税务与海关同盟总司（DG TAXUD）

欧盟空运货物提交安检规程指南

进口控制系统 2.0（ICS2）

日期：　2020 年 1 月 24 日
文件版本：　1.15

一般免责声明

本指南文件属解释说明性质。海关法规优先于本文件内容，应始终作为参照。欧盟法令具法律效力文本以公布于《欧洲联盟官方公报》上的为准。此外，可能还有成员国国家运作指南。

拟定程序

本指南文件由“空运货物安保”项目组根据海关 2020 方案（CPG/036）拟定，并获海关管控与风险管理专家组（CEG-CRM）认可。

文件管理用信息

设定	值
文件名称：	欧盟空运货物提交安检规程指南
项目名称：	ICS2
文件拟定方：	海关 2020 空运货物安保项目组[1]
项目拥有方：	税务与海关同盟总司风险管理及安保 A3 处和 ICS2 项目组
项目管理方：	税务与海关同盟总司风险管理及安保 A3 处和 ICS2 项目组
文件版本：	1.15
敏感级别：	初级
日期：	2020 年 1 月 24 日

文件审查方和批准方：

注：所有批准方皆为规定所需。须保存更新各批准方记录。名单中各审查方，被明确列为可选项的除外，皆应被视为规定所需。

名称	角色	行动	日期
海关管控与风险管理专家组（CEG-CRM）	审查方	批准	

文件历史：

本文件拟定方获准可对文件进行以下类别的改动而无需要求文件重获审批：

- 编辑、格式和拼写
- 说明

若要求修改本文件内容，请联系文件拟定方或拥有方。

本文件修订版本按逆向时间顺序（最新版本居首）列于下表。

修订版本	日期	制定方	修订内容简短描述
1.15	2020 年 1 月 24 日	税务与海关同盟总司	经 CEG-CRM 审查后的最终版本
1.14	2019 年 11 月 29 日	税务与海关同盟总司	重新调整格式及添加相关讯息
1.13	2019 年 10 月 11 日	税务与海关同盟总司	空运货物安保项目组会议后的草拟版本

[1] 本文件拟定方为**海关 2020 空运货物安保项目组**（由海关、民航、欧洲经济区、欧洲邮政、国际空运协会、万国邮联等代表组成）。交通运输总司（DG MOVE）自始至终参与了该项工作并给予了大力支持。

目录

1 前言 6
1.1 目的 6
1.2 范围 6
1.3 目标读者 6
1.4 文件结构 6
1.5 参考文件和适用文件 7
1.5.1 参考文件 7
1.6 缩写与首字母缩略词 7
1.7 定义 8
2 背景简介 9
3 相关欧盟法规 10
3.1 ACC3 制度 10
3.2 ICS2 系统 10
4 提交安检要求流程更多操作细节 12
4.1 PLACI 风险分析 12
4.2 PLACI 数据不完整 13
4.3 评估完成（AC）- 无需进一步行动 14
4.3.1 “评估完成”（IE3N03）讯息 14
4.4 提供信息要求（RFI） 15
4.4.1 机构及业务运作可获取服务时间要求 15
4.4.2 需使用语言 15
4.4.3 RFI 要求讯息（IE3Q02） 15
4.4.4 提供附加信息要求 16
4.4.5 修正数据要求 18
4.4.6 RFI 回应讯息（IE3R02） 19
4.4.7 PLACI 数据的修正 23
4.4.8 充分反馈的跟进 23
4.4.9 监管机构（海关）分步流程一览 23
4.5 检测要求（RFS） 25
4.5.1 机构及业务运作可获取服务时间要求 25
4.5.2 需使用语言 26
4.5.3 检测要求讯息（IE3Q03） 26
4.5.4 检测要求回应讯息（IE3R03） 26
4.5.5 监管机构（海关）分步流程一览 28
4.6 “请勿装载”（DNL） 31
4.6.1 需使用语言 31
4.6.2 “请勿装载”要求讯息（IE3Q01） 31
4.6.3 监管机构（海关）分步流程一览 32
4.6.4 DNL 发送后应遵循程序 32
5 备用程序（待详细说明） 34
6 附录 35
6.1 附录 1：邮政流程 35
6.1.1 非欧盟国家邮政系统分步指南： 35

