

ГД TAXUD

Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с безопасностью воздушных грузоперевозок

ICS2

Дата: 24/01/2020

Версия док.: 1.15

Общее заявление о непринятии ответственности

Настоящее руководство носит пояснительный и иллюстративный характер. Таможенное законодательство имеет преимущественную силу над содержанием данного документа, и во всех случаях следует обращаться к нему. Официальные тексты законодательных актов ЕС опубликованы в Официальном журнале Европейского союза. Также могут существовать национальные указания.

Порядок составления

Настоящее руководство составлено Проектной группой «Безопасность воздушных грузоперевозок» в рамках программы «Таможня 2020» (СРG/036). Его утвердила Группа таможенных экспертов по вопросам мер контроля и управления риском (СЕG-CRM).

Basic Template - ICS2 CTp. 2 / 44

Контрольная информация о документе

Настройки	Значение	
Название документа:	Руководящие принципы ЕС по протоколам обращений в связи с	
	воздушными грузоперевозками	
Название проекта:	ICS2	
Автор документа:	Проектная группа «Безопасность воздушных грузоперевозок» в рамках	
	программы «Таможня 2020» ¹	
Ответственный за проект:	Отдел АЗ ГД TAXUD, Проектная группа по вопросам управления риском	
	и безопасности и ICS2	
Руководитель проекта:	Отдел АЗ ГД TAXUD, Проектная группа по вопросам управления риском	
	и безопасности и ICS2	
Версия документа:	1.15	
Категория	Базовая	
конфиденциальности:		
Дата:	24/01/2020	

Документ утверждает (-ют) и пересматривает (-ют):

ПРИМЕЧАНИЕ: все утверждающие лица обязательны. Должны храниться записи всех утверждающих лиц. Все включённые в список редакторы считаются обязательными, если отдельно не указано, что они необязательны.

Название	Функция	Действие	Дата
Группа таможенных	Редактор	Утверждение	
экспертов по вопросам			
мер контроля и			
управления риском			
(CEG-CRM)			

История документа:

Автор документа уполномочен вносить в документ следующие изменения без необходимости повторного утверждения:

- редакционные изменения, изменения формата и орфографии;
- уточнения.

Чтобы попросить о внесении изменения в настоящий документ, обращайтесь к автору документа или ответственному за него.

Изменения документа вкратце представлены в таблице ниже в обратном хронологическом порядке (сначала – последняя версия).

Редакция	Дата	Автор	Краткое описание изменений
1.15	24 января	ГД TAXUD	Окончательная версия после редактирования
	2020 года		CEG-CRM
1.14	29 ноября	ГД TAXUD	Переформатирование и внесение сообщений
	2019 года		
1.13	11 октября	ГД TAXUD	Проект после совещания Проектной группы
	2019 года		«Безопасность воздушных грузоперевозок»

Дата: 24/01/2020 3 / 44 Док. Версия: 1.15

Настоящий документ составила Проектная группа «Безопасность воздушных грузоперевозок» в рамках программы «Таможня 2020» (в составе – представители таможни, гражданской авиации, Европейского агентства по охране окружающей среды, «PostEurop», ИАТА, ВПС). Постоянно присутствовали и помогали в этой работе представители ГД MOVE.

СОДЕРЖАНИЕ

1	введение	6
	1.1 Цель	6
	1.2 Область применения	6
	1.3 Целевая аудитория	6
	1.4 Структура документа	6
	1.5 Нормативные и применимые документы	8
	1.5.1 Нормативные документы	
	1.6 Сокращения	8
	1.7 Определения	9
2	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	10
3		
	3.1 Режим АССЗ	
	3.2 ICS2	
4	БОЛЕЕ ПОДРОБНОЕ ПРАКТИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССОВ ОБРАЩЕНИЯ	
4		
	4.1 Анализ риска PLACI	
	4.2 Неполные данные PLACI	
	4.3 Дальнейшие действия не нужны. Оценка завершена (АС)	
	4.3.1 Сообщение «Оценка завершена» (IE3N03)	
	4.4 Информационный запрос (RFI)	
	4.4.1 Требования к организационной доступности и эксплуатационной готовности	
	4.4.2 Используемый язык	
	4.4.3 Сообщение запроса RFI (IE3Q02)	
	4.4.4 Запрос на предоставление дополнительной информации	
	4.4.5 Запрос на внесение изменений	
	4.4.6 Ответное сообщение RFI (IE3R02)	
	4.4.7 Изменение данных PLACI	
	4.4.8 Дальнейшие действия до получения достаточной обратной информации	
	4.4.9 Пошаговый обзор процесса регулирующего органа (таможни)	
	4.5 Запрос на проверку (RFS)	
	4.5.1 Требования к организационной доступности и эксплуатационной готовности	
	4.5.2 Используемый язык	
	4.5.3 Сообщение запроса на проверку (IE3Q03)	
	4.5.4 Ответное сообщение на запрос на проверку (IE3R03)	
	4.5.5 Пошаговый обзор процесса регулирующего органа (таможни)	
	4.6 Не грузить (DNL)	34
	4.6.1 Используемый язык	
	4.6.2 Сообщение запроса «Не грузить» (IE3Q01)	
	4.6.3 Пошаговый обзор процесса регулирующего органа (таможни)	35
	4.6.4 Процедуры, которым надо следовать, если отправлено сообщение DNL	36
5	АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ (ПОДЛЕЖИТ УТОЧНЕНИЮ)	37
6	дополнения	38
	6.1 Дополнение 1. Почтовые процессы	38
	6.1.1 Пошаговое руководство почтовым учреждениям стран, не принадлежащих к ЕС	38
	6.1.2 Пошаговое руководство почтовым учреждениям в странах ЕС	41
	6.1.3 Карта процессов	42
	6.2 Дополнение 2. Основные принципы JWGACI	44

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1. Нормативные документы	8
Таблица 2. Сокращения	9
Таблица 3. Определения	9
ПЕРЕЧЕНЬ ДИАГРАММ	
Диаграмма 1. Обзор сценариев обращений	14
Диаграмма 2. Процесс обращения	15
Диаграмма 3. Обмен сообщениями RFI	18
Диаграмма 4. Процесс отправления RFI регулирующим органом	26
Диаграмма 5. Процесс отправления RFI разных типов регулирующим органом	27
Диаграмма 6. Процесс отправления RFS регулирующим органом	31
Диаграмма 7. Процесс оценки информации регулирующим органом	32
Диаграмма 8. Процесс отправления DNL регулирующим органом	35
Диаграмма 9. Процесс в стране А	42
Диаграмма 10. Процесс в стране Б	43

1 Введение

1.1 Цель

Цель настоящего документа — составить и разработать руководство по протоколам обращений в ICS2, дав больше рабочих уточнений для <u>1 версии</u> ICS2, выпуск которой намечен на 15 марта 2021 года.

Настоящий документ опирается на «Протоколы обращения по вопросам воздушных грузовых и почтовых перевозок в рамках процесса ЕС по анализу риска с учётом предварительной информации о грузах перед погрузкой (PLACI)», совместно составленные таможней и сообществом безопасности гражданской авиации с целью обеспечения последовательности и совместимости между таможенным законодательством и законодательством по безопасности гражданской авиации. Его цель — сформулировать руководящие принципы по организации действий и мер, которые должны принимать заинтересованные субъекты, чтобы на базе протоколов можно было эффективно реагировать на обращения, могущие возникнуть после предоставления предварительной информации о грузах перед погрузкой (PLACI). Принимая во внимание соответствующие роли и сферы ответственности представителей таможни и гражданской авиации, следует избегать ненужного дублирования и заполнить возможные пробелы в безопасности, необоснованно не прерывая деловые процессы.

Настоящее руководство также является неотъемлемой частью полного собрания руководящих принципов по внедрению ICS2.

1.2 Область применения

Настоящий документ представляет собой рабочее руководство по процессу обращений в связи с безопасностью воздушных грузоперевозок в системе EC ICS2 и рабочей среде участвующих заинтересованных субъектов. В тех случаях, когда нет ИТ-компонентов ICS2 (и таможни, и субъектов экономической деятельности) для автоматического проведения процессов, также разъясняются альтернативные процедуры и каналы коммуникации.

Документ не охватывает другие части пользования системой ICS2, такие как подача ввозной таможенной декларации (ENS) и соответствующие требования к данным, утверждение, отклонение и регистрация поданных деклараций ENS, подробное содержание обращений и выходных сообщений анализа риска, процессы анализа риска между таможенными службами и проч. Эти аспекты включены в другие части собрания руководящих принципов по внедрению ICS2.

1.3 Целевая аудитория

Целевая аудитория настоящего документа:

- представители государств-членов;
- представители и члены торговых ассоциаций;
- все лица, участвующие в проекте ICS2;
- все лица, подающие декларацию ENS.

1.4 Структура документа

Настоящий документ включает в себя следующие главы:

- Глава Error! Reference source not found.. Error! Reference source not found.. Описывает область применения и цель настоящего документа;
- Глава 2. Error! Reference source not found.. Даёт контекстную информацию о проекте ICS2, данных PLACI и обращениях;
- Глава 3. Error! Reference source not found.. Поясняет применимое законодательство EC;
- **Глава 4.** Error! Reference source not found.. Подробно описывает процесс обращения, сообщения, которыми обмениваются, и используемые коды;

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

- Глава 5. Error! Reference source not found. Поясняет процедуру, которой надо следовать в случае недоступности систем ИТ;
- Error! Reference source not found.. Представлены подробные указания для почтовых операторов.
- Error! Reference source not found..

