجل الدولي الموجهة إلى المقاصد التي تستلم البريد بأحجام صغيرة. وينبغي في حالات مماثلة نقل رقم الإرسالية تلقائياً إلى وسيلة النقل التالية المخطط لها لسلسلة الإرساليات.

4- مسار البريد

1-4 عملية معالجة البريد في رسم بياني (بما في ذلك رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات)



الحدث EDH: وصول البعثة إلى مركز الجمع لأخذها
الحدث EMH: التوزيع (المادي) غير الناجح
الحدث EMI: التوزيع النهائي

يُظهر الرسم البياني المسار المادي النمطي مع الرسائل الإلكترونية الداعمة المرتبطة بالنقل. ويُرجى ملاحظة أن الرسائل ITMATT، التي تؤدي دور التمثيل الإلكتروني للإقرارات الجمركية، ليست متناولة هنا. ويُرجى الاطلاع على القسم 3-4 من الدليل الخاص برسائل التبادل الإلكتروني للبيانات الذي يتيح معلومات شاملة عن هذه الرسائل.

والرسائل على مستويات الأوعية والإرساليات هي على صلة وطيدة بالنقل الدولي. أما رسائل أحداث البعثة فهي لا تطبق إلا على البعثات القابلة للتتبع (برموز ذات خطوط) (مثل بريد الرسائل المسجلة أو المصروفة القيمة والطرود والبريد العاجل الدولي) وهي مرتبطة ارتباطاً غير مباشر بالنقل، لا سيما من خلال الحدثين EMC و EMD.

ويقوم المستثمرون المعيّنون في بلدان المصدر عموماً بإعداد الحدث EMC وإدماج معطيات على مستوى البعثة في الرسالة PREDES بمسح ضوئي واحد.

وتستند الرسائل RESDIT و RESCON و RESDES بالإجمال إلى المسح الضوئي لمعرف هوية الوعاء. وتطبق الرسالة RESDES بالتحديد إما عند وصول الوعاء إلى مركز التبادل في المقصد أو عند فتحها، كما ظهر في الرسم البياني.

وتكون عملية المعالجة على النحو الآتي:

الحدث التشغيلي	تبادل الرسائل على مستوى البعثة القابلة للتتبع	تبادل الرسائل على مستوى الإرسالية وعلى مستوى الوعاء
المرحلة 1		
ترسل البعثة بالبريد في مكتب تبادل	يُسجل الحدث EMA من أحداث الرسائل EMSEVT ويرسل إلى المستثمر المعين في بلد المقصد. وهذه الرسالة اختيارية بالنسبة إلى بعض المنتجات.	

الحدث التشغيلي		تبادل الرسائل على مستوى البعثة القابلة للتتبع	تبادل الرسائل على مستوى الإرسالية وعلى مستوى الوعاء
المرحلة 1 (تابع).			
تصل البعثة إلى مكتب تبادل للبريد الصادر		يُسجل الحدث EMB من أحداث الرسائل EMSEVT ويرسل إلى المستثمر المعين في بلد المقصد. وهذه الرسالة اختيارية بالنسبة إلى بعض المنتجات.	
ترسل البعثة من مكتب تبادل البريد الصادر		يُرسل الحدث EMC من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المقصد.	تُرسل الرسالة PREDES إلى المستثمر المعين في بلد المقصد وهي تحدّد معرف هوية البعثة من خلال ربطها بمعرف هوية الوعاء.
المرحلة 2			
يضاف الوعاء الذي يحتوي على البعثة إلى الشحنة (قوائم التسليم CN 37 و CN 38 و CN 41 و CN 47)			تُرسل الرسالة PRECON إلى مقصد الشحنة (أي المستثمر المعين في بلد العبور في العبور المغلق).
تُسلم الشحنة لشركة النقل/المعالجة لنقلها			تُرسل الرسالة CARDIT إلى شركة النقل بتفاصيل عن الأوعية الفردية التي يُطلب بشأنها النقل.
تعالج الشحنة شركة النقل/المعالجة في بلد المصدر			ترسل شركة النقل RESDIT 74 كتأكيد (أنها تتولى المراقبة/الحجز عند التسليم/الجمع)
تكلف شركة النقل المرسل إليه أو الوكيل في بلد المقصد بالمراقبة/الحجز			ترسل شركة النقل الرسالة RESDIT 21 كتأكيد بأنه وُزعت الشحنة في بلد المقصد.
يصل الوعاء إلى مقصد الشحنة (ربما تكون المستثمر المعين في بلد العبور أو المستثمر المعين في بلد المقصد)			يرسل المستثمر المعين في بلد المقصد أو بلد العبور الرسالة RESCON إلى المستثمر المعين في بلد المقصد الذي أرسل الرسالة PRECON.
يُعالج الوعاء في مكتب تبادل البريد الوارد. وقد يكون المقصود هو الوصول إلى مكتب تبادل البريد الوارد أو فتح الوعاء في مكتب تبادل البريد الوارد.			يرسل المستثمر المعين في بلد المقصد الرسالة RESDES إلى المستثمر المعين في بلد المصدر الذي أرسل الرسالة PREDES.
المرحلة 3			
تُمسح البعثة ضوئياً بعد فتح الوعاء في مكتب تبادل البريد الوارد		يُرسل الحدث EMD من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	

الحدث التشغيلي	تبادل الرسائل على مستوى البعثة القابلة للتتبع	تبادل الرسائل على مستوى الإرسالية وعلى مستوى الوعاء
المرحلة 3 (تابع).		
تُعرض البعثة على سلطات الجمارك المعنية بالبريد الوارد	يُرسل الحدث EDB من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	
تُحتجز البعثة لدى سلطات الجمارك (عادة في مكتب تبادل البريد الوارد)	يُرسل الحدث EME من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	
تعيد سلطات الجمارك المعنية بالبريد الوارد البعثة	يُرسل الحدث EDC من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	
تغادر البعثة مكتب تبادل البريد الوارد (بعد التخليص الجمركي)	يُرسل الحدث EMF من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	
تصل البعثة إلى مكتب التبادل	يُرسل الحدث EMG من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر. وهذه الرسالة اختيارية بالنسبة إلى بعض المنتجات.	
تصل البعثة إلى مركز الجمع لتؤخذ	يُرسل الحدث EDH من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	
التوزيع غير الناجح (أي حين لا يحضر المرسل إليه للتوقيع على البعثة)	يُرسل الحدث EMH من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	
التوزيع النهائي	يُرسل الحدث EMI من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	

الحدث الخاص بالبعثة العابرة

الحدث التشغيلي	تبادل الرسائل على مستوى البعثة القابلة للتتبع	تبادل الرسائل على مستوى الإرسالية وعلى مستوى الوعاء
تصل البعثة إلى مكتب التبادل في بلد العبور (مثل العبور المكشوف)	يُرسل الحدث EMJ من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	
تُرسل البعثة من مكتب التبادل في بلد العبور (مثل العبور المكشوف)	يُرسل الحدث EMK من أحداث الرسائل EMSEVT إلى المستثمر المعين في بلد المصدر.	

ملاحظات:-

- يعرف معيارا التراسل M48 و M49 بوضوح مرحلة المسح الضوئي لمختلف أنواع الرسائل CARDIT و RESDIT. ويُطلب من المستثمرين المعيّنين ومن شركات النقل الخاصة بهم نقل الأنواع المعنية من رسائل الشحنات وفقاً للمعايير التالية.
- ويُتوقع أن تقدم كل شركة نقل أحداث RESDIT عدة لشمول مختلف مراحل نقل البريد. وتُنشَر قائمة بالأحداث RESDIT الممكنة في قائمة الرموز 10 للاتحاد البريدي العالمي. وتتوقف الأحداث التي تقدمها كل شركة نقل على العملية والاتفاق الدقيقين مع المستثمر المعيّن المرسل، لكنها ينبغي أن تكون مستندة إلى ترتيب الفعاليات المقدم في قائمة الرموز 100 للاتحاد البريدي العالمي (الأحداث الحدية والإضافية والاختيارية).

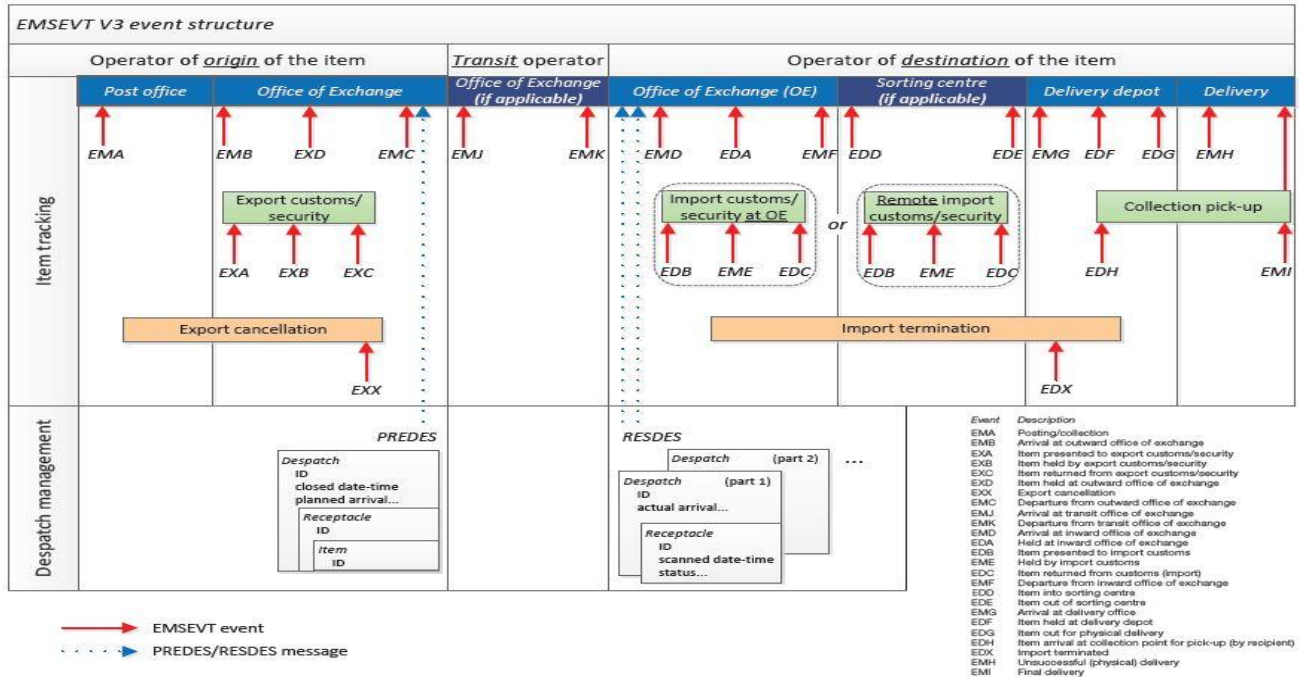
2-4 معرّف هوية البعثة المطابق للمعيار S10/الرسائل EMSEVT

لعل جميع قراء هذا الدليل تقريباً قد استخدموا المعيار S10، باعتباره معرّف الهوية المرّمز بخطوط والمؤلف من 13 حرفاً والموضوع على جميع البعثات الدولية الخاضعة للتتبع (مثل الرسائل المسجلة والطرود وبعثات البريد العاجل الدولي). وهو معيار شائع الاستخدام في الأوساط البريدية. ويستخدم مستثمرون معيّنون كثيرون المعيار عينه أيضاً لبعثاتهم المحلية القابلة للتتبع.

والمعيار S10 هو معرّف لهوية البعثة مؤلف من 13 حرفاً رقمياً:

الأحرف	المضمون
الحرفان 1 و 2 هما حرفان أبجديان	مؤشر المنتج/الخدمة
الأحرف من 3 إلى 10 هي أرقام	الرقم التسلسلي
الحرف 11 رقم	رقم التحقق
الحرفان 12 و 13 هما حرفان أبجديان	رمز البلد

يُظهر الرسم البياني الآتي الأحداث الأساسية على مستوى البعثة في أبسط أشكالها:



3-4 دليل التبادل الإلكتروني للبيانات

أعد الاتحاد البريدي العالمي بالتعاون مع اتحاد النقل الجوي الدولي والمؤسسة الدولية للبريد (IPC) وبرعاية عدة مزودي حلول للتبادل الإلكتروني للبيانات، دليلاً بشأن التبادل الإلكتروني للبيانات بعنوان *"EDI: The key to post-airline supply chain integration"*. ويبين هذا الدليل مسار البريد ورسائل التبادل الإلكتروني للبيانات ذات الصلة، فضلاً عن الرسائل المقابلة في نظام الشحن الجوي. وهو متاح حالياً على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي عبر الرابط التالي www.upu.int/UPU/media/upu/files/postalSolutions/programmesAndServices/postalSupplyChain/Tran.sport/UPU-IATA%20Cooperation/UpuIataIpcEdiGuide2017SpreadEN.pdf

وترد فيما يلي السمات المهمة لهذا الدليل:

- يُسلط الضوء على أهمية التبادل الإلكتروني للبيانات بالنسبة إلى التجارة الإلكترونية والأمن؛
- يعرض مستجدات الإصدارات الجديدة من معايير التبادل الإلكتروني للبيانات، ويتضمن إحالات إلى أفضل الممارسات في مجال التبادل الإلكتروني للبيانات؛
- يسلط المزيد من الضوء على شهادات مستخدمي التبادل الإلكتروني للبيانات؛
- يحتوي على مقدمة مفصلة أعدتها ثلاث منظمات تروج للتبادل الإلكتروني للبيانات (اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد البريدي العالمي والمؤسسة الدولية للبريد) ويبحث في المبادرات التعاونية المشتركة بينها؛
- مُعدّ في شكل وهيكلي عصريين يسهلان قراءته.

5- أنواع وسائل النقل والعبور

تهدف هذه الفقرة إلى عرض وسائل النقل المختلفة المستخدمة في التبادل الدولي للبريد.

ويقصد بمصطلح "النقل" في هذا المستند العملية المقتصرة على الناقلين (من قبيل شركات الطيران)، في حين يستخدم مصطلح "العبور" عندما ينخرط في العملية طرف ثالث من المستثمرين المعيّنين.

ويُشار بالنقل إلى استخدام أحد المستثمرين المعيّنين مرحلة نقل واحدة لنقل البريد من المصدر إلى المقصد مباشرة.

ويُشار بالعبور إلى استخدام مستثمرين معيّنين في بلد مصدر خدمات مستثمر معيّن آخر (في بلد عبور) لأغراض العبور المغلق والمفتوح.

ويُشار بإعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى (ضمن نفس الخط أو بين خطوط مختلفة) إلى استخدام مستثمر معيّن في بلد مصدر شركة نقل تجارية واحدة أو اثنتين، مثل شركات الطيران، لإعادة شحن البريد من رحلة إلى أخرى في مطار العبور بلا أية مشاركة من المستثمر المعيّن في بلد العبور.

وتعتمد ستة أنواع من وسائل النقل والعبور هي:

- 1' النقل المباشر.
- 2' النقل المباشر من طائرة إلى أخرى في الخطوط الجوية عينها.
- 3' النقل المباشر من طائرة إلى أخرى في خطوط جوية مختلفة.
- 4' العبور المغلق.

٥' العبور المكشوف (المفتوح).

٦' الرزم الصغيرة المغلقة المضمومة إلى وعاء.

لا بد من الإشارة في هذا السياق إلى أنه عند تبادل معطيات إلكترونية بين المستثمرين المعيّنين والناقلين، قد تتفق الأطراف على الاستغناء عن الأوراق في عملية النقل. ويؤدي ذلك خصوصاً إلى عدم استعمال قوائم التسليم الورقية، مثل النموذجين CN 38/CN 41 اللذين يتتبعان الشحنة من المصدر إلى المقصد.

1-5 النقل المباشر

يطبق النقل المباشر عندما ينقل البريد في رحلة واحدة من المصدر إلى المقصد. وهذه المنهجية هي أبسط المنهجيات وأكثرها فعالية عادة من حيث الخدمة. وثمة عدة مستثمرين معيّنين في بلدان تُعرف بأنها "محورية" حيث يتوفر النقل المباشر إلى عدة مقاصد. لكنّ غالبية المستثمرين المعيّنين هي في بلدان تُعرف بأنها "لاحقة" تدعو الحاجة فيها إلى نقل البريد من طائرة إلى أخرى أو اعتماد مرحلة عبور للمصادر بغالبيتها.

وتحت أنظمة الاتحاد البريدي العالمي على اللجوء إلى أكثر المسارات المباشرة (انظر المادة 17-016). وبالرغم من توفر مسارات توجيهية مباشرة، قد يختار المستثمرون المعيّنون في بعض الأحيان مسارات أقل مباشرة في حال استوفت هذه الأخيرة متطلبات الخدمة وكانت أكثر فعالية من حيث الكلفة.

وعند اللجوء إلى النقل البحري، قليلون جداً هم المستثمرون المعيّنون الذين في وسعهم اعتماد التوجيه المباشر إلى عدة مقاصد.

2-5 النقل المباشر من طائرة إلى أخرى في الخطوط الجوية عينها

يُستخدم هذا المصطلح حين يُجرى نقل الشحنات من ناقلة إلى أخرى مباشرة في مركز العبور بين مساري نقل يديرهما الناقل عينه. وهي تعتمد عادة في مركز العبور، مثلاً في مطار أمستردام لشركة "KLM" ومطار فرانكفورت لشركة "Lufthansa" ومطار هونغ كونغ لشركة "Cathay Pacific".

وتحظى هذه الوسيلة بفرص نجاح مرتفعة. ومن السهل أيضاً إدارتها على صعيد المحاسبة، بحسب العقود المبرمة بين المستثمرين المعيّنين والناقلين.

ويشار في هذا السياق⁷ إلى أن مفهوم تشارك الرمز الخاص بالنقل الجوي السائد في أوساط شركات الطيران للركاب لا يشمل عادة الترتيبات البريدية. وعند التخطيط لعملية نقل من طائرة إلى أخرى في الخطوط الجوية عينها، لا بد من تحديد شركة الطيران التي تدير فعلياً رحلة الوصل في حال تشارك الرمز.

3-5 النقل المباشر من طائرة إلى أخرى في خطوط جوية مختلفة

يُستخدم هذا المصطلح حين يُجرى نقل الشحنات من ناقلة إلى أخرى في مركز العبور بين مساري نقل تديرهما شركات نقل مختلفة.

وتتطلب هذه الوسيلة تخطيطاً حذراً. ففي غياب تخطيط وتنسيق شاملين بين المستثمر المعيّن في المصدر وشركتي النقل، بالإضافة إلى معالجي البريد أرضاً، تنخفض فرص نجاح هذه العملية.

⁷ يطبق مفهوم تشارك الرمز عندما تدير شركة طيران ما الرحلة فعلياً، لكن شركة طيران أخرى تدرج الرحلة عينها في جداول ركابها مع استخدام رمزها الخاص ورقم رحلتها

ومن السبل الأخرى التي يعتمد عليها عادة المستثمر المعين في المصدر التعاقد مع شركة نقل واحدة للرحلة برمتها. وتكلف هذه الأخيرة بالتعاقد بدورها مع شركات نقل أخرى لتنظيم جميع المراحل. ويحظى هذا النوع من العمليات بفرص نجاح مرتفعة.

4-5 العبور المغلق

يقضي العبور المغلق بشحن الأوعية إلى مستثمر معين في بلد العبور يستكمل توجيهها إلى المقصد مع الأوعية المعدة عنده والصادرة عنه.

ومن المهم إجراء مشاورات بين مستثمرين معينين في بلد المصدر والمستثمر المعين في بلد العبور بشأن ترتيبات العبور المغلق. وتوصي الأنظمة بإجراء هذه المشاورات، لا سيما أن بعض المستثمرين المعيّنين هم أفضل من غيرهم فيما يخصّ خدمات العبور المغلق.

"المادة 17-16

توجيه الإرساليات

1- تُوجّه الإرساليات، بما فيها الإرساليات بالعبور المغلق، بأقصر طريق ممكن.

2- إذا كانت إحدى الإرساليات تتكون من أوعية عدة، فإنه يجب أن تبقى هذه الأوعية مُجمّعة وأن تُوجّه بنفس وسيلة النقل، قدر المستطاع.

3- يجوز للمستثمر المعين في المصدر أن يتشاور مع المستثمر المعين الذي يقدم خدمة العبور المغلق بشأن المسار الذي تتبعه الإرساليات المرسلّة بالعبور المغلق. وينبغي ألا يسجل المستثمر المعين في بلد المصدر المعلومات المتعلقة بمسار التوجيه الذي يتبعه المستثمر المعين الذي يقدم خدمة العبور المغلق لا على قوائم التسليم (CN 37 أو CN 38 أو CN 41 أو CN 47) ولا على ما يُعادلها إلكترونياً ولا على لصائق الأوعية CN 34 أو CN 35 أو CN 36 فيما يخص بريد الرسائل ولا على لصائق الأوعية CP 83 أو CP 84 أو CP 85 فيما يخص الطرود. وتقتصر معلومات المسار الواردة في قائمة التسليم أو ما يعادلها إلكترونياً وفي لصائق الأوعية على المعلومات المتعلقة بالمسار المعتمد اتباعه لنقل الأوعية من المستثمر المعين في بلد المصدر إلى المستثمر المعين الذي يقدم خدمة العبور المغلق.

"[...]

وبالتشاور والتعاون السليمين بين المستثمر المعين في بلد المصدر والمستثمر المعين في بلد المقصد، يمكن أن يحظى العبور المغلق بفرص نجاح عالية. ويتمتع العبور المغلق بالميزة الكبيرة المتمثلة في عدم تطلب المستثمر المعين في بلد المقصد بالتخطيط للنقل وإدارته فيما عدا مطار إعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى، وهو أمر يمكن أن يكون معقداً جداً. ومن السهل إدارته على صعيد المحاسبة.

ويتم اللجوء إلى العبور المغلق عندما تتطلب الكميات إرسالية مغلقة ويتعذر على المستثمر المعين في بلد المصدر إدارة نقلها بفعالية طوال الرحلة إلى المقصد.

وهذه التقنية جد سائدة عندما يتم النقل بوسائل بحرية.

5-5 العُبور المكشوف (العُبور المفتوح)⁸

يستخدم العُبور المكشوف عندما لا تستدعي الكميات إرسالية مغلقة.

ويقضي العُبور المكشوف بإدماج بعائث (رسائل محزومة أو طرود) موجهة إلى بلد المقصد في أوعية (أكياس عادية) مرسلة إلى مستثمر معيّن هو طرف ثالث (في مرحلة العُبور). فيقوم هذا الأخير بدمج بعائث البريد المرسلة بالعُبور المكشوف في أوعيته الخاصة مع بعائث البريد الصادرة عنه.

وتظهر المقتطفات الآتية من نظام بريد الرسائل ونظام الطرود البريدية أهمية إجراء مشاورات بين المستثمرين المعيّنين في بلدان المصدر والعُبور بشأن ترتيبات العُبور المكشوف. وكما هي الحال في العُبور المغلق، إنّ بعض المستثمرين المعيّنين هم أفضل من غيرهم في هذا المجال.

وإذا جرى التشاور بين المستثمر المعيّن في بلد المقصد والمستثمر المعيّن في بلد العُبور، وفق الأصول، يحظى العُبور المكشوف بفرص نجاح عالية. ولاحظوا أنّ إجراء مثل هذا التشاور يتطلب تنظيمي، فيما يخص بريدي الرسائل والطرود. ومن السهل أيضاً إدارته على صعيد المحاسبة.

"المادة 17-117

العُبور المكشوف

1- يجب قصر إرسال البعائث المكشوفة إلى مستثمر معيّن وسيط قصراً تاماً على الحالات التي لا يبرر فيها تكوين إرساليات مغلقة لبلد المقصد. ولا يجب استخدام الإرسال بالمكشوف إلى بلدان المقصد التي يتجاوز متوسط وزن بعائثها 3 كيلوغرامات لكل إرسالية ولكل يوم (عندما تتم عدة إرساليات في اليوم) ولا يجب استخدامه للأكياس M.

[...]

3- يجب على المستثمر المعيّن المرسل أن يستطلع مسبقاً رأي المستثمرين المعيّنين الوسيطاء لمعرفة ما إذا كان يستطيع توجيه بعائثه المكشوفة إلى المقاصد المعنية عن طريقهم. ويخطر المستثمر المعيّن المرسل المستثمرين المعيّنين بالتاريخ الذي ستبدأ فيه عملية توجيه البعائث بالعُبور المكشوف وأن يقدم في الآن ذاته الأحجام السنوية المقدّرة لكل مقصد نهائي. وإذا لم تُسجل أي بعائث بالعُبور المكشوف في فترة إحصائية ما (مايو/أيار أو أكتوبر/تشرين الأول) ولم يُصدر المستثمر المعيّن الوسيط من ثمّ أي كشف حساب، فيتعيّن إخطار المستثمرين المعيّنين الثانية ما لم يتفق هؤلاء فيما بينهم ثنائياً على خلاف ذلك. ويجب أن تُرسل البعائث بالعُبور المكشوف بقدر الإمكان إلى مستثمر معيّن يقوم بتكوين إرساليات للمستثمر المعيّن في المقصد."

[...]

"المادة 17-219

طرق الإرسال المختلفة

[...]

3- يمكن للمستثمرين المعيّنين أن يتفقوا على إقامة مبادلات بالعُبور المكشوف. وينحصر تحديداً إرسال الطرود بالعُبور المكشوف إلى مستثمر معيّن وسيط في الحالات حيث لا يوجد ما يبرر إعداد أكياس مغلقة لبلد المقصد. غير أنه من الإجباري تكوين إرساليات مغلقة إذا اتضح من إقرار أحد المستثمرين المعيّنين الوسيطاء أن الطرود بالعُبور المكشوف من شأنها أن تعرقل عملياتهم.

⁸ تستخدم النسخة الإنكليزية من النظام مصطلح العُبور المكشوف بالفرنسية (transit à découvert).