6.1.2 欧盟国家邮政系统分步指南：.....38
6.1.3 流程示意图.....38
6.2 附录 2：JWGACI 指导原则.....40

表格一览

表 1：参考文件.....7
表 2：缩写与首字母缩略词.....8
表 3：定义.....8

图表一览

图 1：提交安检要求情景一览.....12
图 2：提交安检要求流程.....13
图 3：RFI 讯息交换.....16
图 4：监管机构发送 RFI 流程.....23
图 5：监管机构发送不同类别 RFI 流程.....24
图 6：监管机构发送 RFS 流程.....28
图 7：监管机构信息评估流程.....29
图 8：监管机构发送 DNL 流程.....32
图 9：国家 A 流程.....39
图 10：国家 B 流程.....39

1 前言

1.1 目的

本文件旨在为定于 2021 年 3 月 15 日推出的进口控制系统 2.0（ICS2）第 1 版本适用 ICS2 提交安检规程而制定和提供含更多操作细节的指南。

本文件基于海关和民航安保界共同制定的“按欧盟装载前预报货物信息（PLACI）风险分析流程将空运货物与邮件提交安检规程”，以确保海关与民航安保法规之间的协调一致性。文件拟为组织所涉利益攸关方采取必要步骤和措施提供指南，以便使规程能够有效应对在装载前预报货物信息（PLACI）提交后可能出现的提交安检情形。考虑到海关和民航界各自的角色与职责，应避免不必要的重复，消除潜在的安保漏洞，同时又不过分干扰业务流程。

本指南还将构成 ICS2 总体实施指南纲要不可或缺的一部分。

1.2 范围

本文件为在欧盟 ICS2 系统内和所涉利益攸关方运营环境中实施空运货物提交安检流程提供操作指南，并说明在（海关和经济运营商）ICS2 系统 IT 组件无法获取使用以自动化执行相关流程时的备用程序和通信方式。

本文件不涵盖 ICS2 系统其它用途：如 ENS（入境摘要报关单）的提交和相关数据要求，ENS 申报的确认、拒绝和注册，提交安检要求和风险分析结果等讯息的详细内容，海关部门之间的风险分析程序等。这些方面将涵盖于 ICS2 系统实施总指南纲要的其它修订版本。

1.3 目标读者

本文件目标读者为：

- 欧盟成员国代表；
- 商业协会及其会员代表；
- 参与 ICS2 项目的任何人；
- ENS 提交人。

1.4 文件结构

本文件包含以下章节：

- **第** Error! Reference source not found.**章 – 前言**：说明本文件目的和范围；
- **第 2 章 – 背景简介**：介绍 ICS2 项目、PLACI 数据及提交安检要求的背景；
- **第 3 章 – 相关欧盟法规**：说明可适用欧盟法规；
- **第 4 章 – 提交安检要求流程更多操作细节**：详细说明提交安检要求流程、所交换讯息和需用编码；
- **第 5 章 – 备用程序（待详细说明）**：说明在 IT 系统不可用时应遵循的程序；
- **附录 1：邮政流程** - 为邮政运营人提供详细指南；
- Error! Reference source not found.。

1.5 参考文件和适用文件

1.5.1 参考文件

编号	名称	参考检索	版本	日期
RO1	ICS2 通用功能系统要求	ICS-CFSS	1.14	2019 年 11 月 29 日
R02	ICS2 通用讯息实施指南		待定	
R03	ICS2 业务连续性计划		待定	
R04	《世界海关组织与国际民航组织（WCO - ICAO）涉装载前预报货物信息联合指导原则》			
R05	《欧委会第 C（2015）8005 号实施决定》			
R06	《欧委会第（欧盟）2015/1998 号实施条例》			
R07	《国际民航组织航空安保手册》，8973 号文件			
R08				
R09				

表 1：参考文件

1.6 缩写与首字母缩略词

缩写/首字母缩略词	定义
AC	评估完成
ACC3	自第三国机场入境欧盟的空运货物或邮件承运人
AVSEC	航空安保
CFSS	通用功能系统要求
CSD	托运货物安全声明
DNL	请勿装载
DO D	目的地指定运营人
DO O	始发地指定运营人
eCSD	电子版托运货物安全声明
ENS	入境摘要报关单
EO	经济运营商
EU	欧洲联盟
FoS	标准框架
GHA	地勤代理
HAWB	航空分运单
HRCM	高风险货物和邮件
ICAO	国际民航组织
ICS2	进口控制系统 2.0
IE	信息交换
IED	简易爆炸装置
IID	简易易燃性装置
JWGACI	世界海关组织与国际民航组织预报货物信息联合工作组
KC3	已知第三国托运人
MAWB	航空主运单
MS	成员国

