

# دليل النقل البريدي

أكتوبر 2018



الصفحة	جدول المحتويات
5	<b>1- الهدف من دليل النقل البريدي</b>
5	1-1 المقدمة
5	2-1 لمحة عن النقل البريدي
6	<b>2- المعالجة الأساسية للبريد</b>
6	1-2 المنتجات والخدمات البريدية في الاتحاد البريدي العالمي
7	2-2 الرزم الصغيرة/الطرود
7	3-2 المنتجات والخدمات المرتبطة بالنقل
8	<b>3- البعثة/الوعاء/الإرسالية/سلسلة الإرساليات/الشحنة</b>
9	1-3 سلسلة الإرساليات
10	2-3 الإرسالية
10	3-3 الوعاء
11	4-3 العلاقة بين معرّف هوية الوعاء ومعرّف 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	<b>4- مسار البريد</b>
20	-1-4 عملية معالجة البريد في رسم بياني
22	2-4 معرّف هوية البعثة المطابق للمعيار S10/الرسائل EMSEVT
23	3-4 دليل التبادل الإلكتروني للبيانات
24	<b>5- أنواع وسائل النقل والعبور</b>
24	1-5 النقل المباشر
24	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
25	4-5 العبور المغلق
26	5-5 العبور المكشوف (العبور المفتوح)
27	6-5 بعائث مغلقة تضاف إلى البريد
29	7-5 رسوم بيانية عن النقل والعبور

الصفحة	جدول المحتويات (تابع.)
35	6- مبادئ التسعير والمحاسبة في عمليات النقل والعبور البريدية
35	1-6 أحكام المعاهدات
35	2-6 النقل الجوّي
36	3-6 النقل البحري
36	4-6 النقل عبر السكك الحديدية
37	5-6 مبادئ المحاسبة في العبور المغلق
37	6-6 قائمة الطرود الخاصة CP 88
37	7-6 مبادئ المحاسبة في العبور المفتوح/العبور المكشوف
38	8-6 الجدولان CP 81 و CP 82
39	9-6 القائمة CN 68 السابقة
39	10-6 دليل العبور
39	11-6 السعر الأساسي للنقل الجوّي
40	12-6 المسافة المعتمدة للبريد الجوّي
41	13-6 النقل الجوّي الداخلي
43	14-6 إعادة الأكياس الفارغة
45	7- النماذج والرسائل في الاتحاد البريدي العالمي
45	1-7 لصائق الأوعية
49	2-7 معايير تبادل الرسائل
51	3-7 لمحة عن معايير تبادل الرسائل
54	4-7 المعايير التقنية
57	8- توجيه البريد الجوّي
57	1-8 معايير التوزيع
57	2-8 أمثلة عن الممارسات الفضلى
59	3-8 اتفاقات الخدمات
60	9- استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات لمراقبة عملية النقل
63	10- مسائل أمنية
64	11- ملحق- أنظمة الاتحاد البريدي العالمي الرئيسية

## 1- الهدف من دليل النقل البريدي

### 1-1 المقدمة

صُمم دليل النقل البريدي هذا ليشكل مستندا تفاعليا متاحاً على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي. وهو قابل للتحديث بسهولة في ضوء اكتساب الخبرات أو تغيّر الظروف.

ويعدّ هذا الدليل مصدر معلومات للموظّفين البريديين الذي يعالجون مسائل النقل والعبور البريديين. وهو يشمل جميع وسائل النقل البريدية الدولية، الجويّة منها والبحرية وتلك الخاصة بالطرقات وبسكك الحديد<sup>1</sup>.

والهدف منه هو أن يطّلع الموظّون على مختلف جوانب النقل والعبور البريديين.

ولما كان هذا الدليل يحتوي على معلومات محدّثة 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.

ونظراً لأن نقل البريد جوا هو أحد الطرق المهمة للنقل لدى الاتحاد البريدي العالمي فيجري التشاور مع اتحاد النقل الجويّ الدولي فيما يخصّ مسائل الخطوط الجويّة، في إطار لجنة الاتصال المشتركة بين اتحاد النقل الجويّ الدولي والاتحاد البريدي العالمي.

وترد اختصاصات فريق النقل ولجنة الاتصال المشتركة بين اتحاد النقل الجويّ الدولي والاتحاد البريدي العالمي في مستند مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 1- فريق النقل- 1-2017- المستند 3 وفي مستند مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 1- فريق النقل- 1-2017- المستند 5 على التوالي، وهما مذكوران في قاعدة بيانات مستندات الاتحاد البريدي العالمي.

ويرجى توجيه الأسئلة أو التعليقات أو الاقتراحات المتعلقة بهذا الدليل إلى السيّد جان بويانسكي، مدير برنامج الجمارك والنقل على العنوان الإلكتروني الآتي: [jan.bojnansky@upu.int](mailto:jan.bojnansky@upu.int).

### 2-1 لمحة عن النقل البريدي

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

من ثمّ نطلب من القارئ أن يستذكر جميع المسائل التي يخطّط لها قبل رحلته:

- هل موعد المغادرة مناسب؟
- وهل موعد الوصول ملائم؟
- وهل مدّة التوقّف قصيرة جدّاً أو أنّها طويلة جدّاً؟
- وهل مطار التوقّف مناسب؟
- والأهمّ من ذلك، هل من مقاعد شاغرة على متن الرحلة؟

<sup>1</sup> - يُقصد بمصطلح "النقل" في هذا الدليل لجوء مستثمر معيّن إلى خدمات ناقلين، من قبيل شركات جويّة، 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).

والآن نطلب منه أن يتصوّر أنّ الزبائن يمكنهم في كلّ البلدان تقريباً أن يرسلوا كلّ يوم بالبريد الرسائل والرزم والطرود إلى أيّ بلد آخر في العالم وأنّ الخدمة تشمل فئتين هما بريد ذو أولوية وبريد غير ذي أولوية.

وينبغي للموظّفين المعيّنين بتحديد الشبكة التشغيلية لمؤسسة البريد في المصدر أن يخطّطوا لوسائل نقل وعبور تكون سارية في كلّ بلدان العالم بطريقة تنطبق من حيث المنطق على أيام الأسبوع جميعها وفصول السنة جميعها، وذلك بالنسبة إلى البريد ذي الأولوية وذلك غير ذي الأولوية على حدّ سواء.

وقد تكون هذه المهمة جدّ معقّدة نظراً خصوصاً لاحتمال تغيّر الظروف، من قبيل أحجام البريد اليومية والفصلية ومواعيد الرحلات وقدرات المركبات الجويّة ودوامات عمل مكاتب التبادل وغيرها.

ويزداد الأمر تعقيداً إذ ينبغي إدخال خطّة الشبكة التشغيلية (أيّ ترتيبات الرحلات وعمليات العبور مثلاً) في نظام الإرساليات في الوقت المناسب بحيث تضاف معلومات التوجيه عندما يعدّ مكتب التبادل في المصدر لوائح الأوعية.

ومن شأن لجوء المستثمر في المصدر إلى العبور المكشوف والعبور المغلق (وهما تقنيتان سنتطرّق إليهما في فقرة لاحقة من هذا المستند) أن يسهّل التخطيط اللازم. لكنّه ليس من غير المألوف أن يكون لدى البريد المصدر إرساليات موجّهة يومياً إلى أكثر من 100 بلد مقصد.

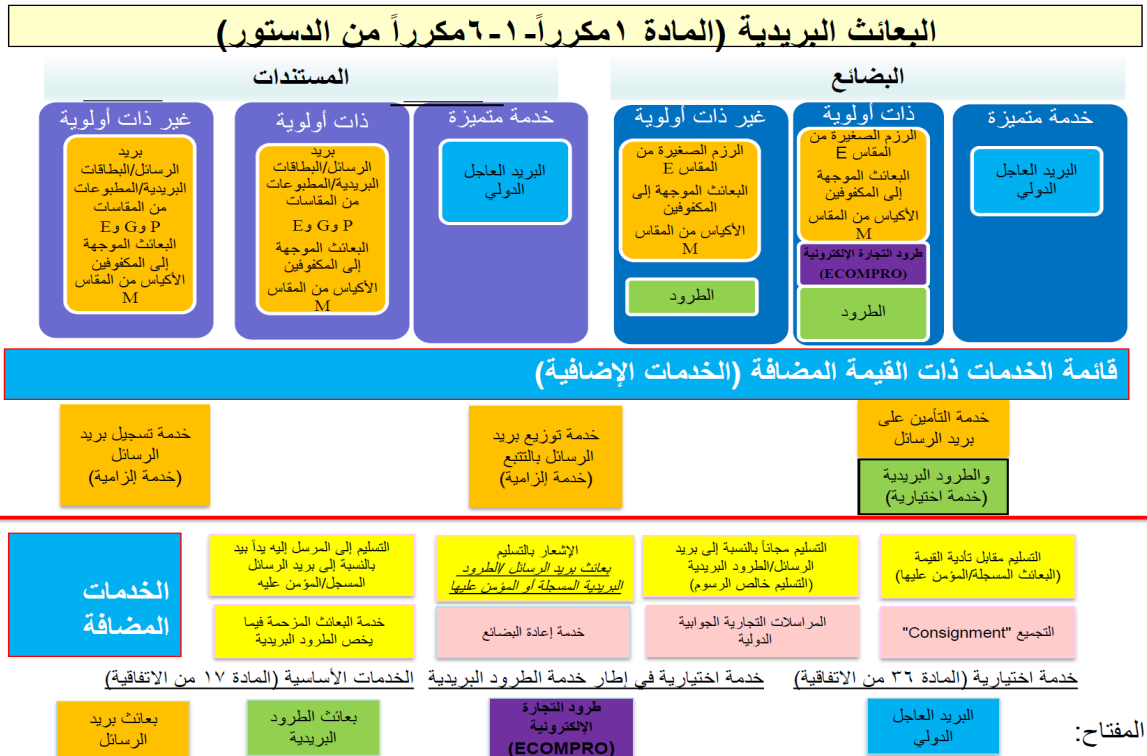
وتؤثّر نوعيّة تخطيط النقل والعبور هذا مباشرة في نوعيّة الخدمة. وتنقذ هذه المهمة المعقّدة والهامة في كلّ مؤسسة بريد في بلد مصدر. ومن المهمّ أن تقوم كلّ مؤسسة بتحديد نقاط التعقيد وتمويلها تمويلاً مناسباً.

## 2- المعالجة الأساسية للبريد

### 1-2 المنتجات والخدمات البريدية في الاتحاد البريدي العالمي

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

نتائج دراسة الأثر مضافة إلى المصنوفة



المفتاح:

كما ظهر في الرسم البياني السابق، تصنّف 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 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 بلد المقصد.

## 2-2 الرزم الصغيرة/الطرود

الرزمة الصغيرة هي عبارة عن بعثة من بعائث بريد الرسائل لا يزيد وزنها على كيلو غرامين 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 المقدّر فرضها على الرزم والطرود هي عينها. غير أن وضع اللصائق البريدية على البعائث ومعالجتها في مؤسسات البريد واعتماد أجور خاصة بها في أوساط مؤسسات البريد يختلف بين الطرود والرزم الصغيرة، كما يظهر في الجدول الآتي:

الطرود	الرزمة الصغيرة	
نظام الاتفاقية - الطرود البريدية	نظام الاتفاقية - بريد الرسائل	الأسس التنظيمية
النموذج CN 23 (الذي قد يكون جزءاً من نموذج الرزمة CP 72)	النموذج CN 22 - اختياريًا CN 23	الإقرارات الجمركية
من صفر إلى 20 كيلو غراماً (اختياريًا إلى 30 كيلو غراماً)	من صفر إلى 2 كيلو غرام	الوزن
الحصص البرية للبريد الوارد	النفقات الختامية	الأجور المعتمدة بين مؤسسات البريد
بيان الإرسالية CP 87 / لصائق الأوعية CP 83 أو CP 84 أو CP 85	بيان الإرسالية CN 31 / لصائق الأوعية CN 34 أو CN 35 أو CN 36	بيان الإرسالية/لصيقة الوعاء
من الإلزامي اعتماد معرّف لهويّة البعثة مرّمز بخطوط من 13 حرفاً وبنسق S10. وقد يستخدم هذا المعرّف استخداماً منفصلاً أو يدمج في النموذج CN 23.	اعتباراً من 1 يناير 2018، يلزم أن يوضع على كل رزمة صغيرة تحتوي على بضائع رزماً ما خطوط يعرف هويتها ويكون مطابقاً لمعيار الاتحاد البريدي العالمي التقنية S10. ولا يستخدم هذا الرمز ذو الخطوط لأغراض التتبع.	معرّف هويّة البعثة المرّمز 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 بناءً على طلب المصدر أو بموجب اتفاقات بين بلدان المصدر والمقصد. وبعض المنتجات مرتبطة بالنقل بحيث ينبغي ذكر وجوده على اللصائق أو قوائم التسليم - مثل البعائث المسجّلة والبعائث المؤمن عليها والبعائث الخاضعة للتتبع.

### 3- البعثة/الوعاء/الإرسالية/سلسلة الإرساليات/الشحنة

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:<sup>2</sup>

- 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 بعثات البريد العاجل الدولي. وتحظى البعثات القابلة للتتبع بمعرف فريد للهوية. والمعيار S10 هو المعيار المطبق في الاتحاد البريدي العالمي لمعرف هوية البعثة والذي يستخدم للبعثات القابلة للتتبع (مثل الرسائل المسجلة أو المصرحة القيمة أو السريعة في بريد الرسائل، بالإضافة إلى الطرود والبريد العاجل الدولي).<sup>3</sup>
- الوعاء البريدي: هي وحدة من وحدات الإرسالية تأتي عادة على شكل كيس أو علبة توضع فيه البعثات البريدية. وهي مزودة بمعرف لهوية الوعاء مرّم بخطوط ومؤلف من 29 حرفاً. والأوعية البريدية هي وحدة مادية تكلف جهات النقل، من قبيل شركات الطيران، بمعالجتها. ويعتمد المعرف لهوية الوعاء في أوساط جهات النقل والمؤسسات البريدية على حدّ سواء. والمعيار S9 هو المعيار المطبق في الاتحاد البريدي العالمي لمعرف هوية الوعاء.
- الإرسالية البريدية: كلّ وعاء بريدي هو عنصر من إرسالية بريدية مزودة بمعرف للهوية من 20 حرفاً. وهذا المعرف هو بدوره جزء من المعرف على هوية الوعاء المؤلف من 29 حرفاً. والمعيار S8 هو المعيار المطبق في الاتحاد البريدي العالمي لمعرف هوية الإرسالية.
- سلسلة الإرساليات البريدية: ترقم الإرساليات البريدية ترقيميا 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. وتتضمّن عادة الشحنات أوعية مخصصة لوسيلة نقل معينة، بغض النظر عن الإرسالية (أو الإرساليات) التي ينتمي إليها الوعاء.
- يشكّل مبدأ الإرساليات البريدية أساساً لجميع العمليات ومعايير المحاسبة المعتمدة في أوساط المستثمرين المعيّنين. وفيما يأتي شرح مبسّط لهذا المبدأ:
- ترقم كلّ إرسالية من مكتب التبادل في المصدر إلى مكتب التبادل في المقصد ترقيميا تسلسلياً، مع إعادة الترقيم للإرسالية الأولى من السنة التقويمية، وذلك لكلّ صنف من الأصناف البريدية (والأصناف الفرعية أيضاً عند الاقتضاء). ويُعرف هذا الرقم باسم "رقم الإرسالية".
- وتُرفق كلّ إرسالية ببيان ورقي (رسائل أو طرود) تُذكر فيه مواصفاتها، من قبيل عدد الأوعية والوزن. 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 لكلّ مستثمر معيّن في المصدر ولكلّ منتج. من ثمّ، يُرصد بسهولة فقدان إحدى الإرساليات فور استلام الإرسالية التالية.

<sup>2</sup> قد يكون استخدام المصطلحات المرتبطة بالبعثات والأوعية والإرساليات ومجموعات الإرساليات والشحنات غير متسق في مستندات الاتحاد البريدي العالمي. أما في دليل النقل هذا، فتستخدم هذه المصطلحات وفق التعاريف المقدّمة لها في الفقرات.

<sup>3</sup> المعايير المعتمدة في الاتحاد البريدي العالمي للمسائل التقنية ومسائل المراسلة على حدّ سواء معروضة للبيع (للمشتركين أو الأفراد) على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي في القسم [www.upu.int/en/activities/standards/about-standards.html](http://www.upu.int/en/activities/standards/about-standards.html)



فعلى سبيل المثال، إذا تسلّم المستثمر المعين في مونتريال رسالة ذات أولوية من بريد الرسائل تحمل رقم الإرسالية 0123 لعام 2012 من المستثمر المعين في زيوريخ، لكنّه لم يتلقَ رقم 0122، ففي وسعه أن يعلم على الفور أن الإرسالية رقم 0122 قد فقدت وأن يعدّ ورقة تحقيق لبيّاشتر المستثمر المعين في زيوريخ التحقيق.

وبالإضافة إلى ذلك، قد تكون الإرسالية مؤلّفة من وعاء واحد لا غير (كيس أو علبة مثلا) في بعض الأحيان، أو قد تتضمّن، في أحيان أخرى، عدّة أوعية بحسب كمية البريد في الوقت الذي أرسلت فيه. ولا تبقى الأوعية الفردية التي تشكّل الإرسالية عينها دوما مع بعضها في سلسلة الإمدادات. ويحدّد البيان (رسالة أو طرد) أيضا عدد الأوعية المرسلّة في إرسالية واحدة لكي يتأكّد المقصد ليس فحسب من أنّ الإرسالية البريدية قد استلمت وفق الأصول بل أيضا من أنّ كلّ حاوية تابعة لها قد استلمت. ومن نافلة القول إنّ استلام هذه البيانات هو في غاية الأهميّة بالنسبة إلى المقصد. وتحمل اللصيقة الموضوعة على الوعاء التي أرفق بها البيان حرف "F" بالإنكليزية الذي يشير إلى كلمة "forms" أي الاستثمارات. ويسمّى هذا الوعاء عادة "كيس F".

### 1-3 سلسلة الإرساليات

تُرقّم الإرساليات البريدية ترقّما تسلسليا وفق سلاسل الإرساليات المؤلّفة من 15 حرفا 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 للصف البريد الفرعي (الحرف الأوّل يشير إلى الصف البريدي "U" أو "C" أو "E" أو "T"). يستخدم الحرف الثاني للتمييز بين سلاسل الإرساليات المختلفة في الصف البريدي.
- تجدر الإشارة إلى أنّ الفئة البريدية تشكّل مع الصف البريدي الفرعي للإرسالية "نوع الإرسالية" المؤلّف من 3 أحرف. وعلى سبيل المثال، يُقسّم رمز "CAYMQACHZRHBAUN" على النحو الآتي:
- تعود أحرف "CAYMQA" لمدينة مونتريال حيث المستثمر المعين هو بريد كندا (قائمة الرموز 108)<sup>4</sup>
  - تعود أحرف "CHZRHBA" لمدينة زيوريخ حيث المستثمر المعين هو بريد سويسرا (قائمة الرموز 108)
  - يرمز حرف "A" إلى البريد الجوّي أو البريد ذي الأولوية ("airmail" و "priority mail" بالإنكليزية) (قائمة الرموز 115)
  - يشير حرفا "UN" إلى "الرسائل- رسائل و بطاقات/أشياء أخرى" (قائمة الرموز 117)

ومن الأمثلة الأخرى عن سلسلة إرساليات CAYMQACHZRHBAUL حيث يضمّ البريد رسائل و بطاقات.

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.

وتعدّ سلسلة الإرساليات من العناصر المهمّة 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، حتّى لو لم يذكر بعد في الاستثمارات النموذجية للاتحاد البريدي العالمي.

<sup>4</sup> تحيل معايير الاتحاد البريدي العالمي إلى قوائم رموز متوقّرة على الموقع الإلكتروني للاتحاد [www.upu.int/en/activities/standards/code-lists.html](http://www.upu.int/en/activities/standards/code-lists.html)

### 2-3 الإرسالية

تشكّل إرساليات فردية في كلّ سلسلة إرساليات ويتمنّع كلّ منها بمعرف هويّة فريد مؤلّف من 20 حرفا على النحو الآتي:

- 15 حرفا لسلسلة الإرساليات
- حرف واحد للسنة ذات الصلة (مثلا "2" لعام 1992 أو 2002 أو 2012 أو 2022)
- 4 أحرف لرقم الإرسالية التي ترقم ترقيما تسلسليا

قد تتضمّن الإرسالية حاوية واحدة أو عدّة وأوعية بحسب حجم البريد خلال الفترة التي ترسل فيها.

### 3-3 الوعاء

لكلّ وعاء في الإرسالية معرف هويّة مؤلّف من 29 حرفا على النحو الآتي:

- 20 حرفا لمعرف هويّة الإرسالية
- 3 أحرف للرقم التسلسلي الخاص بالوعاء
- حرف واحد لمؤشّر الوعاء الأعلى ترقيما
- حرف واحد لمؤشّر التسجيل/تصريح القيمة
- 4 أحرف لوزن الوعاء

ويأتي معرف هويّة الوعاء المؤلّف من 29 حرفا بنسق رمز ذي خطوط (رمز التشفير 128) يوضع على لصائق الأوعية. وهذا المعرف الذي يحدده مكتب التبادل في المصدر يمسح مسحا ضوئيا عند المستثمرين المعيّنين في بلدان العبور والمقصد وعند الناقلين، من قبيل شركات الطيران.

وعند مسح معرف هويّة الوعاء مسحا ضوئيا، يلتقط تلقائيا كلّ من معرف هويّة الإرسالية وسلسلة الإرساليات. من ثمّ، يكفي إجراء مسح ضوئي واحد لتحديد مكثبي التبادل في المصدر والمقصد، فضلا عن الفئة البريديّة والصنف البريدي والصنف الفرعي ذي الصلة والمؤشّرات التي تدلّ على أعلى ترقيم في الإرسالية والوزن الإجمالي وتوضّح إذا كان البريد مسجّلا أو بقيمة مصرّحة.