Дата: 24/01/2020 7 / 44 Док. Версия: 1.15

1.5 Нормативные и применимые документы

1.5.1 Нормативные документы

Nº	Название	Индекс	Версия	Дата
R01	Общие функциональные спецификации системы ICS2	ICS-CFSS	1.14	29 ноября 2019 года
R02	Общее руководство по реализации сообщений в системе ICS2		подлежит уточнению	
R03	План бесперебойности деятельности ICS2		подлежит уточнению	
R04	Совместные руководящие принципы ВТамО и ИКАО по предварительной информации о грузах перед погрузкой			
R05	Исполнительное решение Комиссии C(2015)8005			
R06	Исполнительный регламент Комиссии (EC) № 2015/1998			
R07	Руководство ИКАО по авиационной безопасности, док. 8973			
R08				
R09				

Таблица 1. Нормативные документы

1.6 Сокращения

Сокращение	Определение	
AC	Оценка завершена	
ACC3 Воздушный грузоперевозчик или почтовый перевозчик, осущест перевозки из аэропорта третьей страны в EC		
AVSEC	Авиационная безопасность	
CFSS	Общие функциональные спецификации системы	
CSD	Декларация безопасности груза	
DNL	Не грузить	
DO D	Ответственный оператор в месте назначения	
DO 0	Ответственный оператор в месте отправления	
eCSD	Электронная декларация безопасности груза	
ENS	Ввозная таможенная декларация	
СЭД	Субъект экономической деятельности	
EC	Европейский союз	
FoS	Рамочные стандарты	
GHA	Агент по наземной обработке грузов	
HAWB	Внутренняя авианакладная	
HRCM	Грузы и почта с высоким уровнем риска	
ИКАО	Международная организация гражданской авиации	
ICS2	Система контроля импорта 2	
IE	Обмен информацией	
СВУ	Самодельное взрывное устройство	
СЗУ	Самодельное зажигательное устройство	

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

JWGACI	Совместная рабочая группа ИКАО и ВТамО по вопросам предварительной информации о грузах	
KC3	Известный грузоотправитель в третьей стране	
MAWB	Общая авианакладная	
ГЧ	Государство-член	
PLACI	Предварительная информация о грузах перед погрузкой	
RA3	Регулируемый агент в третьей стране	
RFI	Информационный запрос	
RFS	Запрос на проверку	
впс	Всемирный почтовый союз	
ВТамО	Всемирная таможенная организация	

Таблица 2. Сокращения

1.7 Определения

Термин	Определение	
ACC3	Воздушный грузоперевозчик или почтовый перевозчик, осуществляющий перевозки из аэропорта третьей страны в ЕС.	
Данные PLACI	Предварительная информация о грузах перед погрузкой (PLACI) включает в себя название и адрес грузоотправителя, название и адрес грузополучателя, число упаковок, массу брутто, описание товара и справочный номер перевозки (HAWB/MAWB).	
Анализ риска PLACI	справочный номер перевозки (HAWB/MAWB). Перед погрузкой воздушного груза процесс анализа риска запускается в момент получения обязательных минимальных данных PLACI 7+1. Процесс направлен только на выявление непосредственного авиационного риска, вызванного смонтированными самодельным взрывным устройством (СВУ) или самодельным зажигательным устройством (СЗУ) (так называемой «бомбой в ящике»), попавшими на борт воздушного судна, которые могут привести к разрушению самолёта и/или человеческим жертвам. Таким образом, анализ PLACI не ставит перед собой цели оценить или подтвердить эффективность мер авиационной безопасности, применяемых участниками цепочки поставок, оценить их соответствие данным нормам или их дублировать. В случае воздушных грузоперевозок (общие грузы, почтовые грузы, срочные грузы) анализ риска перед погрузкой может выявить риски для безопасности и защиты, помимо тех, которые описаны выше. Хотя этот результат принимается во внимание в дальнейшем процессе анализа риска на этапе перед прибытием, это не мешает погрузить товары в самолёт в пункте отправления в ЕС.	
Почтовое отправление	Товары, кроме корреспонденции, в составе почтовой посылки или бандероли, передаваемые почтовым оператором или под его ответственностью в соответствии с положениями Конвенции о Всемирном почтовом союзе.	

Таблица 3. Определения

2 Общие сведения

После инцидента, связанного с безопасностью воздушных грузоперевозок в Йемене, был введён авиационный режим перевозчика ACC3 (воздушный грузоперевозчик или почтовый перевозчик, осуществляющий перевозки из аэропорта третьей страны в EC – ACC3). Он применяется; за несколько лет накопился опыт применения.

В таможенной сфере действует законодательство, устанавливающее требования к предоставлению предварительной информации о грузах перед погрузкой (PLACI) в виде сокращённого набора данных (данные 7+1) и три типа обращений по поводу воздушных грузоперевозок (т.е. обращение за информацией, проверка грузов и почты с высоким уровнем риска и указание не грузить). Оно будет применяться вместе с 1 версией системы контроля импорта 2 (ICS2) к ограниченной доле движения воздушного транспорта, в частности, к товарам в срочных и почтовых грузах. 1 версия, как планируется, начнёт работать с 15 марта 2021 года. 2 версия ICS2 с точки зрения режима PLACI дополнит эти новые меры с охватом всего воздушного транспорта, включая общие грузы, за которые несут ответственность авиаперевозчики и экспедиторы.

Законодательство ЕС и разработки ИТ опираются на опыт и установленные факты, полученные из системы ЕС для предоставления предпогрузочной информации о безопасной погрузке грузов (PRECISE), ограниченного по срокам пилотного проекта французской таможни (срочный пилотный проект AMAS), пилотного проекта немецкой таможни, ограниченного по срокам пилотного проекта таможни Соединённого Королевства (PREDICT) и действий в рамках почтового пилотного проекта ЕС. Кроме того, ЕС пристально наблюдает за проектом США ACAS.

На международном уровне уже концептуально согласованы принципы PLACI, требования к предоставлению предварительной информации о грузах перед погрузкой и формирование обращений по вопросам воздушных грузоперевозок.

В 2015 году эти принципы были включены в рамочные стандарты SAFE (FoS) Всемирной таможенной организации. Созданы концепция PLACI в виде сокращённого набора данных (данные 7+1, определённые в приложении II в SAFE FoS) и концепция обращений (три типа обращений: информационный запрос, запрос на проверку грузов и почты с высоким уровнем риска и указание не грузить).

В рамках совместных руководящих принципов ВТамО и ИКАО по предварительной информации о грузах перед погрузкой (PLACI) международные представители таможни и гражданской авиации договорились о высокоуровневой базовой концепции и принципах PLACI. (Error! Reference source not found..)

3 Соответствующее законодательство ЕС

3.1 Режим АСС3

Режим АССЗ (воздушный грузоперевозчик или почтовый перевозчик, осуществляющий перевозки из аэропорта третьей страны в ЕС – АССЗ), установленный Исполнительным регламентом Комиссии (ЕС) № 2015/1998 и Решением С(2015)8005, предполагает, что грузы и почта, прибывающие в ЕС на воздушном судне, должны контролироваться в соответствии с обязательствами ЕС по проведению проверок воздушных грузоперевозок, кроме тех случаев, когда они прибывают из аэропорта, находящегося в стране, к которой данные правила не применяются. Применение таких мер контроля обеспечивает АССЗ или, в определённых случаях, утверждённый ЕС регулируемый агент в третьей стране (RA3), у которого АССЗ получает груз или почту.

Если не действуют исключения, грузы или почтовые грузы, полученные для перевозки в ЕС, должны подвергаться следующим мерам контроля. Ввозимые в ЕС грузы в ЕС должен по воздуху ввозить авиаперевозчик, которого государство-член ЕС назначило АССЗ и который обязан обеспечить, чтобы

- была проведена физическая проверка груза под его собственную ответственность или ответственность RA3 или
- чтобы грузы обрабатывались в защищённой цепочке поставок, отправлялись под ответственность утверждённого ЕС известного грузоотправителя в третьей стране (КСЗ) и доставлялись напрямую перевозчику АССЗ или через агента RAЗ, также ответственного за присвоение статуса безопасности.

Усиленные меры контроля перед погрузкой на борт воздушного судна, направляющегося в ЕС, должны применяться к воздушным и почтовым грузам, уровень риска которых на основании интегрированных критериев оценки риска авиационной безопасности ЕС считается высоким (HRCM). Наряду с этим, на мировом уровне ИКАО дала определение грузов с высоким уровнем риска и разработала дополнительные механизмы контроля воздушных грузоперевозок.

Хотя исходная проверка грузов или почты подтверждается и документируется декларациями безопасности груза (CSD), в которых указывается соответствующий статус безопасности, присваиваемый грузу, с указанием SCO (что означает безопасность только для грузовых или почтовых воздушных судов) или SPX (что означает безопасность для пассажирских, грузовых и почтовых воздушных судов), проверка грузов с высоким уровнем риска декларируется как статус безопасности SHR (который соответственно означает безопасность для пассажирских, грузовых и почтовых воздушных судов). Декларации статуса безопасности составляет RA3 или авиаперевозчик.

3.2 ICS2

После вступления в силу в 2011 году таможенного законодательства ЕС в области безопасности таможенные органы государств-членов ЕС обязаны обеспечивать проведение анализа риска, который в первую очередь должен проводиться для целей безопасности и защиты. На практике таможенные органы пользуются системой предварительного декларирования грузов (системой контроля импорта ICS), которая связана с их национальными системами управления риском. Они должны принимать решения о необходимых мерах по снижению установленного риска (например, действиях субъекта экономической деятельности или действиях таможенного контроля в разных местах цепочки поставок).

В связи с инцидентом в Йемене в октябре 2010 года ЕС и его государства-члены тщательно пересмотрели практику, политику и законодательство, в результате чего появились стратегия и план действий таможни ЕС по управлению риском. Это привело к юридическим (в рамках Союзного таможенного кодекса − Регламент Совета (ЕС) № 952/2013 и исполнительные законодательные акты), практическим и информационно-технологическим изменениям в режиме предварительной информации о грузах. Цель реформы — дать таможенным органам возможность лучше анализировать новые выявленные угрозы безопасности в цепочках поставок товаров всеми видами транспорта и лучше на них реагировать.

В сфере воздушных перевозок грузов и почты система предварительной информации о грузах ЕС нового поколения ICS2 позволяет властям государств-членов ЕС анализировать данные грузов перед погрузкой в третьей стране и, в качестве дополнения к режиму АССЗ, применять меры электронной оценки и снижения риска.

В системе ICS2 обеспечиваются:

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

- сбор и анализ предварительной информации о воздушных грузовых и почтовых перевозках перед погрузкой на борт воздушного судна в третьей стране для отправления в ЕС;
- электронная оценка риска в режиме реального времени, проводимая на базе такой информации таможенными органами;
- любые меры снижения риска, предпринимаемые таможней и субъектами экономической деятельности, которые они считают необходимыми с учётом установленного уровня риска, связанного с грузами и почтой, предназначенными для ввоза в ЕС.

Оценка риска после подачи предпогрузочных данных (PLACI) сосредоточена только на обнаружении непосредственного риска авиационной безопасности, связанного с погрузкой на борт воздушного судна объектов, запрещённых законодательством по авиационной безопасности и способных привести к разрушению самолёта и/или человеческим жертвам, например, смонтированных самодельных взрывных или зажигательных устройств (IED- IID), «бомбы в ящике».