- 1-3 لا يمكن السماح بالعبور المكشوف إلا بالشروط التالية:
- 1-1-3 يعدّ المستثمر المعيّن الوسيط الإرساليات الموجهة إلى المستثمر المعيّن في المقصد؛
- 2-1-3 يوافق المستثمر المعيّن المصدر والمستثمر المعيّن الوسيط على هذه الخدمة وتاريخ بدء العمل بها مقدماً وخطياً أو بالبريد الإلكتروني."

[...]

وكما ذكر في المادة 17-117، لا تستخدم أكياس M في العبور المكشوف. ومن الوسائل التي تسمح بالامتثال لهذه القاعدة تقديم المستثمرين المعيّنين منتج أكياس M للبلدان التي ترسل إليها إرساليات مغلقة لا غير.

6-5 رزم صغيرة مغلقة تضاف إلى الوعاء

يُعتمد هذا النوع من النقل (استثنائياً) عندما يضطر المستثمر المعيّن إلى توجيه كيس صغير جداً من البريد تلقاه من المستثمر المعيّن في المصدر. وتعد الأكياس الصغيرة جداً (أي تلك التي تحتوي على بعائث بريد رسائل قليلة جداً) أكثر تعرضاً للأخطاء.

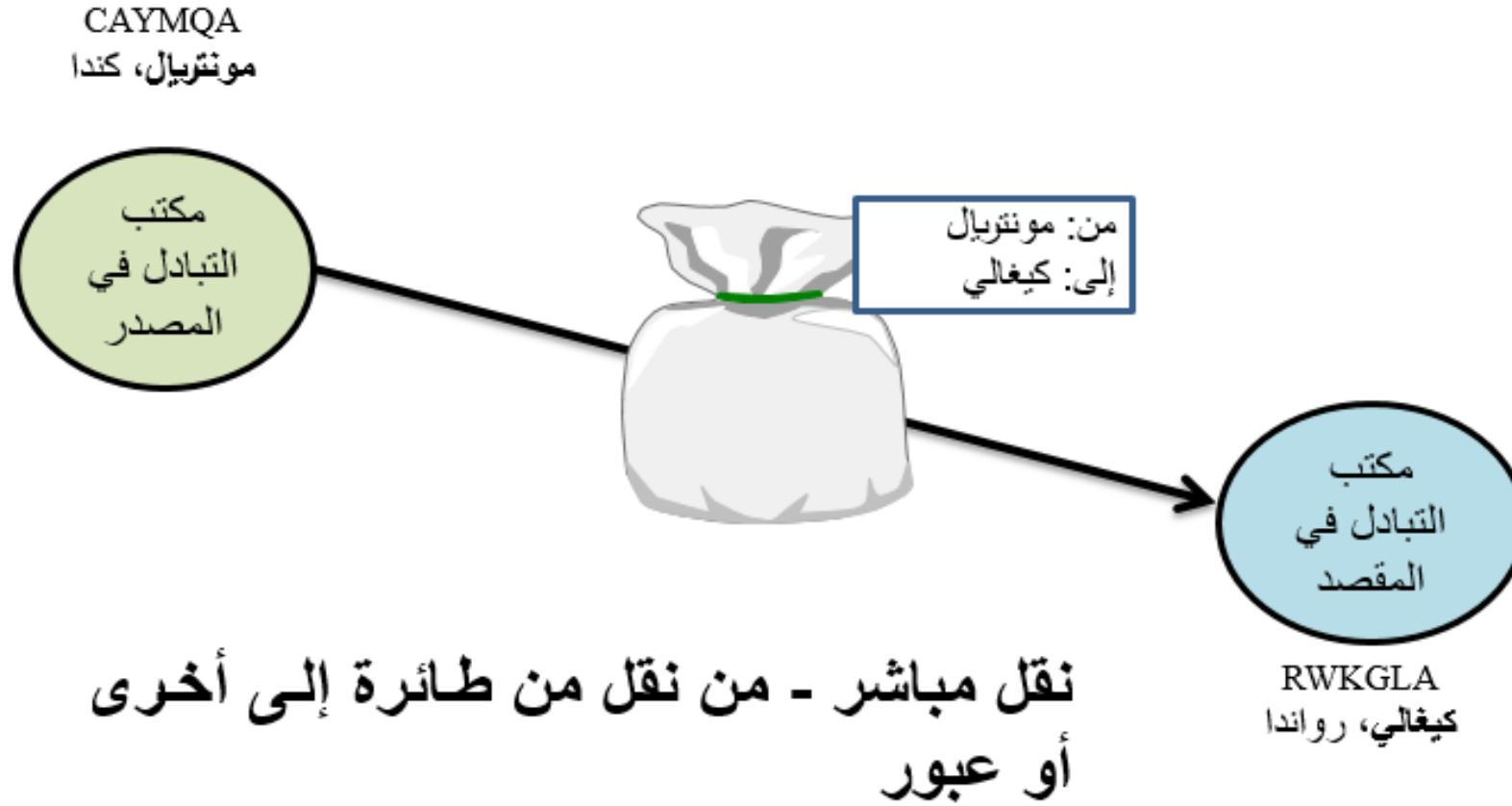
وقد يقوم المستثمر المعيّن بوضع أكياس بعائث البريد الصغيرة جداً في أحد أكياسه الخاصة. ومن شأن نقل مثل هذه الأوعية بهذه الطريقة زيادة أمنها.

ويعتمد بعض المستثمرين المعيّنين هذه الوسيلة، في حين لا يلجأ إليها آخرون بتاتاً.

وهي مشتقة من العبور المغلق وتحظى بفرص نجاح عالية في إيصال البريد إلى المقصد المطلوب.

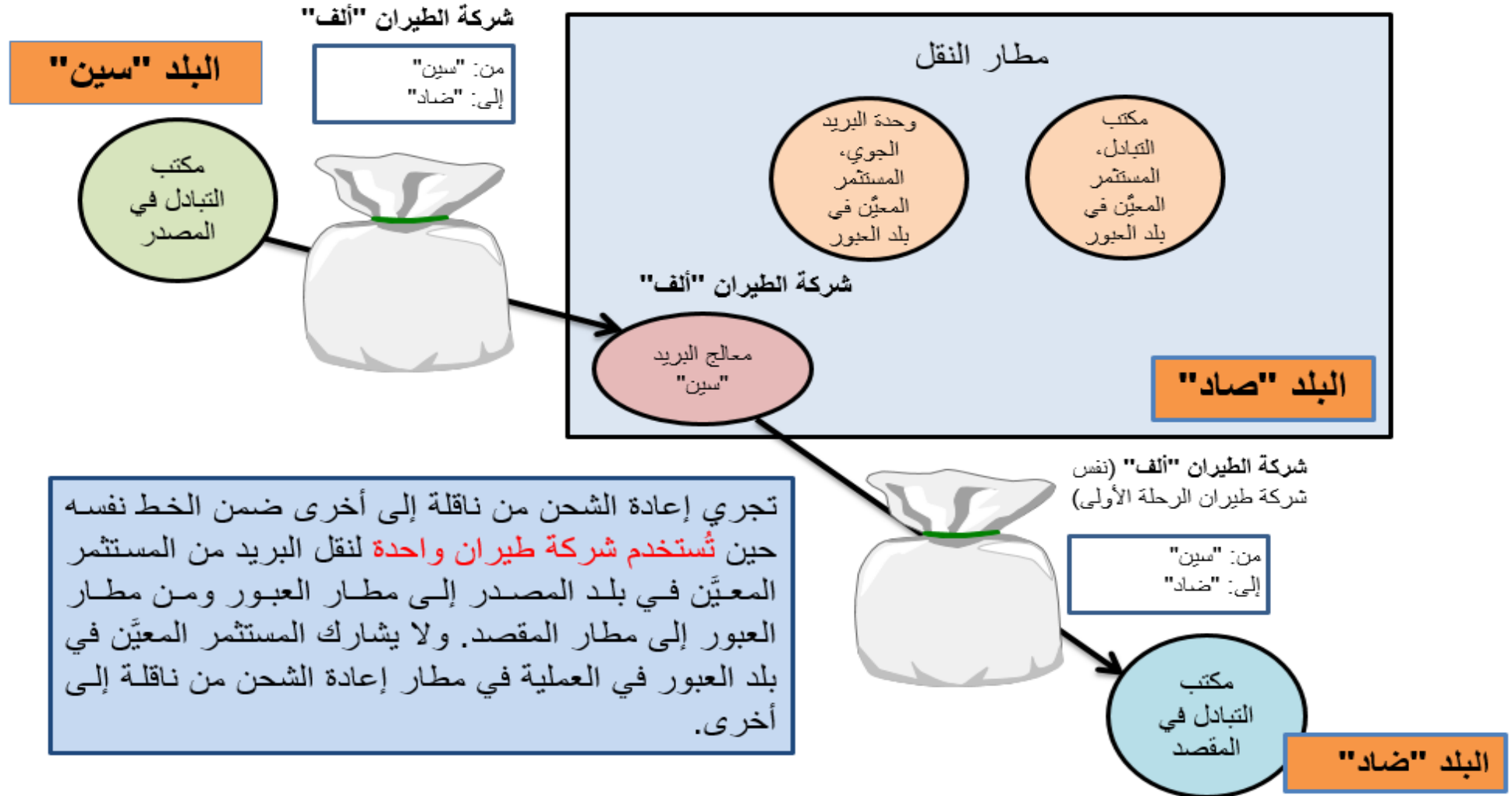
وتتماشى الرسالة PREDES V2.1 مع الإجراءات المحاسبية المطبقة لهذا النوع من النقل.

وتوضح الرسوم البيانية الآتية أنواع النقل الستة.

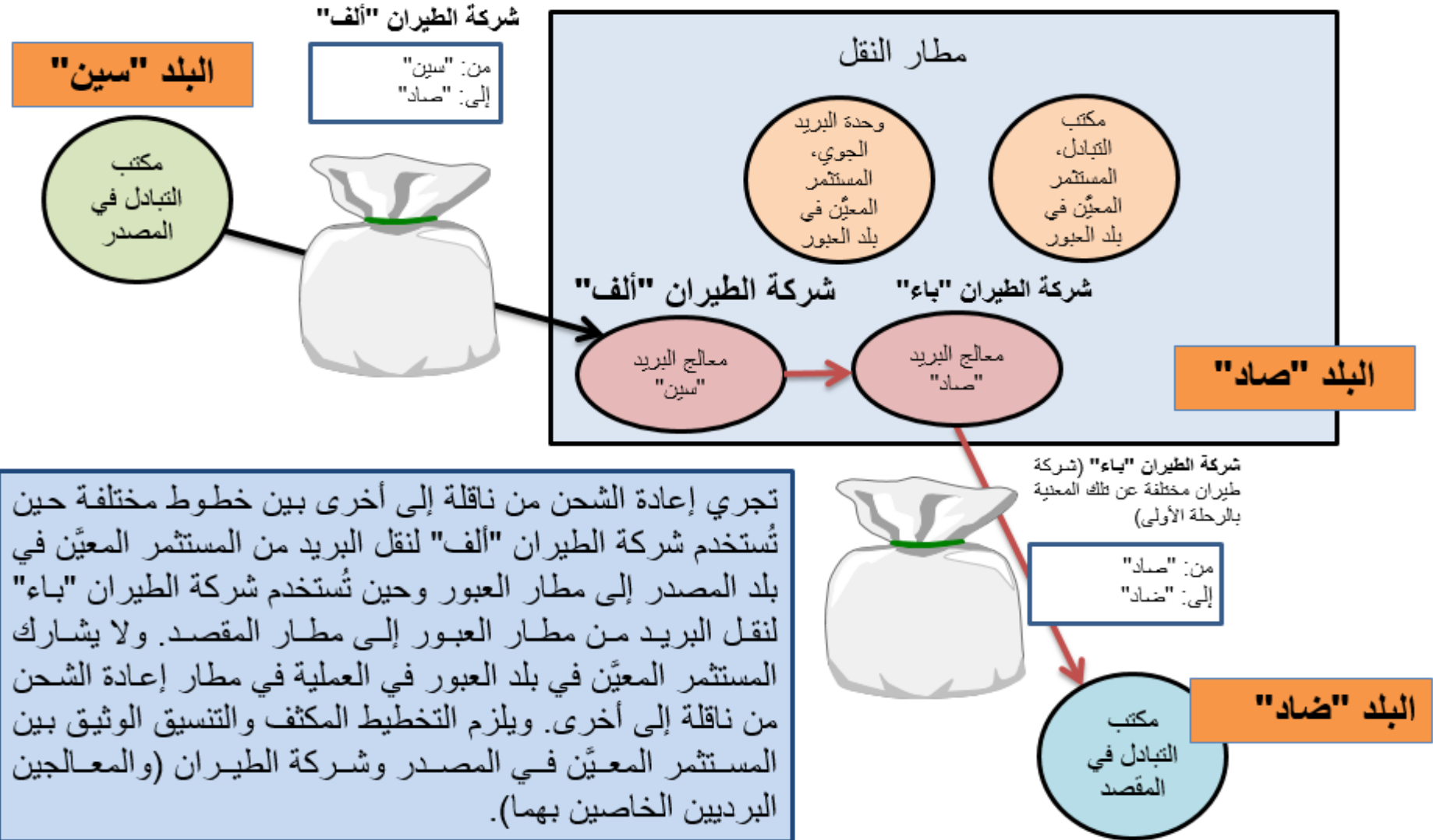


تشارك شركة طيران واحدة وتعمل شركة الطيران بترتيبات المعالجة البرية الخاصة بها أو المتعاقد عليها في مطاري المصدر والمقصد. وهذا النمط من النقل هو الأرجح نجاحاً.

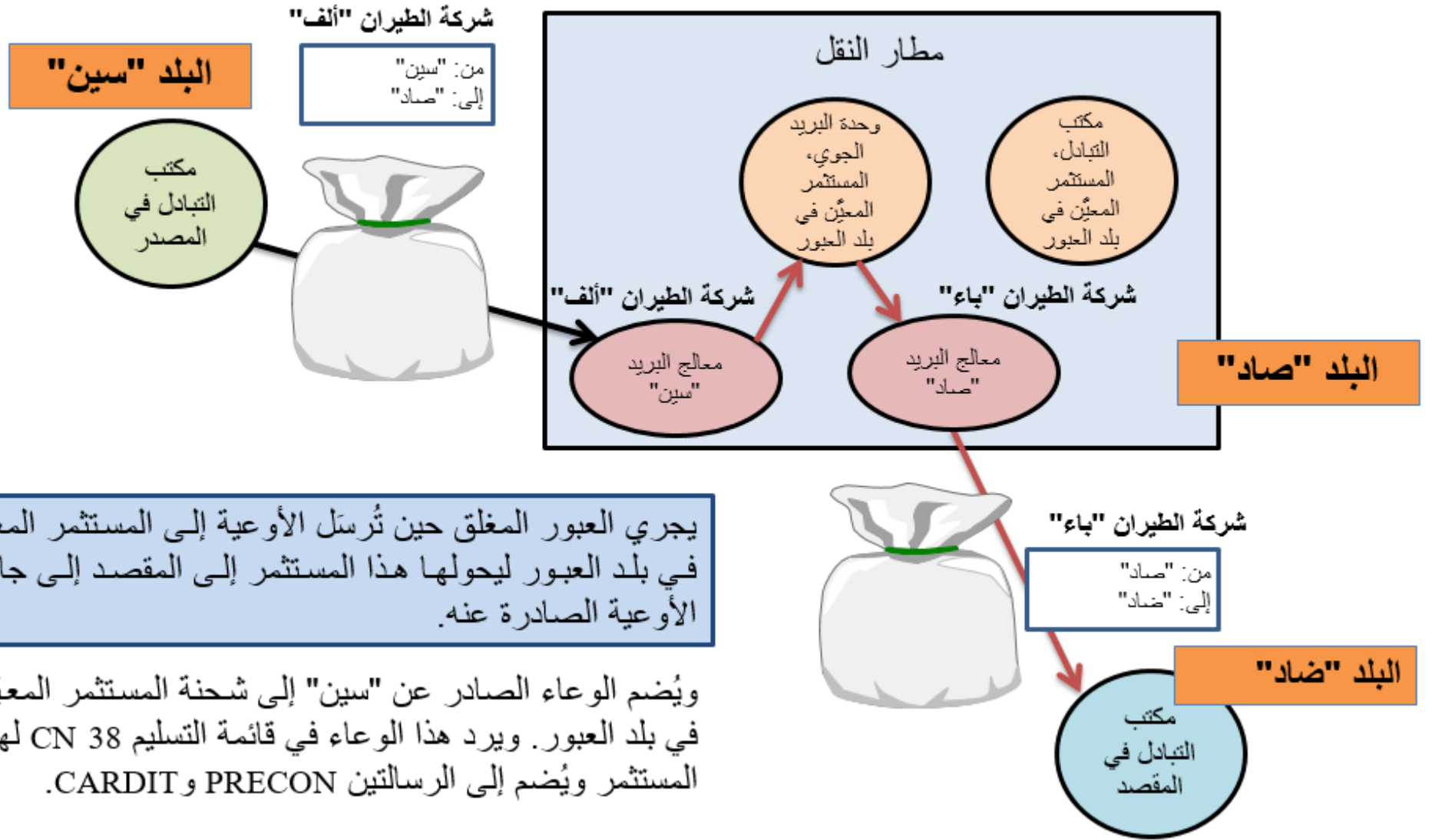
إعادة النقل من شاحنة إلى أخرى المباشرة - ضمن الخط نفسه



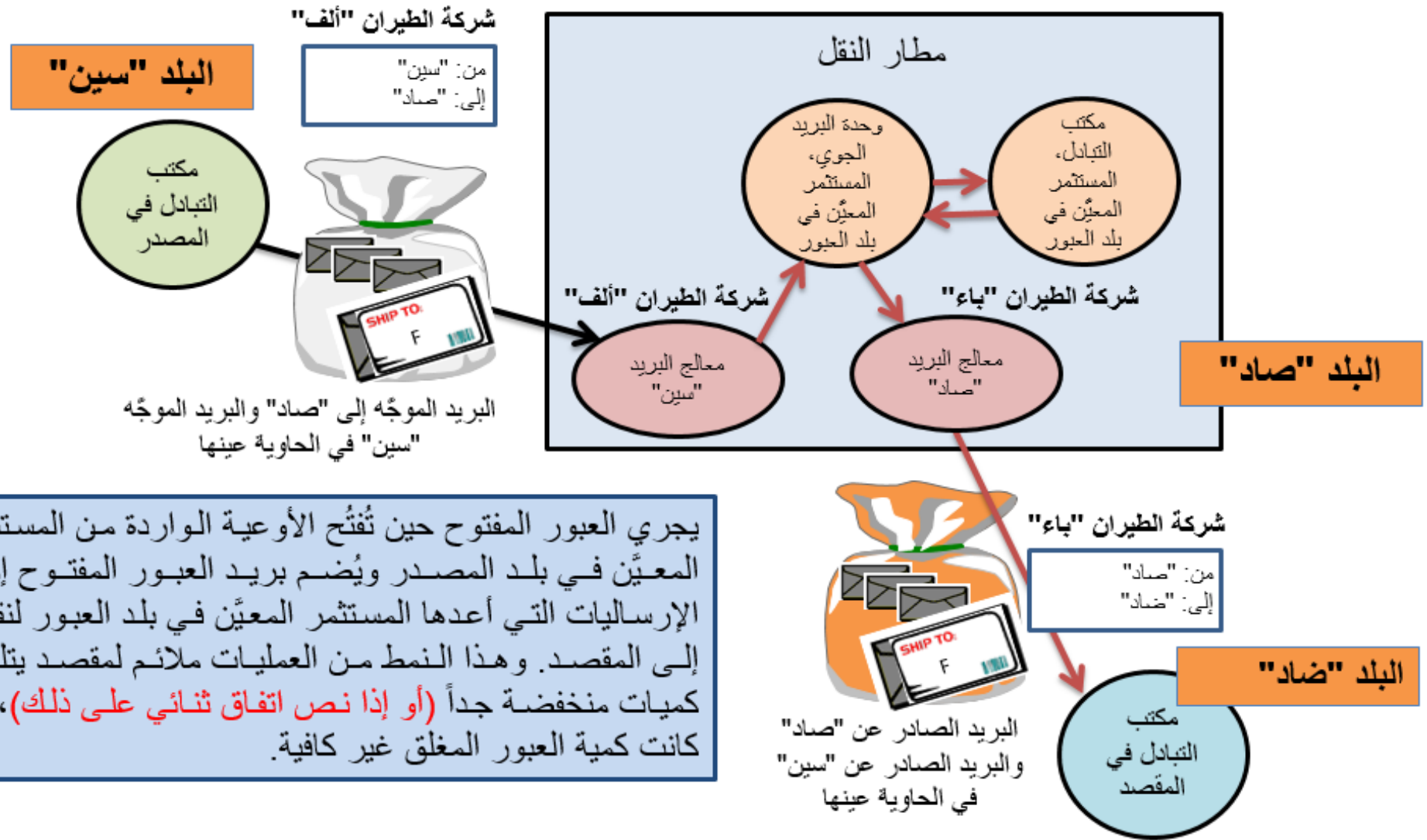
إعادة النقل من شاحنة إلى أخرى المباشرة - بين خطوط مختلفة

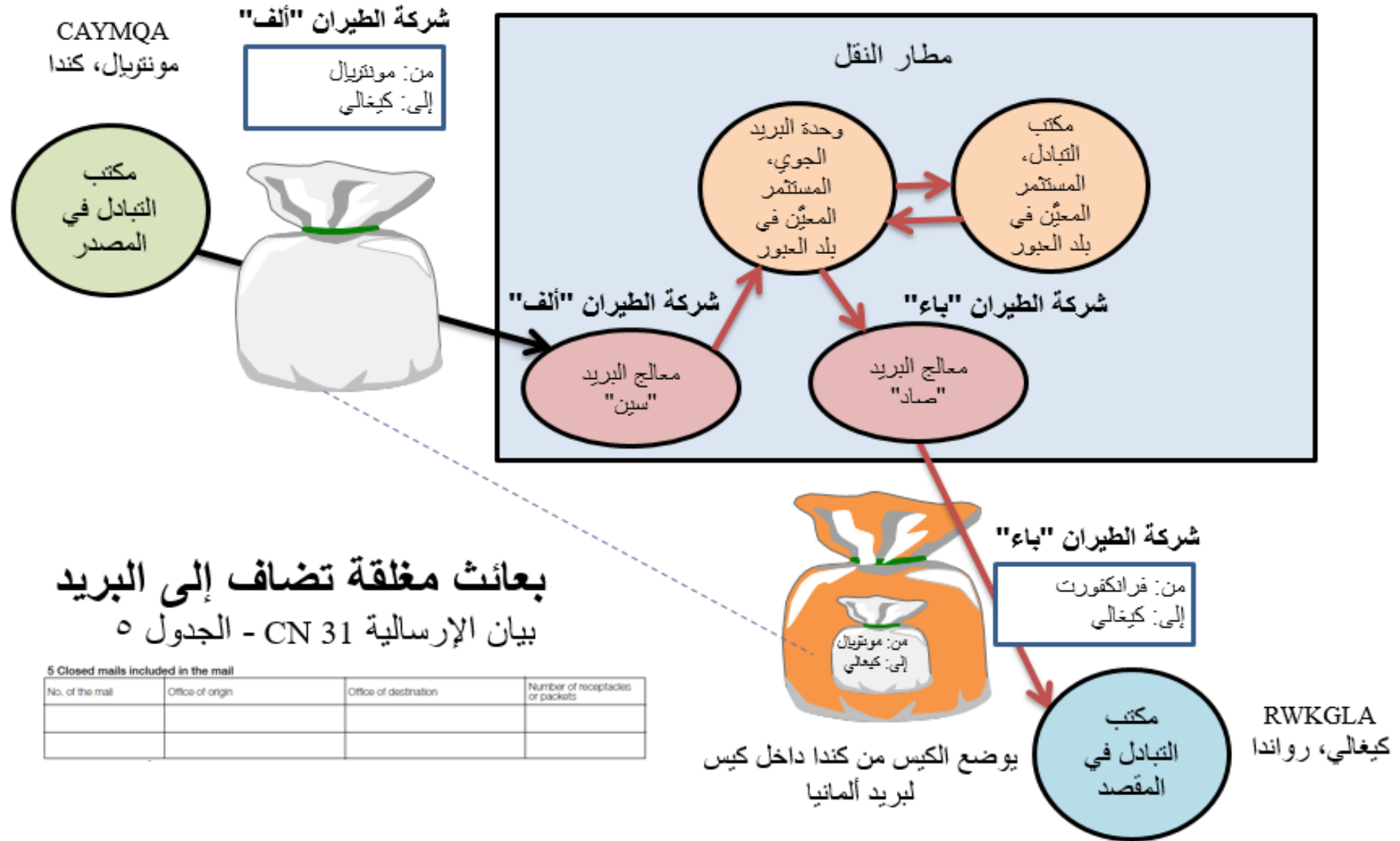


العبور المغلق



العبور المكشوف (العبور المفتوح)





6- مبادئ التسعير والمحاسبة في عمليات النقل والعبور البريدية

1-6 مجموعة بريد الرسائل ومجموعة بريد الطرود

المجموعة الإلكترونية لبريد الرسائل والمجموعة الإلكترونية لبريد الطرود هما منشوران للاتحاد البريدي العالمي يتيحان معلومات تشغيلية بشأن خدمتي بريد الرسائل وبريد الطرود في جميع البلدان. وهذه الموارد متاحة على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي عند www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Compendia.

2-6 النقل الجوي

تحدّد معاهدتان دوليتان القواعد والأنظمة والنماذج الأخرى المعتمدة في النقل الجوي:

- لا تشمل معاهدتا وارسو ومونتريال في منظمة الطيران المدني الدولي البريد⁹ في تعريف مفهوم الحمولة. من ثم، لا يجوز استخدام البريد بحسب الشروط المطبقة للحمولات. ويعني ذلك خصوصاً أنه ينبغي ألا ينقل البريد بحسب قائمة النقل الجوي الصادرة عن اتحاد النقل الجوي الدولي بل وفق الاستمارة CN 38 المعتمدة في الاتحاد البريدي العالمي.
- أما اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي وأنظمتها، فهي تغطي البريد.