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 الموضوع	مثال
		سلسلة الإرسالية DEFRAANLAMSAAUN	رمز- مركز معالجة البريد الدولي في المصدر	ينبغي أن يكون مركزا معالجة البريد الدولي في بلدي المصدر والمقصد مدرجين في قائمة 108 التابعة للاتحاد البريدي العالمي	6-1	DEFRAA
					6	أحرف أبجدية
		سلسلة الإرسالية DEFRAANLAMSAAUN	رمز- مركز معالجة البريد الدولي في المقصد	ينبغي أن يكون رمز الفئة البريدية مدرجا في قائمة الرموز 115 التابعة للاتحاد البريدي العالمي	12-7	NLAMSA
					6	أحرف أبجدية
			رمز الفئة البريدية	ينبغي أن يكون رمز الفئة البريدية مدرجا في قائمة الرموز 115 التابعة للاتحاد البريدي العالمي	13	A
			رمز الصنف البريدي الفرعي (على مستوى الإرسالية)	رمز الصنف البريدي	15-14	UN
			رمز الصنف البريدي الفرعي (على مستوى الإرسالية)	الحرف الثاني من الصنف البريدي الفرعي	حرفان أبجديان (إلا في حال اتفق الطرفان على بديل ثانٍ مثل الأحرف الرقمية)	
			سنة- الإرسالية	الرقم الأخير من السنة التقويمية، أي 4 لعام 1994 أو 2004 أو 2014 أو 2024. وفي كل سلسلة إرساليات، يضبط العام للإرسالية الأولى من السنة التقويمية ويبقى ثابتا للإرساليات التالية طوال العام عينه.	16	4
			رقم- الإرسالية	رقمي (0001 - 9999). في كل سلسلة إرساليات، يبدأ رقم الإرسالية الأولى من السنة التقويمية عادة بـ 0001 ويضاف إليه واحد لكل إرسالية تالية في السنة عينها.	20-17	0027
			الرقم التسلسلي للوعاء	رقمي (001-999). هذا رقم الوعاء ضمن الإرسالية.	23-21	002
			مؤشر الوعاء الأعلى ترقيما (إلا في حال اتفق الطرفان على استخدام بديل)	صفر- لا ليس هذا الوعاء الأعلى ترقيما في الإرسالية 1- نعم إن هذا الوعاء هو الوعاء الأعلى ترقيما في الإرسالية 9- ما من معلومات متوفرة في هذا الشأن في الرمز ذي الخطوط	24	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	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 غراما)	29-26	0258
					3	أحرف
					15	حرفا
					20	حرفا
					29	حرفا

معرّف هوية الوعاء S9  
DEFRAANLAMSAAUN40027002000258

معرّف هوية الإرسالية S8  
DEFRAANLAMSAAUN40027

يستخدم مصطلح "Consignment" بالإنكليزية بمعنيين مختلفين في أنظمة الاتحاد البريدي العالمي. ويدلّ أولهما على منتج بريدي اختياري (انظر المادة 18-005 بشأن خدمة التجميع "Consignment")، في حين يتعلّق ثانيهما بالنقل (انظر المادة 17-135). وما من فرق في بعض المستندات بين مصطلحي "بعيثة" و"شحنة". وقد اعتمد في هذا الدليل معنى الشحنة الوارد في المادة 17-135.

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

من ثمّ، تتألّف الشحنة من مجموعة من الأوعية المخصّصة لوسيلة نقل معيّنة، بغضّ 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). أمّا الشحنة، فهي ترفق بقائمة تسليم (النماذج CN 37 و CN 38 و CN 41).

وتستخدم الشحنة لأغراض النقل على صعيدي المراقبة التشغيلية وإجراءات المحاسبة المعتمدة بين مؤسسة البريد 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 من قبيل شركة طيران.

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

ويحدّد معيار S32 التقني في الاتحاد البريدي العالمي معرّف هويّة الشحنة الذي قد يشمل 12 حرفاً على أقصى تقدير:

- حرفان لرمز البلد في المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس
- معرّف فريد لهويّة الشحنة قد يشمل 10 أحرف على أقصى تقدير يحدّد حسب مواصفات وطنية.

ولا بدّ في هذا السياق من الإشارة إلى أوجه الاختلاف بين "معرّف هويّة الإرسالية" و"معرّف هويّة الشحنة". فالأول هو عنصر من معرّف هويّة الوعاء. من ثمّ، يتمّ التعرّف على الفور على الإرسالية التي ينتمي إليها الوعاء. أمّا الثاني، فهو ليس عنصراً من معرّف هويّة الوعاء. من ثمّ، لا يمكن تحديد الشحنة التي ينتمي إليها الوعاء بواسطة معرّف هويّة الوعاء أو المعلومات الأخرى المذكورة على لصيقة الوعاء. كما قد تنتمي الحاوية الواحدة إلى عدّة شحنات خلال نقلها من مكتب التبادل في المصدر إلى نظيره في المقصد (في العبور المغلق مثلاً).

وتعدّ قائمتا التسليم CN 38 و CN 41 الاستمارتين المعتمدين في الاتحاد البريدي العالمي لتقديم معلومات عن الشحنات. ويوازي عنصر البيانات المعنون "الرقم التسلسلي" (serial No) المعرّف على هويّة الشحنة. وبموجب معايير التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) المعتمدة في الاتحاد البريدي العالمي، تغطّي الرسالة PRECON الشحنة الموجهة إلى المستثمر المعين في المقصد، في حين تغطّي الرسالة CARDIT تلك الموجهة إلى الناقل.

وتُعدّ الشحنات (مع قائمتي التسليم CN 38/CN 41 و/أو الرسائل CARDIT) جيّد مهمّة بالنسبة إلى شركات الطيران، إذ أنّها تدلّ على احتواء الحمولة على بريد فتصبح إذن خاضعة للتخليص الجمركي البريدي.

والمعلومات المذكورة على الشحنة المقدّمة وفق معايير الاتحاد البريدي العالمي (على ركيّزة ورقية أو إلكترونية) هي التي تسمح عادة بنقل الأوعية من شركة الطيران إلى المستثمر المعين في المقصد لأغراض التخليص الجمركي البريدي.

### 6-3 مراكز معالجة البريد الدولي

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

#### مكاتب التبادل

يقضي أحد المبادئ الرئيسية المعتمدة لمعالجة البريد الدولي بتأسيس المستثمرين البريديين المعيّنين في البلدان الأعضاء في الاتحاد البريدي العالمي "مراكز تبادل" ترسل جميع البريد الصادر وتستلم جميع البريد الوارد. من ثمّ، يتنقّل البريد الدولي المتبادل بين البلدان من مركز تبادل إلى آخر. ويدرب المستثمرون البريديون الموظفين ويزودونهم بالأجهزة في مكاتب التبادل بغية "إضفاء طابع دولي" على البريد الصادر بالاستناد إلى معايير وأنظمة محدّدة 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 عدّة مراكز. ويكون دوماً عدد مكاتب التبادل أصغر بكثير من عدد المنشآت البريدية التي تعالج البريد المحلي. أمّا المهام المنجزة في هذه المراكز، فهي متخصصة ومختلفة عن تلك المنقّدة في مكتب يعالج البريد المحلي.

#### مكتب التبادل مقابل وحدة البريد

يعدّ مكتب التبادل الإرساليات ويتلقاها تماشياً مع المعايير المعتمدة. وهو من ثمّ يعدّ ويستلم بيانات الرسائل والطرود أو ما يوازيها للبريد العاجل الدولي، بالإضافة إلى الأوعية. وفيما يخصّ البريد الوارد، يقوم مكتب التبادل بفتح الأوعية. كما أنّه يوجّه ويتلقّى الرسائل PREDES و RESDES.<sup>5</sup>

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

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

أمّا مركز معالجة البريد الدولي الصادر (المصدّر)، فهو يقوم مقام وحدة بريد ويستلم الأوعية التي تعدّها مكاتب التبادل ويسجلّها في قائمة تسليم ويدير تسليمها إلى الناقل (شركة الطيران). وفي المقابل، يتلقّى مركز معالجة البريد الدولي الوارد (المستورد) الذي يقوم مقام وحدة بريد الأوعية من جهة النقل ويوقع على إيصالاتها ويوجّهها 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. ويتولّى هذا المركز عملية التسليم من شركات الطيران إلى مؤسسات البريد، فيعدّ ويتلقّى الشحنات. وهو لا يصدر أوعية بريدية ولا يعتبر إذن مكتب تبادل.

<sup>5</sup> تعتبر الرسالة PREDES المقابل الإلكتروني لبيان الرسالة/الطرد ولصائق الأوعية وقائمة البعثات القابلة للتتبع. أمّا الرسالة RESDES، فهي التأكيد الإلكتروني لمعالجة الوعاء في بلد المقصد. ويتضمّن هذا المستند وصفاً مفصّلاً عن هذين النوعين من الرسائل في فقرة لاحقة.

## 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 مسجّلة برمز خاص لكلّ منها مؤلّف من 6 أحرف. وقد تطوّرت 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 الأوّلان إلى رمز البلد في المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس؛
- أمّا الحرف السادس، فهو حرف مؤهّل يسمح باعتماد عدّة 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: Universal Postal Union-International Mail Processing Centres.

وتُنشر رموز مراكز معالجة البريد الدولي في ثلاث قوائم هي: 108 (لجميع رموز مراكز معالجة البريد الدولي) و108a (للرموز المنتهية صلاحيتها ورموز المراكز المغلقة) والقائمة المرجعية 108b (للرموز السارية ورموز المراكز المفتوحة).

## خصائص مركز معالجة البريد الدولي

تسجّل مراكز معالجة البريد الدولي مع خصائص عديدة هي:

- اسم مركز معالجة البريد الدولي (من 12 و35 حرفاً على حد سواء)؛
- رمز المستثمر؛
- الاسم الكامل للمستثمر (من 12 و35 حرفاً على حد سواء)؛
- العنوان المادي؛
- معلومات الاتصال؛
- المهام: مكتب تبادل أو وحدة بريد أو الاثنان معاً؛
- تدفّقات 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: مكاتب التبادل الواقعة 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.

#### مستثمر مركز معالجة البريد الدولي

لا بدّ من الإشارة إلى أنّه من غير الممكن تحديد مستثمر 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.

والطريقة الوحيدة لتحديد مستثمر مركز معالجة البريد الدولي هي الإحالة إلى قائمة الرموز 108.

#### الكيان المادي مقابل الكيان المنطقي

ليس مركز معالجة البريد الدولي بالضرورة كيانا ماديا (مثل المبنى). فهو تطوّر ليصبح أقرب إلى الكيان المنطقي. من ثم، يمكن العثور على عدّة 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 المتعدّدة في أكثر من مبنى واحد.

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

#### الإرسالية في مقابل الشحنة

تتألف الإرسالية من مجموعة من الأوعية تحمل معرّف الهوية عينه للإرسالية. من ثمّ تتشارك جميع الأوعية في الإرسالية الواحدة مواصفات معرّف هوية الإرسالية، فهي تحمل المصدر عينه والمقصد عينه والفئة البريدية عينها والصنف البريدي عينه والصنف البريدي الفرعي عينه ورقم الإرسالية عينه في السنة التقويمية. وقد تحتوي الإرسالية على وعاء واحد أو عدّة أوعية. ويرد وصف للإرسالية في نماذج الاتحاد البريدي العالمي CN 31/CN 32 (بيان الرسالة) و CP 87 (بيان الطرد). وفي النظام المؤتمت، توصف الإرسالية في الرسالة PREDES، فضلا عن لصائق الحاويات.

أمّا بالنسبة إلى الشحنة، فالأمر مختلف تماماً. فقد لا تشحن (للأسف) الأوعية الفردية في الإرسالية الواحدة بالضرورة معا في نهاية المطاف. وقد تفصل أوعية الإرسالية الواحدة في أيّ مرحلة من مراحل سلسلة الإمدادات. والشحنة هي كناية عن قائمة بالأوعية المخصّصة لوسيلة نقل معيّنة. ومن ثمّ، قد تحتوي الشحنة على جميع أوعية الإرسالية الواحدة أو البعض منها لا غير. وهي قد تحتوي على أوعية من عدّة إرساليات، كما قد تتضمن أوعية من إعداد أكثر من مستثمر واحد. ويرد وصف للشحنة في قوائم التسليم CN 37 و CN 38 و CN 41 الصادرة عن الاتحاد البريدي العالمي للبريد السطحي والبريد الجوّي والبريد السطحي المنقول جواً. وفي النظام المؤتمت، توصف الشحنة في الرسالتين PRECON و CARDIT.

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

الهدف من هذه الفقرة هو إطلاع موظفي المستثمرين المعيّنين على عناصر البيانات التي تشكّل معرّف هويّة الوعاء.

#### الفئة البريدية

يعدّ مصطلح "الفئة البريدية" مصطلحا عاميا في الاتحاد البريدي العالمي. ولم يقدّم له (بعد) تعريف واضح في أنظمة الاتحاد، لكنّه على صلة وثيقة بالخانات الواردة على أقصى يمين بيان الرسالة CN 31 وبيان الطرد CP 87.

ولا بدّ من الإشارة في هذا السياق إلى أنّ مصطلح "البريد الجوّي" في أنظمة الاتحاد لا يدلّ بالضرورة على وسيلة نقل، بل هو يشير بالأحرى إلى منتج. وغالبا ما يشكّل هذا المفهوم مصدر التباس. وقد ذكر البريد الجوّي في إحدى فقرات أنظمة الاتحاد البريدي العالمي بمعنى البريد ذي الأولوية. وبين البلدان المتجاورة من الأسرع استخدام وسائل نقل سطحية. ولا تزال بلدان كثيرة تتعتّ أسرع منتج بريد دولي لها، أكان من الرسائل أو الطرود البريدية، "بالبريد الجوّي" عند تعاملها مع الزبائن، حتّى 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 الجوّي أو البريد ذو الأولوية.
- باء (B)- البريد السطحي المنقول جوّا/البريد غير ذي الأولوية.
- جيم (C)- البريد السطحي/البريد غير ذي الأولوية.
- دال (D)- البريد ذو الأولوية المنقول بوسيلة نقل بريّة (رمز اختياري).

والفئة البريدية "B" هي البريد السطحي المنقول جوّا (S.A.L) الذي يمكن اعتماده بعدّة طرق. فقد يرتئي المصدر أنّ النقل البرّي لا يناسب بريده غير ذي الأولوية فيقرّر استخدام النقل الجوّي بأولوية مخفضة لجميع المقاصد أو البعض منها. وتقوم هذه المنهجية عموما على اتفاق يبرم بين المستثمر وشركة الطيران التي تمهل عادة فترة تتراوح بين 7 أيام و14 يوما لتأمين النقل. ولا بدّ من تحديد مهلة دنيا كي لا يتقدّم البريد السطحي المنقول جوّا على البريد ذي الأولوية.

ويمكن أيضا للمصدر أن يعتمد منتجا منفصلا يكون بين البريد الجوّي التقليدي/البريد ذي الأولوية والبريد السطحي/غير ذي الأولوية. وهو يوفّر بهذه الطريقة ثلاثة مستويات من الخدمة للزبون بدلا من اثنين.

أمّا فيما يخصّ المقصد، فيوازي البريد السطحي الوارد المنقول جوّا 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، لكنّه يستحسن عموما اعتماد الفئة "A" للبريد ذي الأولوية، منقولا كان بوسيلة جوية أو سطحية. ويمكن استخدام الفئة البريدية "D" في حال كانت الأجور بين المستثمرين المعيّنين تختلف بين البريد ذي الأولوية المنقول جوّا والبريد المنقول بوسيلة سطحية، وذلك بموجب اتفاق ثنائي.



## الصف البريد

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.

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

## الصف البريدي الفرعي

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

وعندما تعتمد سلسلة إرساليات واحدة لفئة بريدية محدّدة وصنف بريدي معيّن بين مكنتي 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 سيّان في حال اعتماد سلسلة إرساليات واحدة للطرود البريدية السطحية/غير ذات الأولوية، فيكون رمز الصنف البريدي الفرعي "CN" ونوع الإرسالية "CCN".

غير أنّ الحاجة قد تدعو إلى اعتماد أكثر من سلسلة إرساليات واحدة. فعلى سبيل المثال، تدمج عادة البعثات المسجّلة مع البعثات غير المسجّلة في سلسلة إرساليات بريد الرسائل عينها. لكنّ المصدر قد يختار اعتماد سلسلة إرساليات مختلفة للبعثات المسجّلة لا غير، فيصبح عنده سلسلة إرساليات مع الصنف البريدي الفرعي "UN" (نوع الإرسالية AUN) وسلسلة أخرى مع الصنف البريدي "UR" (نوع الإرسالية AUR).

ويشكّل البريد العاجل الدولي خير مثال على تعدّد رموز الأصناف البريدية الفرعية في الاستخدام الشائع. فإذا كانت بلدان المصدر تفصل 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 المتعدّدة الأطراف. فرمز الصنف البريدي الفرعي "CE" وضع حصريا لطرود "EPG" (شبكة تبادل طرود متّفق عليها من قبل عدّة أطراف تعتمد فيها شروط أجور مختلفة عن تلك المعتمدة لطرود الاتحاد البريدي العالمي العادية).

## رموز الصنف البريدي الفرعي على مستوى الإرسالية مقابل مستوى الوعاء<sup>6</sup>

قد يوضع رمز الصنف البريدي الفرعي إمّا 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 ثمّ، يكون لكلّ وعاء في الإرسالية المعرّف عينه على هوية الإرسالية.

وعلى سبيل المثال، قد تتضمّن إرسالية بالصنف البريدي الفرعي "UN" وعاء بالصنف البريدي الفرعي "UM" (الذي يشير إلى أنّها من أكياس M). وفي هذه الحالة، يكون حرفا "UN" في معرّف هوية الوعاء المرّمز بخطوط الذي يرد على لصيقة الوعاء (في المرتبتين 14 و15 من معرّف الهوية المؤلّف 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.

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

ولا يدرج الصنف البريدي الفرعي الذي يمثّل 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 يخصّ عمليات الدمج المسموح بها.

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

## سنة الإرسالية

يتضمّن معرّف هوية الإرسالية حرفاً واحداً يرمز إلى سنة الإرسالية.

وما من تعريف واضح لتاريخ الإرسالية ومن ثمّ 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 أنّ النهج الأخير هو أفضل طريقة لتحديد تاريخ الإرسالية، إذ أنّه يسمح بتفادي مشكلة تشكيل بعض أوعية الإرسالية في السنة "س" والبعض الآخر منها في السنة "س+1". غير أنّه 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 قد تحمل الرقم 0001.

## رقم الإرسالية

يبدأ ترقيم الإرسالية بـ 0001 لأول إرسالية من السنة التقويمية في كلّ سلسلة إرساليات. لكنّ المصدر قد يختار أن يبدأ الترقيم برقم مختلف عن 0001 إذا دعت الحاجة إلى ذلك. ففي حال تعدّدت سلاسل الإرساليات للفئة البريدية والصنف البريدي عينهما (لكن ليس للصنف البريدي الفرعي)، قد يختار المصدر أن يبدأ ترقيم سلسلة إرساليات من نوع "AUN" بـ 0001 وترقيم أخرى من نوع "AUL" بـ 1001 بغية تسهيل التمييز بين لصائق

<sup>6</sup> يشير "مستوى الإرسالية" إلى جميع أوعية الإرسالية التي لها القيمة عينها، في حين أنّ "مستوى الوعاء" يشير إلى الحاويات الفردية بقم مختلف.

الأوعية في السلسلتين، وإلا من المحتمل أن تكون لصيقتان لوعاءين من إرساليات مختلفة جدّ متشابهتين مع الفرق الوحيد بينهما هو الحرف الخامس عشر من معرّف هويّة الوعاء الذي يصعب تمييزه على الفور في المقصد. كما يختار بعض المستثمرين أن يكون العدد الأوّل من رقم الإرسالية مرتبطاً بمكتب تبادل معيّن في المصدر.

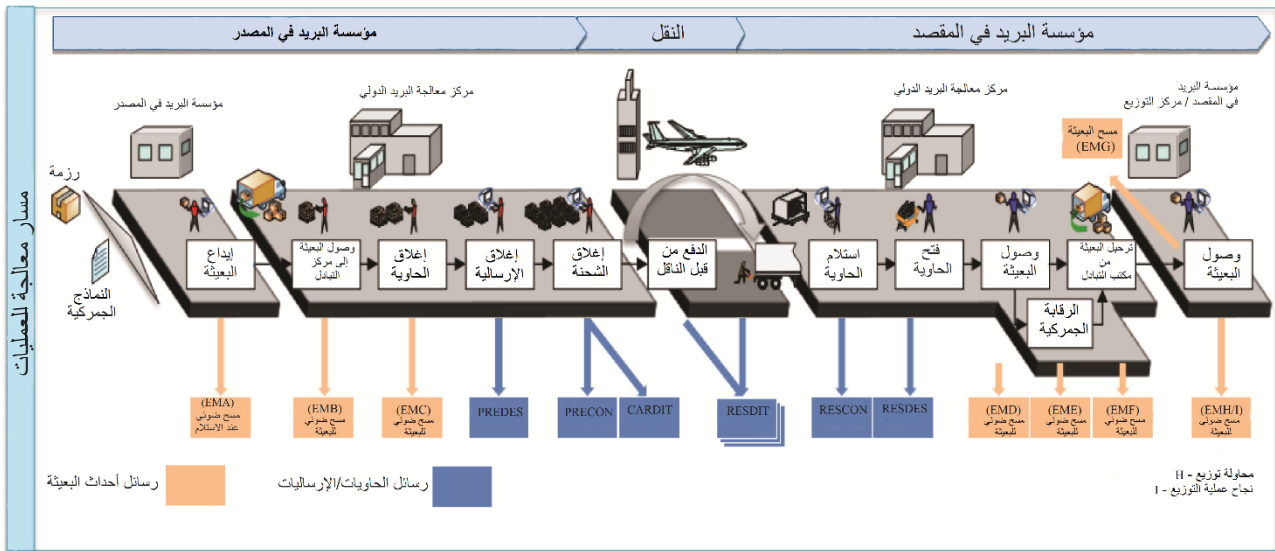
وعند البدء بتزقيم سلسلة الإرساليات برقم مختلف عن 0001، ينبغي للمصدر أن يتأكّد من أنّ أرقام الإرساليات كافية للسنة التقويمية بحيث يكون التزقيم تسلسلاً منطقياً متصاعداً خلال السنة التقويمية. وتتوقّف أرقام الإرساليات في السنة عند 999، بما أنّ العدد الأوّل من رقم الإرسالية يستخدم لتحديد سلسلة الإرساليات.