PLACI	装载前预报货物信息
RA3	由第三国监管的代理
RFI	提交信息要求
RFS	检测要求
UPU	万国邮政联盟
WCO	世界海关组织

表 2：缩写与首字母缩略词

1.7 定义

术语	定义
ACC3	自第三国机场入境欧盟的空运货物或邮件承运人
PLACI 数据	装载前预报货物信息（PLACI）包含托运人姓名/名称及地址、收货人姓名/名称及地址、包装件数、毛重、货物描述和运输参考号（航空分运单/航空主运单）。
PLACI 风险分析	装载前空运货物风险分析流程将在所需的最少 7+1 PLACI 数据收到时启动。该流程仅重点检测带上飞机的组装简易爆炸装置（IED）或简易易燃性装置（IID）即所谓“箱/盒中炸弹”对空运构成的可能导致飞机毁坏及/或人员丧生的即时风险。因此，PLACI 数据分析无意用以评估或确认供应链参与者采取的航空安保措施的有效性，或者用以衡量其是否符合或是重复这些规定。在空运（普通货物、邮政托运货物，快递托运货物）时，装载前风险分析可用以识别上述安保与安全风险之外的安全隐患。尽管此结果在货物到达前阶段对风险分析进一步处理中加以考虑，但它并不阻止货物在发货点装上飞机进入欧盟。
邮寄物品	是指邮政运营人按《世界邮政联盟公约》规定运送或负责运送的装在邮政包裹或包装件中除信件以外的货物。

表 3：定义

2 背景简介

也门空运货物安保事件后，航空 ACC3 制度（ACC3 – 自第三国机场入境欧盟的空运货物或邮件承运人）便落实到位。该制度具适用性，且多年来已积累贯彻实施的经验。

就海关部门而言，出台需提交装载前预报货物信息（PLACI）精简数据集（7 + 1 数据）这一要求并规定空运货物三类提交安检要求的法规已生效（三类提交安检要求：提交以获取信息；高风险货物及邮件检测；请勿装载），随着进口控制系统 2.0（ICS2）第 1 版本的发布，将可适用于有限的空运范围，尤其是快递和邮政托运的物品。ICS2 第 1 版本计划于 2021 年 3 月 15 日推出并开始运行。从 PLACI 制度的角度来看，ICS2 第 2 版本的发布将完善这些适用于整体空运货物（包括在航空承运人和货运代理负责下的一般货物）的新措施。

欧盟法规和相关信息技术的发展基于从欧盟托运货物装载前安全入境信息（PRECISE）、法国海关限时试点项目（航空快递试点项目/AMAS）、德国海关试点项目、英国海关限时试点项目（PREDICT）以及欧盟邮政试点活动中所获的经验和所做的实际调查。此外，欧盟还密切关注美国的空运货物预先检测（ACAS）实践。

在国际层面，PLACI 原则、提交装载前预报空运货物信息的要求和空运货物提交安检要求的发送，已结合发展成为一个公认的概念。

2015 年，这些原则被参考纳入《世界海关组织全球贸易安全与便利（WCO SAFE）标准框架（FoS）》，其中还引入了提交 PLACI 精简数据集（如 SAFE FoS 附件二中定义的 7 + 1 数据）概念和提交安检要求的概念（三类提交安检要求：提供信息要求；高风险货物及邮件检测要求；“请勿装载”）。

通过 WCO-ICAO 涉装载前预报货物信息（PLACI）联合指导原则，国际海关和民航界就高级基本 PLACI 概念和原则达成一致意见。（**Error! Reference source not found.** 附录 2: JWGACI 指导原则。）

3 相关欧盟法规

3.1 ACC3 制度

经欧委会《（欧盟）第 2015/1998 号实施条例》和《第 C（2015）8005 号决定》建立的 ACC3 制度（ACC3 - 自第三国机场入境欧盟的空运货物或邮件承运人）规定，除非飞机来自不受这些规定约束国家的机场，否则，空运入境欧盟的货物和邮件必须依照欧盟空运货物检测义务接受管控。此类管控措施应由 ACC3 或经欧盟认可的将货物或邮件交付给 ACC3、由第三国监管的代理（RA3）确保实施。

除非受豁免，交付的运往欧盟的托运货物或邮件必须接受以下管控。运往欧盟的托运货物应由被欧盟成员国指定为 ACC3 的航空承运人空运入境欧盟，并负责确保：

- 或者托运货物的物理检测是根据自身或 RA3 的责任进行；或者
- 托运货物是由欧盟认可的已知第三国托运人（KC3）负责始发，已通过安全供应链进行处理并直接或通过亦负责发布安全状态的 RA3 交付给 ACC3。