لذلك، ينبغي أن تشمل جميع الحمولات بقوائم نقل جوي، في حين أنه ينبغي على صعيد النقل الجوي إرفاق البريد المنقول جواً بقوائم التسليم الصادرة عن الاتحاد البريدي العالمي (إما نموذج CN 38 أو نموذج CN 41).

وبغض النظر عن حالات استخدام استمارات خاصة بالبريد وأخرى خاصة بالحمولات، تعتبر مسألة تحديد إن كانت البعثة قابلة للنقل من اختصاصات الاتحاد البريدي العالمي بالكامل. أما مسألة تحديد ما يمكن أو لا يمكن نقله جواً، فهي من الصلاحيات التشريعية التي تتمتع بها منظمة الطيران المدني الدولي.

وتتطبق اتفاقيات منظمة الطيران المدني الدولي على البريد أيضاً، فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة.

وتتطبق نفس المبادئ التي تنطبق على النقل الجوي للبضائع الخطرة على النقل السطحي للبريد.

ويُتاح التدريب الخاص بالبضائع الخطرة على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي: www.upu.int/en/Universal-Postal-Union/Outreach-Campaigns/Dangerous-Goods. ويمكن أيضاً إيجاد مزيد من أدوات الاتصال الخاصة بالبضائع الخطرة وحملة الحظر على هذه الصفحة الشبكية.

تعد قوائم التسليم (من قبيل CN 38) و/أو مقابلها الإلكتروني ولصائق الأوعية (من قبيل CN 35 و CN 36 و CP 84 و CP 85) مهمة جداً بالنسبة إلى المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران لعدة أسباب، بما فيها أسباب مرتبطة بالجمارك وأخرى بالمطارات. وفيما يخص شركات الطيران، تفيد قائمة التسليم ولصائق الأوعية الموسوعة بحسب معايير الاتحاد البريدي العالمي بأن السلع المحملة هي سلع بريدية وليست حمولة أو سلعاً مشحونة، الأمر الذي يسمح بتطبيق العمليات المعتمدة للبريد في شركات الطيران.

وقد أبرم الاتحاد البريدي العالمي مذكرات تفاهم أو أقام ترتيبات أخرى مع منظمات دولية تعنى بالنقل الجوي (اتحاد النقل الجوي الدولي لشركات الطيران ومنظمة الطيران المدني الدولي للطيران المدني).

ويتولى المستثمر المعيّن في المصدر نقل البريد إلى المقصد أو إلى المستثمر المعيّن في بلد العبور ويتحمل تكاليف هذه العملية. وتحدد هذه التكاليف عادة بموجب عقد مبرم بين المستثمر المعيّن في المصدر وشركة النقل. وتنطبق هذه التدابير على النقل الجوي والبحري والبرقي. ولا يتطرق الاتحاد البريدي العالمي في اتفاقيته

⁹ تعدّ القواعد المطبقة على السلع الخطيرة استثناء. وفي هذه الحالات، قد تحيل معاهدتا منظمة الطيران المدني الدولي إلى البريد.

وأنظمتها إلى هذه التكاليف. لكن، في غياب اتفاق خاص بالنقل الجوي، قد يعتمد المستثمرون المعيّنون وشركات الطيران السعر الأساسي للنقل الجوي (BACR)، حتى لو كان هذا الأخير مخصصاً للتسويات المالية بين المستثمرين المعيّنين، من قبيل تحديد إجراءات المحاسبة في حالات العبور المغلق وأسعار النقل الجوي الداخلي عندما يتاح تطبيقها.

وينبغي للمستثمر المعيّن في بلد المصدر أو العبور أن يؤمن النقل إلى مطار دولي مناسب في بلد المقصد في حالات النقل الجوي. ولا يحدد الاتحاد البريدي العالمي في منشوراته المطارات الدولية التي تعد مناسبة لهذا النوع من العمليات. ويمكن عموماً تحديد المطارات الأنسب بالاستناد إلى قائمة رموز مراكز معالجة البريد الدولي. وفي حال التبست الأمور، ينبغي للمستثمر المعيّن في المصدر أن يستشير نظيره في المقصد.

فعلى سبيل المثال، مطار هاليفاكس (YHZ) هو مطار دولي في كندا، لكن ما من مكتب تبادل للمستثمر المعيّن في كندا في هذا المطار. من ثم، يمكن الاستنتاج أن هذا المطار ليس مناسباً للبريد في المقصد، خلافاً لمطارات مونتريال (YUL) وتورونتو (YYZ) وفانكوفر (YVR) التي تعتبر جميعها مطارات مناسبة للبريد.

وينبغي للمستثمر المعيّن في المصدر أن يرتب ما يلزم من أمور كي تسلم شركة الطيران البريد إلى المستثمر المعيّن في المقصد في موقع مناسب من المطار. وقد فتح عدة مستثمرين معيّنين وحدات بريد جوي يمكن الوصول إليها بواسطة مزلة مخصصة لهذا الغرض. وقد تقضي هذه التدابير أيضاً بأن تتيح شركة الطيران استلام البريد من منشأتها للمستثمر المعيّن في المقصد.

وفي حال كان المستثمر المعيّن في المصدر يلجأ لنقل البريد جواً إلى النقل المباشر من طائرة إلى أخرى تكون إما تابعة للخطوط الجوية عينها أو ملك خطوط جوية أخرى، فهو يتولى تسديد المدفوعات لشركة الطيران (إذا كانت تملك الطائرتين) أو لشركتي الطيران (إذا كانت كل منهما تملك طائرة). وفي حال كان البريد ينقل من طائرة إلى أخرى في خطوط جوية مختلفة، قد يقوم المستثمر المعيّن المصدر إما بتسديد التكاليف مباشرة للشركتين أو بتغطية التكاليف لشركة طيران واحدة تكلف بدورها بتسديد نفقات الثانية. ومن المهم جداً أن تكون هذه الترتيبات مفصلة بوضوح للأطراف الثلاثة فيما يخص المسائل التشغيلية والمحاسبية ووضعت لجنة الاتصال المشتركة بين اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد البريدي العالمي إطاراً خاصاً باتفاق الخدمات البريدية بين شركة طيران ومستثمر معيّن. ويمكن للمستثمرين المعيّنين استخدام هذا الاتفاق النموذجي عند التفاوض وإبرام العقود. ويُتاح على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي عبر الرابط التالي: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport. ولاحظوا أنه يجري تحسين هذا الإطار باستمرار.

ويُرمى من المبادئ التوجيهية الخاصة باستخدام اتفاق الخدمات البريدية بين شركة طيران ومستثمر معيّن إلى تقديم معلومات إضافية بشأن الاتفاق الإطاري لمساعدة المستثمرين المعيّنين وشركات النقل على تحسين فهمهم واستخدامهم للأحكام. وتُتاح المبادئ التوجيهية عبر الرابط التالي: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport.

3-6 النقل البحري

وعادةً ما ينطوي النقل البحري على التعاون الوثيق بين المستثمر المعيّن في بلد المصدر والمستثمر المعيّن في بلد المقصد، إلى جانب ترتيبات تشغيلية ومحاسبية متفق عليها ثنائياً. وتواصل الاتحاد البريدي العالمي بالفعل مع وكالات متخصصة مثل المنظمة البحرية الدولية لتعزيز التعاون والتشغيل البيئي في النقل السطحي في إطار سعيه إلى دعم المستثمرين المعيّنين في وضع مختلف أنماط حلول النقل.

وينبغي للمستثمر المعيّن في المصدر أن يستشير المستثمر المعيّن في المقصد بشأن مرافئ الدخول المناسبة (ترد أيضاً المعلومات ذات الصلة في مجموعة بريد الرسائل ومجموعة بريد الطرود). وقد لا تكون هذه المرافئ ساحلية بل تكون بالأحرى محطة نقل بوسائل متعددة حيث تفرغ الأكناف من السفن وتنقل إلى مرفأ داخلي عبر سكك الحديد.

ويشار في هذا السياق إلى أن المادة 27-002 من النظام تنطبق على النقل البحري، على النحو التالي: المادة 27-002
تطبيق نفقات العبور

1- ما لم يُبرم اتفاق، يُعْتَبَر النقل المباشر بين بلدين بواسطة سفن أحدهما بمثابة خدمة من طرف ثالث.

2- يبدأ العبور البحري في اللحظة التي تُسَلَّم فيها الإرساليات إلى شركة النقل التي يختارها المستثمر المعين المرسل وينتهي عندما تُسَلَّم الإرساليات إلى المستثمر المعين في بلد المقصد، أو حين يُسَلَّم بيان التسليم للمستثمر المعين في بلد المقصد أو أي مستند آخر ملائم، أيهما الأسبق. وتشمل نفقات العبور البحري التي يتحملها المستثمر المعين المرسل جميع التكاليف التي تتحملها شركة النقل البحري في ميناء الوصول. وإذا كان على المستثمر المعين في بلد المقصد أن يدفع أية نفقات إضافية في نطاق الخدمات المقدمة قبل الإشعار مثل الرسوم المينائية والمكوس عن القنوات ونفقات المعالجة بالمحطة البحرية أو بالأرصدة للخدمة المعنية وأية نفقات أخرى مشابهة لمعالجة الإرساليات داخل حاويات أو الإرساليات بالجملة، فسيسترد المستثمر المعين في بلد المقصد من المستثمر المعين المرسل هذه النفقات الإضافية. غير أن المستثمر المعين في بلد المقصد يتحمل جميع نفقات التخزين المستحقة بعد إخطار شركة النقل البحري بأن الإرساليات متاحة وبأنه يمكن الوصول إليها مادياً لجمعها.

1-2 بغض النظر عما ينص عليه البند 2، يحصل المستثمر المعين مقصد الإرساليات من المستثمر المعين في بلد المصدر المبلغ المقابل لنفقات الاستيداع بالميناء، حين لا يرسل مكتب الإرسال نسخة من القائمة 37 CN في المهلة المحددة وفقاً لما ينص عليه البند 4-1 من المادة 17-010.

2-2 ينبغي المطالبة بسداد نفقات العبور البحري الإضافية بواسطة نموذج الحساب المفصل 62bis CN على النحو المنصوص عليه في المادة 35-011.

4-6 النقل عبر السكك الحديدية

أعد فريق النقل التابع لمجلس الاستثمار البريدي مبادئ توجيهية بشأن النقل عبر السكك الحديدية. ويمكن الاطلاع على هذا المستند "المبادئ التوجيهية الخاصة بإنشاء خدمة النقل البريدي الدولي بالسكك الحديدية (2022)" على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي التالي: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport.

وقد أعدت المبادئ التوجيهية المذكورة فرقة عمل مؤلفة من مستثمرين معينين مختلفين ومن المنظمات الدولية للسكك الحديدية ومنظمة الجمارك العالمية والاتحاد الأوروبي ومختلف الإدارات الجمركية الوطنية. واضطلعت فرقة العمل بمهمتها في ضوء اقتراح العمل 010 المتعلق بالنقل الذي عُرض على مؤتمر إسطنبول.

ويُرمَى من المبادئ التوجيهية إلى تقديم لمحة عامة عن ظروف نقل البريد بالسكك الحديدية، وعن الإجراءات التشغيلية ومسؤوليات الأطراف الفاعلة على امتداد الطريق، وعن سبيل المضي قدماً، ولا سيما فيما يخص تبادل البيانات الإلكترونية المسبقة لأغراض الإقرارات الجمركية والتقييم المسبق للأخطار. ويُراد منها أن تكون وصفاً عاماً لمبادرة نقل البريد بالسكك الحديدية وأن تكون مصدر معلومات لأي طرف فاعل مهتم بالمبادرة ويفكر في المشاركة فيها. وإلى جانب الإجراءات التشغيلية الخاصة، ضُمّت معلومات إضافية إلى الدليل لتمكين القراء من التعرف على المعلومات ذات الصلة بالقطاع، الأمر الذي يُراد له أن يكون مفيداً في مرحلتي التقييم والتنفيذ. وقد تراوح هذه المعلومات الإضافية من العبر المستخلصة من المشاريع التجريبية الأولية إلى الخطط الخاصة بتبادل البيانات الإلكترونية المسبقة بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل بالسكك الحديدية.

ولن تكون هذه المبادئ التوجيهية ملزمة بطبيعتها، بل يمكن أن تكون نموذجاً قد يستفيد به المستثمرون المعيّنون وشركات السكك الحديدية في المناطق الأخرى من العالم.

وستكون المبادئ التوجيهية تلك مستنداً حياً يُحدَّث عند اللزوم.

5-6 مبادئ المحاسبة في العبور المغلق بين المستثمرين المعيّنين

- تنص أنظمة الاتحاد البريدي العالمي على أن مبادئ المحاسبة المطبقة على إعادة توجيه البريد بالعبور المغلق هي عينها في عمليات النقل الجوية والسطحية، ما خلا فيما يخص الطرود السطحية المرسلة بالعبور المغلق:
- يذكر المستثمر المعيّن في بلد العبور الأوعية في قائمة التسليم الخاصة به (CN 38 للنقل الجوي و CN 37 للنقل السطحي و CN 41 للبريد السطحي المنقول جواً و CN 47 للأوعية الفارغة).
 - عند نقل البريد جواً، يعتمد نظام السعر الأساسي للنقل الجوي (انظر المادة 33-101). وعند نقله براً أو بحراً، يعتمد نظام الأسعار المنصوص عليه في النظام. ويحدد النظام أيضاً رسوم المعالجة (انظر المادة 27-003).
 - يتحمل المستثمر المعيّن في بلد المصدر نفقات النقل. يُوضّح في النظام الإجراء اللازم أن يتبعه المستثمر المعيّن في بلد المصدر لدفع نفقات النقل الجوي. وتجدر الإشارة إلى أن المستثمر المعيّن في بلد العبور يدفع نفقات النقل الجوي لشركة الطيران ثم يرسل فاتورة بنفقات النقل والمعالجة إلى المستثمر المعيّن في بلد المصدر.

قائمة الطرود الخاصة CP 88

تماشياً مع أنظمة الاتحاد البريدي العالمي، تستند مبادئ المحاسبة المعتمدة للطرود السطحية المنقولة بالعبور المغلق إلى النموذج CP 88 التي يرسلها المستثمر المعيّن في المصدر إلى نظيره في المقصد.

6-6 مبادئ المحاسبة في العبور المفتوح/العبور المكشوف بين المستثمرين المعيّنين

تختلف مبادئ المحاسبة المطبقة على بريد الرسائل عن تلك المعتمدة للطرود البريدية بموجب أنظمة الاتحاد البريدي العالمي.

وتستند إجراءات المحاسبة المعتمدة لبريد الرسائل إلى إحصاءات سنوية تجمع إما في مايو/أيار أو في أكتوبر/تشرين الأول من النماذج CN 65 الصادرة عن الاتحاد البريدي العالمي. وقد تستند هذه الإجراءات أيضاً إلى الأوزان الفعلية، في حال طلب المستثمر المعيّن في بلد العبور اعتماد هذا النهج.

تستند إجراءات المحاسبة المعتمدة للطرود البريدية المرسلة بالعبور المكشوف إلى ذكر السعر في استمارة CP 87. فيذكر السعر المعتمد لكل طرد مرسل بالعبور المكشوف في خانة محددة من بيان الطرد CP 87. وترد الأجور المعتمدة لتحديد هذه الكلفة في النموذجين CP 81 و CP 82 المخصّصين للمستثمر المعيّن في بلد العبور. ويشار إلى أنّ الأرقام الواردة في خانات CP 87 هي القيم الوحيدة المباشرة المقدمة للتسويات المالية (أي بوحدات حقوق السحب الخاصة) في المستندات الخاصة بالإرساليات. ويكتسي الإدراج الإلزامي لهذه القيم بوحدات حقوق السحب الخاصة في المستندات المخصّصة للإرساليات أهمية كبيرة. فهو يعني أنه ينبغي إدراج المعلومات المجمعة من النموذجين CP 81 و CP 82 الصادرة عن المستثمر المعيّن في بلد العبور والتي قد تتغير مرتين في السنة في نظام المصدر قبل تشكيل إرسالية تتضمن طروداً مرسلة بالعبور المكشوف وفق الأصول (فيما يخص معلومات المحاسبة). وترد معلومات عن طريقة استيفاء الجدولين CP 81 و CP 82 في المستندات التي تحتوي على تعليمات عن استيفاء النماذج المنشورة على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي التالي: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Physical-Services/Parcel-Post-Forms.

وقد يكون من الصعب إدارة المعلومات الواردة في النموذجين CP 81 و CP 82. فكثيرة هي الصعوبات التي يواجهها المستثمرون المعيّنون في بلد العبور للحفاظ على هذه الجداول والتي تعترض المستثمرين المعيّنون في المصدر لتوزيع المعلومات وتفسيرها (بما في ذلك إدماج البيانات ذات الصلة في نظمهم).

7-6 القائمة CN 68 السابقة

كانت القائمة CN 68 تحتوي على معلومات عن البريد الجوي لكل بلد عضو في الاتحاد البريدي العالمي أو كل إقليم تابع لهذه البلدان. وتوقف العمل بهذه القائمة، ونقلت أية معلومات ذات صلة إلى مجموعة بريد الرسائل أو القسم المخصص للنقل في موقع الاتحاد البريدي العالمي أو نظام مراقبة النوعية (QCS).

وكانت القائمة CN 68 تتألف أساساً من ثلاثة أجزاء، ترد لمحة عامة عنها فيما يلي، وتصف هذه اللوحة محتوى كل جزء والأماكن التي أوضحت توجد فيها المعلومات الآن.

الجزء "ألف": كان يحتوي على معلومات عن البريد الجوي لكل بلد عضو/مستثمر معيّن، لتستخدمها سائر البلدان الأعضاء/المستثمرين المعيّنين. وترد المسائل المهمة ذات الصلة من هذا القسم الآن في مجموعة بريد الرسائل (السؤال 39 - البريد الجوي).

الجزء "باء": كان يحتوي على معلومات تتعلق بأسعار النقل الجوي الداخلية. وترد هذه المعلومات الآن في قسم النقل على موقع الاتحاد البريدي العالمي (السعر الأساسي وأسعار النقل الجوي الداخلية).

الجزء "جيم": كان يحتوي على قوائم إرساليات البريد الجوي التي يرسلها ويستلمها كل مستثمر معيّن، لاستخدامها لأغراض التخطيط للعبور. وقد أعدت سلسلة قوائم الإرساليات CN 68 كأداة تتيح للمستثمر المعيّن في بلد المصدر استخدام بيانات الرسائل PREDES عن البريد في نظام مراقبة النوعية للاطلاع على قائمة الإرساليات الموجهة لكل مستثمر معيّن - لكل فئة لازمة من فئات البريد وكل صنف لازم من أصنافه.

8-6 مجموعة العبور

تتضمن مجموعة العبور المنشور على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي التالي: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Remuneration/Transit-charges، معلومات عن الأسعار الخاصة بكل بلد لتكاليف عبور بريد الرسائل.

9-6 السعر الأساسي للنقل الجوي

يستخدم السعر الأساسي للنقل الجوي عند إعادة توجيه البريد جواً بين المستثمرين المعيّنين. ومن الممكن تطبيقه عند إعادة توجيه ما يأتي جواً:

- الأوعية المستلمة بالعبور المغلق؛
- الأوعية المستلمة الموجهة خطأ؛
- البعثات المستلمة بالعبور المكشوف؛
- البعثات المستلمة كبعثات مرسله خطأ.

وليس السعر الأساسي للنقل الجوي السعر المعتمد للنقل بين المستثمر المعيّن وشركة الطيران، إذ أنه يتم التفاوض على هذا الأخير ويتفق عليه بموجب عقد. ولا يتم عادة الإفصاح عن هذه الأسعار التعاقدية.

لكن المستثمر المعيّن قد يتفق مع شركة الطيران على استخدام السعر الأساسي للنقل الجوي عندما لا تكون حالات خاصة واردة في العقود المبرمة بينهما.

ويتولى الاتحاد البريدي العالمي إدارة السعر الأساسي للنقل الجوي ويتولى مجلس الاستثمار البريدي تحديده، بالاستناد إلى إحصاءات تكاليف شركات الطيران الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي وبموجب معادلة حسابية محدّدة (مذكورة في المادة 34-101 من نظام اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي).

وقد قرر أيضاً مجلس الاستثمار البريدي ما يأتي (في عام 1995):

- إذا أدى تطبيق المعادلة إلى تغيير يوازي أو يقل عن 3٪، لا يغير السعر الأساسي للنقل الجوي.
- إذا أدى تطبيق المعادلة إلى تغيير بنسبة تتخطى 5٪ (إما ارتفاعاً أو انخفاضاً)، يكيف السعر الأساسي للنقل الجوي بنسبة أقصاها 5٪.

وبغض النظر عن المعادلة المعتمدة، لا تتخطى النسبة القصوى للتغيير السنوي في السعر الأساسي للنقل الجوي 5٪.

ويكّف المكتب الدولي بتطبيق المعادلة من دون تدخّل البلدان الأعضاء في الاتحاد البريدي العالمي أو المستثمرين المعيّنين.¹⁰ ولا يحتاج المستثمرون المعيّنون إلى تقديم أي معلومات في هذا الشأن.

ولا بد من الإشارة في هذا السياق إلى أن الارتفاع أو الانخفاض السنوي للسعر الأساسي للنقل الجوي قد يؤثر تأثيراً غير مباشر على المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران، عندما يؤدي تغيير النسبة المئوية في السعر الأساسي للنقل الجوي، بمقتضى العقود المبرمة، إلى تغيير مماثل في النسبة المئوية للسعر التعاقد.

أما فيما يخص نقل الأكياس الفارغة، فتتص الأنظمة على نسبة يبلغ حدّها الأقصى 30٪ من السعر الأساسي للنقل الجوي.

وما من سعر أساسي للنقل الجوي يعتمد للبريد السطحي المنقول جواً. وإذا أعيد توجيه البريد على أنه بريد سطحي منقول جواً، يطبّق السعر الأساسي للنقل الجوي بالتساوي على البريد ذي الأولوية والبريد السطحي المنقول جواً، إلا في حال عقد المستثمرون المعيّنون اتفاقات ثنائية في هذا الخصوص.

ويُعلن سنوياً عن السعر الأساسي للنقل الجوي عبر منشور صادر عن المكتب الدولي بهذا الخصوص، ويرد أيضاً في الصفحة الخاصة بالنقل على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport.

10-6 المسافة المعتمدة للبريد الجوي

من الضروري تحديد المسافة عند تطبيق السعر الأساسي للنقل الجوي لتحديد تكلفة الكيلوغرام (أو الطن) الواحد للبريد المنقول من المطار في المصدر إلى المطار في المقصد. ويقدم الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي قائمة بالمسافات المعتمدة للبريد الجوي (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport).

وتحدّد المسافات المعتمدة للبريد الجوي بين نقطتين بالاستناد إلى منهجية مسافة الدائرة الكبرى المعتمدة في اتحاد النقل الجوي الدولي يزداد إليها ما يعادل 2.5٪ لتغطية مراحل الوقوف خلال الرحلة. وتجبر هذه المسافات إلى أقرب عدد مئوي عندما يساوي أو يتخطى الرقمان الأخيران الخمسين.

¹⁰ يمكن للبلدان الأعضاء في الاتحاد البريدي العالمي و/أو المستثمرين المعيّنين مراجعة النهج الذي يعتمد المكتب الدولي لتطبيق المعادلة خلال دورات مجلس الاستثمار البريدي

11-6 النقل الجوي الداخلي

يقوم مبدأ النقل الجوي الداخلي على مفهوم أن الأجر الذي يتقاضاه المستثمر المعين في المقصد من نظيره في المصدر (نفقات ختامية لبريد الرسائل أو نفقات ختامية من جهة وحصص برية للطرود البريدية الواردة أو حصص برية للبريد الوارد من جهة أخرى) غير كافية لتغطية تكلفة النقل الجوي داخل بلد المقصد. وتنطبق هذه الحال خصوصاً على البلدان التي تتمتع بمساحات جغرافية شاسعة وتضطر إلى اللجوء إلى النقل الجوي لجزء من رسائلها البريدية ذات الأولوية المودعة بالبريد في المدينة عينها التي يقع فيها مكتب تبادل البريد الوارد.

من ثم، تلجأ هذه البلدان إلى النقل الجوي لجزء من بريدها الدولي الوارد.

وكان النقل الجوي الداخلي أكثر استخداماً في السابق عندما كانت أسعار النفقات الختامية ثابتة.

وقد تطور نظام النفقات الختامية إلى نظام مستهدف يستند بجزء منه إلى سعر الرسالة المحلي في كل بلد. وينتقل عدد من البلدان كل سنة من النظام الانتقالي للنفقات الختامية (القائم على السعر الموحد) إلى النظام المستهدف (القائم بجزء منه على السعر الداخلي).

ويظهر الجدول الآتي الحالات التي يكون أو لا يكون فيها المقصد مؤهلاً لنقل جوي داخلي:

المصدر في النظام المستهدف	المصدر في النظام الانتقالي	
لا	نعم	المقصد في النظام المستهدف
نعم	نعم	المقصد في النظام الانتقالي

من ثم، يتبين أن بلدان النظام المستهدف مؤهلة للانتفاع من نقل جوي داخلي من بلدان النظام الانتقالي لا غير.

أما بالنسبة إلى الطرود البريدية، فالأجرة الموازية للنفقات الختامية هي الحصص البرية للبريد الوارد. وقد تغيرت عملية تحديد هذه الحصص لكل بلد وأدى هذا التغير إلى إلغاء النقل الجوي الداخلي. وقد تعتمد البلدان للتعويض عن كلفة النقل الجوي داخل بلد المقصد حصصاً برية مختلفة للطرود في حال كانت لها أولوية أم لا.

ومن جراء هذه التغييرات في نظم الأجور للرسائل والطرود البريدية على حد سواء، بات اعتماد النقل الجوي الداخلي للتعويض عن النقل الجوي داخل بلد المقصد يقتصر على بريد الرسائل ذات الأولوية المستلمة من بلدان لا تزال في النظام الانتقالي للنفقات الختامية.