كما أنّ بيان الإرسالية الأولى من السنة التقويمية (رسالة كانت أم طرداً) يحمل رقم الإرسالية الأخيرة من السنة التقويمية السابقة لكي يتأكّد المقصد من أنّ جميع الإرساليات استلمت وفق الأصول، حتّى عند إعادة التزقيم للسنة التقويمية الجديدة.

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

ومن المثالي أن تُصمّم نظم مؤتمتة تكفل عدم الانقطاع في تزقيم الإرساليات. فقواعد التنظيم الحالية (التي تقوم على التزقيم اليدوي) لا تتضمن أحكاماً تطبق في حالة وقوع انقطاع في تزقيم الإرساليات. فقد تكون وسيلة النقل المخطط لها (رحلة جوية مثلاً) خالية من سلاسل الإرساليات في أيّ وقت، لا سيّما فيما يخصّ 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.

1-4 عملية معالجة البريد في رسم بياني



يُظهر الرسم البياني المسار المادي النمطي مع الرسائل الإلكترونية الداعمة المرتبطة بالنقل.

والرسائل على مستويات الأوعية والإرساليات هي على صلة وطيدة بالنقل الدولي. أما رسائل أحداث البعثة فهي لا تطبق إلا على البعثات القابلة للتتبع (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.

وتقوم مؤسسات البريد في المقصد عموماً بإعداد الحدث EMC وإدماج معطيات على مستوى البعثة في الرسالة PREDES بسمح 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
ترسل البعثة بالبريد في مكتب تبادل	يُسجل الحدث EMA من أحداث الرسائل EMSEVT ويرسل إلى مؤسسة البريد في بلد المقصد. وهذه الرسالة اختيارية بالنسبة إلى بعض المنتجات.	
تصل البعثة إلى مكتب تبادل للبريد الصادر	يُسجل الحدث EMB من أحداث الرسائل EMSEVT ويرسل إلى مؤسسة البريد في بلد المقصد. وهذه الرسالة اختيارية بالنسبة إلى بعض المنتجات.	

تبادل الرسائل على مستوى البعثة الإرسالية وعلى مستوى الوعاء	تبادل الرسائل على مستوى البعثة القابلة للتتبع	الحدث التشغيلي
تُرسل الرسالة PREDES إلى مؤسسة البريد في بلد المقصد وهي تحدّد معرّف هوية البعثة من خلال ربطها بمعرّف هوية الوعاء.	يُرسل الحدث EMC من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المقصد.	ترسل البعثة من مكتب تبادل البريد الصادر
تُرسل الرسالة PRECON إلى مقصد الشحنة (أي مؤسسة البريد في بلد العبور في العبور المغلق). تُرسل الرسالة CARDIT إلى جهة النقل (مثل شركة الطيران أو شركة الشحن).		يضاف الوعاء الذي يحتوي على البعثة إلى الشحنة (قوائم التسليم CN 37 و CN 38 و CN 41)
ترسل مؤسسة البريد في بلد المقصد أو بلد العبور الرسالة RESCON إلى مؤسسة البريد التي ترسل الرسالة PRECON.		يصل الوعاء إلى مقصد الشحنة (ربما تكون مؤسسة البريد في بلد العبور أو مؤسسة البريد في بلد المقصد)
تُرسل مؤسسة البريد في بلد المقصد الرسالة RESDES إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر		يُعالج الوعاء في مكتب تبادل البريد الوارد. وقد يكون المقصود البريد الوارد أو فتح الوعاء في مكتب تبادل البريد الوارد.
	يُرسل الحدث EMJ من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	تصل البعثة إلى مكتب التبادل في بلد العبور (مثل العبور المكشوف)
	يُرسل الحدث EMK من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	تُرسل البعثة من مكتب التبادل في بلد العبور (مثل العبور المكشوف)
	يُرسل الحدث EMD من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	تُسمح البعثة ضوئياً بعد فتح الوعاء في مكتب تبادل البريد الوارد
	يُرسل الحدث EDB من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	تُعرض البعثة على سلطات الجمارك المعنية بالبريد الوارد
	يُرسل الحدث EME من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	تُحتجز البعثة لدى سلطات الجمارك (عادة في مكتب تبادل البريد الوارد)
	يُرسل الحدث EDC من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	تعيد سلطات الجمارك المعنية بالبريد الوارد البعثة

الحدث التشغيلي	تبادل الرسائل على مستوى البعثة القابلة للتتبع	تبادل الرسائل على مستوى الإرسالية وعلى مستوى الوعاء
تغادر البعثة مكتب تبادل البريد الوارد (بعد التخليص الجمركي)	يُرسل الحدث EMF من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	
تصل البعثة إلى مكتب التوزيع	يُرسل الحدث EMG من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر. وهذه الرسالة اختيارية بالنسبة إلى بعض المنتجات.	
تصل البعثة إلى نقطة التجميع لسحبها	يُرسل الحدث EDH من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	
تسليم غير ناجح (مثلا عندما لا يكون المرسل إليه موجودا للتوقيع على البعثة)	يُرسل الحدث EMH من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	
التسليم النهائي	يُرسل الحدث EMI من أحداث الرسائل EMSEVT إلى مؤسسة البريد في بلد المصدر.	

وعلى الرغم من أن معرف هوية البعثة المطابق للمعيار S10 والرسائل EMSEVT لا ترتبط مباشرة بعملية النقل، فإنها تشكل عنصراً مهماً من عناصر المعايير وسير العمليات وتدقق البيانات داخل الاتحاد البريدي العالمي.

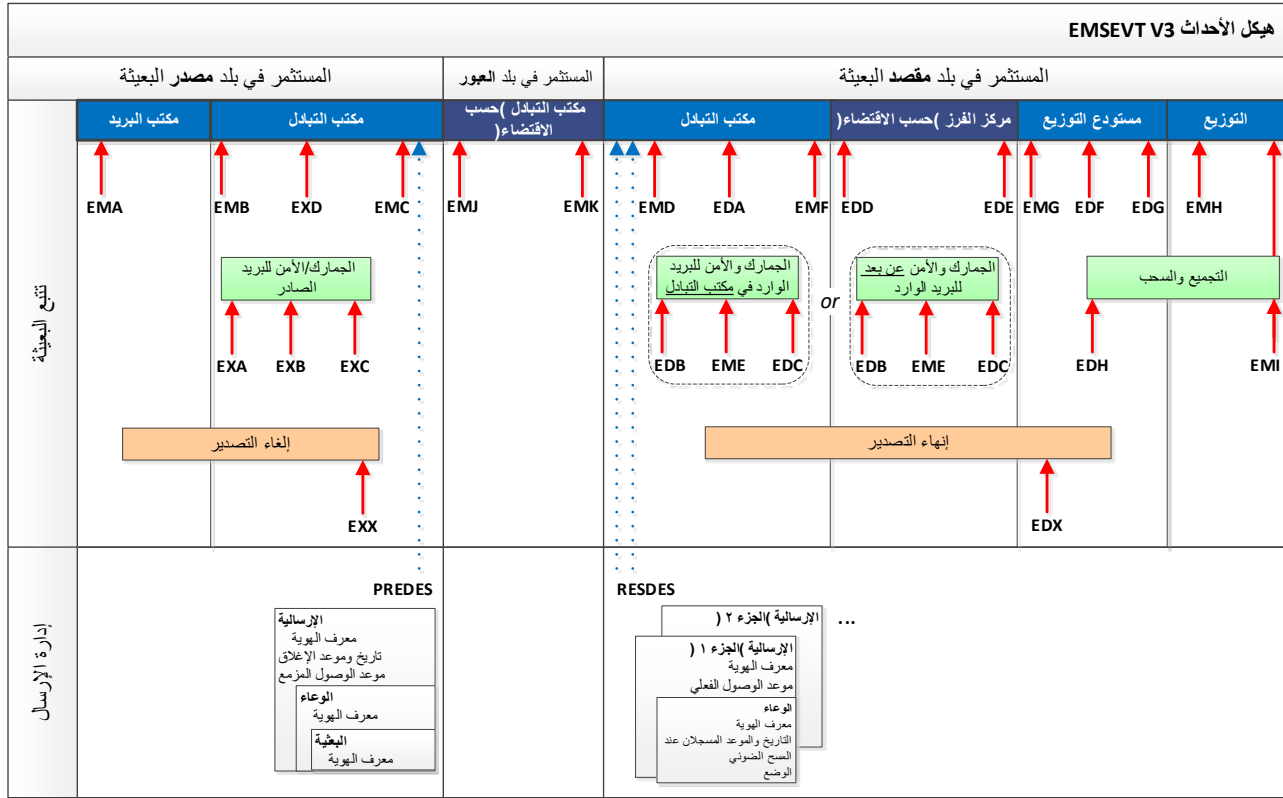
#### 2-4 معرف هوية البعثة المطابق للمعيار S10/الرسائل EMSEVT

لعلّ جميع قراء هذا الدليل تقريباً قد استخدموا المعيار S10، باعتباره معرف الهوية المرّمز بخطوط والمؤلف من 13 حرفاً والموضوع على جميع البعثات الدولية الخاضعة للتتبع (مثل الرسائل المسجّلة 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 معرف 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:



→ الحدث EMSEVT  
... الرسالة PREDES/RESDES

#### 3-4 دليل التبادل الإلكتروني للبيانات

أعدّ الاتحاد البريدي العالمي بالتعاون مع اتحاد النقل الجوي الدولي والمؤسسة الدولية للبريد (IPC) وبرعاية عدّة مزوّدي 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 <http://www.upu.int/en/activities/transport/upu-iata-cooperation.html>. وترد فيما يلي السمات المهمة لهذا الدليل المحدث:

- 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 وهيكل عصريين يسهلان قراءته.

## 5- أنواع وسائل النقل والعبور

تهدف هذه الفقرة إلى عرض وسائل النقل والعبور 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.

وتعتمد عادة خمسة 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.
- 5' العبور المكشوف (المفتوح).

ويشار إلى أنّ بعض المستثمرين المعيّنين يلجئون إلى خيار سادس.

بعائث مغلقة تضاف إلى البريد

لا بدّ من الإشارة في هذا السياق إلى أنّه عند تبادل معطيات إلكترونية بين مؤسسات البريد والناقلين، قد تتفق الأطراف على الاستغناء عن الأوراق في عميلة النقل. ويؤدّي ذلك خصوصا إلى عدم استعمال النموذج الورقي CN 38/CN 41 الذي يتتبع البريد من المصدر إلى المقصد.

### 1-5 النقل المباشر

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

وتحتّ أنظمة الاتحاد البريدي العالمي على اللجوء إلى أكثر المسارات المباشرة (انظر المادة 17-132). وبالرغم من توقّر مسارات توجيهية مباشرة، قد يختار المستثمرون المعيّنون في بعض الأحيان مسارات أقلّ مباشرة في حال استوفت هذه الأخيرة متطلبات الخدمة وكانت أكثر فعالية من حيث الكلفة.

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

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

تقضي هذه الوسيلة بنقل البريد من طائرة إلى أخرى يديرها الناقل عينه. وهي تعتمد عادة في مركز شركة الطيران، مثلا في مطار أمستردام لشركة "KLM" ومطار فرانكفورت لشركة "Lufthansa" ومطار هونغ كونغ لشركة "Cathay Pacific".



وتحظى هذه الوسيلة بفرص نجاح مرتفعة. ومن السهل أيضا إدارتها على صعيد المحاسبة، بحسب العقود المبرمة بين المستثمرين المعيّنين والناقلين. ويشار في هذا السياق<sup>7</sup> إلى أن مفهوم تشارك الرمز الاسائد 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 فعليا الرحلة في حال تشارك الرمز.

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

تقضي هذه الوسيلة بنقل البريد من طائرة إلى أخرى تابعة لخطوط جوية مختلفة.

وتتطلب هذه الوسيلة تخطيطا حذرا. ففي غياب تخطيط وتنسيق شاملين بين مؤسسة البريد في المصدر وشركتي الطيران، بالإضافة إلى معالجي البريد أرضا، تنخفض فرص نجاح هذه العملية.

ومن السبل الأخرى التي تعتمدها عادة مؤسسة البريد في المصدر التعاقد مع شركة طيران واحدة للرحلة برمتها. وتكلف هذه الأخيرة بالتعاقد بدورها مع شركات طيران أخرى لتنظيم جميع المراحل. ويحظى هذا النوع من العمليات بفرص نجاح مرتفعة.

#### 4-5 العبور المغلق

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

ومن المهمّ إجراء مشاورات بين المستثمرين المعيّنين في بلدان المصدر والعبور بشأن ترتيبات العبور المغلق. وتوصي الأنظمة بإجراء هذه المشاورات، لا سيّما أن بعض المستثمرين المعيّنين هم أفضل من غيرهم فيما يخصّ خدمات العبور المغلق.

"المادة 17-132  
توجيه الإرساليات

3 ويجوز للمستثمر المعيّن في المصدر أن يتشاور مع المستثمر المعيّن الذي يقدم خدمة العبور المغلق بشأن المسار الذي تتبّعه الإرساليات المغلقة التي يرسلها بانتظام".

وقد يحظى العبور المغلق بفرص نجاح عالية ومن السهل إدارته على صعيد المحاسبة.

ويتمّ اللجوء إلى العبور المغلق عندما تتطلب الكمّيات إرسالية مغلقة ويتعدّد على المصدر إدارة نقلها بفعالية طوال الرحلة إلى المقصد.

وهذه التقنية جدّ سائدة عندما يتمّ النقل بوسائل بحرية.

ويشار إلى أنّ تغييرات كبيرة أدخلت على النظام فيما يخصّ النقل والعبور، وذلك اعتبارا من 1 يناير 2012. وتظهر هذه التغييرات في المواد 132-17 و 133-17 و 226-17 و 227-17 من النظام. والهدف من هذه التعديلات هو الحدّ على مزيد من التخطيط بين المستثمرين البريديين وشركات الطيران.

<sup>7</sup> يطبق مفهوم تشارك الرمز عندما تدير شركة طيران ما الرحلة فعليا، لكنّ شركة طيران أخرى تدرج الرحلة عينها في جداول ركابها مع استخدام رمزها الخاص ورقم رحلتها

وكان المستثمر في المصدر مخولاً في السابق في حالة العبور المغلق ذكر الرحلة التي يعتزم المستثمر في بلد العبور اعتمادها لاستكمال توجيه البريد في لصائق الأوعية وقوائم التسليم. ولم تعد الأنظمة المعدلة تسمح بالقيام بذلك.

وقد اعتمدت هذه التعديلات من قبل مجلس الاستثمار البريدي بعد مشاورات مكثفة مع اتحاد النقل الجوي الدولي.

#### 5-5 العبور المكشوف (العبور المفتوح)<sup>8</sup>

يستخدم العبور المكشوف عندما لا تستدعي الكميات إرسالية مغلقة.

ويقضي العبور المكشوف بإدماج بعائث (رسائل محزومة أو طرود) موجهة إلى بلد المقصد في أوعية (أكياس عادية) مرسلة إلى مستثمر معين هو طرف ثالث (في مرحلة العبور). فيقوم هذا الأخير بدمج البريد المرسل بالعبور المكشوف في أوعيته الخاصة مع البريد الصادر عنه.

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

وإذا جرى التعاون وفق الأصول، يحظى العبور المكشوف بفرص نجاح عالية. ومن السهل أيضاً إدارته على صعيد المحاسبة.

#### "المادة 17-117"

#### العبور المكشوف

1- يجب قصر إرسال البعائث المكشوفة إلى مستثمر معين وسيط قصراً تاماً على الحالات التي لا يبرّر فيها تكوين إرساليات مغلقة لبلد المقصد. ولا يجب استخدام الإرسال بالمكشوف إلى بلدان المقصد التي يتجاوز متوسط وزن بعائثها 3 كيلوغرامات لكلّ إرسالية ولكلّ يوم (عندما تتمّ عدّة إرساليات في اليوم) ولا يجب استخدامه للأكياس M.

3- يجب على المستثمر المعين المرسل أن يستطلع مسبقاً رأي المستثمرين المعيّنين الوستاء لمعرفة ما إذا كان يستطيع توجيه بعائثه المكشوفة إلى المقاصد المعنية عن طريقهم. ويخطر المستثمر المعين المرسل المستثمرين 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 ثمّ أي كشف حساب، فيتعيّن إخطار المستثمرين المعيّنين ثانياً ما لم يتفق هؤلاء فيما بينهم ثانياً على خلاف ذلك. ويجب أن تُرسل البعائث بالعبور المكشوف بقدر الإمكان إلى مستثمر معين يقوم بتكوين إرساليات للمستثمر المعين في المقصد."

<sup>8</sup> تستخدم النسخة الإنكليزية من النظام مصطلح العبور المكشوف بالفرنسية (transit à découvert).

"المادة 17-220  
طرق الإرسال المختلفة

3- يمكن للمستثمرين المعيّنين أن يتفقوا على إقامة مبادلات بالعبور المكشوف. وينحصر تحديدا إرسال الطرود بالعبور المكشوف إلى مستثمر معيّن وسيط في الحالات حيث لا يوجد ما يبرّر إعداد أكياس مغلقة لبلد المقصد. غير أنّه من الإجمالي تكوين إرساليات مغلقة إذا اتّضح من إقرار أحد المستثمرين المعيّنين الوسيط أنّ الطرود بالعبور المكشوف من شأنها أن تعرقل عملياتهم.

1-3 لا يمكن السماح بالعبور المكشوف إلاّ 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 مقدّما وخطيا 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 بعائث مغلقة تضاف إلى البريد

يُعتد هذا النوع من النقل (استثنائيا) عندما يضطر المستثمر المعيّن إلى توجيه كيس صغير جدّا من البريد تلقّاه من المستثمر المعيّن في المصدر. وتعدّ الأكياس الصغيرة جدّا (أي تلك التي تحتوي على رسائل قليلة جدّا) أكثر تعرّضا للأخطاء.

وقد يقوم المستثمر المعيّن بوضع أكياس البريد الصغير جدّا في أحد أكياسه الخاصة.

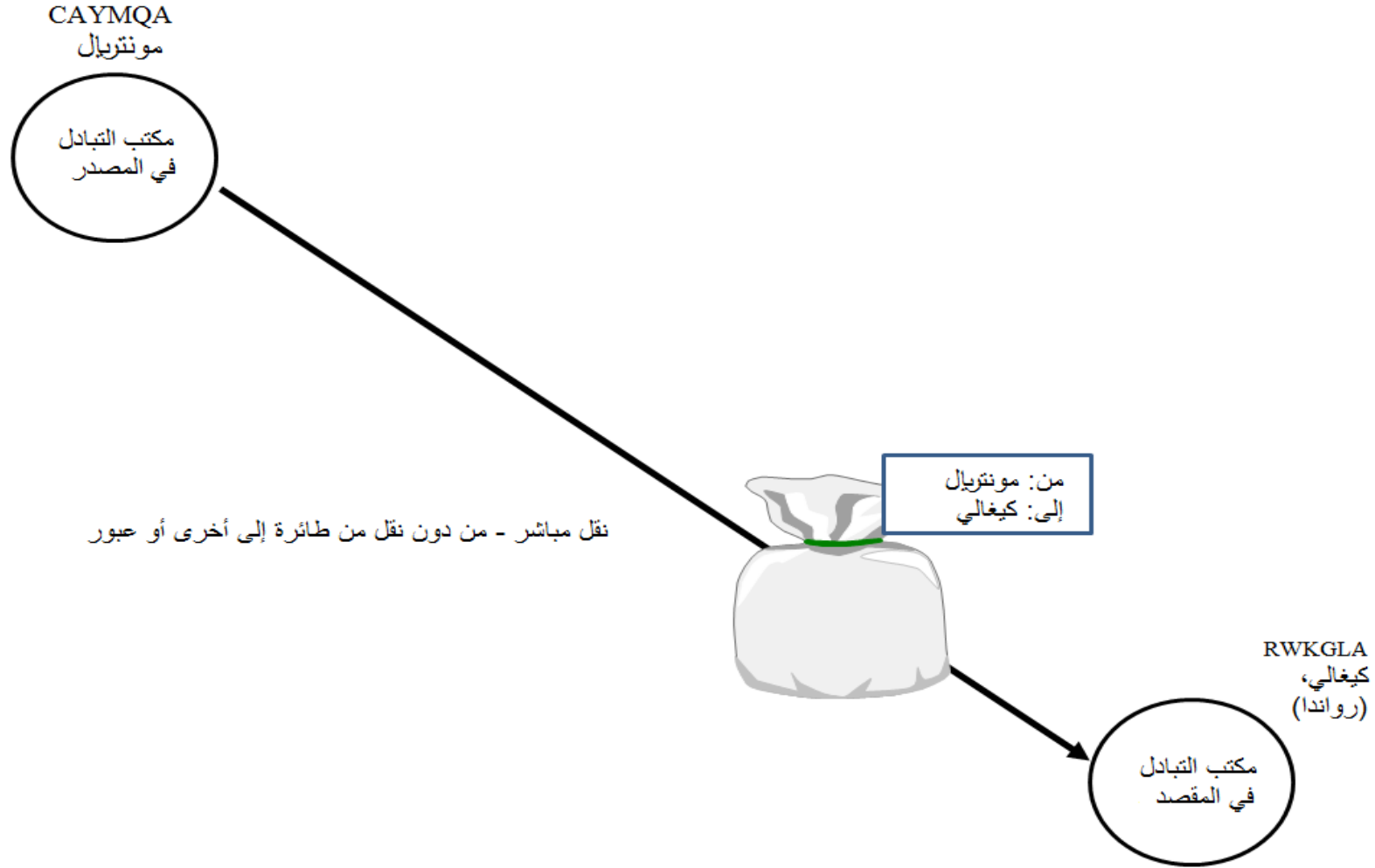
ويعتمد البعض هذه الوسيلة، في حين لا يلجأ إليها آخرون بتاتا.