对于托运至欧盟被视为高风险的空运货物和邮件（HRCM），在装上飞机前，必须根据欧盟航空安保一体化风险评估标准加强管控。同时在国际层面，国际民航组织对高风险货物做出界定，并进一步制定了空运货物的管控机制。

货物或邮件的基线检测是通过托运货物安全声明（CSD）加以确认并记录在案，声明中包含给货物评定的合适安全状态，如注明为 SCO（仅对包运货物飞机和包运邮件飞机适用的安全状态）或 SPX（对客运飞机、包运货物飞机和包运邮件飞机皆适用的安全状态），而高风险货物检测是通过 SHR 安全状态（根据高风险检测要求对客运飞机、包运货物飞机和包运邮件飞机皆适用的安全状态）加以声明的。安全状态声明应由 RA3 或航空承运人发布。

3.2 ICS2 系统

自 2011 年实施欧盟海关安保法规以来，欧盟成员国海关部门负有一项法律责任，即应确保，为安保及安全目的，风险分析工作需首先进行并完成。在操作层面，各海关部门使用与本国风险体系相连的货物预先申报系统（进口控制系统 – ICS）。他们必须做出决定，应采取何等必要措施，减缓任何已识别风险（如：经济运营商需采取的行动或在供应链不同节点需采取的海关管控行动）。

受 2010 年 10 月也门事件的启示，欧盟及其成员国进行了详细的运营、政策和法律层面评审，由此制定出欧盟海关风险管理战略及行动计划。这促成了对预报货物信息制度进行的法律层面（作为《欧盟海关法典》–《理事会第（欧盟）952/2013 号条例》及其实施立法的一部分）以及运营和 IT 方面的改革。此项改革旨在使海关部门能够更好地分析和应对各运输方式中新确认的对货物供应链构成的安保威胁。

在空运货物和邮件方面，下一代欧盟装载前预报货物信息系统（ICS2）将允许欧盟成员国相关部门可在货物于第三国装载之前对货物数据进行分析，并实施电子化风险评估与缓解措施，作为对 ACC3 制度的补充措施。

ICS2 将确保：

- 在空运货物和邮件于第三国被装上飞往欧盟的飞机之前，对预报信息进行收集和分析；
- 海关部门对该信息进行实时电子化风险评估；
- 海关和经济运营商采取任何被视为与入境欧盟货物和邮件风险水平相适应的减缓风险措施。

装载前（PLACI）数据提交后的风险评估仅重点检测对航空构成的即时安保风险，即把航空安保法规禁运物品带上飞机、可能导致飞机毁坏和/或生命丧失的风险，如组装的简易爆炸或易燃性装置（IED-IID），即所谓“箱/盒中炸弹”。

以下减缓风险措施已纳入《欧盟海关法典（UCC）实施条例》：

- 要求就具体方面（如提交安检的数据质量和准确性）提供进一步信息，即 RFI 通知，以及对该提供信息要求的回应；
- 要求利用欧盟民航措施进行高风险货物和邮件检测（HRCM），即 RFS 通知，以及对该 HRCM 检测要求的回应；
- 要求“请勿装载”，即 DNL 通知。

遵守此类缓解风险措施是海关部门要求经济运营商履行的一项法律义务。

缓解风险措施必须尽可能有效地加以实施，即：把对供应链造成的干扰降至最低，并尽早且最晚在将货物或邮件于入境欧盟前的最后一个机场装上飞机之前加以实施。

从操作和技术角度来看，RFI 和 RFS 通知被视为在海关风险分析正在进行过程中启动的为缓解风险发出的安检要求。其目的是使海关部门能够消除对特定托运货物潜在空运安保风险的已识别忧虑。因此，至关重要的是，接到此类提交安检通知的经济运营商必须及时做出恰当回应，以便使海关能够完成风险分析。只要海关由于 RFI 或 RFS 要求未得到回复而无法完成风险分析，则原则上所涉物品仅可沿着供应链运至货物和邮件进入欧盟关境前的机场（最后发货点）。

与 RFI 和 RFS 通知相比，海关发给相关经济运营商的 DNL 通知表示风险分析已完成，因此，代表海关基于识别出特定托运货物对空运货物安保构成威胁的风险分析所做的决定。

海关部门若在完成风险分析后（如：基于当时的知识、情报）未发现任何对空运货物安保构成的威胁，则将向提交 PLACI 数据的经济运营商发送一条“评估完成”讯息。“评估完成”讯息将通知相关经济运营商海关已完成风险分析，无需涉及该交易的经济运营商采取任何进一步行动。

必须在国家层面对不同部门之间以及各部门与经济运营商之间的合作做出明确界定，包括在提交安检规程中对通信渠道做出明确定义。应兼顾不同航空货运商业模式（快递、邮政模式）的特殊性。