وتحدد المادة 34-101 المعادلة المعتمدة للنقل الجوي الداخلي. وتقوم هذه الأخيرة على المبدأ القاضي بأنه ينبغي للمستثمر المعين في المصدر أن يعرض المستثمر المعين في بلد المقصد عن التكلفة الإضافية الناجمة عن استخدام النقل الجوي بدلاً من النقل السطحي. لكن لا بد من الانتباه في هذا السياق إلى أن الحد الأقصى لسعر الطن - الكيلوغرام الواحد الحالي في النقل الجوي المستخدم لتحديد النقل الجوي الداخلي مقيد بالسعر الأساسي للنقل الجوي الذي يحدده مجلس الاستثمار البريدي سنوياً. من ثم، إذا كان سعر النقل الجوي الداخلي للطن - الكيلوغرام الواحد في البلد أقل من السعر الأساسي للنقل الجوي، يعتمد الأول. وفي المقابل، إذا كان السعر الداخلي أعلى من السعر الأساسي، يعتمد هذا الأخير.

لذا، تُستخدم المعادلة أولاً في تحديد السعر الفعلي للطن - الكيلوغرام الواحد الذي ينبغي للمصدر أن يعرض عنه للمقصد. ويحسب السعر الفعلي على النحو الآتي: السعر الفعلي = (الأصغر من السعر الأساسي للنقل الجوي أو سعر النقل الداخلي الحالي) - سعر النقل السطحي الداخلي.

ثم يحسب سعر النقل الجوي الداخلي على النحو الآتي:

النقل الجوي الداخلي = (السعر الفعلي للطن - الكيلوغرام الواحد) X (المعدل المرجح للمسافة).

وكي يتأهل المستثمر المعين في المقصد للنقل الجوي الداخلي، ينبغي له أن يقدم للمكتب الدولي المعلومات الآتية:

- معلومات لتحديد المعدل المرجح للمسافة عند نقل البريد الوارد للرسائل ذات الأولوية جواً في الداخل؛
- سعر النقل الجوي الداخلي؛
- سعر النقل السطحي الداخلي.

بغية تحديد المعدل المرجح للمسافة، تؤخذ عينات من البريد طوال مدة مناسبة وتجمع النتائج وفق الجدول الآتي:

من	إلى	كيلوغرامات	المسافة (بالكيلومترات)	كيلوغرامات - كيلومترات
مطار مكتب تبادل البريد الوارد	(توزيع محلي أو نقل إضافي بوسائل سطحية)	1500	صفر (مسافة نقل البريد الجوي هي صفر)	صفر
	المطار "ألف" في بلد المقصد	500	400	200 000
	المطار "باء" في بلد المقصد	700	600	420 000
	المطار "جيم" في بلد المقصد	1200	500	600 000
المجموع		3900		1 220 000

في هذه الحالة، يساوي المعدل المرجح للمسافة نسبة (مجموع الكيلوغرامات - الكيلومترات) إلى (مجموع الكيلوغرامات) = $3900 / 1\,220\,000 = 312.8$ كيلومتراً.

ويكون عادة سعر النقل الجوي الداخلي سعراً تعاقدياً.

ويُحدّد عادة سعر النقل السطحي الداخلي من خلال تقدير وزن متر مكعب من البريد وحسب معدل كلفة نقل متر مكعب بوسيلة سطحية.

ويُطلب من المستثمرين المعيّنين الراغبين في نشر أسعار النقل الجوي الداخلي استيفاء الكتاب الدوري الصادر عن المكتب الدولي بالمعلومات المطلوبة بحلول 30 سبتمبر/أيلول من كل عام. وكانت أسعار النقل الجوي الداخلي تعمم في السابق بواسطة القائمة CN 68 لخدمات البريد الجوي. ولم تعد الحال كذلك اليوم، فهي تعمم بواسطة منشور من المكتب الدولي. ويمكن الاطلاع على مناشير المكتب الدولي الخاصة بأسعار النقل الجوي الداخلي أيضاً في القسم المخصص للنقل على موقع الاتحاد البريدي العالمي (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport).

6-12 إعادة الأكياس الفارغة

يشار إلى أن الأنظمة تتيح للمستثمرين المعيّنين تحديد قيمة لأكياسها وفرض رسوم على المستثمرين المعيّنين في بلدان المقصد التي لا تعيدها. ويطبق بعض المستثمرين المعيّنين هذا الحكم، في حين لا تعتمد مؤسسات أخرى. والهدف منه هو إظهار أهمية المعدات المزودة (الأكياس في هذه الحال) لإرسال البريد.

وتختلف مبادئ العمليات التشغيلية والمحاسبية المعتمدة لإعادة الأكياس الفارغة اختلافاً نسبياً عن تلك المطبقة على الأكياس الأخرى.

وتكمن أوجه الاختلاف الرئيسية فيما يأتي:

- يمكن لصاحب الأكياس (أي المستثمر المعين في المقصد الذي أرسل الأكياس الفارغة) أن يحدد المسار التوجيهي الواجب اعتماده لإعادة أكياسه.
- توجه شركة الطيران فاتورة بالحساب إلى أصحاب الأكياس بدلاً من المستثمر المعين الذي أعد الشحنة (أي قائمة التسليم CN 47 الخاصة بالأكياس الفارغة). وسيستخدم المستثمر المعين الذي يعيد الأكياس قائمة التسليم CN 47.
- قد يفضل هذان المبدآن إلى تحديثات تعترض في الواقع عملية إعادة الأكياس الفارغة. فعلى سبيل المثال، قد لا يكون للمستثمر المعين الذي ينبغي أن يعيد الأكياس الفارغة أي علاقة عمل بشركة الطيران التي اختارها صاحب الأكياس. وإضافة إلى ذلك، عندما ينقل البريد بالعبور المغلق إلى المقصد من خلال مستثمر معين في بلد عبور، لا تربط بين المستثمر المعين في المصدر وشركة الطيران التي يلجأ إليها المستثمر المعين في بلد العبور أي علاقة عمل مباشرة.

من ثم، اعتمد المستثمرون المعيّنون منهجية للتخفيف من التعقيدات الناجمة عن هذه التحديات:

- صمم بعض المستثمرين المعيّنين أكياساً تستخدم مرة واحدة ليست بحاجة إلى أن تعاد. لكن في حال تعذر على المستثمر المعين في بلد المقصد التخلص من الأكياس بطريقة منخفضة الكلفة ومراعية للبيئة، يمكنه أن يعيدها على حساب صاحبها.
- قد شدد بعض المستثمرين المعيّنين على ضرورة إعادة أكياس البريد الجوي بوسيلة نقل سطحية.
- يسمح بعض المستثمرين المعيّنين لنظرائهم في بلدان المقصد بإعادة استخدام الأكياس الخاصة بهم لإرسال البريد إلى صاحبها. وهي تشجعها على القيام بذلك.
- يشارك بعض المستثمرين المعيّنين في ترتيبات متعددة الأطراف لجمع الأكياس تستخدم في إطاراتها أكياساً مشتركة تحت إشراف المؤسسة الدولية للبريد.
- يعد توفير الأكياس توفيراً مستداماً تحدياً يواجهه باستمرار مستثمرون معيّنون كثرون. وغالباً ما يطلب المستثمرون المعيّنون من المكتب الدولي إصدار مناشير للمطالبة بإعادة الأكياس لا سيما عند اقتراب موسم الذروة.

وفيما يأتي بعض الممارسات الفضلى التي يمكن للمستثمرين المعيّنين مراعاتها:

- ينبغي أن يحرص المستثمرون المعيّنون في المصدر على أن يُعرف بوضوح أن أكياسها هي تابعة لها. فالإكتفاء برمز من دون ذكر اسم البلد على الكيس قد يصعب عملية التعرف على صاحب الأكياس.
- ينبغي ألا يوفر المستثمرون المعيّنون في المصدر والمقصد أي جهد لاستخدام الأكياس في الاتجاهين.
- ينبغي للمستثمرين المعيّنين في المصدر أن يراجعوا ويحدثوا بانتظام معلوماتهم الخاصة بإعادة الأكياس. ويوصى أن يقوموا بذلك مرتين في السنة.
- ينبغي أن يضمن المستثمرون المعيّنون في المقصد بانتظام أن تكون وتيرة إرسال الأكياس الفارغة إلى البلدان جميعها ملائمة بحيث لا تخزن الأكياس التي يحتاج إليها أصحابها لفترات طويلة.

- ينبغي للمستثمرين المعيّنين في المقصد الذين يعيدون الأكياس أن يضمنوا توثيق إرساليات الأكياس الفارغة في الرسائل PREDES. وكما هي الحال مع الرسائل PREDES المعتمدة لبريد الرسائل والطرود البريدية والبريد العاجل الدولي، قد تكون هذه الأخيرة جذّ مفيدة للمستثمر المعيّن في المقصد فيما يخص الأكياس الفارغة.
- نظراً إلى أن الأكياس خفيفة الوزن عادةً، قد يكون فعالاً من حيث الكلفة اتفاق الطرفين على إعادة الأكياس الفارغة في إرسالية بريدية. ويمكن إعفاء الأكياس الفارغة المرسلّة من النفقات الختامية.
- وتُدار إعادة الأكياس الفارغة بنفس الطريقة التي يجري بها تبادل البريد، إذا تعذر التوصل إلى اتفاق بين المستثمرين المعيّنين المعنيين.

وفيما يأتي، يُرجى النظر إلى المادة 17-015 (إعادة الأكياس الفارغة).

وافقت لجنة الاتصال بين الاتحاد الدولي للنقل الجوي والاتحاد البريدي العالمي على الطرائق العملية المعروضة فيما يلي.

- 1' يتمتع المستثمر المعيّن المالك للأكياس بحرية اختيار خط السير والناقل لإعادة الأكياس. ويمكنه تقديم إيضاحات تتعلق، على سبيل المثال، بالمواعيد وكذا بوتيرة الإرساليات والمنشأة المكلفة بإعادة تلك الأكياس الفارغة. ويتعين عليه في هذا الصدد أن يعمل على إبرام اتفاقات ثنائية في مجال التعريفات والاستثمار مع ناقل أو عدة ناقلين ويعلم بذلك المستثمرين المعيّنين المرسلين وكذا الناقلين المكلفين بالإعادة. ومن ثم، ينبغي أن تقتصر التسويات المالية من حيث المبدأ على الفواتير التي يعدها الناقل المشترك لأجل المستثمر المعيّن المالك.
- 2' يجب من حيث المبدأ إعادة الأكياس الفارغة إلى مكتب تبادل واحد كما نصت على ذلك المادة 17-015 من النظام. ويقوم كل مستثمر معيّن ببيان المنشأة المذكورة في مجموعة البيانات الرسمية للاتحاد البريدي العالمي.
- 3' من المرجح فيه أن يناقش كل من الشركات الجوية والمستثمرين المعيّنين طرائق إعادة الأكياس الفارغة وينسقوها بقدر الإمكان.
- 4' نظراً لأن المستثمر المعيّن المالك للأكياس الفارغة سيتحمل من الآن فصاعداً نفقات إعادتها بالجو، فإنه يتعين على الشركة أن تقبل الاضطلاع بالمسؤولية في حالة فقد الأكياس. ويجب تقديم إيضاحات بهذا المعنى في الاتفاقات الثنائية.
- 5' لقد أنشئت خانة جديدة "المستثمر المعيّن المالك للأوعية" في قائمة التسليم CN 47، بخصوص إرساليات الأوعية الفارغة. فيقوم المستثمر المعيّن (غير المالك) الذي يعيد الأوعية ببيان اسم المستثمر المعيّن المالك وتقوم الشركات الجوية المشتركة في النقل بإعداد فاتورة تبعاً لذلك وإرسالها إلى المستثمر المعيّن المالك.
- 6' ترسل الأكياس المعادة بالجو دوماً في إرساليات منفصلة مصحوبة فقط بالنموذج CN 47. ويجب أن يكون اتباع أي إجراء آخر موضوع اتفاق بين الشركات الجوية والمستثمر المعيّن المعني.
- 7' يرسل الناقلون الفاتورة إلى المستثمرين المعيّنين المالكين للأكياس الفارغة مع بيان تواريخ وأرقام الإرساليات والمستثمر المعيّن مصدر القوائم CN 47 التي تحيل إليها كل فاتورة بحيث يتسنى للمستثمرين المعيّنين المالكين أن يحسبوا معداتهم.
- 8' في حالة عدم وجود اتفاق ثنائي مسبق وعندما تعالج الأكياس الفارغة وتنقل إلى نقطة العبور من قبل شركة جوية لم يبرم عقد معها وفقاً للتعليمات الواردة في القائمة CN 47 التي أعدها المستثمر المعيّن المرسل، يرسل الناقل غير المتعاقد فاتورة، وفقاً للتعريف المعتادة، إلى الناقل الخاص بالمستثمر المعيّن المالك.
- 9' عندما يشترك المستثمر المعيّن للعبور في العملية، يخصص لهذا المستثمر بأن يطالب المستثمر المعيّن المالك بدفع نفقات معالجة إرساليات الأكياس الفارغة. ويعد المستثمر المعيّن للعبور الكشفيين CN 55 و CN 56 على أساس البيانات الواردة في قائمة التسليم CN 47.

ووفقاً للمادة 34-101 من النظام، تقابل التعريفة المطبقة على النقل الجوي للأكياس الفارغة على أقصى تقدير 30٪ من السعر الأساسي المطبق على نقل البريد الجوي. وتطبق المادة 17-011 من النظام، مع تعديل ما يلزم تعديله، على القوائم CN 47 مع إجراء التعديلات اللازمة.

الأكياس الفارغة المعادة بالطريق السطحي

- ولفترة نفقات العبور البحرية والبرية الخاصة بإرساليات الأوعية الفارغة، تُطبق الإجراءات التالية:
- إعادة الأوعية الفارغة بالطريق المباشر بين المستثمر المعين "ألف" والمستثمر المعين "باء" (صاحب الأوعية): ينبغي أن يفوتر المستثمر المعين "ألف" نفقات العبور على المستثمر المعين "باء" استناداً إلى نفقات العبور المبينة في المادة 27-003 من نظام بريد الرسائل بالنسبة إلى المسافة من "ألف" إلى "باء"؛
 - إعادة الأوعية الفارغة من المستثمر المعين "ألف" إلى المستثمر المعين "جيم" (صاحب الأوعية) بواسطة المستثمر المعين للعبور "باء":
 - ينبغي أن يفوتر المستثمر المعين "ألف" نفقات العبور التي تخص النقل من "ألف" إلى "باء" على المستثمر المعين "جيم" استناداً إلى نفقات العبور المبينة في المادة 27-003 من النظام بالنسبة إلى المسافة من "ألف" إلى "باء"،
 - ينبغي أن يفوتر المستثمر المعين "باء" نفقات العبور التي تخص النقل من "باء" إلى "جيم" على المستثمر المعين "جيم" استناداً إلى نفقات العبور المبينة في المادة 27-003 من النظام بالنسبة إلى المسافة من "باء" إلى "جيم"،

7- النماذج والرسائل في الاتحاد البريدي العالمي

7-1 قوائم التسليم

قوائم التسليم هي أساس المدفوعات بين المستثمرين المعيّنين والمستثمرين المعيّنين في بلدان المصدر.

- قائمة التسليم CN 37 - النقل السطحي
- قائمة التسليم CN 38 - النقل الجوي
- قائمة التسليم CN 41 - البريد السطحي المنقول جواً
- قائمة التسليم CN 47 - الأوعية الفارغة

7-2 لصائق الأوعية

تعد لصائق الأوعية البريدية أهم نموذج مفرد على الأرجح للاتحاد البريدي العالمي فيما يخص نوعية الخدمة. وتعتبر المعلومات الواردة في اللصيقة في غاية الأهمية بالنسبة إلى المستثمرين المعيّنين وجهات النقل مثل شركات الطيران على حد سواء.

والميزة المهمة الأخرى في اللصيقة هي طابعها المستدام، أي قدرتها على تحمل مشقات النقل.

أرقام نماذج اللصائق

بمقتضى أنظمة الاتحاد البريدي العالمي، تحدد أرقام نماذج اللصائق بحسب الصنف البريدي ووسيلة النقل على النحو الآتي:

البريد الجوي	البريد السطحي	البريد السطحي المنقول جواً
CN 35	CN 34	CN 36
CP 84	CP 83	CP 85
CN 35 للبريد العاجل الدولي	لا ينطبق	لا ينطبق

تختلف منهجية بعض المستثمرين المعيّنين الذين يلجؤون إلى نظام التصنيف القائم على سرعة معالجة البعثات (المادة 17-101) اختلافاً بسيطاً عن المنهجية المذكورة في الجدول. فهم يعتمدون أرقاماً لنماذج لصائق الأوعية بالاستناد إلى الأولوية بدلاً من وسيلة النقل. والفرق هو أن البريد ذا الأولوية الموجّه بوسيلة سطحية، عبر الطرقات مثلاً في البلدان القريبة جداً جغرافياً من بعضها، يحمل رقمي النماذج CN 35 و CP 84 بدلاً من CN 34 و CP 83.

ألوان اللصائق

يعتبر تنويع الألوان من العناصر المهمة في لصائق الأوعية.

والألوان الأكثر استخداماً هي:

- أصفر أمغر للطرود البريدية؛
- أزرق/برتقالي مقلّم للبريد العاجل الدولي (برمز البريد العاجل الدولي)؛
- أخضر للأكياس الفارغة؛
- أبيض وأزرق وأحمر لبريد الرسائل العادية؛
- الأكياس M/الأوعية المحتوية على بعثات مسجلة أو مؤمن عليها: يجب أن تتضمن بعض اللون الأحمر؛
- بنفسجي وأحمر لبريد الرسائل بالجملة.

يرجع تفضيل استخدام الأبيض على الأزرق أو العكس للصائق بريد الرسائل العادية إلى نظام التصنيف الذي يعتمد المصدر (المادة 17-101 بعنوان الخدمات الأساسية - النظام المستند إلى سرعة معالجة البعثات أو ذلك المستند إلى محتواها). واللون الأكثر استخداماً والموصى به هو الأبيض للبريد ذي الأولوية (بما فيه البريد المنقول بوسيلة سطحية) والأزرق للبريد غير ذي الأولوية (بما فيه البريد السطحي المنقول جواً).

ويستخدم اللون الأحمر في لصائق بريد الرسائل عندما تتضمن الأوعية بعثات مسجلة أو مصرحة القيمة و/أو بيانات رسائل¹¹. وفي هذه الحالة، قد تكون اللصيقة حمراء برمتها أو يوضع عليها امض أحمر بسيط. ومن المهم أن يكون اللون الأحمر واضحاً لمكتب التبادل في المقصد بغية ضمان معالجة البعثات المسجلة أو المصرحة القيمة و/أو بيانات الرسائل وفق الأصول عند فتح الوعاء.

¹¹ قد يقرر المستثمرون المعيّنون في إطار علاقاتهم الثنائية التخلي عن استخدام اللصائق الحمراء لصالح بديل آخر يتفق عليه الطرفان، وذلك لأسباب أمنية.

لصيقة "F"

تحمل اللصيقة التي تتضمن بيان الرسالة CN 31 أو CN 32 أو بيان الطرد CP 87 حرف "F" كبير في أقصى الجانب الأيمن يحيل إلى مصطلح "Feuille d'avis" أو "Feuille de route" المستخدم بالفرنسية لبيان الرسالة/الطرد. ويشار إلى أنه بخلاف بريد الرسائل، ليس من المطلوب أن يكون وعاء الطرود البريدية التي تتضمن البيان CP 87 حمراء اللون، إذ أنه من الأسهل بكثير رصد بيان الطرد في وعاء طرود من رصد بيان الرسالة في وعاء رسائل أو مطبوعات.

تشكيل لصائق الأوعية

يستخدم المستثمرون المعيّنون عدداً من الأساليب لتشكيل لصائق الأوعية. ويقضي الأسلوب الأكثر استخداماً بإعداد لصيقة لاصقة على لفافة ورق أبيض وإصاقها من الخلف بشارة مثقوبة ملونة باللون المناسب. وبعد إصاق اللصيقة بالشارة، تعلق هذه الأخيرة بكيس بواسطة قفل أكياس. أما فيما يخص العلب، فقد تلتصق اللصيقة مباشرة عليها.

وقد يلجأ المستثمرون المعيّنون إلى نظم أكثر تطوراً للصائق تطبع مباشرة على المواد الملونة.

من		بالجو		CN 35
		المعاس		
إلى				
رقم الإرسالية	نوع الإرسالية	مميز الوعاء		
التاريخ				
رقم الوعاء	نوع الوعاء	تاريخ النقل		
الختم				
عدد البعائث	الصف الفرعي للوعاء	التاريخ		
الوزن الإجمالي (كغ)				

الأبعاد ٩٠ x ١٣٠ مم

ويعتمد غالبية المستثمرين المعيّنين اليوم نظاماً مؤتمتة للإرساليات تعدّ فيها اللصائق بواسطة الحواسيب. المعيار S47

يحدّد المعيار التقني S47¹² عناصر البيانات للمستثمرين المعيّنين المزودين بنظم مؤتمتة ومحلها في اللصيقة. ولا بد من الإشارة إلى الرابط المباشر بين البيانات الواردة في لصيقة الوعاء والرسالة PREDES المعيارية للتبادل الإلكتروني للبيانات (الإحالة إلى M41 PREDES V2.1 أو M14 PREDES V2.0).

¹² يمكن أن تكون المعايير التقنية/معايير الرسائل الخاصة بالاتحاد البريدي العالمي في مرحلة من المراحل الست المختلفة التالية ضمن عملية الموافقة عليها:

- الوضع P (بند عمل)
- الوضع 0 (مشروع عمل)
- الوضع 1 (مشروع معيار خضع للاختبار)
- الوضع 2 (معيار معتمد لدى الاتحاد البريدي العالمي)
- الوضع S (معيار ملغ)
- الوضع W (معيار مسحوب)

وينبغي للمستثمرين المعيّنين ألا يوفرّوا جهداً للامتثال للمعيار S47 قدر الإمكان.

وفيما يأتي مثل عن اللصيقة CN 35 تستند إلى معيار S47. ونظراً للتنوّع الكبير في مواصفات اللصائق، من المهمّ الإشارة إلى الخصوصيات.

From DEFRAA(DEA) FRANKFURT/M DeutschePost		To AUSYDA(AUA) SYDNEY Australia PC	
Orig Type AUN	Orig No. 1153	Date 2004-11-10	
Rec. Type BG	Rec. No. 2	Product P	
Rec. Subcl. UN	Rec. Item 5,3	Rec. Item 5,1	
DEFRAA AUSYDA AUN 4 1153 002 00 0053		SYD	
10 FRA SQ 0325 SIN 11 SIN SQ 0221 SYD			

بعض الخصائص الرئيسيّة لمعيار S47:

- يكون الرمز ذو الخطوط لمعرّف هوية الوعاء المطابق للمعيار S9 في وسط اللصيقة ليقدّم لها حماية أفضل.
- يضاف إليه المستثمر المعيّن مركز معالجة البريد الدولي واسمه ورمزه بحسب قائمة الرموز 108، وذلك للمصدر والمقصد على حد سواء.
- يضاف إليه نوع الإرسالية (فئة البريد وصفه الفرعي).
- يضاف إليه نوع الوعاء من قائمة الرموز 121.
- يضاف إليه "نسق المحتويات" المطلوب للنفقات الختامية المقسّمة بحسب النسق من قائمة الرموز 120.
- يضاف إليه الصنف البريدي الفرعي على مستوى الوعاء من قائمة الرموز 117.
- تذكر وسيلة النقل المخطّط لها (سطر واحد لكلّ مرحلة)، مع تاريخ كلّ مرحلة (اليوم من الشهر لا غير) ومع موقع المصدر ومرجع الرحلة (الرحلة الجوّية مثلاً) وموقع المقصد.

الممارسات الفضلى الخاصة بلصائق الأوعية

- من الضروري ضمان إدماج معرف هوية الوعاء المرّمز بخطوط المطابق للمعيار S9 في جميع اللصائق الصادرة عن جميع مكاتب التبادل في المصدر، وذلك للأصناف البريدية جميعها.
- يقوم بعض المستثمرين المعيّنين في المصدر بإعداد لصائق الأوعية في إطار عملية أولى ثم مسح معرف هوية الوعاء في إطار عملية أخرى لإدماج الحاوية في شحنة مثلاً. وتعد هذه المنهجية بمثابة تحقق ضمني من نوعية الرمز ذي الخطوط. وينبغي للمستثمرين المعيّنين في المصدر الذين لا يعتمدونها أن يلجؤوا إلى عمليات تضمن أن جميع اللصائق التي تشكلها هي قابلة للمسح، إذ أنه من الممكن أن تواجه آلة طبع اللصائق مشكلة تقنية فتصدر لصائق غير قابلة للسّمح الضوئي، الأمر الذي من شأنه أن يتسبّب بمشاكل كبيرة لبلدان المقصد وجهات النقل على حد سواء. ويمكن على سبيل المثال للمستثمر المعيّن في المصدر أن يسمح بانتظام لصائق الأوعية التي تصدرها كل آلة طبع.
- من الضروري أن يراجع المستثمرون المعيّنون بانتظام تجهيزاتهم بالخصائص الخاصة باللصائق لضمان استخدام ورق مستدام ومضاد للمياه ولاصق مناسب وحبر لا يسيل حتى لو كان رطباً وثقوب متين بما فيه الكفاية، على سبيل التعداد لا الحصر، إذ أن لصائق الأوعية هي النموذج الوحيد من نماذج الاتحاد البريدي العالمي الذي من المفترض أن يتحمل مشقات النقل، وهو أمر ضروري لضمان نوعية الخدمة وأمن البريد.