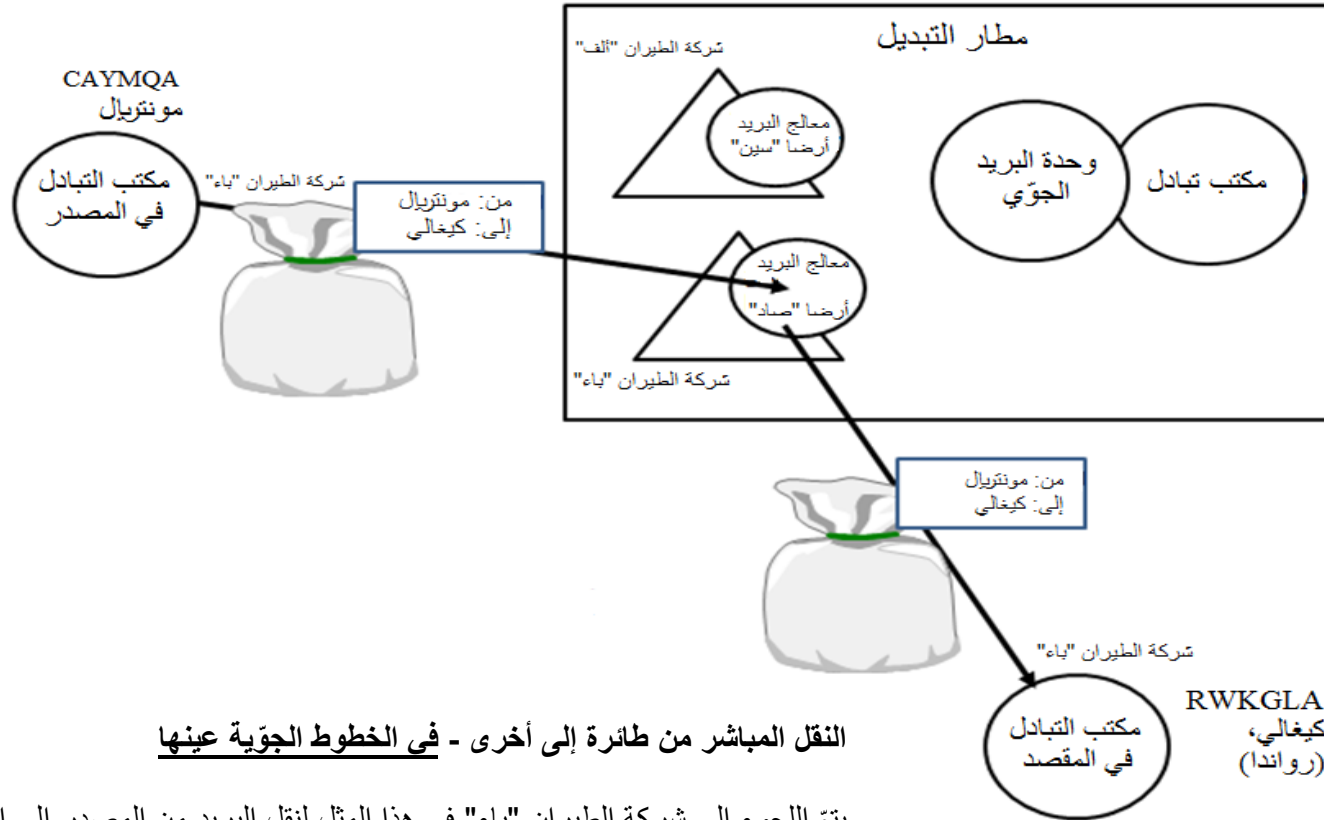
وهي تحظى بفرص نجاح عالية في إيصال البريد إلى المقصد المطلوب.

وتتماشى الرسالة PREDES V2.1 مع الإجراءات المحاسبية المطبّقة لهذا النوع من النقل. وتوضّح الرسوم البيانية الآتية أنواع النقل/العبور الستة.

يُطبّق مفهوم تشارك الرمز عندما تدير شركة طيران ما الرحلة فعليا، لكنّ شركة طيران أخرى تُدرج الرحلة عينها في جداول ركابها مع استخدام رمزها الخاص ورقم رحلتها.

تستخدم الأنظمة الإنكليزية مصطلح العبور المكشوف بالفرنسية (transit à découvert)



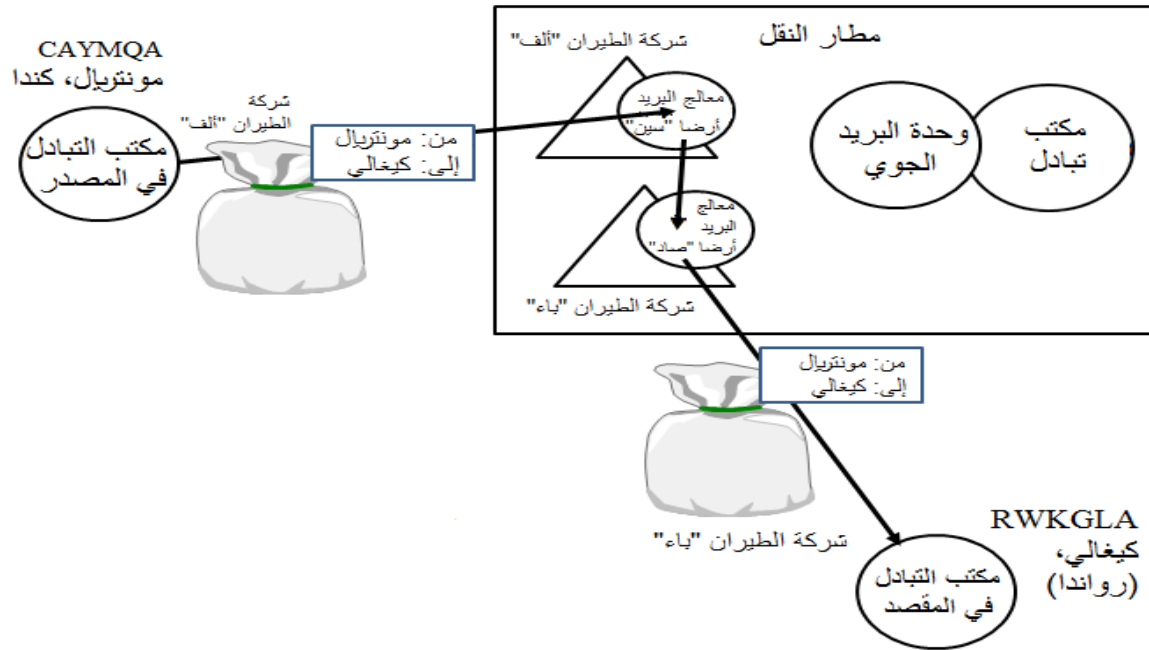


### النقل المباشر من طائرة إلى أخرى - في الخطوط الجوية عينها

يتمّ اللجوء إلى شركة الطيران "باء" في هذا المثل لنقل البريد من المصدر إلى المطار حيث تنقذ عملية النقل من طائرة إلى أخرى ثمّ من هذا المطار إلى المطار في المقصد. ويشارك معالج واحد لا غير لمعالجة البريد أرضا في عملية النقل من طائرة إلى أخرى.

وتزوّد شركة الطيران بالمعلومات الضرورية للبدء بالتخطيط لتحميل الطائرة من مطار النقل إلى مطار المقصد قبل بكثير من أن تصل الطائرة إلى مطار النقل.

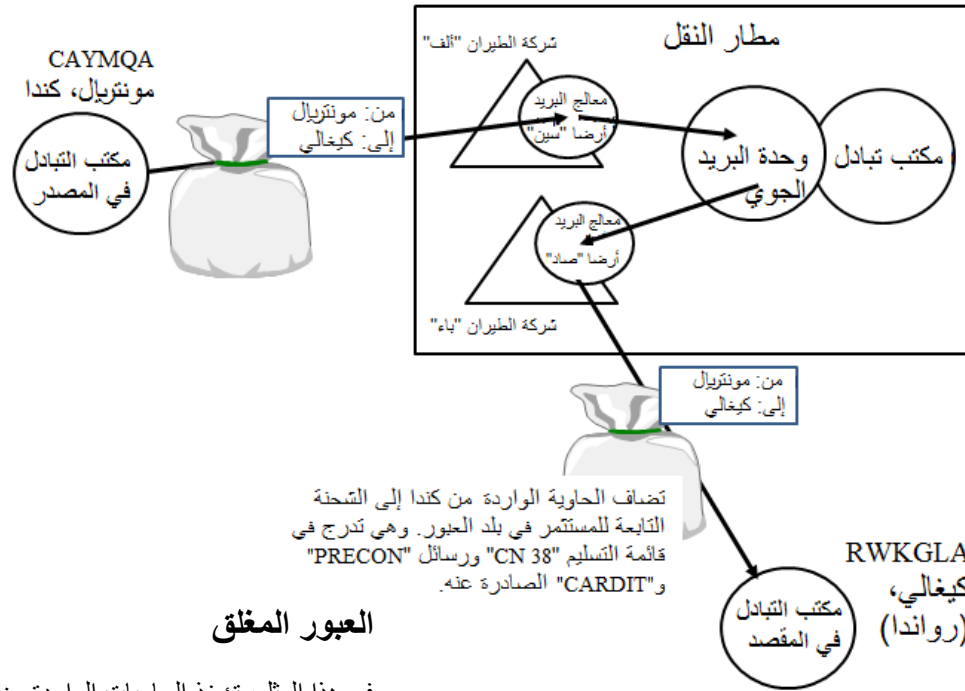
وفرص نجاح هذا النوع من العمليات تكون كبيرة.



### النقل المباشر من طائرة إلى أخرى - في خطوط جوية مختلفة

يتمّ اللجوء إلى شركة الطيران "ألف" في هذا المثل لنقل البريد من المصدر إلى المطار الذي ينقل فيه من طائرة إلى أخرى حيث تنقله شركة الطيران "باء" إلى المطار في المقصد. ويشترك معالجان لمعالجة البريد أرضاً في عملية النقل من طائرة إلى أخرى. وشركة الطيران "باء" غير مخولة البدء بتخطيط تحميل البريد قبل أن يصبح البريد الواصل على متن طائرة شركة الطيران "ألف" تحت مسؤوليتها، إلا في حال اعتمدت ترتيبات تعاقدية وافية تشمل الشركتين "ألف" و"باء". وينبغي أن يكون للبريد المنقول من طائرة إلى أخرى مكان على الطائرات عينها التي قد يستخدمها المستثمر المعين في المطار حيث تنفذ عملية النقل.

ومن دون عملية تخطيط وتنسيق شاملة تشارك فيها مؤسسة البريد في المصدر وشركتنا الطيران اللتان تنسقان بدورهما مع معالجي البريد أرضاً، تكون فرص نجاح هذا النوع من العمليات منخفضة.

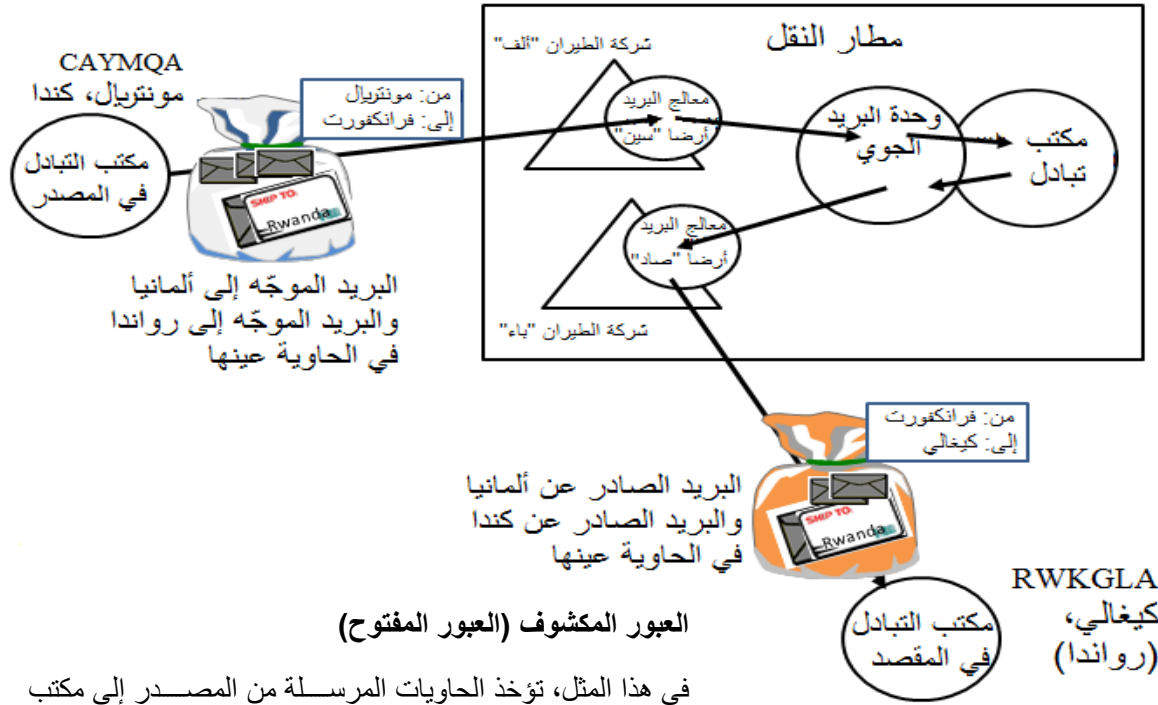


### العبور المغلق

في هذا المثل، تؤخذ الحاويات الواردة من المصدر إلى وحدة البريد التابعة لمركز معالجة البريد الدولي في مطار التبادل حيث تشكل الشحنات. لكنها لا تؤخذ إلى مركز التبادل حيث تشكل الإرساليات. وتوضع المحتويات المرسله من المصدر في الشحنة التابعة للمستثمر المكلف بمرحلة العبور، وذلك عادة خلال مسح معرفًا هويتهما.

وفي حال جرى التنسيق والتعاون بين المستثمر في بلد المصدر والمستثمر في بلد العبور وفق الأصول، يحظى هذا النوع من العمليات بفرص عالية للنجاح.

ومن المزايا الكبيرة لهذه العملية هي أنها لا تتطلب من المستثمر في المصدر أن يخطط للنقل ويديره في مرحلة ما بعد مطار النقل من طائرة إلى أخرى، وهي التخطيط والإدارة اللذان يمثلان عملية معقدة إلى حد ما.



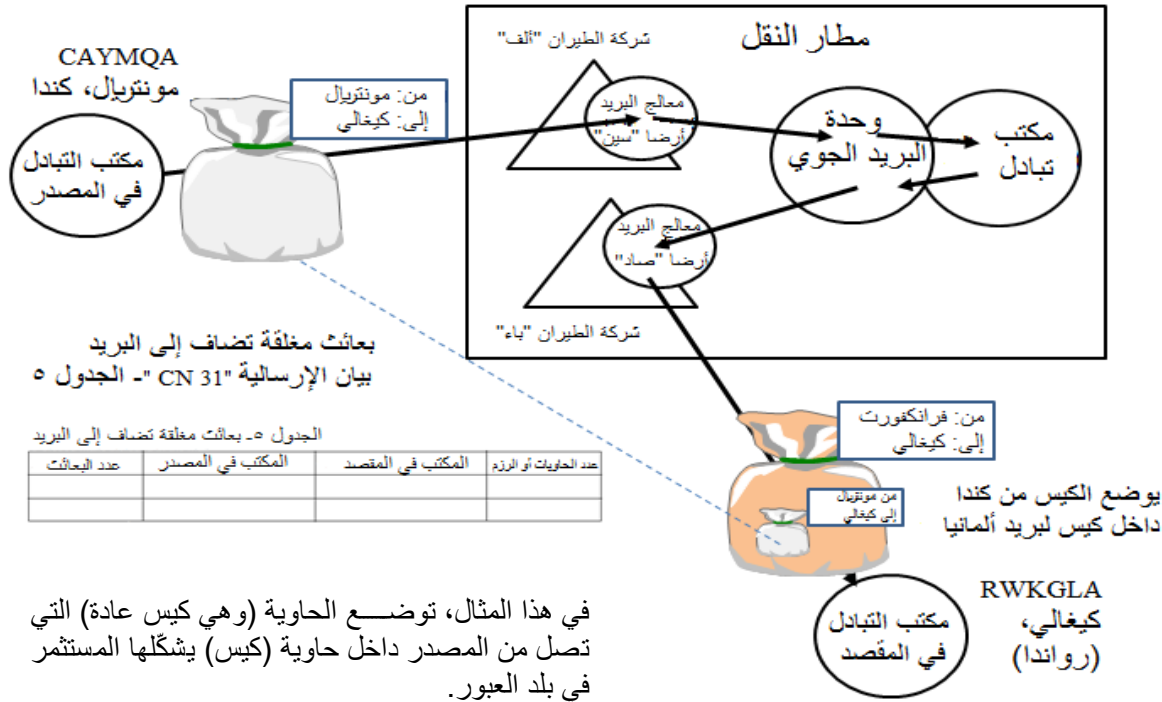
### العبور المكشوف (العبور المفتوح)

في هذا المثل، تؤخذ الحاويات المرسلّة من المصدر إلى مكتب التبادل التابع لمركز معالجة البريد الدولي حيث تشكّل إرساليات مستثمر بلد العبور. وتُفتح حاويات المصدر ويضاف بريد العبور المكشوف إلى بريد المستثمر في بلد العبور الموجّه إلى المقصد عينه.

وفي حال جرى التشاور بين المستثمر في بلد المصدر وذلك في بلد العبور وفق الأصول، يحظى هذا النوع من العمليات بفرص عالية للنجاح. ويشار إلى أنّ هذا التشاور هو شرط نظامي منصوص عليه في كلّ من نظام بريد الرسائل ونظام الطرود البريدية.

وبعدّ هذا النوع من العمليات مناسبة للمستثمر في المصدر عندما تكون أحجام البريد المرسلّة إلى المقاصد منخفضة جداً.





في هذا المثال، توضع الحاوية (وهي كيس عادة) التي تصل من المصدر داخل حاوية (كيس) يشغلها المستثمر في بلد العبور.

وهذا النوع من العبور غير مخطط له عادة يعتمد لمعالجة الحاويات الصغيرة معالجة أفضل، مثل تلك التي تزن أقل من كيلوغرام واحد. وقد تحسّن طريقة النقل هذه من أمن الحاويات، بحسب المستثمر في بلد العبور.

وهذا العبور هو في الواقع نوع من أنواع العبور المغلق.

## 6- مبادئ التسعير والمحاسبة في عمليات النقل والعبور البريضية

### 1-6 أحكام المعاهدات

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

- لا تشمل معاهدتا وارسو ومونتريال في منظمة الطيران المدني الدولي البريد<sup>9</sup> في تعريف مفهوم الحمولة. من ثمّ، لا يجوز استخدام البريد بحسب الشروط المطبّقة للحمولات. ويعني ذلك خصوصاً أنّه ينبغي ألاّ ينقل البريد بحسب قائمة النقل الجوّي الصادرة عن اتحاد النقل الجوّي الدولي بل وفق الاستمارة CN 38 المعتمدة في الاتحاد البريدي العالمي.
- أمّا اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي وأنظمتها، فهي تغطّي البريد.

لذلك، ينبغي أن تشمل جميع الحمولات بقوائم نقل جوّي، في حين أنّه ينبغي على صعيد النقل الجوّي إرفاق البريد المنقول جوّاً بقوائم التسليم الصادرة عن الاتحاد البريدي العالمي (إمّا نموذج CN 38 أو نموذج CN 41).

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

### 2-6 النقل الجوّي

تعدّ قوائم التسليم (من قبيل CN 38) ولصائق الأوعية (من قبيل CN 35 و CN 36 و CP 84 و CP 85) مهمة جدّاً بالنسبة إلى مؤسسات البريد وشركات الطيران لعدّة أسباب، بما فيها أسباب مرتبطة بالجمارك وأخرى بالمطارات. وفيما يخصّ شركات الطيران، نفيذ قائمة التسليم ولصائق الأوعية الموضوعية بحسب معايير الاتحاد البريدي العالمي بأنّ السلع المحمّلة هي سلع بريضية وليست حمولة أو سلعا مشحونة، الأمر الذي يسمح بتطبيق العمليات المعتمدة للبريد في شركات الطيران.

وقد أبرم الاتحاد البريدي العالمي مذكّرات تفاهم أو أقام ترتيبات أخرى مع منظمات دولية تعنى بالنقل الجوّي (اتحاد النقل الجوّي الدولي لشركات الطيران ومنظمة الطيران المدني الدولي للطيران المدني). وما من مذكرة تفاهم من هذا القبيل فيما يخصّ النقل البحري. فتدابير النقل البحري والنقل الطرقي تمتثل لتعاون وثيق بين المستثمرين المعيّنين في المصدر والمقصد، فضلا عن إجراءات محاسبية وتشغيلية متفق عليها بين الطرفين.

ويتولّى المستثمر المعيّن في المصدر نقل البريد إلى المقصد أو إلى المستثمر في بلد العبور ويتحمّل تكاليف هذه العملية. وتحدّد هذه التكاليف عادة بموجب عقد مبرم بين المستثمر في المصدر وشركة النقل. وتنطبق هذه التدابير على النقل الجوّي والبحري والطرقي. ولا يتطرّق الاتحاد البريدي العالمي في اتفاقيته وأنظمتها إلى هذه التكاليف. لكن، في غياب اتفاق خاص بالنقل الجوّي، قد يعتمد المستثمرون المعيّنون وشركات الطيران السعر الأساسي للنقل الجوّي (BACR)، حتّى لو كان هذا الأخير مخصّصاً للتسويات المالية بين المستثمرين المعيّنين، من قبيل تحديد إجراءات المحاسبة في حالات العبور المغلق وأسعار النقل الجوّي الداخلي عندما يتاح تطبيقها.

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

<sup>9</sup> تعدّ القواعد المطبّقة على السلع الخطيرة استثناء. وفي هذه الحالات، قد تحيل معاهدتا منظمة الطيران المدني الدولي إلى البريد.

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

وينبغي للمستثمر في المصدر أن يرتب ما يلزم من أمور كي تسلّم شركة الطيران البريد إلى المستثمر في المقصد في موقع مناسب من المطار. وقد فتح عدّة مستثمرين وحدات بريد جويّ يمكن الوصول إليها بواسطة مزلفة مخصّصة لهذا الغرض. وقد تقضي هذه التدابير أيضاً بأن تتيح شركة الطيران استلام البريد من منشأتها للمستثمر المعين في المقصد.