В исполнительное законодательство, связанное с Союзным таможенным кодексом, включены следующие меры по снижению риска:

- информационный запрос о конкретных данных (обращение по поводу качества и точности данных), так называемое уведомление RFI, и соответствующий ответ на информационный запрос;
- запрос на проверку грузов и почты с высоким уровнем риска (HRCM) при помощи мер гражданской авиации EC, так называемое уведомление RFS, и соответствующий ответ на запрос на проверку HRCM и
- указание «Не грузить», так называемое уведомление DNL.

Соблюдение данных мер по снижению риска является юридическим обязательством для субъектов экономической деятельности, которым таможенные органы их и адресуют.

Меры по снижению риска должны проводиться как можно более действенно и эффективно, т.е. как можно меньше нарушать работу цепочки поставок, как можно раньше и не позднее погрузки грузов или почты на воздушное судно в последнем аэропорту перед ввозом на таможенную территорию EC.

С практической и технической точек зрения уведомления RFI и RFS считаются обращениями по поводу снижения риска, которые подаются в ходе текущего таможенного процесса анализа риска. Их задача — дать таможенным органам возможность разрешить выявленную проблему, связанную с потенциальным риском безопасности конкретного авиационного груза. Таким образом, исключительно важно, чтобы субъект экономической деятельности, к которому поступают такие обращения, своевременно предоставил надлежащий ответ, чтобы таможня могла завершить анализ риска. Если таможня не может завершить анализ риска из-за оставленного без ответа запроса RFI или RFS, товары, в принципе, могут двигаться дальше по цепочке поставок до аэропорта, из которого груз или почта отправляются на таможенную территорию EC (последний пункт отправления).

В отличие от RFI и RFS, уведомление DNL, которое таможня направляет соответствующему субъекту экономической деятельности, означает, что анализ риска завершён и что на основе этого анализа таможня приняла соответствующее решение, что определённый груз представляет собой непосредственную угрозу безопасности воздушных грузоперевозок.

В том случае, если таможенные органы завершают анализ риска и на момент его завершения не обнаруживают никакой угрозы безопасности воздушных грузоперевозок (например, опираясь на имеющиеся в тот момент знания, разведывательные данные), таможенные органы направляют субъекту экономической деятельности, предоставившему данные PLACI, уведомление о завершении оценки. Уведомлением о завершении оценки соответствующему (-им) субъекту (-ам) экономической деятельности сообщается, что таможня выполнила анализ риска и что со стороны субъектов экономической деятельности, участвующих в данной операции, никаких дальнейших действий не требуется.

На национальном уровне должно быть чётко определено сотрудничество между различными органами власти и между органами власти и субъектами экономической деятельности, включая определение каналов связи при помощи протоколов обращения. Следует учитывать особенности различных бизнесмоделей воздушных грузоперевозок (срочные, почтовые).

Все заинтересованные субъекты делают всё возможное для того, чтобы отправлять сообщения («Оценка завершена», RFI, RFS, DNL, в зависимости от конкретного случая) и на них отвечать вовремя.

4 Более подробное практическое описание процессов обращения

4.1 Анализ риска PLACI

Перед погрузкой воздушного груза процесс анализа риска запускается в момент получения декларации ENS, в которой содержатся обязательные данные PLACI. Оценка риска PLACI сосредоточена только на обнаружении непосредственного риска для авиации. Это погрузка на борт воздушного судна объектов, запрещённых законодательством по авиационной безопасности и способных привести к разрушению самолёта и/или человеческим жертвам, а именно — смонтированных самодельных взрывных или зажигательных устройств (IED- IID), так называемой «бомбы в ящике». Если по результатам анализа риска данных PLACI выявлена возможность проявления риска безопасности и защиты другого типа (не безопасности воздушных грузоперевозок), такой результат учитывается в дальнейшем процессе анализа риска на этапе перед прибытием, но это не мешает погрузке товаров в самолёт.

Предоставление данных PLACI не должно без надобности препятствовать грузовому потоку в цепочке поставок или замедлять его. Если таможня сообщает субъекту, что на основании анализа риска данных PLACI возникли существенные сомнения, связанные с безопасностью воздушных грузоперевозок, которые не были развеяны, груз не следует грузить на воздушное судно, пока не будут приняты соответствующие меры по снижению риска. Все заинтересованные субъекты делают всё возможное для того, чтобы отправлять сообщения («Оценка завершена», RFI, RFS, DNL, в зависимости от конкретного случая) и на них отвечать.

Факторы, на которые следует обратить внимание, и типы обращений (RFI, RFS, DNL)

Неполные данные PLACI	Декларация ENS должна быть отклонена
Анализ риска данных PLACI успешно завершён	Дальнейшие действия не нужны. Оценка завершена (AC)
Данных недостаточно	Информационный запрос (RFI)
Потенциальный риск безопасности	Запрос на проверку (RFS)
Подтверждённый риск безопасности	Не грузить (DNL)

Сценарии обращений

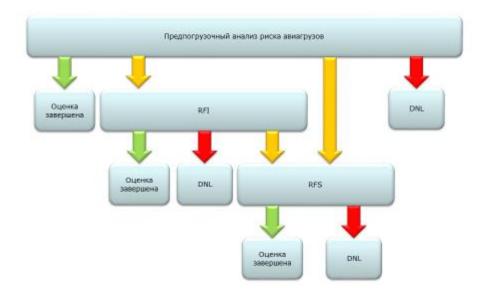


Диаграмма 1. Обзор сценариев обращений

Нет никакой обязательной последовательности отправления различных типов обращений. Например, нет необходимости сначала отправлять RFI, если обстоятельства уже требуют отправить RFS или DNL. Однако любое решение отправить обращение должно быть пропорционально риску, который необходимо устранить.

Кроме того, важно подчеркнуть, что обращение всегда требует ответа от СЭД вне зависимости от того, какие дальнейшие действия необходимы в связи с обращением. СЭД обязан ответить на обращение. Ответ СЭД на обращение автоматически не ведёт к завершению таможенного анализа риска. Таможня включает информацию, полученную из ответов на обращения, в текущий процесс анализа риска, и завершает этот процесс сообщением «Оценка завершена» (АС) или уведомлением DNL. Таким образом, ответ СЭД на RFI и RFS не следует приравнивать к сообщению о завершении оценки (например, перед тем, как будет сформировано сообщение «Оценка завершена», СЭД сначала должен прислать ответ)². Ответ на обращение является частью завершения процесса анализа риска.

² Для простоты восприятия здесь не учитываются случаи, когда на любом этапе можно непосредственно отправить уведомление DNL.

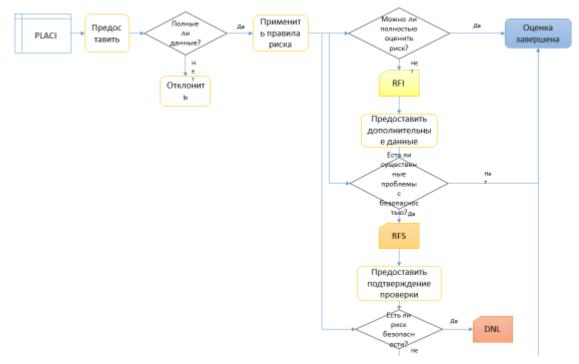


Диаграмма 2. Процесс обращения

4.2 Неполные данные PLACI

Хотя «официально это не считается обращением», существует связь с RFI, поскольку он имеет отношение к требованиям к данным PLACI. Если элементы данных PLACI неполные (т.е. не хватает обязательных элементов данных) или не соответствуют спецификациям системы ICS2, декларация ENS отклоняется, и СЭД направляется сообщение об ошибке.

Следовательно, это значит, что СЭД не соблюдает требования к данным PLACI. СЭД должен обязательно как можно скорее на основании такого сообщения об ошибке принять меры и в юридически обязательные сроки представить данные PLACI, которые будут и верные, и полные.

В случае технических затруднений, если СЭД считает, что переданные данные соответствуют требованиям, СЭД должен как можно раньше связаться с национальной службой технической поддержки ICS2 при таможенном органе государства-члена, которому были отправлены данные. По вопросам эксплуатационных процедур при участии службы технической поддержки ICS2 см. отдельное руководство [ссылка на документ появится, когда он будет доступен; проект ещё не окончен].

4.3 Дальнейшие действия не нужны. Оценка завершена (AC)

Исходя из имеющегося опыта, ожидается, что в подавляющем большинстве случаев сообщение о ненужности дальнейших действий будет отсылаться чисто автоматически без вмешательства человеческого фактора, т.е. аналитика риска на таможне.

Успешное завершение процессов анализа риска данных PLACI подтверждается сообщением «Оценка завершена» (АС). Сообщение АС может генерироваться:

- в подавляющем большинстве случаев автоматически или
- в результате ручных мер по снижению риска и решения аналитика риска, ответственного за оценку риска безопасности воздушных грузоперевозок.

В обоих случаях сообщение АС из системы ICS2 отправляется СЭД, который предоставил данные PLACI. Его получение субъектом экономической деятельности не является обязательным³.

Если субъект принимает коммерческое решение продолжать погрузку груза на борт воздушного судна, пока оценка не завершена, он это делает на свой собственный риск. С учётом того, что оценка риска, возможно, ещё продолжается, могут возникнуть дополнительные запросы, на которые нужно будет ответить. За решение, допустить ли погрузку груза, в отношении которого ещё не закрыто обращение и не получено сообщение АС, отвечает авиаперевозчик.

В случае появления новых данных после сообщения «Оценка завершена» ещё могут быть отправлены сообщения RFI/ RFS/DNL. В таком случае СЭД обязан предпринять дальнейшие действия и полностью решить вопросы по обращениям, хотя до этого уже могло быть отправлено сообщение АС. Может возникнуть практическая ситуация, когда СЭД уже погрузил товары на последнее воздушное судно на пути в ЕС, и оно уже находится в воздухе. Такие ситуации в каждом конкретном случае отдельно рассматривают орган власти и соответствующий СЭД в зависимости от установленного уровня угрозы (например, в случае DNL, когда запускаются соответствующие меры авиационной безопасности, созданные для применения в подобных случаях).

4.3.1 Сообщение «Оценка завершена» (IE3N03)

Сообщение АС составляется в отношении каждого внутреннего груза (груза, которому присваивается один HAWB, почтового отправления), включённого в декларацию ENS. Внутренний груз идентифицируется на основании грузового документа.