3-7 استثمارات أخرى للاتحاد البريدي العالمي تتعلق بالنقل

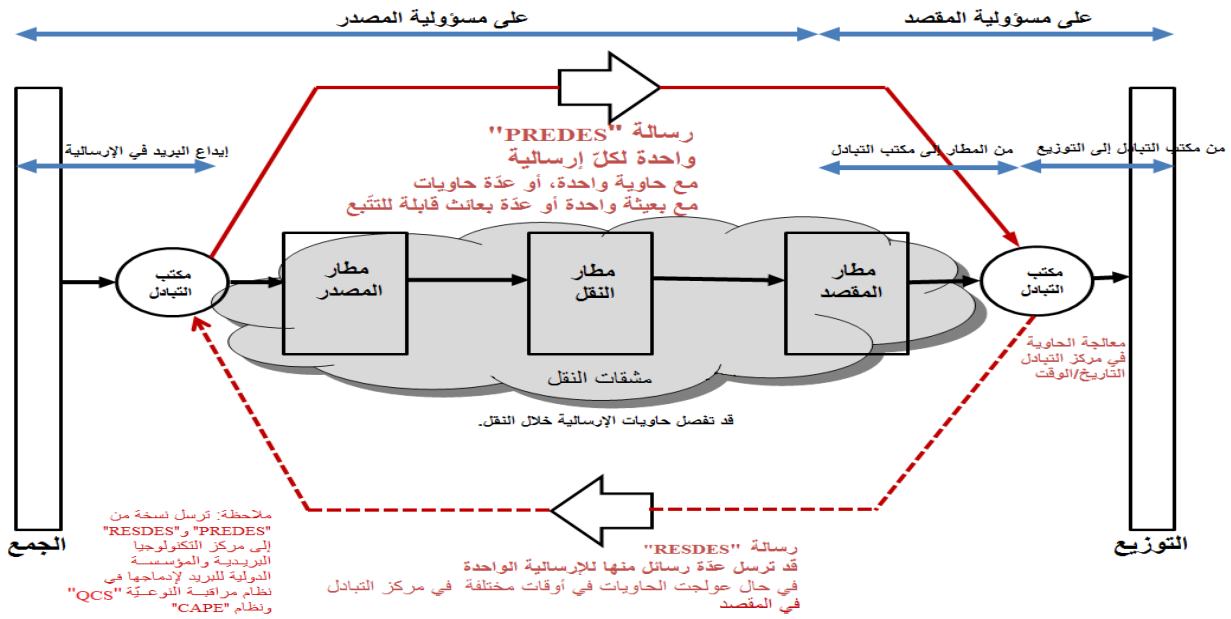
- قوائم التسليم الخاصة بالرسائل والطرود - CN 31 و CN 32 (فيما يخص البريد المزمع) و CP 87: تعرف كل إرسالية وتضم معلومات عن نقلها المتوقع ووقت الإعداد النهائي للإرسالية.
- الجدولان CP 81 (الطرود المنقولة سطحاً) و CP 82 (الطرود المنقولة جواً): يعد المستثمرون المعيّنون في بلدان العبور هاتين الاستثمارتين ويرسلونهما إلى المستثمرين المعيّنين في بلدان المصدر. وتعرف هاتان الاستثمارتان أسعار العبور الخاصة بالطرود المرسل بالعبور المكشوف. ويجب أن يضم المستثمر المعيّن في بلد المصدر الرسوم الخاصة بكل طرد في قائمة تسليم الطرود CP 87.
- ورقتا التحقق CN 43 و CP 78: هما تقريران يجري تبادلها على سبيل الاستثناء بين مكاتب التبادل وتتيحان تحديد مشكلات النقل.

وتُتاح تفاصيل بشأن كيفية ملء استثمارات الاتحاد البريدي العالمي عبر الرابط التالي:

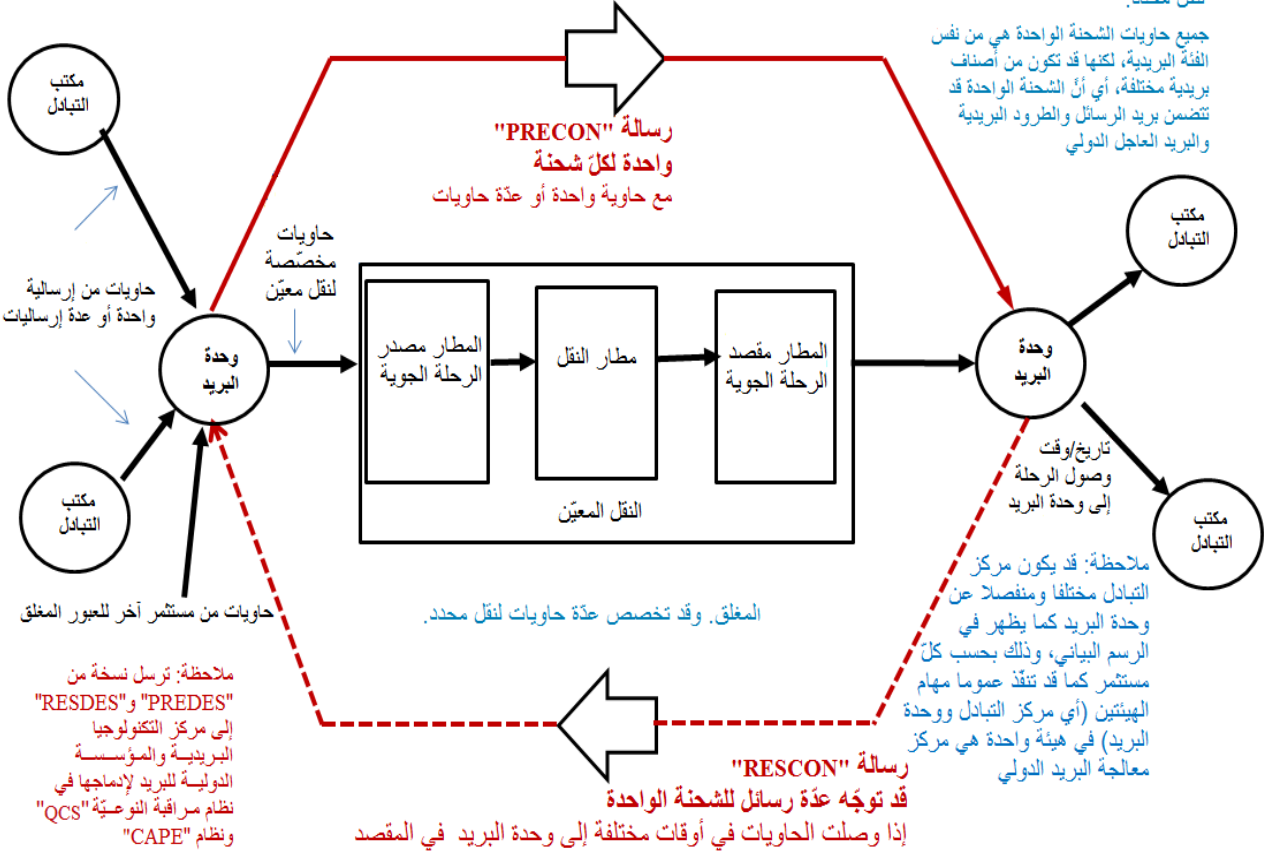
www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Physical-Services/Letter-Post-Forms
و www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Physical-Services/Parcel-Post-Forms.

4-7 لمحة عن معايير تبادل الرسائل

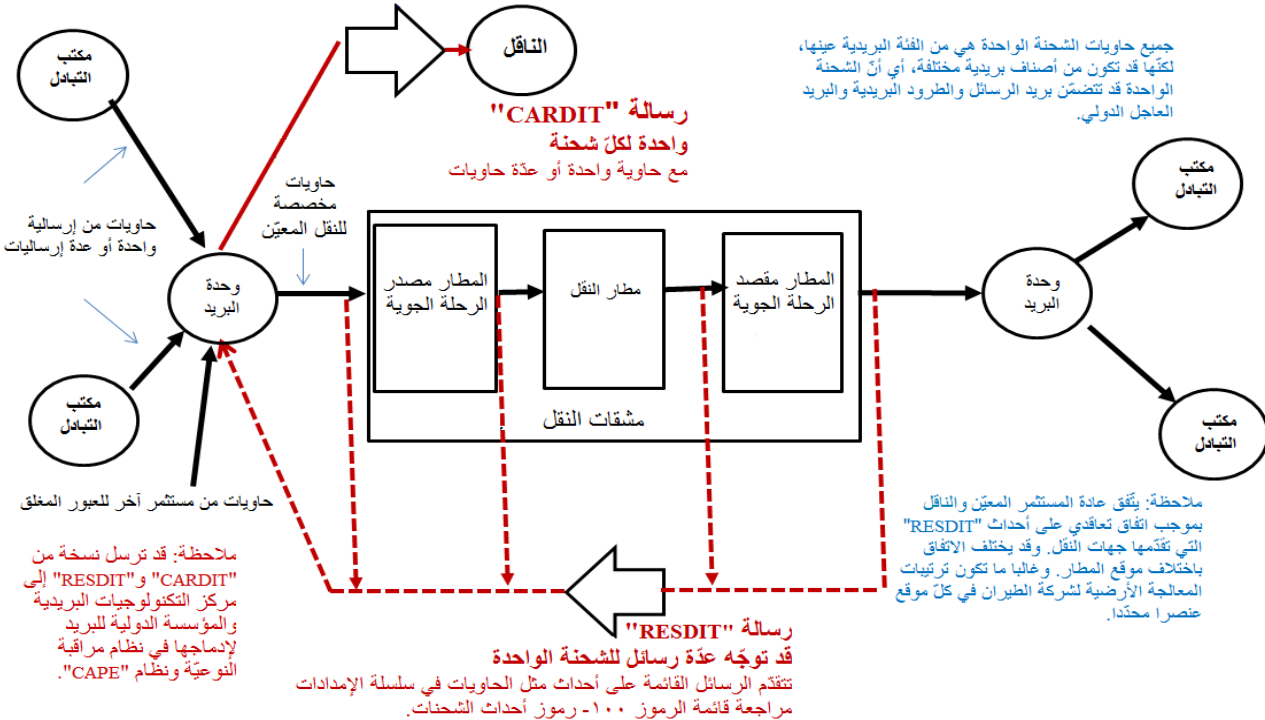
تظهر الرسوم البيانية الآتية مسارات بيانات الرسائل PRECON/RESCON و PREDES/RESDES و CARDIT/RESKIT (يؤخذ النقل الجوي مثلاً):



ملاحظة: تتألف "PRECON" من حاويات مخصصة لنقل معين محدد. وقد تكون الحاويات من إرسالية واحدة أو من عدة إرساليات. وقد تفصل حاويات الإرسالية الواحدة ولا تكون من ثم في الشحنة حينها. وقد تكون الحاويات إما من المستثمر عينة أو من مستثمر آخر يرسلها لغايات العبور المغلق. وقد تخصص عدة حاويات لنقل محدد.



ملاحظة: كما هي الحال مع "PRECON"، تتألف "CARDIT" من حاويات مخصصة لنقل معين محدد. وقد تكون الحاويات من إرسالية واحدة أو من عدة إرساليات. وقد تفصل حاويات الإرسالية الواحدة ولا تكون من ثم في الشحنة حينها. وقد تكون الحاويات إما من المستثمر عينة أو من مستثمر آخر يرسلها لغايات العبور المغلق. وقد تخصص عدة حاويات لنقل محدد.



يوصى عموماً باستخدام دوماً أحدث نسخة من رسائل التبادل الإلكتروني للمعطيات. المصطلحات المستخدمة:

- التبادل الإلكتروني للبيانات.
- الرسائل ITMATT: الرسالة الخاصة بمواصفات البعثة، رسالة على مستوى البعثة من المستثمر المعين في بلد المصدر إلى المستثمر المعين في بلد المقصد. وتضم معلومات عن محتويات البعثة. وتتعلق بالإقرار الجمركي CN 22 أو CN 23. وتستخدم لأغراض الإقرارات الجمركية والتخليص الجمركي.
- الرسائل EMSEVT: رسالة التتبع على مستوى البعثة. كانت تُستخدم في بادئ الأمر لتبادل أحداث البريد العاجل الدولي لكنها تُستخدم الآن فيما يخص جميع فئات البريد.
- الرسائل PREDES/RESDES: الرسائل PRE-advice of DESpatch and RESponse to DESpatch الرسائل على مستوى الإرسالية والوعاء والبعثة التي يجري تبادلها بين المستثمرين المعيّنين.
- الرسائل PRECON/RESCON: الرسائل PRE-advice of CONsignment and RESponse to CONsignment تبادل الرسائل على مستوى الشحنة والوعاء بين المستثمرين المعيّنين.
- الرسائل CARDIT/RESBIT: الرسالة CARrier Documents International Transport and RESponse to Documents International Transport تبادلها بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل مثل شركات الطيران.
- العلامة AR (القواعد التنظيمية الواجبة التطبيق): تؤدي ضمن الرسائل CARDIT وظيفة تأكيد المؤسسة البريدية في المصدر بأن جميع البيانات الإلكترونية المسبقة المطلوبة قد أرسلت وأنه لا توجد أية إحالة عالقة (أي إحالة طلب الحصول على معلومات (RFI)؛ وإحالة طلب إجراء عملية فحص (RFS)؛ وإحالة عدم التحميل (DNL)) وقت إرسال الرسالة CARDIT والتسليم إلى المستثمر شركة النقل (وضع تقييم المخاطر). وللحصول على مزيد من المعلومات بشأن أدوات تكنولوجيا المعلومات وإعداداتها الخاصة بالعلامة AR، يُرجى الرجوع إلى الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي عبر الرابط التالي www.upu.int/en/Postal-Solutions/Technical-Solutions/Postal-Technology-Centre/Email-Campagne/AR-information

يعرض الجدول الآتي نظرة عامة على جميع معايير التراسل الخاصة بالاتحاد البريدي العالمي. وترد المعايير التي لا تتعلق بالنقل مُظللة.

معيّار تبادل الرسائل	من/إلى	وصف عام	أغراض العمل
M40 EMSEVT V3	يتم تبادله بين المستثمرين المعيّنين الذين يعالجون بعثات قابلة للتتبع (مثل بريد الرسائل المسجلة والمؤمن عليها والخاضعة للتتبع والطرود البريدية والبريد العاجل الدولي).	رسالة لتتبع الأحداث على مستوى البعثة للبعثات القابلة للتتبع خلال تقدمها في سلسلة الإمدادات. المعيار المقابل لمعرف هوية البعثة هو S10. يقوم المعيار M40 على 25 حدثاً محدداً. وتستخدم مجموعة جزئية من هذه الأحداث لإجراء قياسات تؤثر على التسويات المالية.	التتبع وتحديد الموقع بالنسبة إلى الزبائن والسماح برؤية البعثات على المواقع الإلكترونية بالنسبة إلى المستثمرين المعيّنين. قياس نوعية الخدمة باعتبارها في بعض الأحيان عنصراً من التسويات المالية.

معيّار تبادل الرسائل	من/إلى	وصف عام	أغراض العمل
M41 PREDES V2.1	من المستثمر المعيّن في المصدر إلى نظيره في المقصد.	رسائل على مستويات الإرسالية والوعاء والبعيثة تحدد العلاقة بين البعيثة والوعاء مثل الموقع المنطقي ومعرّف هوية الوعاء، وذلك للبعائث القابلة للتتبع (مثل بريد الرسائل المسجلة والمؤمن عليها والخاضعة للتتبع والطرود البريدية والبريد العاجل الدولي). تتعلق بالاستثمارات التالية للاتحاد البريدي العالمي: - قائمتا تسليم الرسائل CN 32/CN 31 - قائمة تسليم الطرود CP 87	تسمح الرسائل PREDES/RESDES بـ: - المراقبة التشغيلية للأوعية. - تحليل عنصر مكتب التبادل إلى مكتب التبادل في سلسلة الإمدادات لنوعية الخدمة. - تحليلات شبكية مرتبطة بالكميات. - وتدعم أيضاً هذه الرسائل التسويات المالية.
	من المستثمر المعيّن في المصدر إلى نظيره في المقصد.	- قائمتا التسليم الخاصتان CN 33/CN 16 - لوائح الأوعية CN 34/ CN 35/CN 36/CP 83/CP 84/ CP 85 ابتداءً من 1 مارس/آذار 2020، سيُربط المعياران S10 (معرّف البعائث البريدية) وS9 (معرّف الأوعية البريدية) إلكترونياً (الوصل) وسيُضمن إلى الرسائل PREDES عند إرسال البعائث التي يلزم تقديم البيانات الإلكترونية المسبقة بشأنها (المادة 002-08 من نظام الاتفاقية).	
M13 RESDES V1.1	من مكتب التبادل في المقصد إلى نظيره في المصدر.	رسالة على مستوى الوعاء. الرسالة RESDES هي ردّ على الرسالة PREDES	يقدم لمكتب التبادل في المصدر تأكيداً إيجابياً على معالجة الأوعية يتضمّن التاريخ/الوقت، فضلاً عن مواصفات أخرى على صعيد الوعاء من جانب المقصد.
M10 PRECON V1.1	من وحدة البريد في المصدر إلى نظيرتها في المقصد.	رسالة على مستوى الشحنة وعلى مستوى الوعاء. تحدّد الرسالة PRECON الأوعية المخصّصة لشحنة معيّنة (خلال نقلها من المصدر إلى المقصد).	يقدم إشعاراً مسبقاً لوحدات البريد في المقصد بالأوعية العابرة الموجهة إليها.

معيّار تبادل الرسائل	من/إلى	وصف عام	أغراض العمل
M12 RESCON V1.1	من وحدة البريد في المقصد إلى نظيرتها في المصدر.	رسالة على مستوى الأوعية. الرسالة RESCON هي الرد على الرسالة PRECON.	يقدم لوحدة البريد في المصدر تأكيداً إيجابياً على وصول الأوعية يتضمّن التاريخ/الوقت، فضلاً عن مواصفات أخرى.
M48 CARDIT V2.1	من وحدة البريد في المصدر إلى شركة النقل.	رسالة على مستوى الشحنة وعلى مستوى الوعاء. تحدّد الرسالة CARDIT الأوعية المخصّصة للشحنة (المعدّة للنقل من المصدر إلى المقصد) لأغراض خاصة بالفوترة وعمليات جهة النقل. تتعلق بقوائم تسليم الاتحاد البريدي العالمي CN 37 و CN 38 و CN 41 و CN 47.	تقدم لجهة النقل معلومات عن الشحنات والأوعية الصادرة عن المستثمر في المصدر، بما فيها وسيلة النقل المزمع اللجوء إليها (رحلة جوية مثلاً). عند إرسال الأوعية التي يُطلب بشأنها تقديم البيانات الإلكترونية المسبقة فيما يخص بعض بلدان المقصد، سيضمن المستثمر المعين في بلد المصدر أنه جرى استيفاء جميع مثل هذه المتطلبات الخاصة ببلدان معيّنة وذات الصلة بالبيانات الإلكترونية المسبقة وأنه جرى إرسال الرسالة CARDIT ذات الصلة، بما في ذلك أي علم AR، امتثالاً لمعيّار التراسل M48 للاتحاد البريدي العالمي (المادة 002-08 من نظام الاتفاقية).
M49 RESDIT V1.1	من جهة النقل إلى المستثمر المعين في المصدر الذي أرسل الشحنة.	الرسالة M49 RESDIT هو رد جهة النقل على الرسالة M48 CARDIT V2.1.	يسمح لجهات النقل بتقديم معلومات خاصة بالأوعية خلال تقديمها في سلسلة الإمدادات. ويتم عادة الاتفاق على المعلومات المقدمة (الأحداث والمواقع) بين المستثمر المعين في المصدر وجهة النقل.

معيّار تبادل الرسائل	من/إلى	وصف عام	أغراض العمل
			الرسالة RESDIT هي رسالة أحداث على مستوى الوعاء. ويرد وصف للأحداث في قائمة الرموز 100. وفيما يأتي بعض الأمثلة: 74 RESDIT: استلم- تتولى جهة النقل زمام التحكم/المسؤولية من خلال الاستلام/التجميع 21 RESDIT: موزّع- تسلم جهة النقل زمام التحكم/المسؤولية إلى المرسل إليه أو الوكيل
M33 ITMATT	من المستثمر المعيّن في المصدر إلى نظيره في المقصد.	رسالة على مستوى البعثة. الرسالة ITeM ATtribute pre-advice. الرسائل ITMATT هي التمثيل الإلكتروني للإقرار الجمركي، المناظر للاستمارات الورقية CN 22 و CN 23 و CP 72 للاتحاد البريدي العالمي.	الهدف الأول هو توفير معطيات خاصة بالجمارك للمستثمر المعيّن في المقصد. وقد أعد الرسالة ITMAT بحيث يشكل مصدر البيانات لـ "M43aCUSITM".
ملاحظة:- معيارا تبادل الرسائل الآتيين هما قيد التطبيق في أوساط بعض المستثمرين المعيّنين والمنظمات الجمركية التابعة لهم.			
M43a CUSITM	من المستثمر المعيّن في المقصد إلى منظمته الجمركية.	رسالة على مستوى البعثة.	يزود الجمارك بمعلومات تسمح بإجراء مراقبة جمركية، من قبيل تحديد الرسوم أو الضرائب.
M43b CUSRSP	من الجمارك إلى المستثمر المعيّن في المقصد.	رسالة على مستوى البعثة.	يقدم للمستثمر المعيّن في المقصد المعلومات المستقاة من الجمارك فيما يخص البعثة بما في ذلك التخليص الجمركي للبعثة.
M37 EVTRPT	من النادر جداً استخدام هذا المعيار. فقد استوفى "M40 EMSEVT V3" الحاجات التي يليها "M37".		
M42 eVN	مستثمر معيّن يرسل مذكرة تحقق إلى مستثمر معيّن آخر.	يتعلق بالاستمارتين CN 43 و CP 78 للاتحاد البريدي العالمي.	يحل محل مذكرات التحقق الورقية المتبادلة.

5-7 لمحة عن المعايير التقنية

كثيرة هي المعايير التقنية غير المرتبطة بالتبادل الدولي للبريد. فالبعض منها مرتبط مثلاً بتحديد حيز التشفير على الأطراف والبعض الآخر بترددات الراديو المحددة للهوية. أما المعايير التقنية الخاصة بالتبادل الدولي للبريد، فهي معروضة في الجدول الآتي:

المعيار	الاسم	التعليقات	معايير الرسائل ذات الصلة
S8	الإرساليات البريدية	مذكوران في الوجدتين 1 و2. ويوصى بالجوء إلى دليل المستخدم المنشور على الموقع الإلكتروني بدلاً من هذين المعيارين.	PREDES
S9	الأوعية البريدية		
S10	تعريف البعائث البريدية - معرف من 13 حرفاً	مذكور في الوحدة 1.	EMSEVT/PREDES
S32	الشحنات البريدية	مذكور لاحقاً في هذه الوحدة في قسم PRECON/RESCON.	PRECON/CARDIT
S34	تسجيل مراكز معالجة البريد الدولي	مذكور في الوجدتين 2 و4.	EMSEVT/PREDES
S47	لصائق الأوعية البريدية	هذا المعيار هو حالياً في الوضع (0) من النسخة (4). وهو مرتبط بنسق لصائق الأوعية ومعطيات محتوياتها. وقد اعتمدت النسخة الحالية منه في أبريل/نيسان 2015.	PREDES

ملاحظة. - يقدم الاتحاد البريدي العالمي مواد التدريب الأساسية الخاصة بالنقل إلى موظفي المستثمرين المعيّنين على شكل تسع وحدات خاصة بالنقل تُتاح على منصة Trainpost للاتحاد البريدي العالمي. ولبدء استخدام منصة Trainpost والنفاد إلى الوحدات التسع، يتعين على المستخدمين التعريف بهم إلكترونياً عبر الرابط: www.upu-trainpost.com/moodle/login/?lang=en.

نماذج الاتحاد البريدي العالمي ومعايير تبادل الرسائل والمعايير التقنية المقابلة لها

يظهر الجدول الآتي العلاقة بين نماذج الاتحاد البريدي العالمي والمعايير المعتمدة فيه:

المستوى	نموذج بريد الرسائل في الاتحاد البريدي العالمي (وما يوازيه للبريد العاجل الدولي)				نموذج الطرود البريدية في الاتحاد البريدي العالمي		النموذج المشترك لبريد الرسائل/الطرود البريدية		المعيار التقني في الاتحاد البريدي العالمي		معايير تبادل الرسائل المعتمد في الاتحاد البريدي العالمي						
وصف المادة	إقرارات جمركية:																
	CN 22			13CP 72		14CN 23			M33 ITMATT								
بعيثة	لصائق على مستوى البعثة:			CN 04 للبريد المسجل CN 05 للتوزيع المثبت CN 05bis البريد الخاضع للتتبع CN 06 للبريد المصرّح القيمة		CP 73 للطرود العادية CP 74 للطرود المصرّحة القيمة		S10 لمعرّف هوية البعثة (رمز ذو خطوط من 13 حرفاً)					M40 EMSEVT M41 PREDES				
				نماذج على مستوى البعثة:			CN 33 قائمة خاصة - للبعثات المسجلة CN 16 قائمة خاصة - للبعثات المصرحة القيمة								بيان 15CP 87 للطرود		
الوعاء	لصائق على مستوى الوعاء:			CN 34 للبريد السطحي CN 35 للبريد الجوي CN 36 للبريد السطحي المنقول جواً		CP 83 للبريد السطحي CP 84 للبريد الجوي CP 85 للبريد السطحي المنقول جواً		S9 لمعرّف هوية الوعاء S47 للصيقة الوعاء					M41 PREDES M13 RESDES				
الإرسالية	نماذج على مستوى الإرسالية:			بيان الرسالة CN 31 بيان الرسالة CN 32 للبريد بالجملة		بيان CP 87 للطرود		S8 لمعرّف هوية الإرسالية					M41 PREDES M13 RESDES				

¹³ النموذج CP 72 هو نموذج ربطة يتضمّن الإقرار الجمركي CN 23 ونموذج لصائق الطرود CP 73.

¹⁴ يمكن اختياريًا استخدام النموذج CN 23 بدلاً من CN 22 لبريد الرسائل.

¹⁵ يدرج كلّ طرد على حدة في بيان الطرود CP 87 الذي يشبه البيان CN 33 لبريد الرسائل المسجلة من الناحية الوظيفية.