وفي حال كان المستثمر المعين 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 يتولّى تسديد المدفوعات لشركة الطيران (إذا كانت تملك الطائرتين) أو لشركتي الطيران (إذا كانت كلّ منهما تملك طائرة). وفي حال كان البريد ينقل من طائرة إلى أخرى في خطوط جوية مختلفة، قد يقوم المصدر إما بتسديد التكاليف مباشرة للشركتين أو بتغطية التكاليف لشركة طيران واحدة تكلف بدورها بتسديد نفقات الثانية. ومن المهمّ جدّاً أن تكون هذه الترتيبات مفصّلة بوضوح للأطراف الثلاثة فيما يخصّ المسائل التشغيلية والمحاسبية (انظر المواد 133-17 و 227-17، بما في ذلك التعاليق).

### 3-6 النقل البحري

ينطبق المبدأ عينه على النقل البحري. وينبغي للمصدر أن يستشير المقصد بشأن مرافئ الدخول المناسبة. وقد لا تكون هذه المرافئ ساحلية بل تكون بالأحرى محطة نقل بوسائل متعدّدة حيث تفرّغ الأكناف من السفن وتنقل إلى مرافئ داخلي عبر سكك الحديد.

وينبغي للمستثمر في المصدر أن يغطّي جميع تكاليف النقل البحري الضرورية لإتاحة البريد للمستثمر في المقصد في مرافئ دخول. وفي حال اضطر المستثمر في المقصد إلى تسديد بعض هذه النفقات، فهو يستردّها من نظيره في المصدر.

ويتحمّل المستثمر في المقصد كلفة نقل البريد من مرافئ الدخول إلى مكتب التبادل الداخلي. وفي حال كان الكنف كامل الحمولة، قد ينقل المستثمر في المقصد الكنف بكامله إلى مكتب التبادل فيجب عليه أن يكفل إعادة الكنف إلى شركة الشحن. وفي حال كان الكنف غير كامل الحمولة، تضع شركة الشحن عادة البريد في مستودع ليتمّ استلامه.

وتقع على عاتق المستثمر في المقصد أيضاً غرامات التأخير ورسوم الاستيداع في حال لم يستلم البريد خلال المهلة التي حدّتها شركة الشحن بعد إبلاغه بوصوله.

ويشار في هذا السياق إلى أنّ المادة 102-27 من النظام تنطرق إلى النقل البحري.

### 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 على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي التالي: <http://www.upu.int/en/activities/transport/publications.html> أو عبر قاعدة مستندات الاتحاد البريدي العالمي (مستند مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 1- 2018-2- المستند 5ج).

وقد أعدت المبادئ التوجيهية المذكورة فرقة عمل مؤلفة من مستثمرين معيّنين 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.

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. والاتحاد البريدي العالمي هو عبارة عن منظمة حكومية دولية تلبي احتياجات أعضائها البالغ عددهم 192 بلداً عضواً، بغض النظر عن موقعهم الجغرافي.

وستكون المبادئ التوجيهية تلك مستنداً حياً يُحدّث عند اللزوم.

#### 5-6 مبادئ المحاسبة في العبور المغلق

تنصّ أنظمة الاتحاد البريدي العالمي على أنّ مبادئ المحاسبة المطبّقة على إعادة توجيه البريد بالعبور المغلق هي عينها في عمليات النقل الجويّة والسطحية، ما خلا فيما يخصّ الطرود السطحية المرسلّة 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).
- عند نقل البريد جواً، يعتمد نظام السعر الأساسي للنقل الجويّ (انظر المادة 33-101). وعند نقله براً أو بحراً، يعتمد نظام الأسعار المنصوص عليه في النظام. ويحدد النظام أيضاً رسوم المعالجة (انظر المادة 27-103).
- طبقاً للبند 3-1 من المادة 33 من الاتفاقية، يتحمل المستثمر المعيّن في بلد المصدر نفقات النقل الجوي. وينص البند 2 من المادة 33 على أن يوضح في النظام الإجراء اللازم أن يتبعه المستثمر المعيّن في بلد المصدر لدفع نفقات النقل الجوي، ولا سيما في المواد 3-103 و 33-104 و 33-107. 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.

#### 6-6 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. وهذه الإجراءات تنطبق على الطرود السطحية لا غير وليس على الطرود الجويّة.

#### 7-6 مبادئ المحاسبة في العبور المفتوح/العبور المكشوف

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

وتستند إجراءات المحاسبة المعتمدة لبريد الرسائل إلى إحصاءات سنوية تجمّع إمّا في مايو أو في أكتوبر 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 لكلّ طرد مرسل بالعبور المكشوف في خانة محدّدة من بيان الطرد CP 87. وترد الأجر المعتمدة لتحديد هذه الكلفة في النموذجين CP 81 وCP 82 المخصّصتين للمستثمر المعيّن في بلد العبور. ويشار إلى أنّ الأرقام الواردة في خانات CP 87 هي القيم الوحيدة المباشرة المقدّمة 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 أنّه ينبغي إدراج المعلومات المجمّعة من النموذجين CP 81 وCP 82 الصادرة عن المستثمر في بلد العبور والتي قد تتغيّر مرتين في السنة في نظام المصدر قبل تشكيل إرسالية تتضمّن طرودا مرسلة بالعبور المكشوف وفق الأصول (فيما يخصّ معلومات المحاسبة). وترد معلومات عن طريقة استيفاء الجدولين CP 81 وCP 82 في المستندات التي تحتوي على تعليمات عن استيفاء النماذج المنشورة على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي التالي: <http://www.upu.int/en/activities/parcels/form-completion-instructions.html>

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

9-6 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 أضحت 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.

10-6 دليل العبور

يتضمّن دليل العبور المنشور على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي التالي: [www.upu.int/en/activities/terminal-dues-and-transit-charges/2018-2021-cycle.html](http://www.upu.int/en/activities/terminal-dues-and-transit-charges/2018-2021-cycle.html)، معلومات عن الأسعار الخاصة بكلّ بلد لتكاليف عبور بريد الرسائل.

11-6 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 يتمّ التفاوض على هذا الأخير ويتفق عليه بموجب عقد. ولا يتمّ عادة الإفصاح عن هذه الأسعار التعاقدية.

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

ويتولّى مجلس الاستثمار البريدي تحديد السعر الأساسي للنقل الجوّي، بالاستناد إلى إحصاءات تكاليف شركات الطيران الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي وبموجب معادلة حسابية محدّدة (مذكورة في المادة 33-101).

وقد قرّر أيضا مجلس الاستثمار البريدي ما يأتي (في عام 1995):

- إذا أدّى تطبيق المعادلة إلى تغيير يوازي أو يقلّ عن 3٪، لا يغيّر السعر الأساسي للنقل الجوّي.
- إذا أدّى تطبيق المعادلة إلى تغيير بنسبة تتخطى 5٪ (إما ارتفاعا أو انخفاضاً)، يكتفّ السعر الأساسي للنقل الجوّي بنسبة أقصاها 5٪.

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

ويكفّ المكتب الدولي بتطبيق المعادلة من دون تدخّل البلدان الأعضاء في الاتحاد البريدي العالمي أو المستثمرين المعيّنين.<sup>10</sup> ولا يحتاج المستثمرون المعيّنون إلى تقديم أيّ معلومات في هذا الشأن.

ولا بدّ من الإشارة في هذا السياق إلى أنّ الارتفاع أو الانخفاض السنوي للسعر الأساسي للنقل الجوّي قد يؤثر تأثيرا غير مباشر على المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران، عندما يؤدي تغيير النسبة المئوية في السعر الأساسي للنقل الجوّي، بمقتضى العقود المبرمة، إلى تغيير مماثل في النسبة المئوية للسعر التعاقدية.

أمّا فيما يخصّ نقل الأكياس الفارغة، فتتصنّف الأنظمة على نسبة 30٪ من السعر الأساسي للنقل الجوّي.

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

ويمكن الاستعانة بالمستند (مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 1-2018-1-المستند 9) (المنشور على قاعدة مستندات الاتحاد البريدي العالمي) لتوضيح عملية تكيف سعر أساسي جديد للنقل الجوّي. وفي هذه الحالة، اعتمد مجلس الاستثمار البريدي لعام 2018 سعرا أساسيا لعام 2019 بقيمة 0,539 من ألف وحدة حقوق سحب خاصة للكيلوغرام والكيلومتر الواحد.

ويُظهر المنشور رقم 60 الصادر عن المكتب الدولي في عام 2018 عملية تعميم سعر أساسي جديد للنقل الجوّي على أعضاء الاتحاد البريدي العالمي. ويتبيّن من المنشور أنّ السعر السابق كان 0,567 من ألف وحدة حقوق سحب خاصة للكيلوغرام والكيلومتر الواحد.

ويُحدّد عادة السعر الأساسي للنقل الجوّي بالطنّ والكيلومتر. ونظرا إلى أنّ الطنّ الواحد يساوي ألف كيلوغرام، فإنّ السعر الأساسي لعام 2019 هو 0,539 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة للطنّ والكيلومتر الواحد.

## 6-12 المسافة المعتمدة للبريد الجوّي

من الضروريّ تحديد المسافة عند تطبيق السعر الأساسي للنقل الجوّي لتحديد تكلفة الكيلوغرام (أو الطنّ) الواحد للبريد المنقول من المطار في المصدر إلى المطار في المقصد. ويقدم الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي قائمة بالمسافات المعتمدة للبريد الجوّي ([www.upu.int/en/activities/transport/publications.html](http://www.upu.int/en/activities/transport/publications.html)).

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

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

### 13-6 النقل الجوّي الداخلي

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

من ثمّ، تلجأ هذه البلدان إلى النقل الجوّي لجزء من بريدها الدولي الوارد.

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

وقد تطوّر نظام النفقات الختامية إلى نظام مستهدف يستند بجزء منه إلى سعر الرسالة المحلي في كلّ بلد. وينتقل عدد من البلدان كلّ 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	لا
نعم	نعم	المقصد في النظام الانتقالي	نعم

من ثمّ، يتبيّن أنّ بلدان النظام المستهدف مؤهلة للانتفاع من نقل جوي داخلي من بلدان النظام الانتقالي لا غير.

أمّا بالنسبة إلى الطرود البريدية، فالأجرة الموازية للنفقات الختامية هي الحصص البرّية للبريد الوارد. وقد تغيّرت عملية تحديد هذه الحصص لكلّ بلد وأدى هذا التغيّر إلى إلغاء النقل الجوّي الداخلي. وقد تعتمد البلدان للتعويض عن كلفة النقل الجوّي داخل بلد المقصد حصصاً برّية مختلفة للطرود في حال كانت لها أولوية أم لا.

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

تُعدّ القواعد المطبّقة على السلع الخطيرة استثناء. وفي هذه الحالات، قد تُحيل معاهدتنا منظمة الطيران المدني الدولي إلى البريد.

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



وتحدّد المادة 33-101 المعادلة المعتمدة للنقل الجوّي الداخلي. وتقوم هذه الأخيرة على المبدأ القاضي بأنّه ينبغي للمصدر أن يعوّض للمقصد عن تكلفة (دلّتا) استخدام النقل الجوّي بدلا من النقل السطحي. لكن لا بدّ من الانتباه في هذا السياق إلى أنّ الحدّ الأقصى لسعر الطنّ - الكيلوغرام الواحد الحالي في النقل الجوّي المستخدم لتحديد النقل الجوّي الداخلي مقيد بالسعر الأساسي للنقل الجوّي الذي يحدده مجلس الاستثمار البريدي سنويا. من ثمّ، إذا كان سعر النقل الجوّي الداخلي للطنّ - الكيلوغرام الواحد في البلد أقلّ من السعر الأساسي للنقل الجوّي، يعتمد الأوّل. وفي المقابل، إذا كان السعر الداخلي أعلى من السعر الأساسي، يعتمد هذا الأخير.

ويكمن الهدف الأوّل من المعادلة في تحديد السعر الفعلي للطنّ - الكيلوغرام الواحد الذي ينبغي للمصدر أن يعوّض عنه للمقصد. ويحسب السعر الفعلي على النحو الآتي: السعر الفعلي = (الأصغر من السعر الأساسي للنقل الجوّي أو سعر النقل الداخلي الحالي) - سعر النقل السطحي الداخلي.

ثمّ يحسب سعر النقل الجوّي الداخلي على النحو الآتي:  
النقل الجوّي الداخلي = (السعر الفعلي للطنّ - الكيلوغرام الواحد) X (المعدّل المرجّح للمسافة).

وكي يتأهّل المستثمر المعيّن في المقصد للنقل الجوّي الداخلي، ينبغي له أن يقدّم للمكتب الدولي المعلومات الآتية:

- معلومات لتحديد المعدّل المرجّح للمسافة عند نقل البريد الوارد للرسائل ذات الأولوية جوّا في الداخل؛
- سعر النقل الجوّي الداخلي؛
- سعر النقل السطحي الداخلي.

بغية تحديد المعدّل المرجّح للمسافة، تؤخذ عيّنات من البريد طوال مدّة 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 الجوّي هي صفر)	صفر
	المطار ألف في بلد المقصد	500	400	200000
	المطار باء في بلد المقصد	700	600	420000
	المطار جيم في بلد المقصد	1200	500	600000
	<b>المجموع</b>	<b>3900</b>		<b>1220000</b>

في هذه الحالة، يساوي المعدّل المرجّح للمسافة نسبة (مجموع الكيلوغرامات - الكيلومترات) إلى (مجموع الكيلوغرامات) =  $3900/1220000 = 312.8$  كيلومترا.

ويكون عادة سعر النقل الجوّي الداخلي سعرا تعاقديا. ويُحدّد عادة سعر النقل السطحي الداخلي من خلال تقدير وزن متر مكعب من البريد وحسب معدّل كلفة نقل متر مكعب بوسيلة سطحية.

ويطلب من المستثمرين المعيّنين الراغبين في نشر أسعار النقل الجوّي الداخلي استيفاء الكتاب الدوري الصادر عن المكتب الدولي بالمعلومات المطلوبة. وكانت أسعار النقل الجوّي الداخلي تعمّم في السابق بواسطة القائمة CN 68 لخدمات البريد الجوّي. ولم تعد الحال كذلك اليوم، فهي تعمّم بواسطة منشور من المكتب الدولي، كما

يظهر في المنشور رقم 147 لعام 2017 الذي ذكر فيه أن 32 بلداً كان مخوَّلاً استخدام النقل الجوي الداخلي في عام 2018. ويمكن الاطلاع على مناشير المكتب الدولي الخاصة بأسعار النقل الجوي الداخلي أيضاً في القسم المخصص للنقل على موقع الاتحاد البريدي العالمي.

#### 14-6 إعادة الأكياس الفارغة

يشار إلى أن الأنظمة تتيح لمؤسسات البريد تحديد قيمة لأكياسها وفرض رسوم على المقاصد التي لا تعيدها. وتطبَّق بعض المؤسسات هذا الحكم، في حين لا تعتمد مؤسسات أخرى. والهدف منه هو إظهار أهمية المعدات المزوَّدة (الأكياس في هذه الحال) لإرسال البريد.

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

وتكمن أوجه الاختلاف الرئيسية فيما يأتي:

- يمكن لصاحب الأكياس (أي مقصد إرسال الأكياس الفارغة) أن يحدّد المسار التوجيهي الواجب اعتماده لإعادة أكياسه.
- توجّه شركة الطيران فاتورة بالحساب إلى أصحاب الأكياس بدلاً من المستثمر الذي أعدّ الشحنة (أي قائمة التسليم).
- قد يؤدي هذان المبدآن إلى تحديات تعترض في الواقع عملية إعادة الأكياس الفارغة. فعلى سبيل المثال، قد لا يكون لمؤسسة البريد التي ينبغي أن تعيد الأكياس الفارغة أيّ علاقة عمل بشركة الطيران التي اختارها صاحب الأكياس. وعندما ينقل البريد بالعبور المغلق إلى المقصد من خلال مؤسسة بريد في بلد عبور، لا تربط بين المصدر وشركة الطيران التي يلجأ إليها المستثمر في بلد العبور أيّ علاقة عمل مباشرة.

من ثمّ، اعتمدت مؤسسات البريد منهجية للتخفيف من التعقيدات الناجمة عن هذه التحديات:

- صمّمت بعض مؤسسات البريد أكياساً تستخدم مرّة واحدة ليست بحاجة إلى أن تعاد. لكن في حال تعرّض على المقصد التخلّص من الأكياس بطريقة منخفضة الكلفة ومراعية للبيئة، يمكنه أن يعيدها على حساب صاحبها.
- قد شدّدت بعض المؤسسات على ضرورة إعادة أكياس البريد الجويّ بوسيلة نقل سطحية.
- تسمح بعض مؤسسات البريد لنظيراتها بإعادة استخدام أكياسها لإرسال البريد إلى صاحبها. وهي تشجّعها على القيام بذلك.
- تشارك بعض مؤسسات البريد في ترتيبات متعدّدة الأطراف لجمع الأكياس تستخدم في إطارها أكياساً مشتركة تحت إشراف المؤسسة الدولية للبريد.
- يعدّ توفير الأكياس توفيراً مستداماً تحدياً تواجهه باستمرار مؤسسات بريد كثيرة. وغالباً ما تطلب مؤسسات البريد من المكتب الدولي إصدار مناشير للمطالبة بإعادة الأكياس لا سيّما عند اقتراب مواسم الذروة.

وفيما يأتي بعض الممارسات الفضلى التي يمكن لمؤسسات البريد تراعيها:

- ينبغي أن تحرص مؤسسات البريد في المصدر على أن يُعرف بوضوح أن أكياسها هي تابعة لها. فالإكتفاء برمز من دون ذكر اسم البلد على الكيس قد يصعب عملية التعرّف على صاحب الأكياس.
- ينبغي ألاّ توقّر مؤسسات البريد في المصدر والمقصد أيّ جهد لاستخدام الأكياس في الاتجاهين.
- ينبغي لمؤسسات البريد في المصدر أن تراجع وتحديث بانتظام معلوماتها الخاصة بإعادة الأكياس. ويوصى أن تقوم بذلك مرّتين في السنة.
- ينبغي أن تضمن مؤسسات البريد في المقصد بانتظام أن تكون وتيرة إرسال الأكياس الفارغة إلى البلدان جميعها ملائمة بحيث لا تخزّن الأكياس التي يحتاج إليها أصحابها لفترات طويلة.

- ينبغي لمؤسسات البريد في المقصد التي تعيد الأكياس أن تضمن 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 جِدَّ مفيدة للمقصد فيما يخص الأكياس الفارغة.
- نظرا إلى أنّ الأكياس خفيفة الوزن عادةً، قد يكون فعّالا من حيث الكلفة اتفاق الطرفين على إعادة الأكياس الفارغة في إرسالية بريدية. ويمكن إعفاء الأكياس الفارغة المرسلّة من النفقات الختامية.

وفيما يأتي، نصوص التعليقات من الأنظمة مع الفقرات الرئيسية بالبنط العريض على سبيل الإحالة:

#### "17-144-4 إعادة الأوعية الفارغة"

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

'1' **يتمتع المستثمر المعين 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 المعين المالك.

'2' يجب من حيث المبدأ إعادة الأكياس الفارغة إلى مكتب تبادل واحد كما نص على ذلك البند 5 من المادة 17-144 من النظام. ويقوم كل مستثمر معين ببيان المنشأة المذكورة في مجموعة البيانات الرسمية للاتحاد البريدي العالمي.

'3' من المرغوب فيه أن يناقش كل من الشركات الجوية والمستثمرين المعيّنين طرائق إعادة الأكياس الفارغة وينسقوها بقدر الإمكان.

'4' نظرا لأن المستثمر المعين المالك للأكياس الفارغة سيتحمل من الآن فصاعدا 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 المعين المالك للأوعية" في قائمة التسليم CN 47، بخصوص إرساليات الأوعية الفارغة. فيقوم المستثمر المعين (غير المالك) الذي يعيد الأوعية ببيان اسم المستثمر المعين المالك وتقوم الشركات الجوية المشتركة في النقل بإعداد فاتورة تبعا لذلك وإرسالها إلى المستثمر المعين المالك.

'6' ترسل الأكياس المعادة بالجو دوما في إرساليات منفصلة مصحوبة فقط بالنموذج CN 47. ويجب أن يكون اتباع أي إجراء آخر موضوع اتفاق بين الشركات الجوية والمستثمر المعين المعنى.

'7' يرسل الناقلون الفاتورة إلى المستثمرين المعيّنين المالكين للأكياس الفارغة مع بيان تواريخ وأرقام الإرساليات والمستثمر المعين 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 وتنتقل إلى نقطة العبور من قبل شركة جوية لم يبرم عقد معها وفقا للتعليمات الواردة في القائمة CN 47 التي أعدها المستثمر المعين المرسل، يرسل الناقل غير المتعاقد فاتورة، وفقا للتعريف المعتادة، إلى الناقل الخاص بالمستثمر المعين المالك.

'9' عندما يشترك المستثمر المعين للعبور في العملية، يرخص لهذا المستثمر بأن يطالب المستثمر المعين المالك بدفع نفقات معالجة إرساليات الأكياس الفارغة. ويعد المستثمر المعين للعبور الكشفيين CN 55 و CN 56 على أساس البيانات الواردة في قائمة التسليم CN 47.

ووفقا للمادة 33-101 من النظام، تقابل التعريف المطبقة على النقل الجوي للأكياس الفارغة على أقصى تقدير 30% من السعر الأساسي المطبق على نقل البريد الجوي. وتطبق المادة 17-135 من النظام، مع تعديل ما يلزم تعديله، على القوائم CN 47 مع إجراء التعديلات اللازمة.

#### الأكياس الفارغة المعادة بالطريق السطحي

- ولفوترة 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" استنادا إلى نفقات العبور المبينة في المادة 208 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" استنادا إلى نفقات العبور المبينة في المادة 27-103 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" استنادا إلى نفقات العبور المبينة في المادة 27-103 من النظام بالنسبة إلى المسافة من "باء" إلى "جيم".

## 7- النماذج والرسائل في الاتحاد البريدي العالمي

### 1-7 لصائق الأوعية

تعدّ لصائق الأوعية البريدية أهمّ نموذج مفرد على الأرجح للاتحاد البريدي العالمي فيما يخصّ نوعية الخدمة. وتعتبر المعلومات الواردة في اللصيقة في غاية الأهمية بالنسبة إلى مؤسسات البريد وجهات النقل مثل شركات الطيران على حدّ سواء.