4.3.1.1 Содержание сообщения IE3N03

Событие	Класс/элемент данных	Пояснение
	IE3N03	
11	MRN	Регистрационный номер декларации ENS
11	Дата завершения	Дата завершения оценки риска
11	Оценка завершена	
01	Грузовой документ (внутренний уровень)	
11	Справочный номер	Справочный номер грузового документа (HAWB, номер почтового отправления (S10))
11	Тип	Тип грузового документа
11	Ответственное государство-член	
11	Страна	Государство-член, ответственное за оценку риска
01	Представитель	
11	Идентификационный номер	Homep EORI представителя (если указан в декларации ENS)
01	Податель декларации	
11	Идентификационный номер	Homep EORI подателя декларации

³ По конкретным вопросам, связанным с сообщениями и техническими возможностями СЭД, предоставляющего данные PLACI, активировать или дезактивировать сообщения АС, см. общие технические спецификации системы ICS2.

4.4 Информационный запрос (RFI)

RFI следует отправлять относительно грузов, когда нет возможность полностью оценить риск авиационной безопасности на основании информации, содержащейся в исходной декларации ENS с данными PLACI. Такие запросы таможенные органы должны направлять СЭД, подавшему декларацию ENS с данными PLACI, как можно быстрее 4 .

Субъект экономической деятельности должен ответить и как можно скорее предоставить запрашиваемую информацию, чтобы органы власти могли выполнить оценку риска. Некоторые субъекты экономической деятельности могут предоставить таможенным органам, ответственным за оценку риска, доступ к своим внутренним системам, чтобы снизить необходимость составлять обращения RFI. В ходе этого процесса груз может и дальше двигаться по цепочке поставок.

4.4.1 Требования к организационной доступности и эксплуатационной готовности

Все стороны обязаны обеспечивать должную организационную доступность и эксплуатационную готовность, как описано ниже.

Таможенный орган как отправитель RFI должен обеспечивать:

- круглосуточную доступность;
- эксплуатационную готовность и предоставить контактные данные таможни (в зависимости от национальной системы включая и службу гражданской авиации).

СЭД как получатель RFI должен обеспечивать:

- круглосуточно доступное централизованное/единое контактное лицо (в зависимости от бизнесмодели) и его доступность.
- СЭД должен обеспечивать доступ к информации о документам, которые, вероятно, будут запрашиваться, и внедрить процессы действий, необходимых для ответа на запрос.
- Чтобы поддерживать обмен всеми необходимыми сообщениями, обязателен интерфейс с ICS2 или, в случае почтовой модели, также интерфейс между операторами в месте отправления и в месте назначения.

4.4.2 Используемый язык

Если при обмене информацией или в рамках контактов между отправителями и получателями запросов есть произвольный текст, <u>настоятельно рекомендуется использовать английский язык</u> (в частности, чтобы избежать ситуаций, когда участники процесса будут вынуждены терять время из-за необходимости перевода).

4.4.3 Сообщение запроса RFI (IE3Q02)

RFI передаётся через ICS2 (как закрытую систему) СЭД, который предоставил данные.

Есть два типа запросов, которые таможенный орган может решить отправить в составе сообщения RFI, в зависимости от обоснования:

- запрос к СЭД на предоставление дополнительной информации или
- внесение изменения в декларацию ENS.

Дата: 24/01/2020 17 / 44 Док. Версия: 1.15

-

⁴ Если данные PLACI в декларации ENS подал не авиаперевозчик, сообщение RFI авиаперевозчику не отправляется, поскольку в наборе данных PLACI авиаперевозчик не указан.

Информационный запрос

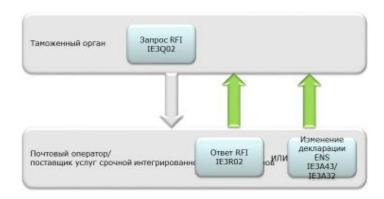


Диаграмма 3. Обмен сообщениями RFI

Запросы этих двух типов могут отправляться по отдельности; какого-то общего правила каскадности не существует. Однако в некоторых отдельных случаях после получения дополнительной информации таможня может впоследствии отправить запрос RFI с просьбой к СЭД внести изменения в поданную декларацию.

Некоторые субъекты экономической деятельности могут предоставить таможенным органам, ответственным за оценку риска, доступ к своим внутренним системам, чтобы снизить необходимость составлять обращения RFI. Решение воспользоваться такой возможностью в каждом отдельном случае принимается на собственное усмотрение и при условии согласования между таможенным органом, ответственным за анализ риска, и СЭД.

4.4.4 Запрос на предоставление дополнительной информации

Запрос на предоставление дополнительной информации составляется, когда необходимо дополнить/уточнить уже предоставленные данные PLACI, давая таможне возможность получить больше общей информации из достаточных данных (например, на основании авианакладной, консолидированной грузовой ведомости, коммерческих счетов-фактур и проч.) и/или подтверждающих документов. Данное сообщение запускается при помощи ручного процесса (со стороны таможни), когда конкретный груз передаётся аналитику после завершения автоматической оценки риска.

Ответ СЭД на данный запрос включается в ручной процесс адресации в ходе текущего анализа риска.

4.4.4.1 Содержание сообщения IE3Q02

Событие	Класс/элемент данных	Пояснение
	IE3Q02	
11	Дата составления документа	Дата запроса RFI
11	MRN	Регистрационный номер декларации ENS
11	Ответственное государство-член	
11	Страна	Государство-член, отправляющее RFI
01	Представитель	
11	Идентификационный номер	Homep EORI представителя (если указан в декларации ENS)
01	Грузовой документ (внутренний уровень)	
11	Справочный номер	Справочный номер грузового документа (HAWB, номер почтового отправления (S10))
11	Тип	Тип грузового документа

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

11	Податель декларации	
11	Идентификационный номер	Homep EORI подателя декларации
199	Информация об обращении	
11	Справочный номер обращения	Уникальный идентификатор обращения
11	Тип обращения	Когда отправляется RFI с запросом на предоставление дополнительной информации, используется код «RFI»
099	Подтверждающие документы	CM. Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.
11	Справочный номер	Справочный номер подтверждающего документа, указанный в декларации ENS
11	Тип	Тип документа, указанный в декларации ENS
099	Дополнительная информация	CM. Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.
01	Код	Могут использоваться коды «B10», «B20», «C10», «D10» и «S10»
01	Текст	
01	Тип информации	По умолчанию используется код «R1»

4.4.4.2 Подтверждающие документы

Этот класс используется, если подтверждающие документы указаны в декларации ENS (не обязательный элемент данных PLACI, но в случае почтовой декларации ENS можно декларировать больше данных, чем необходимо на этапе до прибытия), и аналитику риска требуется только двоичное изображение конкретного документа. В таком случае указываются тип и справочный номер документа.

4.4.4.3 Дополнительная информация

Класс дополнительной информации используется для передачи указаний аналитика риска насчёт того, какую дополнительную информацию должен предоставить СЭД. Данный класс может повторяться несколько раз для передачи ряда указаний относительно одного и того же внутреннего груза.

Дополнительную информацию в RFI такого типа можно запрашивать и в необязательных подполях набора данных PLACI, таких как номера телефонов (стационарных или мобильных) или адреса электронной почты. СЭД может по своей инициативе указать эти данные уже в исходной декларации ENS.

Код дополнительной информации

Код	Описание
B10	Указать номер (-а) телефона и адрес (-а) электронной почты грузоотправителя
B20	Указать номер (-а) телефона и адрес (-а) электронной почты грузополучателя
C10	Подтвердить элементы данных PLACI
D10	Предоставить все имеющиеся документы
S10	Предоставить информацию, была ли проведена проверка HRCM

Текст дополнительной информации

Этот элемент данных аналитик риска использует в сочетании с определёнными кодами дополнительной информации, чтобы по запросу была предоставлена более подробная информация.

Код	Используемый текст	Описание
B10	Нет	

B20	Нет	
C10	Да	Таможня указывает, что хочет получить подтверждение определённых данных PLACI.
D10	Нет	
S10	Нет	

Примеры

Код	Текст	Пример запроса
B20		Ожидается, что СЭД укажет номер телефона и/или адрес электронной почты грузополучателя.
C10	Название грузополучателя	Название грузополучателя указано как «Beautiful Angel». В данном случае СЭД должен проверить правильность предоставленной информации по имеющимся документам.
C10	Почтовый индекс грузоотправителя	Ожидается, что СЭД проверит правильность почтового индекса грузополучателя, указанную в декларации ENS, в других источниках.
D10		Ожидается, что СЭД в приложении предоставит изображения всех имеющихся документов, сопровождающих груз.
S10		Ожидается, что СЭД сообщит, была проведена ли проверка HRCM. Если да, также ожидается, что будут указаны способ и результат такой проверки.

4.4.5 Запрос на внесение изменений

Данные PLACI необходимо изменить, если эти данные «недостаточны» или их качество неприемлемо для анализа риска. Если вносится изменение, процесс анализа риска начинается заново, в частности для того, чтобы заставить систему провести проверку в автоматизированных системах управлениях риском, а файл с изменениями вносится в открытое дело текущего анализа риска, над которым работает аналитик риска.

4.4.5.1 Содержание сообщения IE3Q02

Событие	Класс/элемент данных	Пояснение
	IE3Q02	
11	Дата составления документа	Дата запроса RFI
11	MRN	Регистрационный номер декларации ENS
11	Ответственное государство-член	
11	Страна	Государство-член, отправляющее RFI
01	Представитель	
11	Идентификационный номер	Номер EORI представителя (если указан в декларации ENS)
01	Грузовой документ (внутренний уровень)	
11	Справочный номер	Справочный номер грузового документа (HAWB, номер почтового отправления (S10))
11	Тип	Тип грузового документа

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

11	Податель декларации	
11	Идентификационный номер	Homep EORI подателя декларации
199	Информация об обращении	
11	Справочный номер обращения	Уникальный идентификатор обращения
11	Тип обращения	Когда отправляется RFI с запросом на изменение декларации ENS, используется код «AMD»
099	Дополнительная информация	CM. Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.
01	Код	Могут использоваться коды «A10», «A20», «A30», «A40», «A50», «A60» и «A70»
01	Текст	
01	Тип информации	По умолчанию используется код «R1»

4.4.5.2 Дополнительная информация

Класс дополнительной информации используется для передачи указаний аналитика риска насчёт того, какие элемент данных PLACI должен исправить СЭД. Данный класс может повторяться несколько раз для передачи ряда указаний относительно одного и того же внутреннего груза.