المستوى	نموذج بريد الرسائل في الاتحاد البريدي العالمي (وما يوازيه للبريد العاجل الدولي)	نموذج الطرود البريدية في الاتحاد البريدي العالمي	النموذج المشترك لبريد الرسائل/الطرود البريدية	المعيار التقني في الاتحاد البريدي العالمي	معيار تبادل الرسائل المعتمد في الاتحاد البريدي العالمي
وصف البعيثة	الإقرارات الجمركية:				
	CN 22	¹⁶ CP 72	¹⁷ CN 23		M33 ITMATT
الشحنة	نماذج على مستوى الشحنة:				
	M10 PRECON M12 RESCON M48 CARDIT M49 RESDIT و S32 لمعرّف هوية الشحنة قائمة التسليم للبريد السطحي قائمة التسليم للبريد الجوي قائمة التسليم للبريد السطحي المنقول جواً قائمة التسليم للأكياس الفارغة				

8- توجيه البريد

8-1 معايير التوزيع

ينشر كل مستثمر معيّن معايير الخاصة بالتوزيع في ثلاثة منشورات هي:
مختصر معايير التوزيع في الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي فيما يخص بريد الرسائل

www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Compendia

وملحق بالمختصر الإلكتروني للطرود البريدية فيما يخص الطرود البريدية

www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Compendia

والدليل التشغيلي للبريد العاجل الدولي المتاح للمستخدمين المسجلين من خلال الرابط www.emsog.post فيما يخص البريد العاجل الدولي

وكل من هذه المنشورات يحدد معايير التوزيع من الوصول إلى مكتب تبادل البريد الوارد إلى التسليم إلى مناطق الرموز البريدية في البلد المقصد. وتستند عادة معايير التوزيع إلى المعايير المحلية وتقوم مكاتب تبادل البريد الوارد مقام الوكيل بالنسبة إلى مكتب البريد (المحلي).

¹⁶ النموذج CP 72 هو نموذج ربطة يتضمن الإقرار الجمركي CN 23 ونموذج لصائق الطرود CP 73.
¹⁷ يمكن اختيارياً استخدام النموذج CN 23 بدلاً من CN 22 لبريد الرسائل.

وتحدد المنشورات أيضاً الوقت الأخير لوصول البريد الوارد إلى المطار (لنقل الجوي) أو المرفأ أو مكتب التبادل (النقل السطحي)، بغية تلقي مستوى الخدمة عينها الموفرة للبريد المحلي المودع في المصدر في اليوم عينه¹⁸. ويعرف هذا الوقت بـ "LAT" أي الوقت الأخير للوصول.

8-2 أمثلة عن الممارسات الأفضل

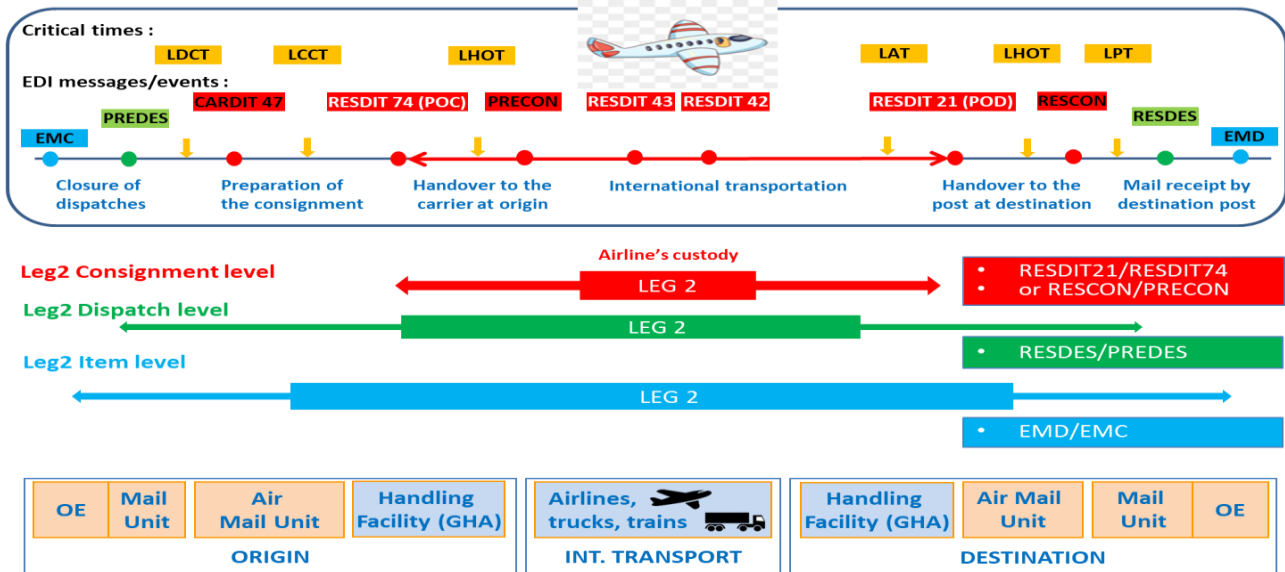
قد تختلف صعوبة توجيه البريد إلى حد كبير باختلاف البلدان. فبعض البلدان المعروفة بـ "المحورية" توجه رحلات مباشرة إلى عدة بلدان في اليوم الواحد، في حين أن بلدان أخرى تعرف بـ "لاحقة" لا ترسل رحلات مباشرة إلا إلى بلدان قليلة وتعول من ثم على عمليات النقل من طائرة إلى أخرى أو العبور لتوفير خدماتها إلى عدة مقاصد.

كما لا تقدم بعض البلدان خدماتها المباشرة إلا لعدد قليل جداً من المقاصد يقتصر في بعض الأحيان على بلد أو بلدين.

1' التشاور مع شركات النقل

الأمر سيان بالنسبة إلى حجم البريد الذي قد يختلف اختلافاً شديداً بحسب البلد. وفي بعض الحالات، من المهم جداً التخطيط لسعة النقل مع شركة النقل. أما في حالات أخرى، فلا يعد هذا التخطيط مهماً جداً. لكن في الأحوال جميعها، ينبغي للمستثمر المعين في المصدر أن تتشاور مع شركة النقل المعنية لضمان اعتماد جداول زمنية مناسبة ومقبولة والتأكد إلى حد معقول من أن السعة اللازمة للبريد ستكون متوفرة على متن المسارات المخطط لها خلال الفترة المقررة.

2' النظر في أوقات مراحل النقل الحرجة بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل



آخر موعد إغلاق الإرسالية

يحدد آخر موعد إغلاق الإرسالية الأجل الذي يجب أن تُغلق بحلوله الإرسالية المحتوية على بعثات بريد مفروزة لتمكين مكتب تبادل المصدر من إتمام النقل الإرسالية ومن تسليمها لدى منفذ المقصد قبل الساعة الحدية لدخولها (إثبات التوزيع). ويجب أن تُراعى فيما يخص كل إرسالية أوقات الرحلات ووقت انطلاق النقل البري إلى وحدة البريد الجوي أو إلى المطار.

ويحدد موعد الإغلاق الخاص بالمرحلة 1 قياساً على وقت إغلاق الإرسالية في الرسائل PREDES أو آخر موعد مسح وتسجيل معرف بعثة بريدية، أي وقت ضمها إلى وعاء قبل إغلاقها المقيس عبر الحدث EMC.

18 لا تحسب عادة المدة التي يبقى خلالها البريد في الجمارك.

آخر موعد إغلاق الشحنة

يحدد آخر موعد إغلاق الشحنة الأجل الذي يجب أن تُغلق بحلوله الشحنة، بضم البعثة البريدية بالفعل (ووصلها) إلى الوعاء المخصص للشحنة. وآخر موعد إغلاق الشحنة هو الأجل الذي يجب أن يُفرج لحلوله عن الأوعية المحتوية على البعثات البريدية المضمومة إليها لتسليمها لشركة النقل في مكتب تبادل المصدر (بالطرق) أو لوحدة البريد الجوي (إثبات التسليم). ويجري التسليم من المستثمر المعين لشركة النقل إما مادياً وإما بالتجميع في منطقة متفق عليها تجمع فيها شركة النقل الشحنة من مؤسسة البريد المستثمر المعين. ويُحدّد آخر موعد إغلاق الشحنة لمواصلة التخطيط لانطلاق نقلها لتصل وتُسَلَّم في منفذ المقصد قبل الساعة الحدية لدخولها.

الوقت الأخير للوصول

يحدد الوقت الأخير للوصول الأجل الذي يجب أن تصل الشحنة بحلوله إلى المقصد (آخر موعد وصول النقل) الذي أوصى به المستثمر المعين في المقصد لتمكين مكتب تبادل المقصد من معالجة الشحنة في اليوم نفسه. ينبغي ألا يوفر جهد كي يصل البريد قبل الوقت الأخير للوصول، مع تفادي رحلات العبور التي لا يمكن التعويل عليها. وقد حدّد الوقت الأخير للوصول ليستخدمه المستثمر المعين في المصدر لا غير، وذلك لأغراض التخطيط.

الساعة الحدية

ينبغي ألا يوفر المستثمر المعين في المصدر جهداً كي يسلم البريد إلى نظيرها في المقصد قبل الساعة الحدية، حتى لو وصل البريد بعد الوقت الأخير للوصول.

آخر موعد التسليم

يحدد آخر موعد التسليم آخر موعد تسليم الشحنة بين شركة النقل و المستثمرين المعيّنين (في بلدي المصدر والمقصد)، وينبغي ضمه إلى الرسائل CARDIT.

آخر موعد المعالجة

يحدد الأجل الذي ينبغي أن يُجرى بحلوله المسح الأول للبعثة عند وصولها إلى مكتب تبادل المقصد، بعد فتح الوعاء. ويؤكد وصول البعثة إلى مكتب تبادل المقصد (المنفذ المناظر لمجموعة الرموز البريدية الخاصة بالبعثة) لمواصلة معالجتها، لكنه يسمح بتحويلها (إلى جانب البريد المحلي) إلى مكتب التوزيع في الوقت المناسب للتوزيع وفقاً للمعايير المنطبقة على الأداء من البداية إلى النهاية وعلى البريد الوارد (في اليوم التالي مثلاً).

3' وضع عملية تسليم البريد بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل

وتيسيراً للمعالجة الفعالة لحاويات البريد وزيادة للبروز، من الضروري وضع عملية واضحة المعالم بشأن تسليم البريد بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل، بما في ذلك معالجو البريد البريون. وتخفيفاً لأية منازعة محتملة، ينبغي للمستثمر المعين في بلد المصدر العمل مع شركة النقل لتأكيد تسليم شحنات البريد لمكتب تبادل المصدر عبر تقديم شركة النقل إثبات تسليم. وعلى غرار ذلك، ينبغي أن يتخذ المستثمر المعين في المقصد تدابير معقولة لمساعدة المستثمر المعين في المصدر على التواصل مع شركة النقل أو وكيلها في بلد المقصد، عند الاقتضاء، لضمان تأكيد توزيع شحنات البريد في مكتب تبادل المقصد بإثبات توزيع.

إثبات التسليم: هو تحقق إيجابي من كل البريد الذي تتسلمه شركة النقل بتسجيل البيانات الإيجابية من معرفات هوية أوعية البريد الواردة في رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات التي تصدرها شركة النقل و/أو بالتوقيع على المستندات أو بأية طرق أخرى يُتفق عليها لتبادل البيانات. هو تأكيد أن المسؤولية عن البريد تقع على عاتق شركة النقل. ويخضع إثبات التسليم لزمان التسليم الحدي الذي تحدده شركة النقل فيما يخص كمية معينة من البريد. ويجري التسليم من مؤسسة البريد المستثمر المعين لشركة النقل إما مادياً وإما بالتجميع في منطقة متفق عليها تجمع فيها شركة النقل الشحنة من مؤسسة البريد المستثمر المعين. ويجوز أيضاً تسميته إثبات القبول.

إثبات التوزيع: هو تحقق إيجابي من كل البريد الذي يتسلمه المستثمر المعين في المقصد أو وكيله من خلال تسجيل البيانات الإيجابية من معرفات هوية الأوعية الواردة في رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات المعنية التي تصدرها شركة النقل و/أو بالتوقيع على المستندات أو بأية طرق أخرى يُتفق عليها لتبادل البيانات. وهو تأكيد بأنه انتقلت المسؤولية عن البريد من شركة النقل إلى المؤسسة البريدية المستثمر المعين. ويخضع إثبات التوزيع لزمان التسليم الحدي الذي تحدده شركة النقل فيما يخص كمية معينة من البريد، ولتفرغ المستثمرين المعيّنين المحليين للتوقيع على إثبات التوزيع أو لتبادلته.

'4' الرحلات المباشرة وإعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى والعبور

ينبغي اللجوء إلى رحلات مباشرة قدر الإمكان. وقد يكون من الأفضل في بعض الأحيان بحسب عوامل متعددة انتظار اليوم التالي لإرسال البريد على متن رحلة مباشرة. ولضمان توافر الرحلات المباشرة وتعزيز الأداء الخاص بالمرحلة 2، يُوصى بأن يزيد المستثمر المعين في بلد العبور نسبة القدرات الذاتية التحكم، بأمور مثل شراء الخطوط الجوية البريدية أو الترتيب لرحلات منخفضة التكلفة.

- تُفضّل الرحلات المباشرة، وتليها إعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى ضمن الخط نفسه.
- لن تُستخدم إعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى بين خطوط مختلفة حين يُتفق على إسناد الدعم اللوجستي إلى طرف ثالث.
- يمكن أن يكون العبور المغلق أفضل من إعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى بين الخطوط.
- ينبغي تخفيض عدد بلدان العبور المكشوف إلى أدنى حد ممكن.

حين تتعذر إعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى ضمن الخط نفسه، يمكن الترتيب لإعادة الشحن التي يتولاها طرف ثالث، مع شركة النقل الرئيسية في المركز فقط، فيما يخص العديد من الوجهات، أما العبور المغلق فيمكن الترتيب له فيما يخص وجهات أخرى.

'5' الاتساق

خلال عمليات النقل من طائرة إلى أخرى أو العبور، ينبغي ألا يوفّر جهد لضمان ترابط خطة المسار التوجيهي خلال الفترة المقررة (مثلاً وفق جداول الرحلات في الصيف/الشتاء).

'6' التشاور بين المستثمرين المعيّنين في بلدان المصدر والعبور

من المهم أن يستشير المستثمرون المعيّنون في بلدان المصدر نظراءهم الحاليين أو المحتملين في بلدان العبور وأن تبقى أبواب الحوار الوثيق مفتوحة معهم.

وعندما يكون احتمال النقل المباشر من طائرة إلى أخرى وارداً، من المهم أن تؤكد شركة الطيران (أو شركتا الطيران) على أن رحلة العبور ميسرة على الصعيد التشغيلي، خصوصاً في عمليات النقل من طائرة إلى أخرى في خطوط جوية مختلفة وأيضاً عندما تكون الطائرة تابعة للخطوط عينها، لا سيما عندما تظهر رحلات برموز متشاركة في جداول الركاب. كما من المهم أيضاً معرفة شركة الطيران التي تدير الرحلة بالفعل والتأكد من تنفيذ ترتيبات معالجة البريد أرضاً.

وفي بعض الحالات، قد يبدو النقل المباشر من طائرة إلى أخرى قابلاً للتنفيذ بالاستناد إلى جداول رحلات الركاب (في الحالات التي يُعمل فيها باتفاق خاص بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل فقط، لأنه لا تُفتح جميع الرحلات لحمل البريد)، لكن في الواقع يتعدّد تطبيقه على البريد. وبعد المشاورات اللازمة، قد يتبين أن العبور المغلق يشكل بديلاً يمكن الاعتماد عليه أكثر من النقل المباشر من طائرة إلى أخرى.

7' مراقبة أوقات إغلاق الإرساليات مقارنة بأوقات انطلاق عملية النقل المخطّط لها

تغلق مكاتب التبادل في بعض الأحيان الإرساليات في وقت أبكر بكثير من ذلك المحدّد لانطلاق عملية النقل، بحيث يتم إبقاء البريد الذي كان من الممكن إرساله "اليوم" إلى أن يحين وقت الإرسالية التالية "غداً" على الأرجح. وقد لا يكون الإغلاق الشامل للإرساليات في وقت أبكر بكثير ممارسة واضحة.

كما أنه من الممكن أن تغلق مكاتب التبادل الإرساليات في وقت متأخر جداً للنقل المخطّط له. (لكن هذا الخلل يرصد دوماً وقت حدوثه).

ومن شأن المراقبة المنتظمة لأوقات إغلاق الإرساليات أن تحسن توفير الخدمة من البداية إلى النهاية.

ويشار إلى أن الرسائل PREDES/RESDES تتضمن معلومات على مستوى الإرسالية يجري تبادلها بين المستثمر المعيّن في بلد المصدر والمستثمر المعيّن في بلد المقصد، في حين تتضمن الرسائل PRECON/RESCON والرسائل RESDIT/CARDIT معلومات على مستوى الشحنة يجري تبادلها بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل. ويمكن استخدام هذه المعلومات لأغراض المتابعة.

8' الدور الاستباقي للمستثمرين المعيّنين في المقصد

يكون عادة واجب مراقبة نوعية النقل المخطّط له من واجبات المستثمر المعيّن في المصدر. لكن من الممكن أن يقوم المستثمر المعيّن في المقصد بذلك، إذ أن فشل الخدمة يؤثر على الاثنين. وعندما يلاحظ المستثمر المعيّن في المقصد أن ترتيبات عمليات النقل التي يخطط لها المستثمر المعيّن في المصدر تفشل دوماً، ينبغي له أن يعلم هذا الأخير بذلك. ويشار إلى أن تبادل الرسائل PRECON/RESCON و CARDIT/RESDIT و PREDES/RESDES مفيد ومهم لهذا الرصد.

9' وضع اللصائق على الأوعية الموجهة بالعبور المغلق

ينبغي للمستثمر المعيّن في المصدر عند إرسال البريد بالعبور المغلق إلى المستثمر المعيّن في بلد العبور ألا يسجل أي معلومات عن المسار التوجيهي المتبقي على لصائق الأوعية أو قوائم التسليم، وفق ما جاء في من المادة 17-016 من نظام الاتفاقية. فقد يثير ذكر هذا النوع من المعلومات الحيرة إذ يدفع إلى الظن أنه تم التخطيط للنقل المباشر من طائرة إلى أخرى. ومن غير الواقعي أن يحدد المستثمر المعيّن في المصدر المسار التوجيهي الذي ينبغي للمستثمر المعيّن في بلد العبور أن يعتمد عليه، إذ أن البريد المرسل بالعبور المغلق يوجه مبدئياً بوسيلة النقل عينها التي يستخدمها المستثمر المعيّن في بلد العبور لنقل بريده الخاص (انظر المادة 17-016).

10' معرّف هوية الوعاء المرمّز بخطوط

تُعَدُّ نوعية لصيقة الوعاء في غاية الأهمية. ومعرّف هوية الوعاء المرمّز بخطوط هو من أهم عوامل النجاح لكل من جهات النقل والمستثمرين المعيّنين في بلدان العبور والمقصد على حد سواء. وينبغي ألا يوفر المستثمرون المعيّنون في المصدر جهداً لتضمن أن جميع لصائق الأوعية تتضمن معرّف الهوية الحاوية مشمولاً برمز ذي خطوط، وذلك من جميع مكاتب التبادل في المصدر ولجميع الفئات (للبريد ذي الأولوية والبريد السطحي المنقول جواً والبريد غير ذي الأولوية) والأصناف البريدية (بريد الرسائل والطرود البريدية والبريد العاجل الدولي والأوعية الفارغة). وينبغي إرساء عمليات تحقق منتظمة فيما يخص اللصائق المحدثة، بتواتر يومي على الأقل.

11' رصد نوعية الخدمة من مكتب التبادل إلى مكتب التبادل

ينبغي تخصيص الموارد للرصد الجاري للمكون الخاص بالخدمة من مكتب التبادل إلى مكتب التبادل، فيما يخص البريد الصادر والبريد الوارد، باستخدام الأدوات المتاحة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات. وينبغي متابعة جميع فئات البريد (بريد الرسائل و بريد الطرود والبريد العاجل الدولي). ويمكن أن تكون الاختلافات ذات مغزى. ويمكن التواصل مع المستثمرين المعيّنين الشركاء لتبادل التحليلات أو للترتيب لإجراء تحليلات مشتركة.

12' إشراك خدمة الزبائن (المطالبات والاستفسارات)

يمكن استخدام شكاوى الزبائن بوصفها منهجية أخرى للكشف عن المشكلات النظامية. ويمكن متابعة المسائل مع المستثمرين المعيّنين الشركاء.

9- المبادرات غير المنطوية على الورق في النقل

يولي فريق النقل لمجلس الاستثمار البريدي أهمية كبيرة لتيسير وتسريع الانتقال إلى العمليات والمحاسبة غير المنطويتين على استخدام الورق. ويمثل التحلي عن الورق مبادرة تتيح الاستفادة من الحلول التقنية، ولا سيما تبادل رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات، لزيادة الفعالية ولتخفيض التكاليف. ويمثل جزءاً أساسياً من التحول الرقمي للقطاع البريدي وللسلسلة الإمداد الدولية، ويساهم أيضاً في تخفيض البصمة البيئية.

وترد المبادئ التوجيهية غير الورقية الخاصة بتنفيذ المسارات والموجهة إلى المؤسسات البريدية وشركات النقل (2022) على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي عبر الرابط:

www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport

10- الامتثال لمعايير التبادل الإلكتروني للبيانات والبيانات الإلكترونية المسبقة

10-1 استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات لمراقبة عمليات النقل

قبل اعتماد التبادل الإلكتروني للمعطيات، كانت الوسيلة الوحيدة المتاحة للمستثمر المعيّن في المصدر لمراقبة عنصر مكتب التبادل إلى مكتب التبادل في سلسلة الإمدادات تقضي بإدماج مذكرة تجريبية من النموذج CN 44 في الإرسالية لتحليلها عند استعادتها. وسيحدد المستثمر المعيّن في المقصد تاريخ/وقت الوصول وسيعيدون الاستثمار إلى المستثمر المعيّن في المصدر. وكانت تلك العملية عسيرة جداً وفي كثير من الأحيان لم تكن نماذج CN 44 تعاد في الوقت المطلوب.

ومن أهداف معرف هوية الوعاء المرّمز بخطوط المطابق للمعيار S9 ومجموعات الرسائل، من قبيل PREDES/RESDES وPRECON/RESCON وCARDIT/RESBIT الإتاحة للمستثمرين المعيّنين في المصدر والمقصد بمراقبة عنصر مكتب التبادل إلى مكتب التبادل في سلسلة الإمدادات مراقبة أسهل وأعمق.

وتتيح هذه المراقبة على الأقل بتحديد سلاسل الإرساليات التي تسجل أداء جيداً، في مقابل تلك التي لا تسجل أداء بهذه الجودة كي تسخر الموارد في خدمة هذه الأخيرة.

وفي غالبية الأحيان، يمكن استنتاج السبب المرجح للفشل من خلال تطبيق تحليل منطقي ومعارف مستقاة من الأعمال على التبادل الإلكتروني للبيانات. وينبغي تأكيد هذا السبب، مثلاً من خلال رسالة إلكترونية توجه إلى جهة النقل أو المستثمر المعيّن الشريك. ثم يجب حل المشكلة بالطبع.

ومن شأن قاعدة البيانات المركزية التي تتيح للمستثمرين المعيّنين في المقصد والمصدر النفاذ إلى المعلومات عيها والتعاون لتحسين نوعية عنصر مكتب التبادل إلى مكتب التبادل في سلسلة الإمدادات أن تؤدي إلى تحسين ملحوظ في نوعية الخدمة من البداية إلى النهاية بتكلفة إدارية منخفضة.

ولا بد في هذا السياق من الإشارة إلى المسائل الآتية:

- رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات التي يمكن استخدامها في عملية النقل هي تلك المرتبطة بمستوى الوعاء، وليس فحسب بمستوى الإرسالية (كما هي الحال مع النموذج CN 44). ومن الممكن تتبع كل إرسالية. وهذه المسألة مهمة جداً، إذ أن أوعية الإرسالية الواحدة لا تنقل دوماً معاً.
- ليست القدرة على تحسين الخدمة من البداية إلى النهاية حكراً على البعثات القابلة للتتبع. وهي تطل المنتجات جميعها، بما فيها المنتج الأكبر حجماً أي بريد الرسائل العادية غير المسجلة.
- في وسع تقنية التبادل الإلكتروني للمعطيات أن تشمل 100٪ من البريد بدلاً من عينة صغيرة منه.
- يمكن استخدام ثلاث مجموعات رسائل لمراقبة نوعية عنصر مكتب التبادل إلى مكتب التبادل في سلسلة الإمدادات هي PREDES/RESDES و PRECON/RESCON و CARDIT/RESBIT.

والرسائل PREDES/RESDES هي الرسائل الأكثر تقدماً بين الثلاث فيما يخص شمولية التغطية والقدرة على استخدامها استخداماً مباشراً لتحسين النوعية على الفور. وكثير هم المستثمرون المعيّنون الذين اعتمدوا رسائل PREDES/RESDES، حتى أن البعض منهم يستخدم قاعدة البيانات المركزية استخداماً مكثفاً لتحسين نوعية الخدمة. غير أن العديد من المستثمرين المعيّنين، على الرغم من أنهم يرسلون رسائل PREDES/RESDES، لا ينتفعون من قدرتها على تحسين الخدمة.

وقد تقدم الرسائل CARDIT/RESBIT معلومات إضافية للمستثمر المعيّن في المصدر، لا سيما عندما ترسل شركة النقل الرسائل RESBIT من المقصد للإبلاغ بأن الأوعية قد سلمت إلى المستثمر المعيّن في المقصد.

ولم تُعد الرسائل PRECON/RESCON تُستخدم اليوم بالقدر عينه الذي تستخدم فيه الرسائل PREDES/RESDES. وهي كانت تُستخدم في السابق لإبلاغ المستثمر المعيّن في بلد العبور بالأوعية التي وجهت إليه بالعبور المغلق.