والميزة المهمة الأخرى في اللصيقة هي طابعها المستدام، أي قدرتها على تحمّل مشقّات النقل.

#### أرقام نماذج اللصائق

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

البريد الجوي	البريد السطحي المنقول جوا	البريد السطحي
CN 35	CN 36	CN 34
CP 84	CP 85	CP 83
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) اختلافا بسيطاً عن المنهجية المذكورة في الجدول. فهم يعتمدون أرقاما لنماذج لصائق الأوعية بالاستناد إلى الأولوية بدلا من وسيلة النقل. والفرق هو أنّ البريد ذا الأولوية الموجّه بوسيلة سطحية، عبر الطرقات مثلا في البلدان القريبة جدًا جغرافيا من بعضها، يحمل رقمي النماذج CN 35 و CP 84 بدلا من CN 34 و CP 83.

## ألوان اللصائق

يعتبر تنويع الألوان من العناصر المهمة في لصائق الأوعية.

والألوان الأكثر استخداما هي:

- أصفر أمغر للطرود البريدية؛
- أزرق/برتقالي مقلم للبريد العاجل الدولي؛
- أخضر للأكياس الفارغة؛
- أبيض وأزرق وأحمر لبريد الرسائل العادية؛
- 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 البعث أو ذلك المستند إلى محتواها). واللون الأكثر استخداما والموصى به هو الأبيض للبريد ذي الأولوية (بما فيه البريد المنقول بوسيلة سطحية) والأزرق للبريد غير ذي الأولوية (بما فيه البريد السطحي المنقول جوا).

ويستخدم اللون الأحمر في لصائق بريد الرسائل عندما تتضمن الأوعية بعائث مسجلة أو مصرحة القيمة و/أو بيانات رسائل<sup>11</sup>. وفي هذه الحالة، قد تكون اللصيقة حمراء برمتها أو يوضع عليها وامض أحمر بسيط. ومن المهم أن يكون اللون الأحمر واضحا لمكتب التبادل في المقصد بغية ضمان معالجة البعث المسجلة أو المصرحة القيمة و/أو بيانات الرسائل وفق الأصول عند فتح الوعاء.

## 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 المعينون عددا من الأساليب لتشكيل لصائق الأوعية. ويقضي الأسلوب الأكثر استخداما 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 المعينون إلى نظم أكثر تطورا للصائق تطبع مباشرة على المواد الملونة.

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

		Airmail		CN 35	
From		Format			
To					
Disp. type	Disp. No.				
Date					
Rec. type	Rec. No.	Receiptable ID			
Seal					
Rec. subcl.	No. of items				
Gross wt.		Date Transport		Unload	

Size 130 x 90 mm

ويعتمد غالبية المستثمرين المعيّنين اليوم نظماً مؤتمتة للإرساليات تعدّ فيها اللصائق بواسطة الحواسيب.

## المعيار S47

يحدّد المعيار التقني S47<sup>12</sup> عناصر البيانات لمؤسسات البريد المزوّدة بنظم مؤتمتة ومحلّها في اللصيقة. ولا بدّ 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).

وينبغي للمستثمرين المعيّنين ألاّ يوفّروا جهداً للامتثال للمعيار S47 قدر الإمكان.

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

From: DEFRAA(DEA) FRANKFURT/M DeutschePost		To: AUSYDA(AUA) SYDNEY Australia PC	
Disp. Type: AUN	Disp. No: 1153	Date: 2004-11-10	
Proc. Type: BG	Proc. No: 2	Proc. Subcl: UN	
Form: P	DEFRAA AUSYDA AUN 4 1153 002 00 0053		
Gross Wgt: 5,3	Net Wgt: 5,1	10 FRA SQ 0325 SIN 11 SIN SQ 0221 SYD	
Product: IPZJ 23:547 #13		SYD	

بعض الخصائص الرئيسيّة لمعيار S47:

- يكون الرمز ذو الخطوط لمعرّف هويّة الوعاء المطابق للمعيار S9 في وسط اللصيقة ليقدّم لها حماية أفضل.
- يضاف إليه مستثمر مركز معالجة البريد الدولي واسمه ورمزه بحسب قائمة الرموز 108، وذلك للمصدر والمقصد على حدّ سواء.
- يضاف إليه نوع الإرسالية (فئة البريد وصنفه 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 الجويّة مثلاً) وموقع المقصد.

## الممارسات الأفضلى الخاصة بلصائق الأوعية

- من الضروريّ ضمان إدماج معرّف هويّة الوعاء المرّمز بخطوط المطابق للمعيار S9 في جميع اللصائق الصادرة عن جميع مكاتب التبادل في المصدر، وذلك للأصناف البريدية جميعها.

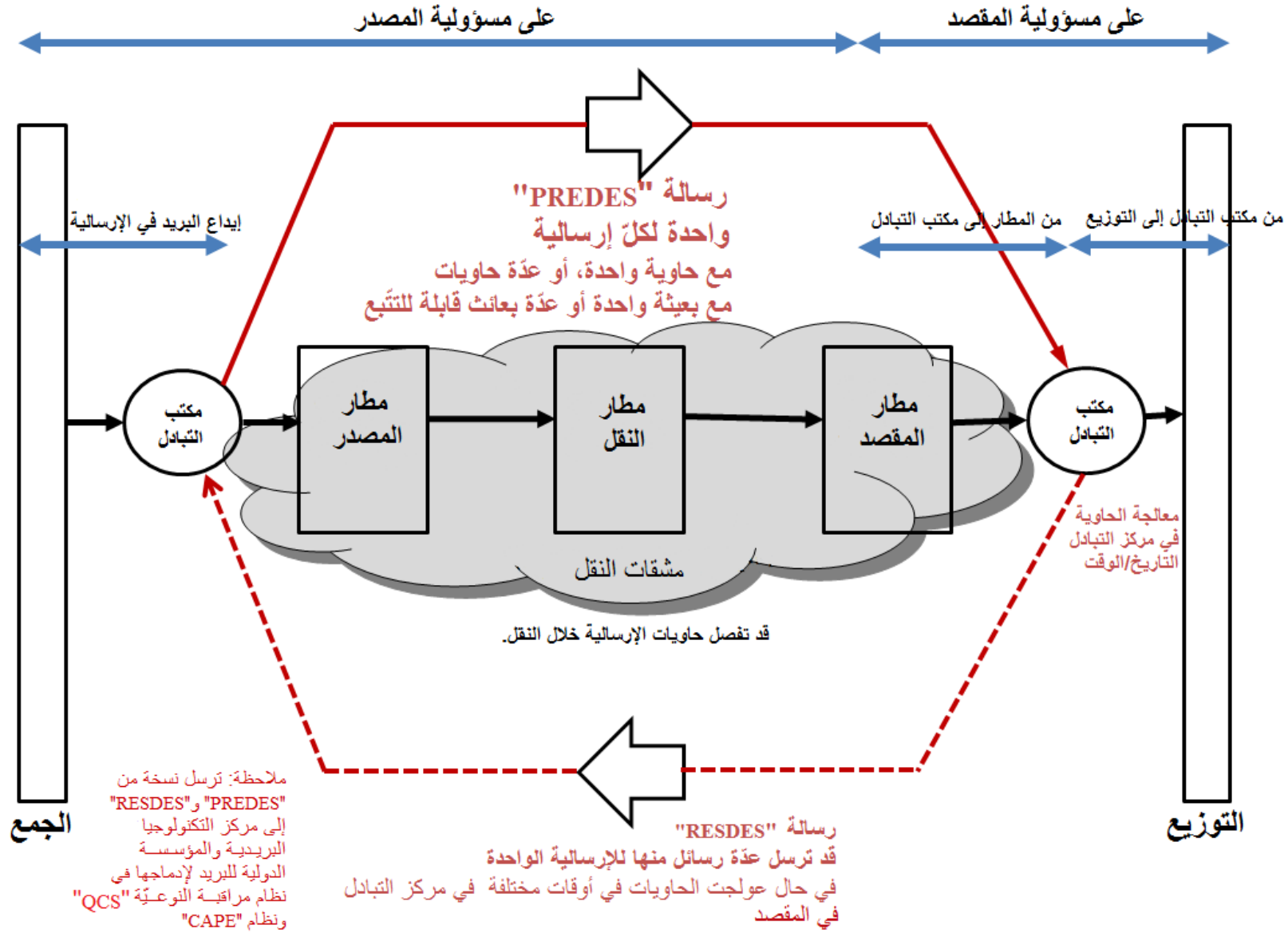
<sup>12</sup> يمكن أن تكون المعايير التقنية/معايير الرسائل الخاصة بالاتحاد البريدي العالمي في مرحلة من المراحل الست المختلفة التالية ضمن عملية الموافقة عليها:  
الوضع P (بند عمل)  
الوضع 0 (مشروع عمل)  
الوضع 1 (مشروع معيار خضع للاختبار)  
الوضع 2 (معيار معتمد لدى الاتحاد البريدي العالمي)  
الوضع S (معيار ملغ)  
الوضع W (معيار مسحوب)

- تقوم بعض مؤسسات المصدر بإعداد لصائق الأوعية في إطار عملية أولى ثم مسح معرف هوية الوعاء في إطار عملية أخرى لإدماج الحاوية في شحنة مثلاً. وتعدّ هذه المنهجية بمثابة تحقّق ضمنى من نوعية الرمز ذي الخطوط. وينبغي لمؤسسات المقصد التي لا تعتمد على تلجأ إلى عمليات تضمن أن جميع اللصائق التي تشكّلها هي قابلة للمسح، إذ أنه من الممكن أن تواجه آلة طبع اللصائق مشكلة تقنية فتصدر لصائق غير قابلة للمسح الضوئي، الأمر الذي من شأنه أن يتسبّب بمشاكل كبيرة لبلدان المقصد وجهات النقل على حدّ سواء. ويمكن على سبيل المثال للمصدر أن يسمح بانتظام لصائق الأوعية التي تصدرها كلّ آلة طبع.
- من الضروري أن تراجع مؤسسات المصدر بانتظام تجهيزاتها الخاص باللصائق لضمان استخدام ورق مستدام ومضاد للمياه ولاصق مناسب وحبر لا يسيل حتى لو كان رطباً وثقب متين بما فيه الكفاية، على سبيل التعداد لا الحصر، إذ أنّ لصائق الأوعية هي النموذج الوحيد من نماذج الاتحاد البريدي العالمي الذي من المفترض أن يتحمّل مشقّات النقل.

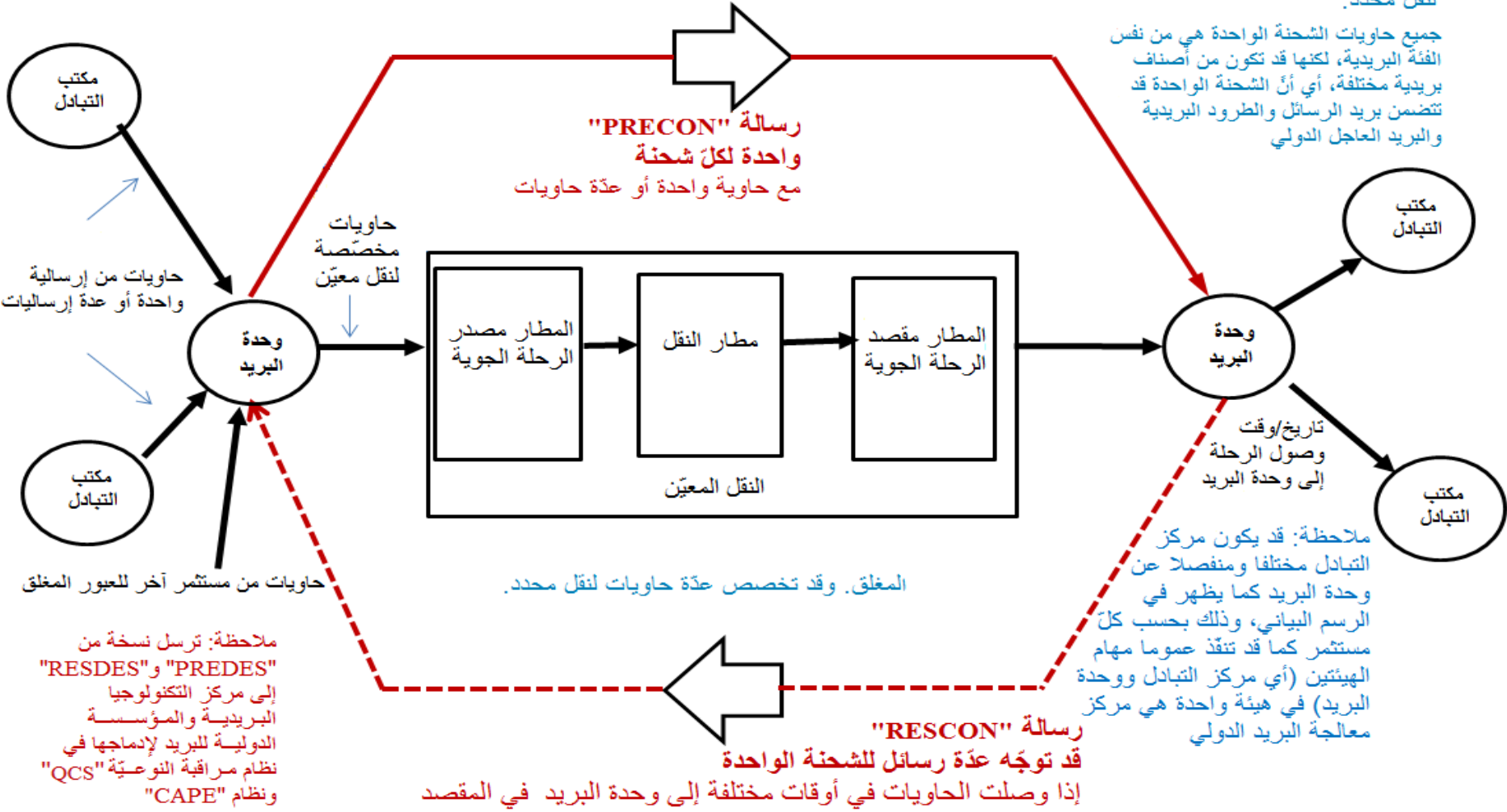
## 2-7 معايير الرسائل

تظهر الرسوم البيانية الآتية مسارات بيانات الرسائل PREDES/RESDES وPRECON/RESCON وCARDIT/RESBIT:

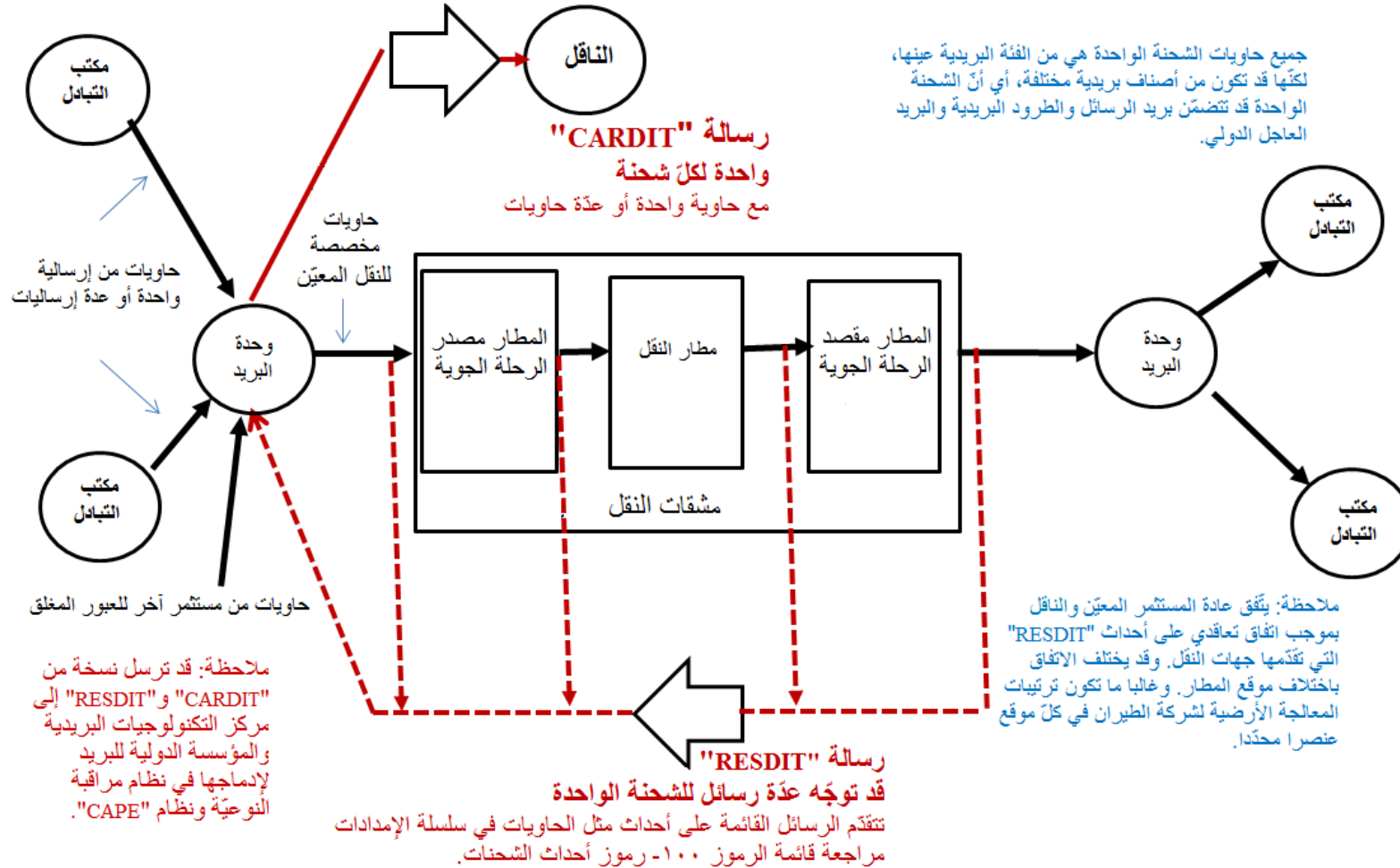




ملاحظة: تتألف "PRECON" من حاويات مخصصة لنقل معيّن محدد. وقد تكون الحاويات من إرسالية واحدة أو من عدة إرساليات. وقد تفصل حاويات الإرسالية الواحدة ولا تكون من تمّ في الشحنة عينها. وقد تكون الحاويات إما من المستمر عينه أو من مستمر آخر يرسلها لغايات العبور المغلق. وقد تخصص عدة حاويات لنقل محدد.



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 عينها. وقد تكون الحاويات إما من المستمر عينه أو من مستمر آخر يرسلها لغايات العبور المغلق. وقد تخصص عدة حاويات لنقل محدد.



يوصى عموماً باستخدام دوماً أحدث نسخة من رسائل التبادل الإلكتروني للمعطيات. ويقدم الجدول الآتي لمحة عامة عن معايير تبادل الرسائل. وقد لونت الخانات التي تتضمن معايير غير مرتبطة بالنقل باللون الرمادي.

معيّار تبادل الرسائل	من/إلى	وصف عام	أغراض العمل
M40 EMSEVT V3	يتمّ تبادله بين المستثمرين المعيّنين الذين يعالجون بعائث قابلة للتتبع (مثل بريد الرسائل المسجّلة والطرود البريدية والبريد العاجل الدولي).	رسالة لتتبع الأحداث على مستوى البعثة للبعائث القابلة للتتبع خلال تقدّمها في سلسلة الإمدادات. المعيار المقابل لمعرّف هويّة 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 البعائث على المواقع الإلكترونية بالنسبة إلى المستثمرين المعيّنين. قياس نوعية الخدمة باعتبارها في بعض الأحيان عنصراً من التسويات المالية.
M41 PREDES V2.1	من المستثمر المعيّن في المصدر إلى نظيره في المقصد. يرتبط بنماذج الاتحاد البريدي العالمي الآتية: CN 31 و CN 32 لبيانات الرسائل CP 87 لبيانات الطرود البريدية CN 33 و CN 16 للقوائم الخاصة CN 34 و CN 35 و CN 36 و CP 83 و CP 84 و CP 85 للصائق الأوعية	رسائل على مستويات الإرسالية والوعاء والبعثة تحدّد العلاقة بين البعثة والوعاء مثل الموقع المنطقي ومعرّف هويّة الوعاء، وذلك للبعائث القابلة للتتبع (مثل بريد الرسائل المسجّلة والطرود البريدية والبريد العاجل الدولي).	تسمح الرسائل PREDES/RESDES بـ: المراقبة التشغيلية للأوعية. تحليل عنصر مكتب التبادل إلى مكتب التبادل في سلسلة الإمدادات لنوعية الخدمة. تحليلات شبكية مرتبطة وتدعم أيضاً هذه الرسائل التسويات المالية.
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.