Коды дополнительной информации

Код	Описание
A10	Изменить название грузоотправителя
A20	Изменить адрес грузоотправителя
A30	Изменить название грузополучателя
A40	Изменить адрес грузополучателя
A50	Изменить число пакетов
A60	Изменить описание товаров
A70	Изменить массу брутто

Текст дополнительной информации

Этот элемент данных можно использовать в сочетании с любыми из кодов дополнительной информации, чтобы по запросу была предоставлена более подробная информация.

Примеры

Код	Текст	Пример запроса
A10	Название грузоотправителя «ABCD123»	Название грузоотправителя не похоже на настоящее. Следует его проверить и, если оно неправильное, исправить, внеся изменение в декларацию ENS.
A20	Название улицы такое же, как название города	Адрес грузоотправителя, в котором название улицы совпадает с названием населённого пункта. Ожидается, что СЭД исправит неверные данные.
A20	Орфографическая ошибка в названии города	Название города грузоотправителя указано с орфографической ошибкой: после выяснения орфографической ошибки СЭД исправляет данные PLACI.

4.4.6 Ответное сообщение RFI (IE3R02)

Ответное сообщение RFI сначала отправляет СЭД, отвечая на запрос на предоставление дополнительной информации. Кроме того, это сообщение может быть отправлено в ответ на запрос на внесение изменений, если выполнить запрос невозможно, например, если у СЭД нет необходимых данных.

Субъекты также могут предоставлять любую информацию, которую сочтут необходимой (например, результаты проверки, если они есть).

4.4.6.1 Содержание сообщения IE3R02

Событие	Класс/элемент данных	Пояснение
	IE3R02	
11	Дата составления документа	Дата ответа RFI
11	MRN	Регистрационный номер декларации ENS
11	Ответственное государство-член	
11	Страна	Государство-член, отправившее RFI
01	Представитель	
11	Идентификационный номер	Homep EORI представителя (если указан в декларации ENS)
11	Податель декларации	
11	Идентификационный номер	Homep EORI подателя декларации
199	Ответ по дополнительной информации	
11	Справочный номер обращения	Уникальный идентификатор обращения
099	Дополнительная информация	CM. Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.
01	Код	Используются коды «A00», «B00», «B01», «C00», «C01», «D00», «D01», «D02», «S00» и «S01»
01	Текст	
01	Тип информации	По умолчанию используется код «R2»
09	Двоичное приложение	CM. Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.
11	Идентификационный код	
11	Название файла	
11	MIME	
01	Описание	

4.4.6.2 Дополнительная информация

Дополнительная информация должна быть предоставлена с использованием соответствующих кодов и текстовой информации, если необходимо. Класс дополнительной информации можно повторять несколько раз, пока не будут указаны все необходимые коды.

Код дополнительной информации

Код	Описание
A00	Изменение невозможно
В00	Дополнительная информация не может быть предоставлена
B01	Дополнительная информация предоставлена

C00	Элемент данных PLACI не подтверждён
C01	Элемент данных PLACI подтверждён
D00	Документы предоставить невозможно
D01	Документы предоставлены
D02	Дополнительная информация предоставлена
S00	Проверка HRCM не проведена
S01	Проверка HRCM проведена

Текст дополнительной информации

Этот элемент данных используется в сочетании с определёнными кодами дополнительной информации для предоставления запрашиваемой информации или пояснения.

	дин предоставлении запрашивается информации или полонении			
Код	Используемый текст	Описание		
A00	Нет			
В00	Нет			
B01	Да	В тексте должна быть запрашиваемая информация.		
C00	Да	Помимо этого ответа, поставщик данных PLACI должен исправить изначально предоставленные данные PLACI		
C01	Нет			
D00	Нет			
D01	Нет	Текстовая информация не требуется, но следует приложить документы в виде двоичных приложений (см. Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.). Это могут быть такие документы как, например, счёт-фактура, eCSD, погрузочные лист, грузовые документы.		
D02	Да	Данный код используется в ответ на код RFI «D», если проведена проверка HRCM, и СЭД хочет сообщить о проверке и её результате таможне. В тексте должно быть следующее: «Проверка HRCM проведена/Способ: (указать код (-ы) способа проверки «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK», «XRY»)/Результат: («Сигнал опасности» или «Сигнала опасности нет»)»		
S00	Нет			
S01	Да	Надо указать способ и результат проверки. В тексте должно быть следующее: Способ: (указать код (-ы) способа проверки «AOM», «CMD», «EDD», «EDD», «ETD», «PHS», «VCK», «XRY»)/Результат: («Сигнал опасности» или «Сигнала опасности нет»)		

Примеры

Код	Текст запроса RFI	Код	Текст ответа RFI	Пояснение	
запроса		ответа			

RFI		RFI		
A20	Название улицы такое же, как название города	A0	Названия улицы не существует, и вместо него повторно указано название населённого пункта	СЭД попросили изменить адрес грузоотправителя, в котором название улицы совпадает с названием города. После уточнения, что в деревне или населённом пункте названия улицы нет, СЭД выбрал такое альтернативное решение ⁵ . Процесс изменения не запускается.
B20	-	B01	+32123456789	Если номер телефона грузополучателя известен, он указывается. Номер телефона должен быть указан в международном формате телефонных номеров, определённом в рекомендации МСЭ-Т Е.123 (02/2001): «+» «код страны» «номер телефона»
B20	-	B01	адресат@email.com	Если адрес электронной почты грузополучателя известен, он указывается.
B20	-	B00	-	Если неизвестны ни номер телефона, ни адрес электронной почты грузополучателя, указывается этот код ответа.
C10	Почтовый индекс грузополучателя	C01	-	Таможня попросила подтвердить, верен ли почтовый индекс грузополучателя. После проверки подтверждено, что он верный.
C10	Почтовый индекс грузополучателя	C00	-	Таможня попросила подтвердить, верен ли почтовый индекс грузополучателя. После проверки установлено, что он неверный. В таком случае необходимо внести изменения в данные PLACI.
D10	-	D01	-	Есть сопроводительные документы груза. Документы должны быть приложены как двоичные приложения
D10	-	D00	-	Сопроводительных документов груза нет. Указывается этот код

Незаполненные поля (например, неуказанная улица) автоматически приводят к отклонению сообщения (т.е. обязательные данные PLACI предоставлены не полностью). Если таких данных нет, например, названия улицы, СЭД должен заполнить поле данных альтернативной/имеющейся информацией. Об этом подробнее рассказано в общем руководстве по реализации сообщений ICS2 [ссылка на документ появится, когда он будет доступен; проект ещё не окончен].

Дата: 24/01/2020 24 / 44 Док. Версия: 1.15

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

				ответа.
D10	-	D02	Проверка HRCM проведена/Способ: XRY, EDD/Результат: Сигнала опасности нет	Таможня не спрашивала, была ли проведена проверка HRCM, но она была проведена, и СЭД решает об этом сообщить. Следует указать способ и результат проверки.
\$10	-	S01	Способ: XRY, EDD/Результат: Сигнала опасности нет	Таможня спросила, была ли проведена проверка HRCM. Проверка HRCM была проведена, и СЭД может указать способ её проведения и результат.
\$10	-	S00	-	Таможня спросила, была ли проведена проверка HRCM. Проверка HRCM не была проведена; в качестве ответа указывается этот код.

4.4.6.3 Двоичное приложение

Изображения документов, которые необходимо предоставить как двоичные приложения, должны быть следующего формата: pdf, jpeg, png.

4.4.7 Изменение данных PLACI

Если таможня просит внести изменения в данные PLACI или если СЭД после проверки данных PLACI узнаёт, что данные неверны, должно быть отправлено сообщение об изменении данных:

- IE3A43 почтового оператора;
- ІЕЗАЗ2 поставщика услуг срочной интегрированной перевозки грузов.

Справочный номер обращения, указанный в сообщении RFI (IE3Q02), должен быть указан в сообщении об изменении. Если этот справочный номер не будет указан, таможня будет считать, что СЭД не выполнил запрос RFI.

Событие	Класс/элемент данных	Пояснение
	IE3A43/IE3A32	
11	Дата составления документа	
01	Справочный номер обращения	Справочный номер обращения, полученный от таможни в сообщении RFI IE3Q02
11	MRN	
11	Показатель особых обстоятельств	

4.4.8 Дальнейшие действия до получения достаточной обратной информации

Если на основании всех имеющихся информации, знаний и документации оценка таможенного аналитика риска приходит к выводу, что потенциальный риск безопасности всё ещё существует, это может привести к применению дополнительных мер по снижению риска. Если, по оценке аналитика, такого риска нет, аналитик отправляет сообщение «Оценка завершена» (АС).

В случае отсутствия достаточной обратной информации в течение разумного срока аналитик риска должен будет оценивать риск безопасности, опираясь на недостаточную предоставленную информацию, и это может привести к дополнительным мерам по снижению риска, хотя также может быть принято решение, что следует отправить сообщение «Оценка завершена» (АС).

Если сообщение о завершении оценки не отправлено, товары могут и дальше двигаться до последнего аэропорта погрузки до момента их погрузки на воздушное судно, направляющееся в ЕС. Если субъект принимает коммерческое решение продолжать погрузку груза на борт воздушного судна, пока оценка не завершена, он это делает на свой собственный риск. За решение, допустить ли погрузку груза, в отношении которого ещё не закрыто обращение RFI и не получено сообщение о завершении оценки, отвечает авиаперевозчик.