وبغية استخدام البيانات المسجلة أصلاً في قاعدة البيانات المركزية لأغراض الأعمال، يحتاج المستثمرون المعيّنون إلى الاطلاع على هذه البيانات واستخراجها بنسق مفيدة وسهلة الاستخدام. وفي وسع بعض المستثمرين المعيّنين القيام بذلك، لكن غالبيتهم لم يصل بعد إلى هذا المستوى.

وتتضمن خطة عمل فريق النقل التابع لمجلس الاستثمار البريدي مزيداً من الإجراءات التي تسمح بتحسين قابلية رؤية البريد خلال النقل بفضل ازدياد التأزر مع جهات النقل واستخدام رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات. ويذكر منها على سبيل المثال:

- زيادة منافع الرسائل PREDES/RESDES إلى الحد الأقصى؛
- تطوير أدوات لإعداد التقارير في إطار نظام مراقبة النوعية والنظام المتكامل للإبلاغ عن النوعية المعتمد في الاتحاد البريدي العالمي بالاستناد إلى الرسائل PREDES/RESDES بحيث يتسنى لجميع المستثمرين المعيّنين النفاذ إلى مجموعة من الأدوات الأساسية لإعداد التقارير.

وبالتزامن مع الأعمال التي يجريها فريق النقل التابع لمجلس الاستثمار البريدي، يوصى بأن يرسل المستثمرون المعيّنون الرسائل PREDES/RESDES لجميع سلاسل الإرساليات واستخدام إلى أقصى حد أدوات إعداد التقارير التي يتيحها مديرو قاعدة البيانات المركزية.

ويوصى أيضاً بأن يتبادل المستثمرون المعيّنون قدر الإمكان الرسائل CARDIT/RESBIT، فضلاً عن تقارير مع شركات النقل (عبر الترتيب، على سبيل المثال، لتبادل الرسائل CARDIT/RESBIT مع كل شركة نقل، من أجل التوزيع بالرسالة RESBIT 21 في بلد المقصد).

جهاز تسجيل البريد

يتزايد عدد أدوات تكنولوجيا المعلومات المتاحة لمراقبة عمليات المرحلة 2. وأحد هذه الأدوات هو جهاز تسجيل البريد. ويرسم هذا الجهاز صورة كاملة لعمليات تسليم البريد بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل في بلد المصدر وبلد المقصد على حد سواء، بما يتيح متابعة البريد بسلسلة منذ مغادرة المستثمر المعيّن للبريد الصادر وحتى وصوله إلى المستثمر المعيّن للبريد الوارد.

ويتيح هذا الجهاز تسجيل عمليات تسليم البريد بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل في المرافق البريدية الموجودة في أماكن التسليم (مثل المطارات) بسرعة وبساطة. ويركب المستثمرون المعيّنون هذا الجهاز في النقطة التي يسلم فيها المعالجون من شركة النقل الأكناف إلى موظفي البريد و/أو النقطة التي يسلم فيها موظفو البريد شحنات البريد إلى شركات النقل، وتجرى عملية التسليم هذه عادة في مدخل وحدات البريد في أماكن التسليم. ويتألف جهاز تسجيل البريد من وحدة بشاشة لمس وجهاز مسح ضوئي وطابعة لصائق وبنية تحتية تقنية لإدارة البيانات المستمدة من الجهاز.

وتكمن المنفعة الرئيسية من استخدام جهاز تسجيل البريد في زيادة إمكانيات متابعة واحدة من المجالات التشغيلية الأكثر غموضاً في عملية نقل البريد (المعلومات الدقيقة عن وضع البريد)، بما يسد تدريجياً الثغرات التي تعترى مسار نقل البريد. ويمكن تسجيل عمليتين منفصلتين ومستقلتين عبر جهاز تسجيل البريد: تسليم شحنة البريد في بلد المقصد (إثبات التسليم) وتسليم شحنة البريد في بلد المصدر (إثبات الإيداع).

وتجمع المؤسسة الدولية للبريد البيانات من جهاز تسجيل البريد وتوحيدها، وسيحلل فريق النقل إمكانية توسيع نطاق استخدام هذا النظام في العديد من شبكات المستثمرين المعيّنين. ولمزيد من المعلومات بشأن جهاز تسجيل البريد، يُرجى الرجوع إلى الموقع الشبكي للمؤسسة الدولية للبريد: www.ipc.be/services/supply-chain-integration-services/mrd.

10-2 مشروع الامتثال لمعايير البيانات الإلكترونية المسبقة في مجال النقل

التحقق من الامتثال لمعايير الاتحاد البريدي العالمي أداة إضافية ليسير التشغيل البيئي بين المستثمرين البريديين المستثمرين المعيّنين والسلطات الجمركية وشركات النقل، ولا سيما في مجال النقل. ويرد مزيد من المعلومات بشأن مشروع الامتثال لمعايير رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات عبر الرابط التالي: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Quality-of-service/Compliance-to-UPU-Standards.

'1' لوحة المتابعة الخاصة بالامتثال

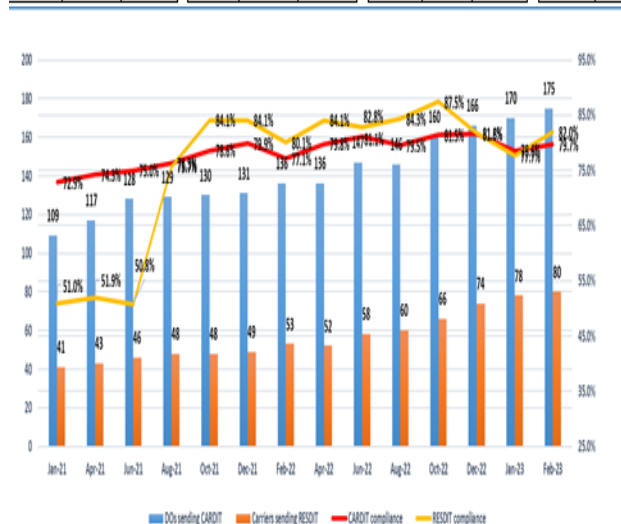


Evolution per indicator in last 6 months:

Type	indicator	2020.11	2020.12	2021.01	2021.02	2021.03	2021.04
-	overall compliance	92.66	89.73	89.31	89.99	86.71	91.87
EDI	common features	100	100	100	100	100	100
	EMSEVT	99.44	99.46	99.45	99.22	99.4	99.38
	PREDES	78.13	63.98	74.83	77.05	75.99	77.44
	RESDES	99.83	99.81	99.88	99.98	99.88	99.93
	PRECON	100	100	100	100	100	99.9
	RESCON	98.5	98.23	99.51	99.65	99.81	99.44
	CARDIT	80.56	88.06	70.07	81.94	75.77	87.87
	ITMATT	76.72	78.29	68.41	79.53	81.02	79.38
other	own IMPC	100	100	100	100	100	100
	partner IMPC	99.98	99.98	99.25	99.18	99.71	99.96
	msg upgrade	100	100	99.41	99.62	99.63	99.63
	EDI connectivity	95.18	95	95.06	97.87	98.19	97.54
	1st flight quality	86.26	77.27	74.52	58.65	70.32	81.09
	ongoing flight quality	68.97	36.67	60.44	49.23	64.63	50
	unique dispatch ID	100	99.98			100	100
	EMSEVT unique events	98.97	99.02	98.88	99.01	98.98	98.95
	EMA-EMC mismatch				98.89	98.85	98.97

2' لوحة المتابعة الخاصة بالبيانات الإلكترونية المسبقة في مجال النقل (في 15 مارس/آذار 2023)

DOs sending CARDIT			DOs sending AR flag			CARDIT Compliance			DOs sending eCSD			Carriers with RESDIT			CARDIT/RESDIT routes			RESDIT Compliance		
Jan. 21	as today	3m trend	Jan. 21	as today	3m trend	Jan. 21	as today	3m trend	Jan. 21	as today	3m trend	Jan. 21	as today	3m trend	Jan. 21	as today	3m trend	Jan. 21	as today	3m trend
109	175	↑	0	77	↑	72.9%	79.7%	→	4	19	↑	41 (51)	80	↑	379	756/669	↑	51%	82.0%	→



List of carriers with RESD01 (80)	List of DOs with CARDIF (175)	Carriers In Compliance pro
AZ, X, 9U, AA, AC, AF, AH, AI, AV, AY, AZ, BA, BB, BT, CA, CM, CV, CX, CZ, DE, DK, EK, ET, EY, FI, IL, CP, CY, CQ, CX, CZ, DZ, GB, GJ, GL, HA, HB, JL, JQ, KG, KE, KL, LH, LO, LI, MG, MH, MK, NB, NH, NZ, OR, OX, OU, OZ, PQ, PJ, QF, QR, QT, RC, RD, SE, SS, SU, SY, TA, TH, TN, TP, TS, TX, UA, UK, UU, UX, VN	Latin America AR, BR, CA, CL, CO, CR, CU, DQ, ES, NW, PE, PY, SV, US, UY Caribbean AG, AI, AW, BG, BM, BQ, BS, BW, DM, GD, GP, HM, HN, KY, LC, MS, SG, SI, TT, VC, VO Arabcountries AE, BH, DG, DX, DS, IQ, IR, KW, LU, MA, MR, OM, QA, SA, SD, TN Asia-Pacific AU, BU, BT, CG, CN, FJ, HK, ID, IN, JP, KR, KH, LR, LA, LV, MM, MN, MY, MW, NC, NF, NI, NP, PG, PH, PK, PS, SG, SH, TH, TO, TV, VN, VV AfricaFR AO, BF, BI, BD, CF, CG, CI, CM, CV, GA, GN, GU, MG, ML, NE, PT, SN, TD, TG AfricaEN ET, GH, GE, LR, MU, MZ, NA, NG, RW, SC, SL, SZ, TZ, ZA, ZM, ZW Europe AL, AM, AT, AZ, BA, BA, BE, BG, BY, CH, CY, CZ, DE, EE, FI, FR, GR, GE, GI, HR, HU, IE, IS, IT, JO, KZ, UJ, KU, LZ, LU, LY, MD, ME, MK, MT, NI, NO, PL, RO, RS, RU, SE, SI, SR, TM, TR, UA, UK, UU, UX, VN	Jan.21 as today 3m trend 5 29 ↑ Paper fee transport route Jan. 21 as today 3m trend 3494 ↑ Leg 2 performance (In day) receptade level 9.4 consignment level 3

CARDIT compliance	Feb-21	Jun-21	Oct-21	Feb-22	Jun-22	Oct-22	Nov-22	Dec-22	Jan-23	Feb-23
Latin America	70.3%	71.1%	74.6%	66.0%	84.7%	82.4%	85.1%	86.1%	86.1%	87.5%
Caribbean	77.8%	76.6%	85.4%	77.5%	88.2%	87.4%	89.9%	84.8%	90.7%	90.6%
Arab	64.2%	61.6%	61.9%	60.2%	87.3%	90.1%	94.5%	92.5%	84.0%	83.4%
Asia-Pacific	71.3%	83.7%	82.8%	83.6%	83.7%	83.2%	84.2%	84.5%	82.5%	84.4%
Africa - FR	84.0%	75.9%	81.4%	76.7%	78.7%	76.3%	80.3%	79.9%	73.5%	82.7%
Africa - EN	85.2%	76.7%	87.5%	85.0%	86.8%	85.1%	89.9%	84.7%	88.6%	88.7%
Europe	82.0%	66.5%	88.5%	90.4%	93.1%	92.4%	89.9%	91.7%	91.4%	84.1%
Total	73.5%	75.0%	78.6%	77.1%	81.1%	81.5%	82.8%	81.6%	78.6%	79.7%

Highlights from recent months (delays, achievements, etc.)

- New Posts sending CARDIT: DM, NP, ET, NA, GQ, JE, GI, PG
- New carriers sending RESDIT: R. Brunei, RAM, Condor, Air Atlant
- New carries in the compliance project:
AEA, CTN, ICE, LOT, ROT, SIA, UAL
- Agreed piloting with 5 regional carriers in the Caribbean
- CARDIT conversion piloting and AR flag assignment (TUI, CX)
- Paper free routes: VN-DE(ready), promotion at the APPU
- 77 DOs assigning the AR flag
- Joint IATA-UPU webinar on 30 November

Next milestones, activities, etc.
AR flag implementation monitoring
Late referral protocols draft for IATA-UPU CC
Contact all DOs not sending CARDIT (RPSMs)
Contact all non-EDI-capable carriers
Caribbean regional project piloting Q1 2023
Piloting with new Post*Net users: Vistara, Starlux, assist Air, Fly One s
Negotiations with the EC on the ICS2 R2 postponing
Dangerous good certification workshops for all regions
Pacific regional transport project



3' التقرير عن الامتثال لمعايير الرسائل CARDIT

CARDIT compliance - February 2021

Sampling period: 15-21 Feb 2021

Operator: [REDACTED]

Overview of messages sent

Message	EDI address	Total messages
CARDIT	[REDACTED]101	291

1. Summary of issues per sending EDI address

CARDIT MX101		counted in dashboard?	No. msg	% msg
Description				
142 Main flight departure date-time before consignment completion date-time		☒	13	4.5%
151 Transit time too short between two flights		☒	8	2.7%
152 Invalid flight date		☒	11	3.8%

2. Error details (first 10 occurrences of each type of error)

CARDIT [REDACTED]101			
Issue: 142 - Main flight departure date-time before consignment completion date-time		counted in dashboard: ☒	
EDI dest	intref	mesref	Line / error details
[REDACTED]	20808	24579	TDT+20+[REDACTED]+4'
Consignment:	[REDACTED]		Error: Flight dpt: 21-02-06 20:45, consignment completion: 21-02-15 07:06
[REDACTED]	6485	2836	TDT+20+[REDACTED]+4'
Consignment:	[REDACTED]		Error: Flight dpt: 21-02-15 05:00, consignment completion: 21-02-17 23:21
[REDACTED]	15808	16534	TDT+20+[REDACTED]+4'
Consignment:	[REDACTED]		Error: Flight dpt: 20-12-17 21:55, consignment completion: 21-02-19 12:14
[REDACTED]	15808	16534	TDT+20+[REDACTED]+4'
Consignment:	[REDACTED]		Error: Flight dpt: 20-12-18 20:50, consignment completion: 21-02-19 12:14
[REDACTED]	15808	16535	TDT+20+[REDACTED]+4'
Consignment:	[REDACTED]		Error: Flight dpt: 20-12-17 21:55, consignment completion: 21-02-19 12:14

4' الامتثال لمعايير معلومات البيانات الإلكترونية المسبقة في الرسائل CARDIT

EAD information in CARDIT from outside the European Union (EU) to the EU *:

(origin of first transport is outside the EU, destination of last transport is inside the EU)

	# CARDIT msg	ar-flag provided	EAD line ok (issue #157)	offices provided (issue #159)	ar-ref ID ok (issue #160)	all EAD fields ok
volume	489	413	0	0	413	0
percentage		84.5	0	0	84.5	0

Details on compliance issues can be found in the CARDIT compliance report:

- issue #157: invalid EAD information
- issue #159: origin and/or destination offices missing
- issue #160: EAD information, invalid applicable security regulation

*: the EU customs territory comprises the 27 EU members + Norway and Switzerland.

CARDIT EAD compliance (%)

0

Other EAD related indicators (from compliance dashboard):

CARDIT compliance (%)

70.2

ITMATT compliance (%)

96.7

يعد صون سلسلة الإمدادات البريدية أمراً حاسماً. ولقد شهد كل مستثمر معيّن تقريباً زيادة كبيرة في كمية البضائع المرتبطة بالتجارة الإلكترونية. ولا تكون منفعة من عمليات تبادل البريد، في ظل نموذج تجاري لتلبية الطلبات على المنتجات، إذا كان المستثمر المعيّن غير قادر على حماية المنتجات التجارية وتوزيعها على الزبائن الذين يدفعون ثمن الحصول على الخدمة. ويعني ذلك ببساطة، أن المستثمر المعيّن إن لم يكن قادراً على توزيع منتجات التجارة الإلكترونية على نحو موثوق وآمن، فمن المفهوم أن ينصرف المرسلون إلى جهات بديلة لتسليم البريد.

ويجب أن تحمي التدابير الأمنية سلسلة الإمدادات البريدية من التهديدات الإجرامية والتلاعب والفقدان والتأخير غير الضروري. وتعد البضائع الخطرة تهديداً آخر. فيجب أن يحدد كل مستثمر معيّن إجراءات لمراقبة دخول البضائع الخطرة في الشبكة البريدية. وتكرس غالبية المستثمرين المعيّنين قدراً كبيراً من الموارد للحيلولة دون إرسال بطاريات الليثيوم والمواد القابلة للاشتعال والمواد السامة والأجهزة المتفجرة اليدوية الصنع. وبالإضافة إلى ضمانات حماية الموظفين البريديين وعامة الجمهور، يجب أن تُمنح الأولوية أيضاً للبضائع الخطرة التي يمكن أن تهدد أمن الطيران. وتُتاح مواد خاصة بالتدريب بشأن البضائع الخطرة وبطاريات الليثيوم على الموقع الشبكي للاتحاد البريدي العالمي: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Security.

ويعترف الاتحاد البريدي العالمي بأن دور أمان القطاع البريدي وأمنه في سلسلة الإمداد العالمية يتسم بأهمية حاسمة لدعم التجارة والاتصال العالميين. وتيسيراً لوضع وتنفيذ المعايير الأمنية والممارسات الفضلى بين المستثمرين المعيّنين، أنشأ الاتحاد البريدي العالمي فريق الأمن البريدي.

وقدم الاتحاد البريدي العالمي عدداً من المنشورات والمستندات والمواد المرجعية لمساعدة المستثمرين المعيّنين على تنفيذ برنامج أمني فعال، كما أن معياري الاتحاد البريدي العالمي الأمنيين S58 و S59 أصبحا الآن إلزاميين لجميع المستثمرين المعيّنين.

- المعيار S58 - تدابير أمنية عامة تحدد المتطلبات الأمنية المادية والعملياتية الدنيا الواجبة التطبيق على المرافق الحيوية ضمن الشبكة البريدية.
- المعيار S59 - يخص أمن مكاتب التبادل والبريد الجوي الدولي ويحدد المتطلبات الدنيا الخاصة بالعمليات الآمنة ذات الصلة بنقل البريد الدولي.

الإقرار المتعلق بأمن الشحن

يستخدم الإقرار المتعلق بأمن الشحن نسقاً موحداً لإثبات الوضع الأمني للشحنة، بما في ذلك معلومات عن الموظف الذي قام بتأمين الشحنة وطريقة تأمينها وموعد تأمينها. فإذا مُنح مستثمر معيّن وضع الوكيل المعتمد، فيمكنه مسح البعائث البريدية ضوئياً واستخدام الإقرار الورقي المتعلق بأمن الشحن. ولا يلزم أن يتخذ المستثمرون المعيّنون الذين لم يحصلوا على وضع الوكيل المعتمد ترتيبات تعاقدية مع شركات الطيران أو الهيئات المؤهلة الأخرى لإجراء التفتيش الأمني وإصدار الإقرار المتعلق بأمن الشحن.

المبادئ التوجيهية الخاصة بالإقرار الإلكتروني المتعلق بأمن الشحن

عوضاً عن استخدام النموذج الورقي، يمكن إدراج معلومات الإقرار المتعلق بأمن الشحن في الرسائل M48 CARDIT 2.1 في شكل إقرار إلكتروني متعلق بأمن الشحن. ويحتوي مستند (مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 1-2018-2-المستند 5هـ) على معلومات مفصلة عن الإقرار الإلكتروني المتعلق بأمن الشحن، وهو عبارة عن نسق إلكتروني للإقرار الورقي المتعلق بأمن الشحن. ويستند ذلك الإقرار الإلكتروني إلى النموذج CN 70، أي النسق الورقي من الإقرار المتعلق بأمن الشحن الذي يستوفي مواصفات اتحاد النقل الجوي الدولي.

التصرف في حالة الإنذار

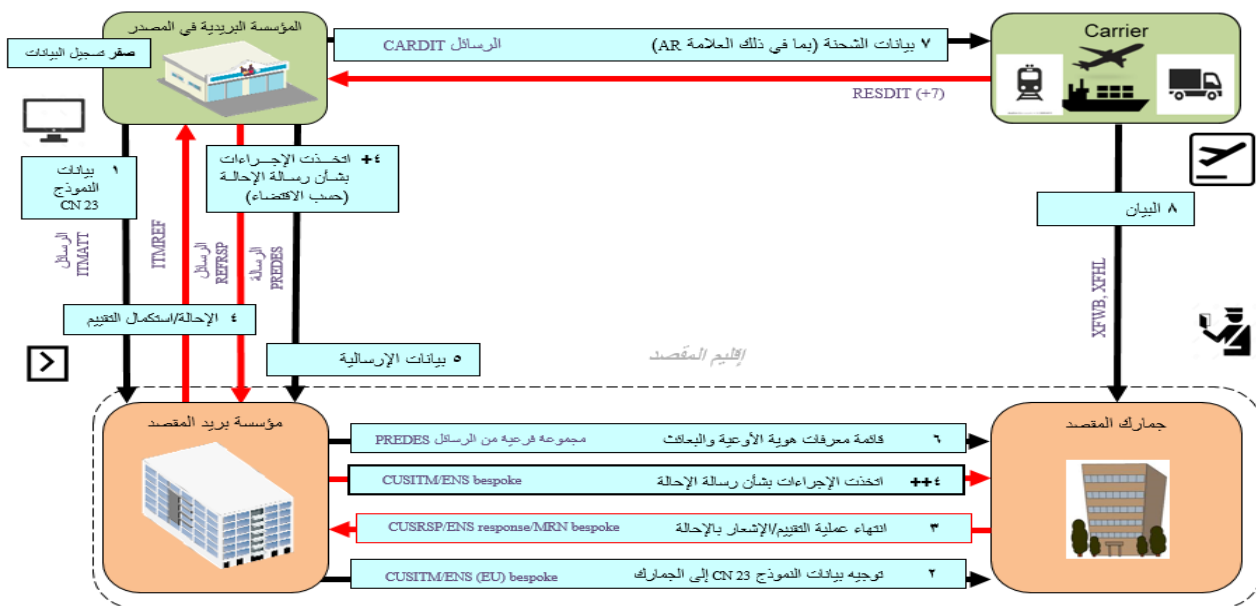
أجرى فريق النقل التابع لمجلس الاستثمار البريدي دراسة تتعلق بالحوادث التي تقع أثناء النقل والتي تثير الشكوك في أماكن العبور التي لا يمكن أن تتقدم فيها البعثة إلا إذا سويت المسألة. ويعتبر مصطلح "الإنذار" مصطلحاً شاملاً، وقد تقع حالة إنذار أثناء معالجة البضائع الخطرة أو البعثات المحظورة أو البعثات المقبولة خطأً. واستُشِيرت شركات الطيران أيضاً بشأن الدراسة الخاصة بالتصرف في حالة الإنذار، وذلك في إطار لجنة الاتصال المشتركة بين اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد البريدي العالمي. وأوصى فريق النقل بإجراء بعض التغييرات على الأنظمة الراهنة مع تقديم تعليمات محددة للتصرف في حالة الإنذار في أماكن العبور. ووافق مجلس الاستثمار البريدي في دورته الأولى لعام 2016 على المادتين 101-19 و 201-19 من نظام الاتفاقية.

البيانات الإلكترونية المسبقة

يتضمن النموذج البريدي الخاص بالاتحاد البريدي العالمي للبيانات الإلكترونية المسبقة، الوارد أدناه، ثمانية تدفقات بيانات. وأعد بالتشاور الوثيقة مع جميع الجهات المعنية، بما فيها منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة الجمارك العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي والمفوضية الأوروبية وشركات النقل.

ويُنظر إلى النموذج البريدي العالمي على أنه طريقة لتمكين جميع الأطراف الفاعلة في سلسلة الإمداد الرئيسية (الجمارك ووكالات الحدود وشركات النقل والمستثمرين المعيّنين) من سد احتياجات السلطات التنظيمية ومن تحقيق أهدافها، بتحقيق النتيجة الخاصة بالمعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل بطريقة موحدة. إن النموذج الخاص بالبيانات الإلكترونية المسبقة:

- يقدم البيانات الإلكترونية المسبقة لإتاحة تقييم المخاطر قبل التحميل؛
- ويتحسب لسيناريوهات تأخر تقديم المعلومات بتقديم رابط بين الإيداع قبل التحميل والإيداع قبل الوصول؛
- ويضمن أن يودع الكيان الأنسب المعلومات في الوقت الأنسب (الإيداع المزدوج)؛
- ويوضح قابلية الخضوع للمساءلة؛
- ويتسق مع النماذج الأخرى الخاصة بسلسلة الإمداد، ويتلاءم في الوقت نفسه مع النموذج الخاص بالقطاع البريدي؛
- وسيخفض الاختلال والتكاليف والجهود بالنسبة إلى جميع الأطراف المعنية.



ويتعلق مساراً بتدفق البيانات 7 و 8 بدور المستثمر المعين في بلد المصدر وشركة النقل الجوي المتعاقدة. ويمكن تلخيص العمليات التصورية على النحو التالي، على الرغم من ضرورة إجراء مشروع تجريبي قبل بدء التنفيذ التجاري.

وفي مسار التدفق 7، يُرسل المستثمر المعين الرسالة CARDIT إلى شركة النقل، وتتضمن هذه الرسالة ما يلي:

- مؤشر البيانات الإلكترونية المسبقة (العلم AR)؛
- رقم قائمة النقل الجوي للبريد (إذا كان لازماً، وإذا أتيح النطاق مقدماً)؛
- الوضع الأمني ومعلومات المسح الضوئي المادي، إن أمكن (الإقرار الإلكتروني المتعلق بأمن الشحن).

ويسلم المستثمر المعين الشحنة البريدية إلى شركة النقل أو وكيلها.

وتنص المادة 08-002 من نظام اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي على ما يلي " عند إرسال الأوعية التي تفرض بعض بلدان المقصد تقديم البيانات الإلكترونية المسبقة بشأنها، يتأكد المستثمر المعين في المصدر من أن جميع هذه المتطلبات المتعلقة بالبيانات الإلكترونية المسبقة والخاصة بكل بلد قد استُوفيت على النحو الواجب، وأن الرسالة CARDIT ذات الصلة قد أُرسِلت، بما يشمل أي قواعد منطبقة (العلامة AR)، امتثالاً لمعيار الاتحاد البريدي العالمي M48 الخاص بتبادل الرسائل."