معيّار تبادل الرسائل	من/إلى	وصف عام	أغراض العمل
M10 PRECON V1.1	من وحدة البريد في المصدر إلى نظيرتها في المقصد. يرتبط بقوائم التسليم المعتمدة في الاتحاد البريدي العالمي CN 37 و CN 38 و CN 41.	رسالة على مستوى الشحنة وعلى مستوى الوعاء. تحدّد الرسالة PRECON الأوعية المخصّصة لشحنة معيّنة (خلال نقلها من المصدر إلى المقصد).	يقدم إشعاراً مسبقاً لوحدة البريد في المقصد بالأوعية العابرة الموجهة إليها.
M12 RESCON V1.1	من وحدة البريد في المقصد إلى نظيرتها في المصدر.	رسالة على مستوى الأوعية. الرسالة RESCON هي الردّ 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. يرتبط بقوائم التسليم المعتمدة في الاتحاد البريدي العالمي CN 37 و CN 38 و CN 41.	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.	تقدّم لجهة النقل معلومات عن الشحنات والأوعية الصادرة عن المستثمر في المصدر، بما فيها وسيلة النقل المزمع للجوء إليها (رحلة جوية مثلاً).
M49 RESDIT V1.1	من جهة النقل إلى المستثمر المعين في المصدر الذي أرسل الشحنة.	الرسالة M49 RESDIT هو ردّ جهة النقل على الرسالة M48 CARDIT V2.1.	يسمح لجهات النقل بتقديم معلومات خاصة بالأوعية خلال تقدّمها في سلسلة الإمدادات. ويتمّ عادة الاتفاق على المعلومات المقدّمة (الأحداث والمواقع) بين المستثمر المعين وجهة النقل.
		الرسالة RESDIT هي رسالة أحداث على مستوى الوعاء. ويرد وصف للأحداث في قائمة الرموز 100. وفيما يأتي بعض الأمثلة: 74 RESDIT: استلم- تتولّى جهة النقل زمام التحكم/المسؤولية من خلال الاستلام/التجميع 21 RESDIT: موزّع- تسلّم جهة النقل زمام التحكم/المسؤولية إلى المرسل إليه أو الوكيل	

معيار تبادل الرسائل	من/إلى	وصف عام	أغراض العمل
M33 ITMATT	من المستثمر المعين في المصدر إلى نظيره في المقصد. يرتبط بنموذجي الاتحاد البريدي العالمي CN 22 و CN 23.	رسالة على مستوى البعثة.	الهدف الأول هو توفير معطيات خاصة بالجمارك للمستثمر في المقصد. وقد أعدّ الرسالة ITMAT بحيث يشكّل مصدر البيانات لـ "M43aCUSITM".
ملاحظة: معيار تبادل الرسائل الآتين هما قيد التطبيق في أوساط بعض المستثمرين والمنظمات الجمركية التابعة لهم.			
M43a CUSITM	من المستثمر المعين في المقصد إلى منظمته الجمركية.	رسالة على مستوى البعثة.	يزوّد الجمارك بمعلومات تسمح بإجراء مراقبة جمركية، من قبيل تحديد الرسوم أو الضرائب.
M43b CUSRSP	من الجمارك إلى المستثمر المعين في المقصد.	رسالة على مستوى البعثة.	يقدم للمستثمر المعين في المقصد المعلومات المستقاة من الجمارك فيما يخصّ البعثة بما في ذلك التخليص الجمركي للبعثة.
M37 EVTRPT	من النادر جدًا استخدام هذا المعيار. فقد استوفى "M40 EMSEVT V3" الحاجات التي يلبيها "M37".		
M42 eVN	مستثمر معين يرسل مذكرة تحقّق إلى مستثمر معين آخر. يرتبط بنموذجي الاتحاد البريدي العالمي CP 78 و CN 43		يحلّ محلّ مذكرات التحقّق الورقية المتبادلة.

4-7 المعايير التقنية

كثيرة هي المعايير التقنية غير المرتبطة بالتبادل الدولي للبريد. فالبعض منها مرتبط مثلا بتحديد حيز التشفير على الأظرفة 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 باللجوء إلى دليل المستخدم المنشور على الموقع الإلكتروني بدلا من هذين المعيارين.	PREDES
S9	الأوعية البريدية		EMSEVT/PREDES
S10	تعريف البعائث البريدية - معرف من 13 حرفا	مذكور في الوحدة 1.	PRECON/CARDIT
S32	الشحنات البريدية	مذكور لاحقا في هذه الوحدة في قسم PRECON/RESCON	EMSEVT/PREDES
S34	تسجيل مراكز معالجة البريد الدولي	مذكور في الوجدتين 2 و4.	PREDES
S47	لصائق الأوعية البريدية	هذا المعيار هو حاليا في الوضع (0) من النسخة (4). وهو مرتبط بنسق لصائق الأوعية ومعطيات محتوياتها. وقد اعتمدت النسخة الحالية منه في أبريل 2015	

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	معيار تبادل الرسائل المعتمد في الاتحاد البريدي العالمي
وصف المادة	إقرارات جمركية:				
	CN 22	<sup>13</sup> CP 72	<sup>14</sup> CN 23		M33 ITMATT
بعيثة	لصائق على مستوى البعثة:				
	CN 04 للبريد المسجل CN 05 للتوزيع المثبت CN 05bis البريد الخاضع للتتبع CN 06 للبريد المصرح القيمة	CP 73 للطرود العادية CP 74 للطرود المصرحة القيمة		S10 لمعرف هوية البعثة (رمز نواحي من 13 حرفا)	M40 EMSEVT M41 PREDES
	نماذج على مستوى البعثة:				
	CN33 قائمة خاصة - للبعثات المسجلة CN 16 قائمة خاصة - للبعثات المصرحة القيمة	بيان CP 87 <sup>15</sup> للطرود			
الوعاء	لصائق على مستوى الوعاء:				
	CN 34 للبريد السطحي CN 35 للبريد الجوي CN 36 للبريد السطحي المنقول جوا	CP 83 للبريد السطحي CP 84 للبريد الجوي CP 85 للبريد السطحي المنقول جوا		S9 لمعرف 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 لمعرف هوية الإرسالية	M41 PREDES M13 RESDES
الشحنة	نماذج على مستوى الشحنة:				
			قائمة التسليم CP 37 للبريد السطحي قائمة التسليم CN 38 للبريد الجوي قائمة التسليم CN 41 السطحي المنقول جوا قائمة التسليم CN 47 للأكياس الفارغة	S32 لمعرف هوية الشحنة	M10 PRECON M12 RESCON M48 CARDIT M49 RESDIT

<sup>13</sup> النموذج CP 72 هو نموذج ربطة يتضمن الإقرار الجمركي CN 23 ونموذج لصائق الطرود CP 73

<sup>14</sup> يمكن اختياريا استخدام النموذج CN 23 بدلا من CN 22 لبريد الرسائل.

<sup>15</sup> يدرج كل طرد على حدة في بيان الطرود CP 87 الذي يشبه البيان CN 33 لبريد الرسائل المسجلة من الناحية الوظيفية.



نماذج على مستوى الشحنة:		الشحنة	
M10 PRECON M12 RESCON  M48 CARDIT وM49 RESDIT	S32 لمعرّف هوية الشحنة	قائمة التسليم CN 37 للبريد السطحي قائمة التسليم CN 38 للبريد الجوّي قائمة التسليم CN 41 للبريد السطحي المنقول جوّا قائمة التسليم CN 47 للأكياس الفارغة	

## 8- توجيه البريد الجوي

### 1-8 معايير التوزيع

ينشر كل مستثمر معايير الخاصة بالتوزيع في ثلاثة منشورات هي:

مختصر معايير التوزيع في الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي فيما يخص بريد الرسائل  
[Universal Postal Union – Letter post delivery standards](#)

وملحق بالمختصر الإلكتروني للطرود البريدية فيما يخص الطرود البريدية  
[Universal Postal Union – Parcel post compendium](#)

والدليل التشغيلي للبريد العاجل الدولي المتاح للمستخدمين المسجلين من خلال الرابط [www.emsog.post](http://www.emsog.post) فيما يخص البريد العاجل الدولي

وكل من هذه المنشورات يحدّد 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).

وتحدّد المنشورات أيضا الوقت الأخير لوصول البريد الوارد إلى المطار (للنقل الجوي) أو المرفأ أو مكتب التبادل (النقل السطحي)، بغية تلقّي مستوى الخدمة عينها الموقّرة للبريد المحلي المودع في المصدر في اليوم عينه<sup>16</sup>. ويعرف هذا الوقت بـ "LAT" أي الوقت الأخير للوصول.

### 2-8 أمثلة عن الممارسات الأفضل

قد تختلف صعوبة توجيه البريد إلى حدّ كبير باختلاف البلدان. فبعض البلدان المعروفة بـ "المحورية" توجّه رحلات مباشرة إلى عدّة بلدان في اليوم الواحد، في حين أنّ بلدان أخرى تعرف بـ "لاحقة" لا ترسل رحلات مباشرة إلا إلى بلدان قليلة وتعوّل من ثمّ على عمليات النقل من طائرة إلى أخرى أو العبور لتوفير خدماتها إلى عدّة مقاصد.

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

*التشاور مع شركات الطيران*

الأمر سيّان بالنسبة إلى حجم البريد الذي قد يختلف اختلافا شديدا بحسب البلد. وفي بعض الحالات، من المهمّ جدّا التخطيط لسعة الطائرة مع شركة الطيران. أمّا في حالات أخرى، فلا يعدّ هذا التخطيط مهمّا جدّا. لكن في الأحوال جميعها، ينبغي لمؤسسة البريد في المصدر أن تتشاور مع شركة الطيران المعنية لضمان اعتماد جداول زمنية مناسبة ومقبولة والتأكد إلى حدّ معقول من أنّ السعة اللازمة للبريد ستكون متوفّرة على متن الرحلات المخطّط لها خلال الفترة المقرّرة.

<sup>16</sup> لا تحسب عادة المدة التي يبقى خلالها البريد في الجمارك.

## الوقت الأخير للوصول

ينبغي ألا يؤخّر جهد كي يصل البريد قبل الوقت الأخير للوصول، مع تفادي رحلات العبور التي لا يمكن التعويل عليها. وقد حدّد الوقت الأخير للوصول لتستخدمه مؤسسة البريد في المصدر لا غير، وذلك لأغراض التخطيط.

## الساعة الحديّة

ينبغي ألا تؤخّر مؤسسة البريد في المصدر جهدا كي يسلم البريد إلى نظيرتها في المقصد قبل الساعة الحديّة، حتّى لو وصل البريد بعد الوقت الأخير للوصول.

## الرحلات المباشرة

ينبغي اللجوء إلى رحلات مباشرة قدر الإمكان. وقد يكون من الأفضل في بعض الأحيان بحسب عوامل متعدّدة انتظار اليوم التالي لإرسال البريد على متن رحلة مباشرة.

## الاتساق

خلال عمليات النقل من طائرة إلى أخرى أو العبور، ينبغي ألا يؤخّر جهد لضمان ترابط خطّة المسار التوجيهي خلال الفترة المقرّرة (مثلا وفق جداول الرحلات في الصيف/الشتاء).

## التشاور بين المستثمرين في بلدان المصدر والعبور

من المهمّ أن تستشير مؤسسات البريد في بلدان المصدر بالكامل نظيراتها الحالية أو المحتملة في بلدان العبور وأن تبقي أبواب الحوار الوثيق مفتوحة معها.

وعندما يكون احتمال النقل المباشر من طائرة إلى أخرى واردا، من المهمّ أن تؤكّد شركة الطيران (أو شركتنا الطيران) على أنّ رحلة العبور ميسّرة على الصعيد التشغيلي، خصوصا في عمليات النقل من طائرة إلى أخرى في خطوط جويّة مختلفة وأيضا عندما تكون الطائرة تابعة للخطوط عينها، لا سيّما عندما تظهر رحلات برموز متشاركة في جداول الركاب. كما من المهمّ أيضا معرفة شركة الطيران التي تدير الرحلة بالفعل والتأكد من تنفيذ ترتيبات معالجة البريد أرضا.

وفي بعض الحالات، قد يبدو النقل المباشر من طائرة إلى أخرى قابلا للتنفيذ بالاستناد إلى جداول رحلات الركاب، لكن في الواقع يتعدّد تطبيقه على البريد. وبعد المشاورات اللازمة، قد يتبيّن أنّ العبور المغلق يشكّل بديلا يمكن الاعتماد عليه أكثر من النقل المباشر من طائرة إلى أخرى.

## 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 يتمّ إبقاء البريد الذي كان من الممكن إرساله "اليوم" إلى أن يحين وقت الإرسالية التالية "غدا" على الأرجح. وقد لا يكون الإغلاق الشامل للإرساليات في وقت أبكر بكثير ممارسة واضحة.

كما أنّه من الممكن أن تغلق مكاتب التبادل الإرساليات في وقت متأخّر جدًا للنقل المخطّط له. (لكنّ هذا الخلل يرسد دوما وقت حدوثه).

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

ويشار إلى أنّ الرسائل PREDES تتضمّن في الوقت عينه أوقات إغلاق الإرساليات وأوقات مغادرة وسائل النقل المخطّط لها.

#### الدور الاستباقي لمؤسسات البريد في المقصد

يكون عادة واجب مراقبة نوعية النقل المخطّط له من واجبات مؤسسة البريد في المصدر. لكنّ من الممكن أن تقوم مؤسسة البريد في المقصد بذلك، إذ أنّ فشل الخدمة يؤثّر على الاثنتين. وعندما تلاحظ مؤسسة البريد في المقصد أنّ ترتيبات عمليات النقل التي تخطّط لها المؤسسة في المصدر تفشل دوماً، ينبغي لها أن تعلم هذه الأخيرة بذلك. ويشار إلى أنّ الرسائل PREDES تتضمّن عملية النقل المخطّط لها، في حين تبيّن الرسائل RESDES التاريخ/الوقت الذي يعالج فيه كلّ وعاء في مكتب تبادل البريد الوارد.

#### وضع اللصائق على الأوعية الموجهة بالعبور المغلق

ينبغي للمؤسسة في المصدر عند إرسال البريد بالعبور المغلق إلى مؤسسة البريد في بلد العبور ألاّ تُسجّل أيّ معلومات عن المسار التوجيهي المتبقّي على لصائق الأوعية أو قوائم التسليم، وفق ما جاء في البند 3 من المادة 17-132 من نظام الاتفاقية. فقد يثير ذكر هذا النوع من المعلومات الحيرة إذ يدفع إلى الظنّ أنّه تمّ التخطيط للنقل المباشر من طائرة إلى أخرى. ومن غير الواقعي أن تحدّد مؤسسة البريد في المصدر المسار التوجيهي الذي ينبغي للمؤسسة في بلد العبور أن تعتمدّه، إذ أنّ البريد المرسل بالعبور المغلق يوجّه مبدئياً بوسيلة النقل عينها التي يستخدمها المستثمر المعين في بلد العبور لنقل بريده الخاص (انظر البند 4 من المادة 17-132).

#### معرف هويّة الوعاء المرّمز بخطوط

تُعدّ نوعية لصيقة الوعاء في غاية الأهميّة. ومعرف هويّة الوعاء المرّمز بخطوط هو من أهمّ عوامل النجاح لكّل من جهات النقل ومؤسسات البريد في بلدان العبور والمقصد على حدّ سواء. وينبغي ألاّ توفّر مؤسسات البريد في المصدر جهداً لتضمن أنّ جميع لصائق الأوعية تتضمّن معرفّ الهوية الحاوية مشمولاً برمز ذي خطوط، وذلك من جميع مكاتب التبادل في المصدر ولجميع الفئات (للبريد ذي الأولوية والبريد السطحي المنقول جوّاً والبريد غير ذي الأولوية) والأصناف البريدية (بريد الرسائل والطرود البريدية والبريد العاجل الدولي والأوعية الفارغة).

#### 3-8 اتفاقات الخدمات

أعدّت لجنة الاتصال بين اتحاد النقل الجوّي الدولي والاتحاد البريدي العالمي إطاراً لاتفاق خدمات بين شركة الطيران والمستثمر البريدي. ويمكن لمؤسسات البريد الاسترشاد بهذا الاتفاق النموذجي عند التفاوض على العقود وإعدادها. وهو منشور على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي التالي: [www.upu.int/en/activities/transport/publications.html](http://www.upu.int/en/activities/transport/publications.html).

ويشار إلى أنّ هذا الإطار يُحسّن باستمرار. وقد وافق مجلس الاستثمار البريدي في دورته الأولى لعام 2018 على أحدث إطار لاتفاقات الخدمات (مستند مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 1-2018-1-المستند 5ب- الملحق 1).

#### خطوط إرشادية لاستخدام الإطار من أجل عقد خدمات بين مؤسسة نقل جوي ومستثمر معيّن

ترمي هذه الخطوط الإرشادية إلى تقديم معلومات إضافية عن أحكام الاتفاق الإطاري لمساعدة المستثمرين المعيّنين على فهم تلك الأحكام فهماً أعمق واستخدامها استخداماً أفضل. ويمكن الاطلاع على تلك الخطوط الإرشادية عبر الرابط التالي: <http://www.upu.int/en/activities/transport/publications.html>.

## 9- استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات لمراقبة عملية النقل

قبل اعتماد التبادل الإلكتروني للمعطيات، كانت الوسيلة الوحيدة المتاحة للمصدر لمراقبة عنصر مكتب التبادل إلى مكتب التبادل في سلسلة الإمدادات تقضي بإدماج مذكرة تجريبية من النموذج CN 44 في الإرسالية لتحليلها عند استعادتها. وكانت تلك العملية عسيرة جداً وفي كثير من الأحيان لم تكن نماذج CN 44 تعاد في الوقت المطلوب.

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

وتتيح هذه المراقبة على الأقلّ بتحديد سلاسل الإرساليات التي تسجّل أداء جيداً، في مقابل تلك التي لا تسجّل أداء بهذه الجودة كي تسخّر 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 مؤسسة البريد الزميلة. ثم يجب حل المشكلة بالطبع.

ومن شأن قاعدة البيانات المركزية التي تتيح للمستثمرين في المقصد والمصدر النفاذ إلى المعلومات عينها 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 بدّ 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 تتبّع كلّ إرسالية. وهذه المسألة مهمة جداً، إذ أنّ أوعية الإرسالية الواحدة لا تنقل دوماً معاً.
- ليست القدرة على تحسين الخدمة من البداية إلى النهاية حكراً على البعثات القابلة للتتبع. وهي تطال المنتجات جميعها، بما فيها المنتج الأكبر حجماً أي بريد الرسائل العادية غير المسجّلة.
- 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 وPRECON/RESCON وCARDIT/RESBIT.

والرسائل PREDES/RESDES هي الرسائل الأكثر تقدماً بين الثلاث فيما يخصّ شمولية التغطية والقدرة على استخدامها استخداماً مباشراً لتحسين النوعية على الفور. وكثيرة هي مؤسسات البريد التي اعتمدت رسائل PREDES/RESDES، حتّى أنّ البعض منها يستخدم قاعدة البيانات المركزية استخداماً مكثفاً لتحسين نوعية الخدمة. غير أنّ مؤسسات عدّة من تلك التي ترسل رسائل PREDES/RESDES لا تنتفع من قدرتها على تحسين الخدمة.

وقد تقدّم الرسائل CARDIT/RESBIT معلومات إضافية للمستثمر في المصدر، لا سيّما عندما ترسل شركة الطيران الرسائل RESBIT من المقصد للإبلاغ بأنّ الأوعية قد سلّمت إلى مؤسسة البريد في المقصد.

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

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

وتتضمن خطة عمل فريق النقل التابع لمجلس الاستثمار البريدي مزيدا 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 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 الرسائل PREDES/RESDES لجميع سلاسل الإرساليات واستخدام إلى أقصى حدّ أدوات إعداد التقارير التي يتيحها مدير قاعدة البيانات المركزية.

ويوصى أيضا بأن يتبادل المستثمرون قدر الإمكان الرسائل CARDIT/RESKIT، فضلا عن تقارير مع شركات الطيران.

#### 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 مؤسسات البريد وشركات الطيران في بلد المصدر وبلد المقصد على حد سواء، بما يتيح متابعة البريد بسلاسة منذ مغادرة مؤسسة البريد الصادر وحتى وصوله إلى مؤسسة البريد الوارد.

ويتيح هذا الجهاز تسجيل عمليات تسليم البريد بين مؤسسات البريد وشركات الطيران في المرافق البريدية الموجودة في المطارات بسرعة وبساطة. ويركب المستثمرون المعيّنون هذا الجهاز في النقطة التي يسلم فيها المعالجون من شركة الطيران الأكناف إلى موظفي البريد و/أو النقطة التي يسلم فيها موظفو البريد شحنات البريد إلى شركات الطيران، وتجرى عملية التسليم هذه عادة في مدخل وحدات البريد الجوي في المطار. 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 غموضا في عملية نقل البريد جوا (المعلومات الدقيقة عن وضع البريد)، بما يسد تدريجيا الثغرات التي تعترى مسار نقل البريد جوا. 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 للبيانات من جهاز تسجيل البريد وتوحدتها، وسيحلل فريق النقل إمكانية توسيع نطاق استخدام هذا النظام في العديد من شبكات المستثمرين المعيّنين.

## 10- مسائل أمنية

يعد صون سلسلة الإمدادات البريدية أمرا حاسما. ولقد شهدت كل مؤسسات البريد تقريبا زيادة كبيرة في كمية البضائع المرتبطة بالتجارة الإلكترونية. ولا تكون منفعة من عمليات تبادل البريد، في ظل نموذج تجاري لتلبية الطلبات على المنتجات، إذا كانت مؤسسة البريد غير قادرة على حماية المنتجات التجارية وتوزيعها على الزبائن الذين يدفعون ثمن الحصول على الخدمة. ويعني ذلك ببساطة، أن مؤسسة البريد إن لم تكن قادرة 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 تهديدا آخر. فيجب أن تحدد كل مؤسسة بريد إجراءات لمراقبة دخول البضائع الخطرة في الشبكة البريدية. وتكرس غالبية مؤسسات البريد قدرا كبيرا 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 أيضا للبضائع الخطرة التي يمكن أن تهدد أمن الطيران.

ويقدم الاتحاد البريدي العالمي أيضا دليلا توجيهيا (مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 1- فريق الأمن البريدي- 2018-1- المستند 6- الملحق 1: نموذج لخدمة الأمن والتحري في محيط البريد) لمؤسسات البريد المهمة بتشغيل وحدة مخصصة ضمن عملياتها للتركيز على مسائل الأمن والبضائع الخطرة.