4.4.9 Пошаговый обзор процесса регулирующего органа (таможни)

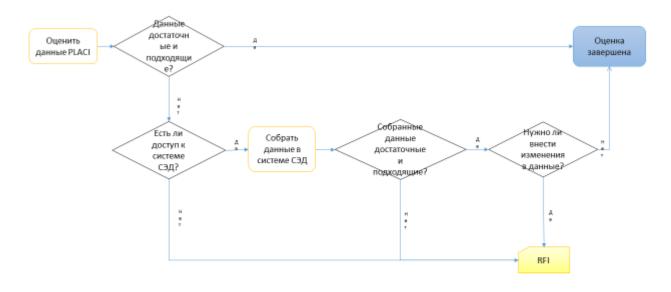


Диаграмма 4. Процесс отправления RFI регулирующим органом

Шаг	Описание	Следующий шаг
1	Оценить, являются ли данные PLACI достаточными и подходящими	Если да, отправить сообщение AC
		Если нет, перейти к шагу 2
2	Есть ли доступ к системе СЭД (может быть предусмотрен в соглашении между таможенным органом и СЭД)?	Если да, перейти к шагу 3
	Если да, решить, может ли доступ к системе СЭД решить проблемы с качеством данных (сфера компетенции ответственного за адресацию)	Если нет, перейти к шагу 6 (RFI)
3	Собрать данные в системе СЭД (необязательно)	
4	Является ли информация, собранная в системе СЭД,	Если да, перейти к шагу 5
	достаточной и подходящей?	Если нет, перейти к шагу 6 (RFI)
5	Опираясь на собранные данные, нужно ли внести изменения в данные PLACI?	Если да, перейти к шагу 6 (RFI)
	Например, если название или адрес грузоотправителя отличаются от указанных изначально, по согласованным критериям может быть получен новый или другой результат	Если нет, отправить сообщение АС
6	Сформировать информационный запрос (RFI)	

Дата: 24/01/2020 26 / 44 Док. Версия: 1.15

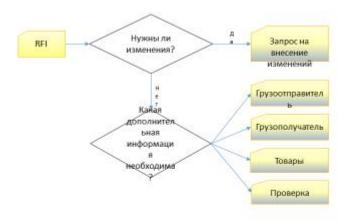


Диаграмма 5. Процесс отправления RFI разных типов регулирующим органом

Шаг	Описание	Следующий шаг	
6	6 Информационный запрос (RFI)	Информационный запрос (RFI) Перейти к шагу	Перейти к шагу 7
7	Необходимо ли внести изменения в данные PLACI?	Если да, отправить сообщение RFI типа «AMD» (изменение)	
		Если нет, перейти к шагу 8	
8	Какая дополнительная информация необходима?	Отправить сообщение RFI типа «RFI» с соответствующим кодом (см. Error! Reference source not found.)	

4.5 Запрос на проверку (RFS)

Если для того, чтобы определить, существует ли риск авиационной безопасности, требуются дополнительные доказательства или если невозможно установить наличие риска на основании имеющейся информации (включая дополнительную информацию из RFI), таможенный орган попросит субъекта экономической деятельности провести проверку в соответствии с применимыми требованиями к грузам и почте с высоким уровнем риска (HRCM).

Хотя СЭД, возможно, не во всех случаях отвечает за фактическое проведение проверки, ответственность за обеспечение исполнения запроса на проведение проверки всё равно ложится на него. Таким образом, в подобных случаях СЭД должен связаться с субъектом, оператором или органом власти, ответственным за проверки в соответствующем месте, чтобы обеспечить исполнение запроса.

В соответствии с законодательством о ввозе воздушных грузов в EC^6 контроль безопасности, проверки и проверки при высоком уровне риска (HRCM) должны проводить только назначенные EC операторы ACC3 и RA3, применяющие средства и методы, в отношении которых они были утверждены, как указано в пунктах 6.7.3 и 6.7.4 приложения к Исполнительному решению Комиссии $C(2015)8005^7$.

В местах, в которых законодательство о ввозе воздушных грузов в EC^8 не применяется, субъекты экономической деятельности и субъекты, операторы или органы власти, ответственные за проведение проверок, должны указать хотя бы средства и методы, описанные в пункте 13.5.6 Руководства ИКАО по авиационной безопасности, док. 8973^9 .

Отвечая на сообщение запроса RFS, субъект экономической деятельности:

- подтверждает, что такая проверка уже проведена, и сообщает о её результатах («Сигнал опасности» или «Сигнала опасности нет») или
- проводит проверку (или обеспечивает её проведение), подтверждает, что такая проверка проведена, и сообщает о её результатах («Сигнал опасности» или «Сигнала опасности нет»)¹⁰.

Запуская сообщение запроса RFS, таможенный орган может рассмотреть возможность указать причину обращения к оператору, чтобы ему было проще определить, какой способ проверки лучше всего подходит для устранения потенциального риска. Если это невозможно из-за конфиденциальности информации, в исключительных обстоятельствах орган может предложить конкретный способ проведения проверки HRCM.

Что касается грузов, которые ещё не прибыли к местоположению субъекта экономической деятельности/уже оттуда вывезены, соответствующий орган и субъект должны договориться, что груз будет доставлен в место, где есть нужное оборудование для проведения проверки.

4.5.1 Требования к организационной доступности и эксплуатационной готовности

Все стороны обязаны обеспечивать должную организационную доступность и эксплуатационную готовность, как описано ниже.

Таможенный орган как отправитель RFS должен обеспечивать:

- круглосуточную доступность;
- эксплуатационную готовность и предоставить контактные данные таможни (в зависимости от национальной системы включая и национальную службу гражданской авиации).

⁶ Режим АССЗ – пункт 6.8 приложения к Исполнительному регламенту Комиссии (EC) № 2015/1998.

⁷ Информация, не подлежащая разглашению.

⁸ Информация, не подлежащая разглашению.

⁹ Информация, не подлежащая разглашению.

¹⁰ Основные принципы JWGACI, изложенные в дополнении к настоящему документу.

СЭД как получатель RFS должен обеспечивать:

- круглосуточно доступное централизованное/единое контактное лицо (в зависимости от бизнесмодели) и его доступность.
- В организации СЭД должны быть созданы рабочие процессы для своевременного реагирования на запрос.
- Дальнейшие действия должны соответствовать определённым нормам безопасности гражданской авиации согласно регламентам ЕС касательно ACC3/RA3/KC3 или пункту 13.5.6 Руководства ИКАО по авиационной безопасности, док. 8973¹¹, в зависимости от ситуации.
- СЭД должен обеспечить необходимый доступ к информации о результатах проверки.
- Чтобы поддерживать обмен всеми необходимыми сообщениями, обязателен интерфейс с ICS2 или, в случае почтовой модели, также интерфейс между операторами в месте отправления и в месте назначения.

4.5.2 Используемый язык

Если при обмене информацией или в рамках контактов между отправителями и получателями запросов есть произвольный текст, настоятельно рекомендуется использовать английский язык (в частности, чтобы избежать ситуаций, когда участники процесса будут вынуждены терять время из-за необходимости перевода).

4.5.3 Сообщение запроса на проверку (IE3Q03)

4.5.3.1 Содержание сообщения IE3Q03

Событие	Название в ICS2	Название в СТК
	IE3Q03	
11	Дата составления документа	Дата запроса RFS
11	MRN	Регистрационный номер декларации ENS
11	Ответственное государство-член	
11	Страна	Государство-член, отправляющее RFI
01	Представитель	
11	Идентификационный номер	Hoмер EORI представителя (если указан в декларации ENS)
01	Грузовой документ (внутренний уровень)	
11	Справочный номер	Справочный номер грузового документа (HAWB, номер почтового отправления (S10))
11	Тип	Тип грузового документа
11	Податель декларации	
11	Идентификационный номер	Homep EORI подателя декларации
199	Информация об обращении	
11	Справочный номер обращения	Уникальный идентификатор обращения
01	Рекомендуемый способ проведения проверки HRCM	Используются коды «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK», «XRY».
11	Тип обращения	По умолчанию используется код «RFS»
01	Грузовой документ (внутренний уровень)	
01	Справочный номер	Справочный номер грузового документа (HAWB, номер почтового отправления (S10))
01	Тип	Тип грузового документа

Информация, не подлежащая разглашению.

4.5.4 Ответное сообщение на запрос на проверку (IE3R03)

Из-за характера процесса PLACI (с учётом того, что данные предоставляются как можно раньше) могут возникнуть рабочие причины, по которым СЭД не может ответить вовремя. Это не отменяет предположения, что грузы и почта не будут грузиться на борт, пока не будет ответа на запрос RFS. В каждом конкретном случае таможенный орган может решить по вопросу статуса связаться с СЭД.

4.5.4.1 Содержание сообщения IE3R03

Событие	Название в ICS2	Название в СТК
	IE3R03	
11	Дата составления документа	Дата ответа RFS
11	MRN	Регистрационный номер декларации ENS
11	Ответственное государство-член	
11	Страна	Государство-член, отправляющее RFI
01	Представитель	
11	Идентификационный номер	Номер EORI представителя (если указан в декларации ENS)
01	Грузовой документ (общий уровень)	
11	Справочный номер	Справочный номер грузового документа (HAWB, номер почтового отправления (S10))
11	Тип	Тип грузового документа
11	Податель декларации	
11	Идентификационный номер	Номер EORI подателя декларации
199	Результаты проверки HRCM	
11	Справочный номер обращения	Уникальный идентификатор обращения
11	Результат	Используются коды «1 — Сигнала опасности нет» и «2 — Сигнал опасности»
29	Способ проверки	
11	Способ	Используются коды «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK», «XRY».
099	Дополнительная информация	Здесь можно указать любую дополнительную информацию
01	Текст	
01	Тип информации	По умолчанию используется код «R4»
09	Двоичное приложение	К ответу можно приложить eCSD
11	Идентификационный код	
11	Название файла	
11	MIME	
01	Описание	
01	Грузовой документ (внутренний уровень)	
11	Справочный номер	Справочный номер грузового документа (HAWB, номер почтового отправления (S10))
11	Тип	Тип грузового документа

4.5.5 Пошаговый обзор процесса регулирующего органа (таможни)

4.5.5.1 Составить RFS

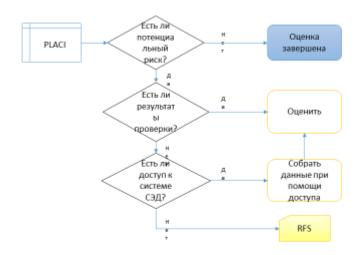


Диаграмма 6. Процесс отправления RFS регулирующим органом

Шаг	Описание	Следующий шаг	
1	На основании данных PLACI существует ли потенциальный риск авиационной безопасности?	Если да, перейти к шагу 2	
	риск авиационной оезопасности:	Если нет, отправить сообщение АС	
2	Имеется ли информация о проверке, например, в общем	Если да, перейти к шагу 3	
	хранилище в исходных данных PLACI (необязательные данные), и достаточно ли её?	Если нет, перейти к шагу 4	
	Если информация о проверке есть, решить, достаточно ли такой информации (сфера компетенции ответственного за адресацию)		
3	Оценить информацию (см. Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.)		
4	Есть ли доступ к системе СЭД?	Если да, перейти к шагу 5	
		Если нет, перейти к шагу 6 (RFS)	
5	Собрать данные в системе СЭД	Если да, перейти к шагу 3	
	Решить, может ли доступ к системе СЭД обеспечить		
	соответствующую информацию о проверке; решить,	Если нет, перейти к шагу 6	
	достаточно ли такой информации (сфера компетенции ответственного за адресацию).		
6	Сформировать запрос на проверку (RFS)		
7	Уведомить перевозчика (системой не поддерживается)		