وفي مسار التدفق 8، تقوم شركة النقل بما يلي:

- التحقق من تدفق المواد مقارنة بمحتوى الرسالة CARDIT؛
- التحقق من وجود مؤشر البيانات الإلكترونية المسبقة؛
- إسناد رقم قائمة النقل الجوي للبريد إلى الأوعية (إذا لزم الأمر)؛
- تقديم قائمة المعلومات (أي وعاء حُمِّلَ على متن أي رحلة نقل) كما تطلبها السلطات الجمركية، بما في ذلك رقم قائمة النقل الجوي للبريد ومعرفات هوية الأوعية، إذا لزم الأمر؛
- إما إرسال قائمة معرفات هوية الأوعية (والإقرار الإلكتروني المتعلق بأمن الشحن) من نظام إدارة البريد إلى نظام إدارة الشحن أو إرسال البيانات الإلكترونية المسبقة المستمدة من نظام إدارة البريد.

12- ملحق - أنظمة الاتحاد البريدي العالمي الرئيسية

تتضمن اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي إحالات عديدة إلى مسائل النقل.

ويتضمن الجدول الآتي الأحكام التي تُعدُّ الأكثر صلة بالموضوع، فضلاً عن تعليقات على تفسيرها من الناحية التشغيلية. ويشير الرمز [...] إلى جمل أُضمرت من المادة أو النظام لجعل النص أقصر في الجدول. ويمكن للقراء مراجعة النصوص كاملة في اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي (التي يمكن الاطلاع على أحدث نسخة منها عبر الرابط: docs.upu.int/cep/27 under "POC Definitive Regulations – Updates"). ويشار إلى أنّ بعض أقسام هذا الجدول قد ذكرت في فقرات سابقة من دليل النقل البريدي.

ويقوم فريق النقل التابع لمجلس الاستثمار البريدي بتحديث هذا الجدول بانتظام.

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
حرية العبور	المادة 001-04 تطبيق حرية العبور	البلدان الأعضاء التي لا تؤدي خدمة البعائث البريدية ذات قيمة مصرح بها أو لا تقبل المسؤولية عن القيم بالنسبة للنقلات التي تتم بواسطة خدماتها البحرية أو الجوية ملزمة مع ذلك بتوجيه الإرساليات المغلقة التي يُسلمها إليها البلدان الأعضاء الأخرى بأسرع الطرق وبالوسائل الأكثر أماناً.	تعد حرية العبور من المبادئ الأساسية في الاتحاد البريدي العالمي. لكن المشاورات بين المستثمر في بلد المصدر ونظيره في بلد العبور هي مهمة جداً، وفي بعض الحالات إلزامية. وهي أساسية لضمان عمليات ناجعة وفعالة.
العبور المكشوف	المادة 117-17 العبور المكشوف	3- يجب على المستثمر المعين المرسل أن يستطلع مسبقاً رأي المستثمرين المعيّنين الوسيطاء لمعرفة ما إذا كان يستطيع توجيه بعائثه المكشوفة إلى المقاصد المعنية عن طريقهم. ويخطر المستثمر المعين المرسل المستثمرين المعيّنين المعيّنين بالتاريخ الذي ستبدأ فيه عملية توجيه البعائث بالعبور المكشوف وأن يقدم في الآن ذاته الأحجام السنوية المقدّرة لكل مقصد نهائي. وإذا لم تُسجل أي بعائث بالعبور المكشوف في فترة إحصائية ما (مايو/أيار أو أكتوبر/تشرين الأول) ولم يُصدر المستثمر المعين الوسيط من ثم أي كشف حساب، فيتعين إخطار المستثمرين المعيّنين المعيّنين ثانياً ما لم يتفق هؤلاء فيما بينهم ثنائياً على خلاف ذلك. ويجب أن تُرسل البعائث بالعبور المكشوف بقدر الإمكان إلى مستثمر معين يقوم بتكوين إرساليات للمستثمر المعين في المقصد.	توضح هذه المادة أن المشاورات إلزامية فيما يخص بريد الرسائل الموجه بالعبور المكشوف. ويشار إلى أن المادتين 016-17 (توجيه الإرساليات) و011-17 (إعداد وتدقيق قوائم التسليم CN 37 أو CN 38 أو CN 41 أو CN 47) على إجراء مشاورات عند اللجوء إلى العبور المغلق.

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
الأمن البريدي	المادة 001-08 الأمن البريدي	1- يجب على البلدان الأعضاء الالتزام بالعمل وفقاً للمعيارين التقنيين للاتحاد البريدي العالمي S58 "الأمن البريدي - التدابير الأمنية العامة" وS59 "الأمن البريدي - أمن مكاتب التبادل والبريد الجوي الدولي"، والسعي إلى تحقيق التالي: 1-1 تحسين نوعية الخدمة في مجملها؛ 2-1 زيادة درجة إدراك الموظفين لأهمية الأمن؛ 3-1 إنشاء وحدات أمنية أو تدعيمها؛ 4-1 ضمان توزيع البيانات المتعلقة بالاستثمار والأمن والتحريرات التي تنجز في هذا المجال؛ وذلك في الوقت المناسب؛ 5-1 اقتراح نظم وتدابير معينة على مشرعي القوانين بقصد تحسين النوعية وتدعيم أمن الخدمات البريدية في العالم؛ 6-1 تقديم المبادئ التوجيهية وطرق التدريب والمساعدة للمسؤولين في المجال البريدي بهدف التصدي لحالات الطوارئ التي يمكن أن تعرض الحياة أو الأملاك للخطر أو يمكن أن تعيق سلسلة النقل البريدي، وذلك من أجل الحفاظ على استمرارية العمليات.	والمعياران الأمنيان للاتحاد البريدي العالمي المشار إليهما في هذه المادة هي المعياران التقنيان S58 (التدابير الأمنية العامة) وS59 (أمن مكاتب التبادل والبريد الجوي الدولي) المعروفان في برنامج معايير الاتحاد البريدي العالمي. وأصبح الامتثال للمعيارين S58 وS59 إلزامياً بالنسبة إلى المستثمرين المعيّنين ابتداءً من 1 يناير/كانون الثاني 2020. ويتسم الامتثال للمعيار S59 ببالغ الأهمية فيما يخص أمن البريد المنقول جواً. ويُعرض هذان المعياران أيضاً في قسم الأمن البريدي في الموقع الإلكتروني للاتحاد: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Security
العبور المغلق	المادة 16-17 توجيه الإرساليات	1- توجه الإرساليات، بما فيها الإرساليات بالعبور المغلق، بالطريق المباشر بقدر الإمكان. 2- إذا كانت إحدى الإرساليات تتكون من عدة أوعية، فإنه يجب، بقدر المستطاع أن تبقى هذه الأكياس مجمعة وتوجه بنفس وسيلة النقل.	يؤكد هذا الحكم من خلال إضافة إرساليات العبور المغلق على ضرورة أن يستخدم المستثمر في بلد العبور وسيلة النقل عينها للأوعية التي يكمل توجيهها ولالإرساليات الصادرة عنه. وهو أيضاً يحث على اعتماد مسارات توجيهية مباشرة. يحثُّ هذا الحكم على اتخاذ ما يلزم من خطوات لإبقاء أوعية الإرسالية الواحدة على متن وسيلة النقل عينها لكنه يعترف أيضاً بأن ذلك ليس دوماً ممكناً.

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
العبور المغلق (تابع).	المادة 17-016 توجيه الإرساليات	3- يجوز للمستثمر المعين في المصدر أن يتشاور مع المستثمر المعين الذي يقدم خدمة العبور المغلق بشأن المسار الذي تتبعه الإرساليات المرسله بالعبور المغلق. وينبغي ألا يسجل المستثمر المعين في بلد المصدر المعلومات المتعلقة بمسار التوجيه الذي يتبعه المستثمر المعين الذي يقدم خدمة العبور المغلق لا على قوائم التسليم (CN 37 أو CN 38 أو CN 41 أو CN 47) ولا على ما يُعادلها إلكترونياً ولا على لصائق الأوعية CN 34 أو CN 35 أو CN 36 فيما يخص بريد الرسائل ولا على لصائق الأوعية CP 83 أو CP 84 أو CP 85 فيما يخص الطرود. وتقتصر معلومات المسار الواردة في قائمة التسليم أو ما يعادلها إلكترونياً وفي لصائق الأوعية على المعلومات المتعلقة بالمسار المعتزم اتباعه لنقل الأوعية من المستثمر المعين في بلد المصدر إلى المستثمر المعين الذي يقدم خدمة العبور المغلق. 4- مبدئياً، يجب توجيه الإرساليات بالعبور المغلق عن طريق نفس وسيلة النقل التي يستعملها المستثمر المعين في العبور لنقل إرسالياته. وإن لم يكن هناك متسع من الوقت بين لحظة وصول الإرساليات بالعبور المغلق ولحظة مغادرة وسيلة النقل على أساس منتظم، أو أن كميات البريد تفوق بانتظام حمولة مركبة النقل، فيجب إخطار المستثمر المعين في المصدر بذلك. 5- في حالة التغيير في مسار التبادل في إرساليات مرسله بالعبور المغلق يتم تشغيلها بين مستثمرين معينين اثنين عن طريق واحد من المستثمرين المعينين الذين يقدمون خدمة العبور المغلق أو أكثر، يتعين على المستثمر المعين في مصدر الإرساليات أن يخطر بذلك المستثمرين المعينين الذين يقدمون خدمة العبور المغلق بتغيير المسار.	يحث هذا الحكم على التشاور بين المستثمرين المعينين في بلدان المصدر والعبور فيما يخص العبور المغلق. وتعدّ مشاورات من هذا القبيل في غاية الأهمية. وهو يوضح أنه ينبغي ألا يسجل المستثمر في المصدر معلومات عن مسار التوجيه المستكمل (أي من بلد العبور إلى بلد المقصد) على اللصائق وقوائم التسليم. يكمن الهدف من هذا الحكم في التأكيد على ضرورة استخدام المستثمرين المعينين في بلدان العبور وسيلة النقل عينها للأوعية التي يكملون مسارها التوجيهي وللإرساليات الصادرة عنهم. ويُطلب فيها أيضاً من المستثمرين المعينين في بلدان العبور التشاور مع نظرائهم في بلدان المصدر عند حدوث مشاكل بانتظام أو تكرر المشاكل عينها. يُطلب في هذا الحكم من المستثمر في المصدر أن يبلغ نظيره في بلد العبور بالتغيرات.
النقل المباشر من طائرة إلى أخرى	المادة 17-007 تعقيب الشحن المباشر للشحنات البريدية	1- تنطبق أحكام هذه المادة على شركات النقل بغض النظر عن وسيلة النقل المستخدمة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر شركات الطيران وشركات النقل البري وشركات السكك الحديدية وخدمات النقل البحري.	يُظهر هذا الحكم أن النقل المباشر من طائرة إلى أخرى في الخطوط الجوية عينها مفضل على ذلك الذي تشارك فيه خطوط جوية متعددة.

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
النقل المباشر من طائرة إلى أخرى (تابع).	المادة 17-007 تعقيب الشحن المباشر للشحنات البريدية	2- يُحَبِّذ إجراء عملية النقل المباشر من طائرة إلى أخرى للشحنات في نقطة العبور بين طرق نقل تشغيلها شركة النقل ذاتها (تعقيب الشحن في المسار ذاته) ولكن إذا تعذر ذلك، فيجوز إجراؤها بين طرق نقل تشغيلها شركات نقل مختلفة (تعقيب الشحن بين المسارات). ويتخذ على المستثمر المعين في المصدر الترتيبات اللازمة بصورة مسبقة مع شركة أو شركات الطيران المعنية. ويجوز للمستثمر المعين في المصدر أن يطلب من إحدى شركتي النقل أن تتخذ الترتيبات اللازمة مع شركة النقل الأخرى، لكنه يتعين، في هذا الصدد، أن يحصل على تأكيد منها بأن هذه الترتيبات، بما في ذلك المعالجة على الأرض والمحاسبة، قد اتخذت فعلاً وعلاوة على ذلك، ينبغي تحديد ما إذا كان استخدام لصيقة CN 42 الإضافية ضرورياً أم لا. 3- في حال عملية النقل المباشر من طائرة إلى أخرى، يُدخل المستثمر المعين في المصدر المعلومات المتعلقة بالمركز الذي تجري فيه هذه العملية على قائمة التسليم (CN 37 و CN 38 و CN 41 و CN 47) أو على مقابلها الإلكتروني وعلى بطاقة الوعاء (CN 34 و CN 35 و CN 36 فيما يخص بريد الرسائل؛ و CP 83 و CP 84 و CP 85 فيما يخص الطرود). 4- إذا تعذر في مطار النقل من طائرة لأخرى، إعادة توجيه الشحنات التي أشير إليها في المستندات كإرساليات يجب نقلها مباشرة، بالرحلة المقررة في مركز إعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى، يضمن المستثمر المعين في المصدر أن تمتثل شركة النقل لترتيبات الاتفاق الذي يربطها بشركة النقل الأخرى فيما يتعلق بإعادة النقل المباشر من طائرة لأخرى والواردة في البند 2 أو تتصل بالمستثمر المعين في المصدر للحصول على تعليمات منه. وتشمل هذه الترتيبات المتصلة بالنقل المباشر من طائرة لأخرى أحكاماً متعلقة بعمليات النقل اللاحقة التي ستنظمها نفس شركات النقل. 5- لا تخضع الشحنات المنقولة من طائرة لأخرى مباشرة في مركز العبور سواء عن طريق مسارات نقل تنظمها نفس شركة النقل (إعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى ضمن الخط نفسه) أو مسارات نقل تنظمها شركات نقل مختلفة (إعادة الشحن من ناقلة إلى أخرى بين خطوط مختلفة) لنفقات العبور بين المستثمر المعين في المركز الذي تجري فيه عملية النقل من طائرة إلى أخرى والمستثمر المعين في المصدر.	يُسلِّط هذا الحكم الضوء على الحاجة إلى ترتيبات تحدّد بين المستثمرين المعيّنين وشركات النقل، فيما يخصّ مثلاً فشل عملية النقل الذي يؤدي إلى عدم تسليم الشحنة إلى المستثمر المعيّن في المركز حيث كان من المقرّر تنفيذ عملية النقل. يُذكّر هذا الحكم بخيار العبور المغلق، مُحيلاً إلى الحكم ذي الصلة.

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
النقل المباشر من طائرة إلى أخرى (تابع).	المادة 17-007 تعقيب الشحن المباشر للشحنات البريدية	6- في الحالات المشار إليها بالبند 2 وعندما يكون المستثمرون المعيّنون في المصدر والمستثمرون المعيّنون في المقصد و شركة النقل المعنية قد اتفقوا على ذلك مسبقاً، فإن باستطاعة شركة النقل التي تقوم بالنقل من طائرة إلى أخرى، أن تعد إن لزم الأمر قائمة تسليم خاصة لتحل محل قائمة التسليم الأصلية 37 CN و 38 CN أو 41 CN أو 47 CN. وتتفق الأطراف المعنية فيما بينها حول الإجراءات والنموذج الواجب استخدامه طبقاً للمادتين 17-011 و 17-012. 7- وإذا تعدّر على المستثمر المعيّن في المصدر اتخاذ الترتيبات اللازمة المتصلة بالنقل المباشر من طائرة إلى أخرى، فيجوز له أن يختار العبور المغلق، وذلك وفقاً للمادة 17-016. 8- عندما تُوجّه الإرساليات السطحية لمستثمر ما جواً من جانب مستثمر آخر كإرساليات للعبور المغلق، تكون شروط هذا العبور المغلق هذه موضوع اتفاق خاص بين المستثمرين المعيّنين المعنيين. <i>تعليق</i> الإرساليات بالعبور المغلق هي إرساليات يتكفل بعبورها مستثمر معيّن وتُفرض عليها نفقات معالجة خاصة بالعبور. وتختلف هذه الإرساليات عن الإرساليات المنقولة من طائرة إلى أخرى مباشرة والتي يتكفل بعبورها ناقلون بدون مشاركة المستثمر المعيّن القائم في المكان الذي تتم فيه عملية النقل من طائرة إلى أخرى. وبحسب الاتفاقات المبرمة، قد يكون من المناسب ضمان أن يقتصر استخدام اللصيقة 42 CN على النقل المباشر من طائرة إلى أخرى الذي يشمل شركتين جويتين، ودعوة شركات النقل إلى إلغاء اللصيقة 42 CN في المركز الذي تتم فيه عملية النقل هذه.	يُخوّل هذا الحكم شركات النقل إعداد استمارات الاتحاد البريدي العالمي الضرورية، طبقاً للاتفاق المبرم بين المستثمرين المعيّنين المعنيين. هذه التعليقات تقدّم مزيداً من التوضيحات عن النقل المباشر من طائرة إلى أخرى.

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
النقل المباشر من طائرة إلى أخرى (تابع).	المادة 17-007 تعقيب الشحن المباشر للشحنات البريدية	تعليق صيع تطبيق عملية للنقل المباشر من طائرة إلى أخرى من قبل الشركات الجوية: ألف- النقل المباشر للإرساليات الجوية بين طائرات خطين متتابعين لذات الشركة الجوية (نقل مباشر يعني شركة جوية واحدة) '1' على المستثمر المعين الذي يرغب في النقل المباشر لإرسالياته من طائرة لأخرى بين خطين متتابعين لذات الشركة الجوية في مطار بلد مستثمر آخر، أن يتفق مع الممثل المحلي لهذه الشركة على طرائق النقل من طائرة إلى أخرى. باء- النقل المباشر للإرساليات الجوية بين رحلات شركتين جويتين مختلفتين (نقل مباشر يعني شركتين جويتين) '1' يطلب المستثمر المعين الذي يرغب في النقل المباشر لإرسالياته الجوية بين شركتي طيران اثنتين مختلفتين في مطار بلد مستثمر معين آخر من ممثل شركة الطيران الأولى جميع المعلومات ذات الصلة. '2' إذا قبلت الشركة الأولى نقل الإرساليات على مدى الجزء الأول من المسار وترى في تقديرها أن الوقت للنقل المباشر في مطار العبور كاف، تتصل بممثل شركة الطيران الثانية المرتقبة. كما تتصل بجميع الأطراف الأخرى المعنية، مثل المستثمرون الخواص المسؤولين عن المعالجة برّاً، وتحدد ما إذا كانت ثمة تكاليف إضافية ينبغي إخطار المستثمر المعين بها وينبغي أن يوافق عليها. '3' قبل قبول نقل الإرساليات على الجزء الثاني من المسار، يتأكد الناقل الثاني من أنه ليس ثمة، في الظروف العادية، ما يتعارض مع أن يوجهها هو بالذات (القدرات المتاحة، القوانين التجارية، إلخ). '4' بعد الحصول على موافقة الناقل الثاني، يخطر الناقل الأول المستثمر المعين المرسل للإرساليات.	

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
النقل المباشر من طائرة إلى أخرى (تابع).	المادة 17-007 تعقيب الشحن المباشر للشحنات البريكية	5' يتفق المستثمر المعين المرسل مع الناقل الأول على عدد النماذج من قائمة التسليم CN 38 التي يتعين أن يقدمها له، وذلك إذا كان العدد الذي يتطلبه النقل المباشر يفوق العدد المنصوص عليه في النظام، فضلاً عن الاتفاق أيضاً على تقديم نموذج إضافي من غلاف CN 45. 6' بعد تغيير في توقيت عمل شركات الطيران، يراجع المستثمر المعين المرسل الإجراءات المتخذة للنقل المباشر من طائرة إلى أخرى مع الناقل الأول. إن عبور الإرساليات المغلقة غير المقرر لا يشكل حلاً إذا ما تعذر القيام بالنقل من طائرة إلى أخرى مباشرة، لأن هذا من شأنه أن يربك المستثمر المعين في المركز الذي يتم فيه النقل من طائرة إلى أخرى.	
تطبيق الأحكام المتعلقة بتوفير البيانات الإلكترونية المسبقة	المادة 08-002 من دليل الاتفاقية تطبيق الأحكام المتعلقة بتوفير البيانات الإلكترونية المسبقة	1- يمكن أن تخضع البعثات التي تحتوي على بضائع لمتطلبات خاصة بالجمارك وبأمن عملية الاستيراد تقضي بتوفير بيانات إلكترونية مسبقة طبقاً للمادة 8-1 من الاتفاقية وفقاً لما حُدد في أحكام النظام ذات الصلة. ويكون لجميع البلدان الأعضاء ومستثمريها المعيّنين خيارُ إعلام البلدان الأخرى الأعضاء ومستثمريها المعيّنين بمتطلباتها الأمنية المحددة (طبقاً للأحكام المشار إليها آنفاً) عبر المجموعة ذات الصلة. وتُعفى من هذه المتطلبات الرسائلُ أو البطاقات البريدية أو المطبوعات (غير الكتب) أو بعثات بريد الرسائل التي تحتوي على مراسلات أو بعثات المكفوفين غير الخاضعة للرسوم الجمركية.	يرمي هذا الاقتراح إلى تلبية ما يفرضه قطاع الدولي من متطلبات أمنية متزايدة، وذلك خاصة عن طريق اعتماد مفهوم البيانات الإلكترونية المسبقة (المشار إليها أيضاً في مستندات أخرى باسم المعلومات الإلكترونية المسبقة) فيما يخص بعض أنواع البعثات البريدية. وينطوي أمن الطيران على ضرورة تقديم البيانات الإلكترونية، في جميع الحالات، خلال مهلة زمنية تسبق تحميل الشحنات على متن الطائرات. وترمي هذه المادة إلى تحديد فئات بعثات البريد التي يجوز أن تُخضعها البلدان الأعضاء لمتطلبات البيانات الإلكترونية المسبقة، وفي ظل أية شروط.

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
تطبيق الأحكام المتعلقة بتوفير البيانات الإلكترونية المسبقة (تابع.)	المادة 002-08 من ليل الاتفاقية تطبيق الأحكام المتعلقة بتوفير البيانات الإلكترونية المسبقة	2- تُرفق كل بعثة تُقدّم بشأنها بيانات إلكترونية مسبقة بنموذج الإقرار الجمركي المناسب الخاص بالاتحاد البريدي العالمي. 3- تعكس البيانات الإلكترونية المسبقة اللازمة لتلبية هذه المتطلبات، في جميع الحالات، البيانات الواردة في نموذج الإقرار الجمركي المناسب الخاص بالاتحاد البريدي العالمي. 4- تحمل كل بعثة تُقدّم بشأنها بيانات إلكترونية مسبقة مميز بعائث وحيد يمكن قراءته بالعين المجردة وفي شكل رمز ذي خطوط مطابق للمعيار التقني S10 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي. وتتوافق جميع تبادلات البيانات الإلكترونية المسبقة المقدمة لأغراض جمركية وأمنية مع المعيار M33 الخاص برسائل التبادل الإلكتروني للبيانات للاتحاد البريدي العالمي وتتطابق مع مضمون نموذج الإقرار الجمركي الخاص بالاتحاد البريدي العالمي. 5- عند إرسال البعائث التي يجب توفير بيانات إلكترونية مسبقة بشأنها لأغراض جمركية وأمنية، يضمن المستثمر المعين في المصدر أن يكون قد تم الربط إلكترونياً بين المعرف الوحيد ذي الخطوط المطابق للمعيار S10 الخاص بكل بعثة مرسلة والمعرف الوحيد ذي الخطوط المطابق للمعيار S9 الخاص بالوعاء الذي يحتوي على تلك البعثة كما يضمن أن تكون هذه البيانات قد أدرجت في الرسالة الإلكترونية PREDES (المعيار التقني M41 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي) التي ترسل إلى المستثمر المعين في المقصد. 6- عند إرسال الأوعية التي تفرض بعض بلدان المقصد تقديم البيانات الإلكترونية المسبقة بشأنها، يتأكد المستثمر المعين في المصدر من أن جميع هذه المتطلبات المتعلقة بالبيانات الإلكترونية المسبقة والخاصة بكل بلد قد استوفيت على النحو الواجب، وأن الرسالة CARDIT ذات الصلة قد أرسلت، بما يشمل أي قواعد منطبقة (العلامة AR)، امتثالاً لمعيار الاتحاد البريدي العالمي M48 الخاص بتبادل الرسائل.	

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
تطبيق الأحكام المتعلقة بتوفير البيانات الإلكترونية المسبقة (تابع.)	المادة 002-08 من دليل الاتفاقية تطبيق الأحكام المتعلقة بتوفير البيانات الإلكترونية المسبقة	7- تُستخدم البيانات الإلكترونية المسبقة بطريقة تتفق مع الأحكام ذات الصلة من وثائق الاتحاد في مجال معالجة البيانات الشخصية. ودون الإخلال بالأحكام السالفة الذكر، يمكن أن يُنظم تبادل هذه البيانات أيضاً في إطار اتفاقات أو بروتوكولات ثنائية أو متعددة الأطراف بشأن حماية البيانات الشخصية بالإضافة إلى جوانب تقنية أخرى متعلقة بتبادل البيانات. 8- يمكن أن تخضع بعض البعثات لإجراءات أمنية إضافية وفقاً للتدابير ذات الصلة التي اعتمدها الاتحاد البريدي العالمي بالتشاور مع جهات معنية الأخرى. ومن بين الأمور التي يمكن أن تشملها هذه التدابير تتبع أثر البعثات الفردية، و/أو منع مواصلة نقلها. 9- للحفاظ على التدفق السلس للبعثات المشار إليها آنفاً، يتعين على البلدان الأعضاء والمستثمرين المعيّنين الذين ينفذون أحكام هذه المادة أن يفعلوا ذلك بطريقة تتسق مع قدرة الشبكة البريدية العالمية والبنية التحتية المتاحة لهذا الغرض، مع مراعاة مدى قدرة جميع الأطراف المعنية في سلسلة النقل البريدية الدولية على استيفاء المتطلبات المتعلقة بتوفير البيانات الإلكترونية المسبقة.	