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

### الإقرار المتعلق بأمن الشحن

يستخدم الإقرار المتعلق بأمن الشحن نسقا موحدًا لإثبات الوضع الأمني للشحنة، بما في ذلك معلومات عن الموظف الذي قام بتأمين الشحنة وطريقة تأمينها وموعد تأمينها. فإذا مُنح مستثمر معين وضع الوكيل المعتمد، فيمكنه مسح البعثات البريدية ضوئيا 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

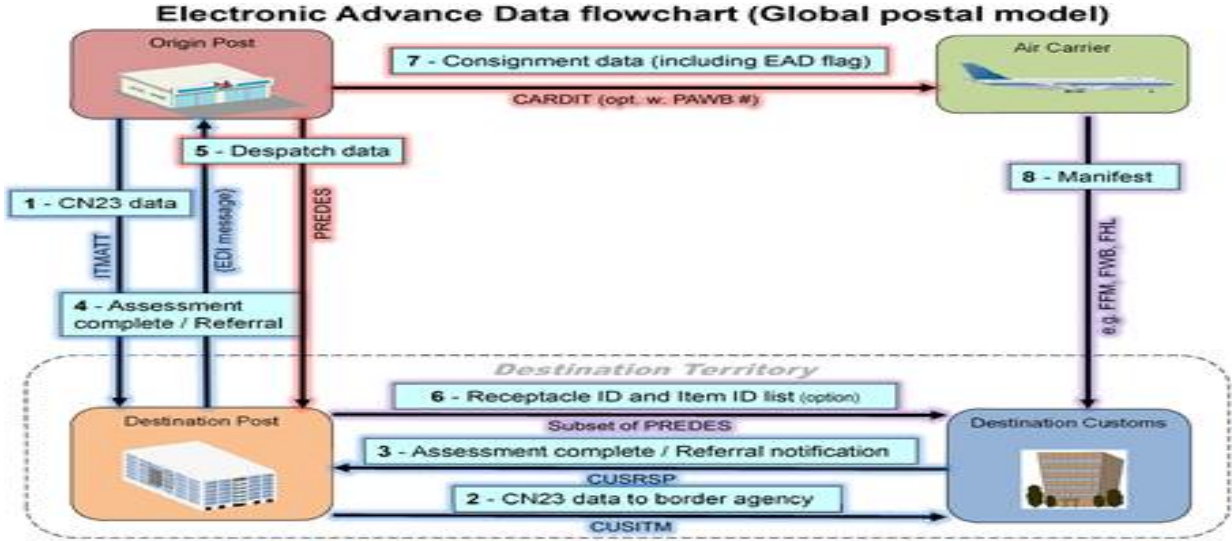
عوضا عن استخدام النموذج الورقي، يمكن إدراج معلومات الإقرار المتعلق بأمن الشحن في الرسائل M48 CARDIT 2.1 في شكل إقرار إلكتروني متعلق بأمن الشحن. ويحتوي مستند مجلس الاستثمار البريدي- اللجنة 1- 2018-2- المستند 5هـ على معلومات مفصلة عن الإقرار الإلكتروني المتعلق بأمن الشحن، وهو عبارة عن نسق إلكتروني للإقرار 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 سويّت المسألة. ويعتبر مصطلح "الإنذار" مصطلحا شاملا، وقد تقع حالة إنذار أثناء معالجة البضائع الخطرة أو البعثات المحظورة أو البعثات المقبولة

خطأ. واستُشِيرت شركات الطيران أيضا 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 19-102 و19-201 من نظام الاتفاقية. *البيانات الإلكترونية المسبقة*

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



ويتعلق مسار تدفق البيانات 7 و8 بدور المستثمر المعين في بلد المصدر وشركة النقل الجوي المتعاقد. 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؛
- 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.

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 طيران) 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.



## 11- ملحق- أنظمة الاتحاد البريدي العالمي الرئيسية

تتضمن اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي عدّة إحالات إلى مسائل النقل، شأنها في ذلك شأن نظام الاتفاقية. ومواد الاتفاقية والنظام المفصلة منشورة في دليل الاتفاقية على الموقع الإلكتروني للاتحاد البريدي العالمي التالي:  
<http://www.upu.int/en/the-upu/acts-of-the-union-and-other-decisions/manuals-in-three-volumes.html>

ويتضمن الجدول الآتي الأحكام التي تُعدُّ الأكثر صلة بالموضوع، فضلا عن تعليقات على تفسيرها من الناحية التشغيلية. ويشير الرمز ("...") إلى جمل أُضمرت من المادة أو النظام لجعل النصّ أقصر في الجدول. ويمكن للقراء مراجعة النصوص كاملة في دليل الاتفاقية. 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. وهو يراجع بعد كلّ دورة من دورات مجلس الاستثمار البريدي لإضافة التغييرات التي قام بها المجلس.

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
حرية العبور	المادة 4 من الاتفاقية	حرية العبور 1- يوضّح مبدأ حرية العبور في المادة الأولى من الدستور، وهو يفرض على كلّ بلد عضو أن يضمن قيام مستثمريه المعيّنين بتوجيه الإرساليات المغلقة وبعائث بريد الرسائل المكشوفة التي تسلّم إليهم من قبل مستثمر آخر، بشكل دائم وبأسرع الطرق وبالوسائل الأكثر أماناً التي يستخدمونها في نقل إرسالياتهم المغلقة وبعائثهم الخاصة بريد الرسائل. وينطبق هذا المبدأ أيضاً على البعثات المرسله خطأ والإرساليات الموجهة خطأ. 3- حرية عبور الطرود مكفولة في كل إقليم الاتحاد.	تعّد حرية العبور من المبادئ الأساسية في الاتحاد البريدي العالمي. لكنّ المشاورات بين المستثمر في بلد المصدر ونظيره في بلد العبور هي مهمّة جدّاً، وفي بعض الحالات إلزامية. وهي أساسية لضمان عمليات ناجحة وفعّالة.
العبور المكشوف	المادة 17-117 من دليل الاتفاقية	3- يجب على المستثمر المعيّن المرسل أن يستطلع مسبقاً رأي المستثمرين المعيّنين الوسطاء 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 البعثات بالعبور المكشوف وأن يقدم في الآن ذاته الأحجام السنوية المقترحة لكل مقصد نهائي. وإذا لم تُسجل أي بعائث بالعبور 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 ثانياً ما لم يتفق هؤلاء فيما بينهم ثانياً على خلاف ذلك. ويجب أن تُرسل البعثات بالعبور المكشوف بقدر الإمكان إلى مستثمر معيّن يقوم بتكوين إرساليات للمستثمر المعيّن في المقصد.	يوضّح هذا الحكم أنّ المشاورات إلزامية فيما يخصّ بريد الرسائل الموجه بالعبور المكشوف. ويشار إلى أنّ المادتين 17-132 و 17-226 (تردان لاحقاً في هذا الجدول) تحثّان على إجراء مشاورات عند اللجوء إلى العبور المغلق.
الأمن البريدي	المادة 8 من الاتفاقية	1- يلتزم كل من البلدان الأعضاء ومستثمريها المعيّنين بالمتطلبات الأمنية المعرفة في المعايير الأمنية للاتحاد البريدي العالمي ويقرون وينفذون استراتيجية عمل في مجال الأمن على جميع مستويات الاستثمار البريدي للحفاظ على ثقة عامة الجمهور في الخدمات البريدية التي يقدمها المستثمرون المعيّنون وتعزيز تلك الثقة، وذلك في صالح كل الموظفين المعيّنين. وتتضمن هذه الاستراتيجية الأهداف المحددة في النظام، كما تتضمن مبدأ الامتثال للمتطلبات القانونية المتعلقة بتوفير بيانات إلكترونية مسبقة بشأن البعثات البريدية المحددة في أحكام التنفيذ (بما في ذلك نوع البعثات البريدية ومعاييرها) التي اعتمدها كل من مجلس الاستثمار البريدي ومجلس الإدارة وفقاً لمعايير الترسيل التقنيّة للاتحاد البريدي العالمي. على أن تشمل هذه الاستراتيجية أيضاً تبادل المعلومات المتعلقة بالحفاظ على أمن وسلامة نقل وعبور الإرساليات فيما بين البلدان الأعضاء ومستثمريها المعيّنين.	يشدّد هذا الحكم على مسؤولية مؤسسات البريد عن مسح البريد لتعزيز أمن الطيران. وهو يشير أيضاً إلى استراتيجية لتقديم إشعار إلكتروني مسبق بالمعلومات المجمّعة من الإقرارات الجمركية. واعتمد النصّ المسطرّ خلال مؤتمر عام 2012 وهو دخل حيّز التنفيذ في 1 يناير 2014. والمعياران الأمنيان للاتحاد البريدي العالمي المشار إليهما في هذه الملة هي المعياران التقنيان S58 (التدابير الأمنية العامة) و S59 (أمن مكاتب التبادل والبريد الجوي الدولي) المعروضان في برنامج معيار الاتحاد البريدي العالمي وفي قسم الأمن البريدي في الموقع الإلكتروني للاتحاد: <a href="http://www.upu.int/en/activities/postal-security/security-standards.html">www.upu.int/en/activities/postal-security/security-standards.html</a> .

الموضوع	الإحالة	النص	التعليقات
العبور المغلق	المادة 17-132 من دليل الاتفاقية	المادة 17-132 توجيه الإرساليات	يؤكد هذا الحكم من خلال إضافة إرساليات العبور المغلق على ضرورة أن يستخدم المستثمر في بلد العبور وسيلة النقل عينها للأوعية التي يكمل توجيهها وللبريد الصادر عنه. وهو أيضا يحث على اعتماد مسارات توجيهية مباشرة.
		1- توجه الإرساليات المغلقة، بما فيها الإرساليات بالعبور المغلق، بالطريق المباشر بقدر الإمكان. 2- إذا كانت إحدى الإرساليات تتكوّن من عدّة أوعية، فإنّه يجب، بقدر المستطاع أن تبقى هذه الأكياس مجمعة وتوجه بنفس وسيلة النقل.	يحث هذا الحكم على اتّخاذ ما يلزم من خطوات لإبقاء أوعية الإرسالية الواحدة على متن وسيلة النقل عينها لكنّه يعترف أيضا بأنّ ذلك ليس دوماً ممكناً.
		3- ويجوز للمستثمر المعين في المصدر أن يتشاور مع المستثمر المعين الذي يقدم خدمة العبور المغلق بشأن المسار الذي تتبعه الإرساليات المغلقة التي يرسلها بانتظام. وينبغي ألا يسجل المستثمر المعين في المصدر البيانات 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 اللصائق CN 34 أو CN 35 أو CN 36. ولا ترد على قوائم التسليم (CN 37 أو CN 38 أو CN 41 أو CN 47) أو على ما يعادلها إلكترونياً، وعلى اللصائق CN 34 أو CN 35 أو CN 36 سوى المعلومات المتعلقة بالمسار المتبع لنقل الإرساليات 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 بلد 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 الطائرة، فيجب إخطار المستثمر المعين في بلد المصدر بذلك. 5- في حالة التغيير في مسار التبادل في إرساليات مغلقة يتم تشغيلها بين مستثمرين معيّنين اثنين عن طريق واحد من المستثمرين المعيّنين الذين يقدّمون خدمة العبور المغلق أو أكثر، يتعيّن على المستثمر المعين في مصدر الإرسالية أن يخطر بذلك المستثمرين المعيّنين الذين يقدّمون خدمة العبور المغلق بتغيير المسار.	يحث هذا الحكم على التشاور بين المستثمرين المعيّنين في بلدان المصدر والعبور فيما يخصّ العبور المغلق. وتعدّ مشاورات من هذا القبيل في غاية الأهمية. وهو يوضّح أنّه ينبغي ألا يسجّل 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 المعيّنين في بلدان العبور وسيلة النقل عينها للأوعية التي يكملون مسارها التوجيهي وتلك الصادرة عنهم. ويُطلب فيها أيضا من المستثمرين المعيّنين في بلدان العبور التشاور مع نظرائهم في بلدان المصدر عند حدوث مشاكل بانتظام أو تكرّر المشاكل عينها. يُطلب في هذا الحكم من المستثمر في المصدر أن يبلغ نظيره في بلد العبور بالتغييرات.

التعليقات	النص	الإحالة	الموضوع
<p>يُظهر هذا الحكم أنّ النقل المباشر من طائرة إلى أخرى في الخطوط الجوية عينها مفضّل على ذلك الذي تشارك فيه خطوط جوية متعدّدة.</p>	<p>نقل الإرساليات الجوية والإرساليات السطحية المنقولة بالطريق الجوي (S.A.L.) من طائرة إلى أخرى مباشرة</p> <p>1- يُحبّذ إجراء عملية النقل المباشر من طائرة إلى أخرى للإرساليات المغلقة في مطار العبور على متن طائرات تابعة لشركة الطيران نفسها، وإذا تعدّد ذلك، فعلى متن طائرات تابعة لشركات طيران مختلفة. ويجب على المستثمر المعين في المصدر أن يتخذ الترتيبات اللازمة بصورة مسبقة مع شركة أو شركات الطيران المعنية. ويجوز للمستثمر المعين في المصدر أن يطلب من إحدى الشركتين الجويتين أن تتخذ الترتيبات اللازمة مع الشركة الجوية الأخرى، لكنه يجب أن يحصل على تأكيد منها بأن هذه الترتيبات، بما في ذلك المعالجة على الأرض والمحاسبة، قد اتّخذت فعلاً وعلاوة على ذلك، ينبغي تحديد ما إذا كان استخدام لصيقة CN 42 الإضافية ضرورياً أم لا.</p>	<p>المادتان 133-17 و 227-17 من دليل الاتفاقية</p>	<p>النقل المباشر من طائرة إلى أخرى</p>
<p>يُسلّط هذا الحكم الضوء على الحاجة إلى ترتيبات تحدّد بين المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران، فيما يخصّ مثلاً فشل عملية النقل الذي يؤدي إلى عدم تسليم البريد إلى المستثمر المعين في المطار حيث كان من المقرّر تنفيذ عملية النقل.</p> <p>يُذكّر هذا الحكم بخيار العبور المغلق، مُحيلاً إلى الحكم ذي الصلة.</p>	<p>2- في حال عملية النقل المباشر من طائرة إلى أخرى، يُدخل المستثمر المعين في المصدر المعلومات المتعلقة بالمطار الذي تجري فيه هذه العملية على قائمة التسليم (CN 38 و CN 41 و CN 47) أو على مقابلها الإلكتروني وعلى بطاقة الوعاء (CN 35 و CN 36).</p> <p>3- إذا تعذر في مطار النقل من طائرة لأخرى، إعادة توجيه الإرساليات التي أُشير إليها في المستندات كإرساليات يجب نقلها مباشرة، بالرحلة الجوية المقررة، يضمن المستثمر المعين في بلد المصدر أن تمتثل الشركة الجوية لترتيبات الاتفاق الذي يربطها بالشركة الجوية الأخرى فيما يتعلق بالنقل المباشر من طائرة لأخرى والواردة في البند 1 أو تتصل بالمستثمر المعين في بلد المصدر للحصول على تعليمات منه. ويجب أن تشمل هذه الترتيبات المتصلة بالنقل المباشر من طائرة لأخرى أحكاماً متعلقة بالرحلات اللاحقة التي ستنظمها نفس الشركات الجوية.</p> <p>4- لا تخضع الإرساليات المنقولة من طائرة لأخرى مباشرة في مطار العبور سواء عن طريق رحلات تنظمها نفس الشركة الجوية أو رحلات تنظمها شركات جوية مختلفة لنفقات العبور بين المستثمر المعين في المطار التي تجري فيه عملية النقل من طائرة إلى أخرى والمستثمر المعين في المصدر.</p>		

التعليقات	النص	الإحالة	الموضوع
<p>يُخَوَّل هذا الحكم شركات الطيران إعداد استثمارات الاتحاد البريدي العالمي الضرورية، طبقاً للاتفاق المبرم بين المستثمرين المعيّنين المعيّنين.</p>	<p>5- في الحالات المشار إليها بالبند 1 وعندما يكون المستثمرون المعيّنون في المصدر والمستثمرون المعيّنون في المقصد والشركة الجوية المعنية قد اتفقوا على ذلك مسبقاً، فإن باستطاعة الشركة الجوية التي تقوم بالنقل من طائرة إلى أخرى، أن تعد إن لزم الأمر قائمة تسليم خاصة لتحل محل القائمة الأصلية CN 38 أو CN 41. وتتفق الأطراف المعنية فيما بينها حول الإجراءات والنموذج الواجب استخدامه طبقاً للمادة 17-136.</p>		
<p>هذه التعليقات تقدّم مزيداً من التوضيحات عن النقل المباشر من طائرة إلى أخرى.</p>	<p>6- وإذا تعدد على المستثمر المعيّن في بلد المصدر اتخاذ الترتيبات اللازمة المتصلة بالنقل المباشر من طائرة إلى أخرى، فيجوز له أن يختار العبور المغلق، وذلك وفقاً للمادة 17-132.</p> <p>7- 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 المعيّنين.</p> <p><b>التعليق 1-133-17</b></p> <p>1- الإرساليات بالعبور المغلق (انظر المادة 17-132) 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 (شركات جوية مثلاً) بدون مشاركة المستثمر المعيّن القائم في المكان الذي تتم فيه عملية النقل من طائرة إلى أخرى.</p> <p>وبحسب الاتفاقات المبرمة، قد يكون من المناسب ضمان أن يقتصر استخدام اللصيقة CN 42 على النقل المباشر من طائرة إلى أخرى يشمل شركتين جويتين، ودعوة الشركات الجوية إلى إلغاء اللصيقة CN 42 في المطار الذي تتم فيه عملية النقل هذه.</p> <p>صيغة التطبيق العملي لنقل الإرساليات الجوية من طائرة إلى أخرى مباشر بواسطة الشركات الجوية:</p>		

التعليقات	النصّ	الإحالة	الموضوع
	<p>▪ <b>التعليق 1-227-17</b>  صيحغ تطبيق عملية للنقل المباشر من طائرة إلى أخرى من قبل الشركات الجوية:</p> <p><b>ألف-</b> النقل المباشر للإرساليات الجوية بين طائرات خطين متتابعين لذات الشركة الجوية (نقل مباشر يعني شركة جوية واحدة)</p> <p>'1' على المستثمر المعين الذي يرغب في النقل المباشر لإرساله 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.</p> <p><b>باء-</b> النقل المباشر للإرساليات الجوية بين رحلات شركتين جويتين مختلفتين (نقل مباشر يعني شركتين جويتين)</p> <p>'1' يطلب المستثمر المعين الذي يرغب في النقل المباشر لإرساله الجوية بين شركتي طيران اثنتين مختلفتين في مطار بلد مستثمر معين آخر من ممثل شركة الطيران الأولى جميع المعلومات ذات الصلة.</p> <p>'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 برآء، وتحدد ما إذا كانت ثمة تكاليف إضافية ينبغي إخطار المستثمر المعين بها وينبغي أن يوافق عليها.</p> <p>'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.).</p> <p>'4' بعد الحصول على موافقة الناقل الثاني، يخطر الناقل الأول المستثمر المعين المرسل للإرساليات.</p>		

التعليقات	النص	الإحالة	الموضوع
	<p>'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، فضلا عن الاتفاق أيضا على تقديم نموذج إضافي من غلاف CN 45.</p> <p>'6' بعد تغيير في توقيت عمل شركات الطيران، يراجع المستثمر المعين المرسل الإجراءات المتخذة للنقل المباشر من طائرة إلى أخرى مع الناقل الأول.</p> <p><b>2-133-17</b></p> <p>إن عبور الإرساليات المغلقة غير المقرر لا يشكل حلا إذا ما تعذر القيام بالنقل من طائرة إلى أخرى مباشرة، لأن هذا من شأنه أن يربك المستثمر المعين في المطار الذي يتم فيه النقل من طائرة إلى أخرى.</p>		
<p>سيضحي المعياران S58 و S59 إلزاميين بالنسبة إلى المستثمرين المعينين اعتباراً من 1 يناير 2020.</p> <p>ويكتسي المعيار S59 أهمية حاسمة فيما يتعلق بأمن البريد الجوي.</p>	<p>يجب أن تهدف استراتيجية الأمن البريدي التي ينفذها البلدان الأعضاء والمستثمرون المعينون إلى:</p> <p>1-1 تحسين نوعية خدمة الاستثمار في مجملها؛</p> <p>2-1 زيادة درجة إدراك الموظفين لأهمية الأمن؛</p> <p>3-1 إنشاء وحدات أمنية أو تدعيمها؛</p> <p>4-1 ضمان توزيع البيانات المتعلقة بالاستثمار والأمن والتحريرات التي تنجز في هذا المجال؛ وذلك في الوقت المناسب؛</p> <p>5-1 اقتراح نظم وتدابير معينة على مشرعي القوانين بقصد تحسين النوعية وتدعيم أمن الخدمات البريدية في العالم؛</p> <p>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.</p>	<p>المادة 08-001 من دليل الاتفاقية</p>	<p>الأمن البريدي</p>

التعليقات	النص	الإحالة	الموضوع
<p>يرمي هذا الاقتراح إلى تلبية ما يفرضه قطاع الطيران 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 البعثات على متن الطائرات. وترمي هذه المادة إلى تحديد فئات بعثات بريد الرسائل التي يجوز أن تُخضعها البلدان الأعضاء لمتطلبات البيانات الإلكترونية المسبقة، وفي ظل أية شروط.</p>	<p>1- يمكن أن تخضع البعثات التي تحتوي على بضائع لمتطلبات خاصة بالجمارك ويأمن عملية الاستيراد تقضي بتوفير بيانات إلكترونية مسبقة طبقاً للمادة 8-1 من الاتفاقية. وتُغفى من هذه المتطلبات الرسائل أو البطاقات البريدية أو المطبوعات (غير الكتب) أو بعثات بريد الرسائل التي تحتوي على مراسلات أو بعثات المكوفين غير الخاضعة للرسوم الجمركية.</p> <p>2- تُرفق كل بعثة تُقدّم بشأنها بيانات إلكترونية مسبقة بنموذج الإقرار الجمركي المناسب الخاص بالاتحاد البريدي العالمي.</p> <p>3- تعكس البيانات الإلكترونية المسبقة اللازمة لتلبية هذه المتطلبات، في جميع الحالات، البيانات الواردة في نموذج الإقرار الجمركي المناسب الخاص بالاتحاد البريدي العالمي.</p> <p>4- تحمل كل بعثة تُقدّم بشأنها بيانات إلكترونية مسبقة مميز بعثات وحيد يمكن قراءته بالعين المجردة وفي شكل رمز ذي خطوط مطابق للمعيار التقني S10 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي. وتتوافق جميع تبادلات البيانات الإلكترونية المسبقة المقّمة لأغراض جمركية وأمنية مع المعيار التقني M33 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي وتتطابق مع مضمون نموذج الإقرار الجمركي الخاص بالاتحاد البريدي العالمي.</p> <p>5- 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 يُنظّم 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.</p> <p>6- 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.</p> <p>7- للحفاظ على التدفق السلس للبعثات المشار إليها آنفاً، يتعيّن على البلدان الأعضاء والمستثمرين المعيّنين الذين ينفّذون 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.</p>	<p>المادة 08-002 من دليل الاتفاقية</p>	<p>تطبيق الأحكام المتعلقة بتوفير البيانات الإلكترونية المسبقة</p>