4.5.5.2 Оценить информацию (включая информацию о проверке)

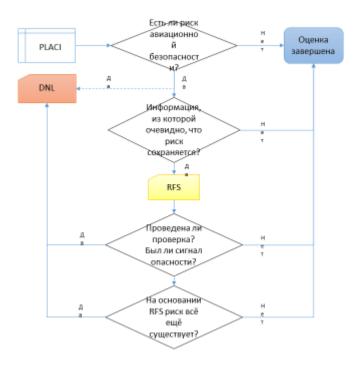


Диаграмма 7. Процесс оценки информации регулирующим органом

Шаг	Описание	Следующий шаг		
1	На основании данных PLACI и соответствующей информации	Если да, перейти к шагу 2		
	от заинтересованных субъектов (включая необязательную информацию о проведённой проверке) существует ли всё ещё риск авиационной безопасности?	Если да, (как альтернатива) перейти к шагу 6 (DNL)		
		Если нет, отправить сообщение АС		
2	Есть ли конкретная информация об угрозе, из которой ясно, что риск сохраняется, вне зависимости от проведённой проверки HRCM?	Если да, перейти к шагу 3 (RFS)		
	Субъект экономической деятельности будет уведомлён о том, на что следует обратить внимание.			
	Если указать субъекту на причину, по которой на что-то следует обратить внимание (т.е. позаботиться о предоставлении элементов, по которым субъект будет знать, на что обратить внимание), это поможет ему определить, какой способ проверки лучше всего подходит для устранения потенциального риска.	Если нет, отправить сообщение АС		
	Данные, не подлежащие разглашению, передаются вне системы, и решение принимается в каждом конкретном случае отдельно.			
3	Отправить RFS			
4	Проведена ли проверка? Есть ли сигнал опасности?	Если да, перейти к шагу 6 (DNL)		
		Если нет, отправить сообщение АС		
5	На основании RFS риск всё ещё существует?	Если да, перейти к шагу 6		

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

		(DNL)	
		Если нет, сообщение АС	отправить
6	Отправить DNL		

4.6 Не грузить (DNL)

Сообщение «Не грузить» может быть необходимо в описанных ниже случаях, когда орган государствачлена (таможня) даёт указание не грузить, отправляя особое сообщение:

- 1 случай. Если предварительная информация о грузе соответствует конкретным разведывательным данным или сценариям угрозы, из которых очевидна прямая угроза авиационной безопасности (т.е. «бомба в ящике»);
- 2 случай. Если при рассмотрении RFS в составе груза обнаружен представляющий угрозу объект 12 .

Согласно соответствующему применимому стандарту и рекомендуемой практике в приложении 17 и Руководстве ИКАО по авиационной безопасности, док. 8973, об управлении незаконными действиями ¹³, должны быть разработаны протоколы действий в случаях непосредственной угрозы воздушному судну из-за перевозимого на нём груза.

Все стороны обязаны обеспечивать должную организационную доступность и эксплуатационную готовность, как описано ниже.

Орган государства-члена (таможня) как отправитель DNL должен обеспечивать:

- круглосуточную доступность;
- эксплуатационную готовность и предоставить контактные данные таможни, национальной службы гражданской авиации и/или другого участвующего национального органа, в зависимости от национальной системы.

СЭД как получатель DNL должен обеспечивать:

- круглосуточно доступное централизованное/единое контактное лицо (в зависимости от бизнесмодели) и его доступность.
- В организации СЭД должны быть созданы рабочие процессы для реагирования на DNL.
- Чтобы поддерживать DNL, обязателен интерфейс с ICS2 или, в случае почтовой модели, также интерфейс между операторами в месте отправления и в месте назначения.

4.6.1 Используемый язык

Если при обмене информацией или в рамках контактов между отправителями и получателями запросов есть произвольный текст, настоятельно рекомендуется использовать английский язык (в частности, чтобы избежать ситуаций, когда участники процесса будут вынуждены терять время из-за необходимости перевода).

4.6.2 Сообщение запроса «Не грузить» (IE3Q01)

4.6.2.1 Содержание сообщения IE3Q01

Событие	Класс/элемент данных	Пояснение	
	IE3Q01		
11	Дата составления документа	Дата запроса DNL	
11	MRN	Регистрационный номер декларации ENS	
11	Ответственное государство-член		
11	Страна	Государство-член, отправляющее DNL	

¹² Сообщение DNL, отправленное в процессе исполнения RFS, предполагает, что СЭД должен ответить немедленно.

Дата: 24/01/2020 34 / 44 Док. Версия: 1.15

¹³ Приложение 17, глава 5. Управление мерами реагирования на незаконные действия, док. 8973, глава 17. Управление кризисными ситуациями и реагирование на незаконные действия. Информация, не подлежащая разглашению.

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

01	Представитель	
11	Идентификационный номер	Homep EORI представителя (если указан в декларации ENS)
01	Грузовой документ (внутренний	
	уровень)	
11	Справочный номер	Справочный номер грузового документа (HAWB, номер почтового отправления (S10))
11	Тип	Тип грузового документа
01	Податель декларации	
11	Идентификационный номер	Homep EORI подателя декларации
11	Данные о запросе не грузить	
01	Грузовой документ (внутренний уровень)	
11	Справочный номер	Справочный номер грузового документа (HAWB, номер почтового отправления (S10))
11	Тип	Тип грузового документа

4.6.2.2 Данные о запросе не грузить

В данном классе содержится справочный номер HAWB или номер почтового отправления (\$10) груза, в отношении которого отправлено сообщение DNL. Других внутренних грузов, включённых в ту же декларацию ENS, в отношении которых сообщение DNL не отправлено, это не касается; в их отношении будет отправлено сообщение AC.

4.6.3 Пошаговый обзор процесса регулирующего органа (таможни)



Диаграмма 8. Процесс отправления DNL регулирующим органом

Шаг	Описание	Следующий шаг
1	Есть ли прямая угроза авиационной безопасности?	Если да, перейти к шагу 2 (DNL)
		Если нет, отправить сообщение AC

- 2 Отправить DNL
- 3 Уведомить перевозчика (системой не поддерживается)

4.6.4 Процедуры, которым надо следовать, если отправлено сообщение DNL

4.6.4.1 Таможенный орган, отправляющий DNL

- Таможенный орган, отправляющий DNL, передаёт ответственность соответствующему национальному органу, отвечающему за безопасность гражданской авиации.
- Контакт с СЭД устанавливает ответственный национальный орган.

4.6.4.2 Получатель уведомления «Не грузить»

- Следует установить текущее местонахождение груза с высоким уровнем риска, насчёт которого выдано уведомление «Не грузить».
- Следует обеспечить активизацию всех соответствующих протоколов аварийного реагирования (т.е. информация о безопасности потенциальному авиаперевозчику, другому субъекту экономической деятельности, субъекту, обрабатывающему грузы и проч.).
- Если необходимо, а также в зависимости от местных обстоятельств следует уведомить соответствующие (местные) органы безопасности.

4.6.4.3 Соответствующий (-е) орган (-ы), назначенные по законодательству ЕС или национальному законодательству

Власти должны выполнять следующие действия:

- оценить возможные дальнейшие последствия установленного риска, включая адресацию грузов с похожими характеристиками, в рамках процесса анализа риска данных PLACI на уровне ЕС или при помощи других средств;
- стараться делиться информацией о риске со всеми возможными участвующими субъектами экономической деятельности, чтобы можно было быстро идентифицировать похожий риск;
- согласовывать свои действия с другими национальными органами, которые могут участвовать в дальнейшем снижении риска;
- помогать субъекту экономической деятельности управлять ситуацией в случае уведомления «Не грузить»;
- согласовывать свои действия с соответствующими органами других государств-членов EC напрямую или через учреждения EC (например, надзорный комитет AVSEC);
- соответствующий орган государства-члена в области гражданской авиации будет согласовывать действия с таким же органом в государстве, в котором был выявлен груз, являющийся объектом уведомления DNL, и из которого он отправлен.

5 Альтернативные процедуры (подлежит уточнению)

Если система недоступна, применяются те же процедуры, но без поддержки средств ИТ.

[Нужно добавить средства связи, как только будет составлен ВСР.]

6 ДОПОЛНЕНИЯ

6.1 Дополнение 1. Почтовые процессы

Цель настоящего дополнения— описать различные шаги, которые надо предпринимать в случае почтовой модели и в соответствии с общими руководящими принципами, изложенными выше.

Заинтересованные субъекты в почтовом процессе:

- таможня в месте отправления;
- таможня в месте назначения;
- национальные службы гражданской авиации;
- авиакомпании;
- почта в месте отправления;
- почта в месте назначения;
- любой заинтересованный субъект в цепочке поставок (GHA, таможенный брокер, общие торговые агенты).

С целью упрощения употребляются следующие термины:

- почтовый оператор в стране отправления: DO O;
- таможня в стране отправления: таможня A;
- почтовый оператор в стране назначения: DO D;
- таможня в стране назначения: таможня Б;
- почтовое отправление или почтовый товар внутренний груз (таможня/AVSEC). Почтовый груз общий груз.

6.1.1 Пошаговое руководство почтовым учреждениям <u>стран, не</u> принадлежащих к EC

1. Как можно быстрее предоставить ITMATT почте в месте назначения

- Перед отправлением сообщений ITMATT оператору DO D оператор DO O должен удостовериться, что:
 - о минимальные необходимые элементы данных «7+1» соответствуют техническим спецификациям ЕС;
 - о любые необходимые документы обоснования характера груза, которые могут быть доступны, действительно доступны;
 - о структура сообщения соответствует рекомендациям стандартов ВПС, чтобы было обеспечено ожидаемое качество данных;
 - о согласно Конвенции ВПС в сообщении ІТМАТТ используется;
 - английский
 - или французский язык,
 - или язык страны назначения¹⁴.
- В зависимости от типа потока можно рассматривать разные сроки передачи данных:

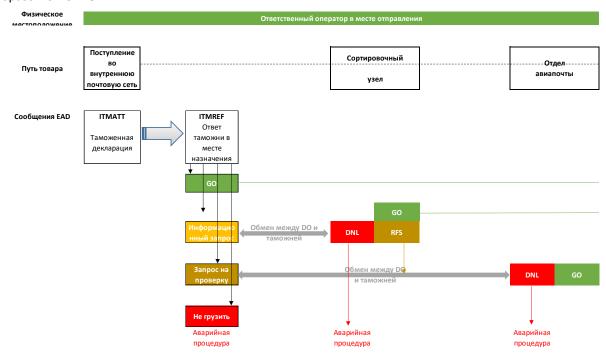
¹⁴ Во 2 версии ICS2 предусмотрена транслитерация.

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

- о данные B2C (электронная торговля) и B2B передаются сразу после их получения. В таких случаях сообщения ITMATT могут передаваться до физического поступления товара в цепочку поставок. Почта в месте отправления должна соответственно позаботиться о том, чтобы отправление было фактически получено в почтовой цепочке поставок (сначала данные, потом товары);
- о данные C2C ITMATT могут раньше всего передаваться на почте (технология ОСR, проверка при помощи изображений, электронная форма), а позднее всего через выходной сортировочный узел (OE).

2. Время ожидания ответов таможни Б

Поскольку для некоторых ответов нужно больше времени, почтовый оператор, возможно, отложит некоторые отправления в сторону на 120 минут, в зависимости от рабочих обстоятельств, в том числе в случаях поздней передачи данных ITMATT. Это никак не влияет на возможный случай, когда RFI, RFS или DNL могут быть отправлены на более позднем этапе, и почтовый оператор должен быть надлежащим образом ответить.



3. Регистрация

- Отсканировать идентификатор каждого отправления (штрих-код S10) и проверить в рабочей системе ИТ, получено ли сообщение «Оценка завершена» или нет;
- если в системе ИТ сообщение «Оценка завершена» (АС) получено, отправление можно регистрировать.
- отправления удаляются из грузов, если в системах ИТ указано:
 - о «Информационный запрос»;
 - о «Запрос на проверку»;
 - о «Не грузить»;
 - о «Ещё не получен ответ АС».

Важное сообщение. Регистрируются <u>только</u> отправления, в отношении которых завершена оценка.

4. Создать сообщение PREDES и передать его на почту в месте назначения.

5. Обработка обращений

а. Сообщение RFI (информационный запрос)

Обрабатывая запрос RFI, DO O должен позаботиться о различных уровнях компетентности для управления различными запросами текстового формата.

- DO О получает сообщение RFI по поводу изменения исходных данных.
 - Пример. «ZZZZZ» название города;
 - о DO O может проверить соответствующий элемент данных в системе ИТ или попробовать связаться с отправителем, чтобы спросить правильное значение;
 - о если правильное значение установлено, данные ITMATT изменяются и снова передаются DO D.
- DO О получает сообщение RFI по поводу пополнения информации.
 - о Пример. Указать номер телефона;
 - о DO O связывается с отправителем, чтобы собрать важную дополнительную информацию;
 - о если дополнительная информация собрана, данные вводятся в форму ответа RFI и немедленно передаются на почту в месте назначения.
- DO O получает сообщение RFI по поводу <u>предоставления дополнительных документов</u> (помимо CSD).
 - о Пример. Счёт-фактура на коммерческие грузы;
 - о оператор А связывается с отправителем, чтобы получить важный документ;
 - о если документ получен (например, в формате PDF), он прилагается к ответному сообщению RFI и немедленно передаётся на почту в месте назначения.
- DO O получает сообщение RFI по поводу <u>предоставления копии CSD¹⁵ (можете ли вы предоставить, если есть).</u>
 - Некоторые DO O проводят проверку авиационной безопасности ещё в начале процесса; в таких случаях CSD можно подавать на уровне груза.
- Если в разумные сроки (2 часа) невозможно собрать никакую информацию, DO O указывает такой статус в форме ответа RFI и передаёт ответ RFI DO D, чтобы информировать таможню Б.
- Если информацию невозможно собрать вообще, DO O указывает такой статус в форме ответа RFI и передаёт ответ RFI DO D.
- Ждать сообщения «Оценка завершена» после передачи ответа RFI.
 - Отправление грузится на борт воздушного судна только по получении сообщения «Оценка завершена»;
 - о впоследствии могут быть дополнительные сообщения RFI, RFS или DNL.

b. Сообщение RFS (запрос на проверку)

- Сообщение RFS таможня Б шлёт только в тех случаях, когда для завершения начальной оценки риска необходима процедура проверки грузов и почты с высоким уровнем риска.
- Такой запрос соответствует законодательству ЕС и международному законодательству в области AVSEC.
- Почтовые отправления данного типа должны проверяться в соответствии с конкретными указаниями. DO O должен разработать процедуры, чтобы можно было проводить проверку грузов и почты с высоким уровнем риска. (На почте в месте отправления должны быть процедуры для обработки потенциального RFS, по которым обеспечивается проведение необходимой проверки). Если этого не сделать, авиакомпания не примет груз (если не проведена проверка HRCM).

-

¹⁵ Как уже упоминалось, иерархии обращений не существует. Поэтому теоретически RFI может появиться позднее, чем RFS.

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками

- После проверки заполняется ответное сообщение RFS, которое затем передаётся DO D, чтобы сообщить таможне Б о результатах проверки.
- Проверку HRCM проводит только субъект, оператор или авиаперевозчик, соответствующий требованиям законодательства EC в области AVSEC.
- Ждать сообщения «Оценка завершена» после передачи ответа RFS.
 - Отправление грузится на борт воздушного судна только по получении сообщения «Оценка завершена».

с. Сообщение DNL («Не грузить»)

- DNL это всегда аварийная ситуация, потенциальная бомба в ящике. Оно требует применения аварийных процедур в соответствии с почтовыми правилами. В подобных случаях необходимо, чтобы были информированы все заинтересованные субъекты с обеих сторон мировой цепочки поставок.
- Связь осуществляется в два этапа.
 - о Шаг 1. Таможня Б объявляет срочное предупреждение;
 - DO D предпринимается действия, чтобы предупредить DO O;
 - компетентные органы в стране О могут ускорить расследование, чтобы отследить происхождение почтового отправления до его отправителя;
 - Шаг 2. DO O должен прилагать все усилия для того, чтобы как можно быстрее установить подозрительное почтовое отправление, на уровне организации, в которой отправление хранится, применяя процедуру изоляции отправления и процедуру защиты персонала и имущества. Можно предусмотреть возможность составить план параллельного общения со всеми организациями, участвующими в маршрутизации данного почтового отправления.

6. Соглашение с авиакомпаниями

- Предусмотреть двустороннее соглашение с авиакомпаниями, которых надо будет информировать о том, что в отношении грузов получено сообщение «Оценка завершена» касательно включённых в них отправлений.
- Между авиакомпаниями и ответственными операторами должны действовать стандартные протоколы связи и/или рабочие процедуры, чтобы отправляемыми на поздних этапах сообщениями RFS и DNL можно было информировать авиаперевозчиков и побуждать их к действию. Ответственный оператор может получить сообщение RFS или DNL после того, как почтовый груз передан авиаперевозчику.

6.1.2 Пошаговое руководство почтовым учреждениям в странах ЕС

1. Получить сообщения ІТМАТТ

- 2. Превратить сообщения ITMATT в сообщения F43 и передать их таможне в месте назначения
- Рекомендация. Включить все имеющиеся данные ITMATT (необязательные элементы данных) в сообщение F43, чтобы сократить потенциальное число сообщений RFI и RFS.

3. По получении обращений (например, RFI)

- Оценить, можно ли обработать RFI уже в месте назначения (например, в системе ИТ на почте в месте назначения в F43 формируются неверные значения).
- Если запрос можно обработать, заполнить новую форму F43 и снова передать её таможне в месте назначения.

- 4. Отправить сообщение «Оценка завершена», RFI, RFS или DNL, в зависимости от ситуации, в почтовые учреждения в месте отправления)
- 5. Получить ответы RFI/RFS или повторные сообщения ITMATT
- 6. Отправить ответы (ср. 5) таможне в месте назначения
- 7. Получить сообщения PREDES
- 8. Превратить сообщения PREDES в сообщения F44¹⁶ и передать их таможне в месте назначения

6.1.3 Карта процессов

6.1.3.1 Рабочие процессы

На двух диаграммах ниже показан путь почтового отправления по цепочке поставок с того места, в котором оно поступает в сеть, до момента его доставки получателю. На диаграммах также показаны связанные сообщения, по которым можно отследить:

- отправления, которыми обмениваются почтовые операторы (события EMS или EMSEVT¹⁷);
- отправления (PREDES, RESDES) и грузы (PRECON, RESCON), которыми обмениваются почтовые операторы;
- грузы, когда почтовые операторы и авиалинии обмениваются контейнерами (CARDIT, RESDIT).

Самый важный вывод, который можно сделать, опираясь на две диаграммы, состоит в том, что у почтовых операторов есть технические возможности отслеживать отправление по всей цепочке поставок через сообщения EMSEVT, если у них имеются необходимые средства ИТ и информационные системы. Это уже применяется в отношении определённых типов потоков, таких как потоки EMS и посылок. ВПС стремится применять данную процедуру к потокам мелких бандеролей с товарами.

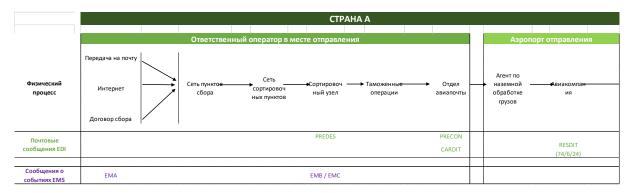


Диаграмма 9. Процесс в стране А

¹⁶ Если в сообщение PREDES включены **только** отправления корреспонденции, для которых действует исключение по предоставлению данных ENS в соответствии с действующими таможенными положениями, сообщение F44 необязательно.

¹⁷ EMSEVT – общая система отслеживания и контроля.

ICS2 Руководящие принципы EC по протоколам обращений в связи с воздушными грузоперевозками



Диаграмма 10. Процесс в стране Б

6.2 Дополнение 2. Основные принципы JWGACI

Конец документа

Дата: 24/01/2020 44 / 44 Док. Версия: 1.15