所涉利益攸关方应视具体情况发出（“评估完成”、RFI、RFS、DNL）讯息或尽力对此类讯息做出及时回应。

4 提交安检要求流程更多操作细节

4.1 PLACI 风险分析

装载前空运货物风险分析流程将在收到含所需 PLACI 数据的 ENS 申报信息时启动。PLACI 风险评估仅重点检测对航空构成的即时风险，即把航空安保法规严禁物品带上飞机、可能导致飞机毁坏和/或生命丧失的风险，如组装的简易爆炸或易燃性装置（IED-IID），即所谓“箱/盒中炸弹”。若 PLACI 风险分析结果检测到其它类型潜在安保及安全风险（非空运货物安保风险），则在货物到达前阶段进一步处理风险分析过程中会将此结果考虑在内，但不会阻止货物被装上飞机。

PLACI 数据的提供不应不必要地阻碍或延误货物在供应链中的运输流程。若海关通知运营商，在完成 PLACI 风险分析后还对空运货物安保存有重大忧虑尚未消除，则在采取恰当缓解风险措施前，货物不得装上飞机。所涉利益攸关方应尽力部署最佳技术力量，以便发送（视情况可为“评估完成”、RFI、RFS、DNL）讯息或对此类讯息的回应。

需考虑因素和提交安检要求类别（RFI，RFS，DNL）

PLACI 数据不完整	ENS 申报被拒绝
PLACI 风险分析圆满完成	评估完成（AC）- 无需进一步行动
数据不充分	提供信息要求（RFI）
潜在安保风险	检测要求（RFS）
确认安保风险	请勿装载（DNL）

提交安检要求情景

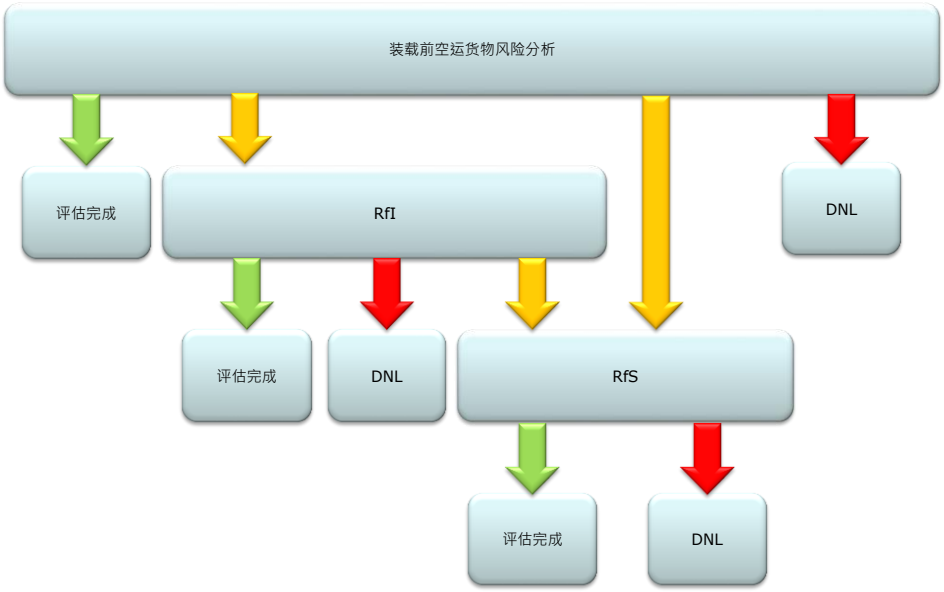


图 1：提交安检要求情景一览

不同类提交安检要求的发送顺序无强制性规定。例如，若条件已允许发送 RFS 或 DNL，则不必再先发送 RFI。但所做的任何发送提交安检要求的决定应与需解决的风险成比例。

此外，必须强调的是，提交安检要求将始终需经济运营商做出回应，无论提交要求后的跟进步骤如何。**经济运营商有义务必须对提交安检要求做出回应**。经济运营商对提交安检要求的回应不会自动导致海关风险分析的完成。海关部门将把对提交安检要求的回应中提供的信息纳入海关正在进行的风险分析流程中，并将或发送“评估完成（AC）”讯息或发送 DNL 通知，结束该流程。因此，经济运营商对 RFI 和 RFS 的回应不应等同于“评估完成”讯息（例如，在海关发送“评估完成”讯息之前，经济运营商需先发送一个对要求的回应件）[2]。解决提交安检要求问题是完整风险分析流程的一部分。

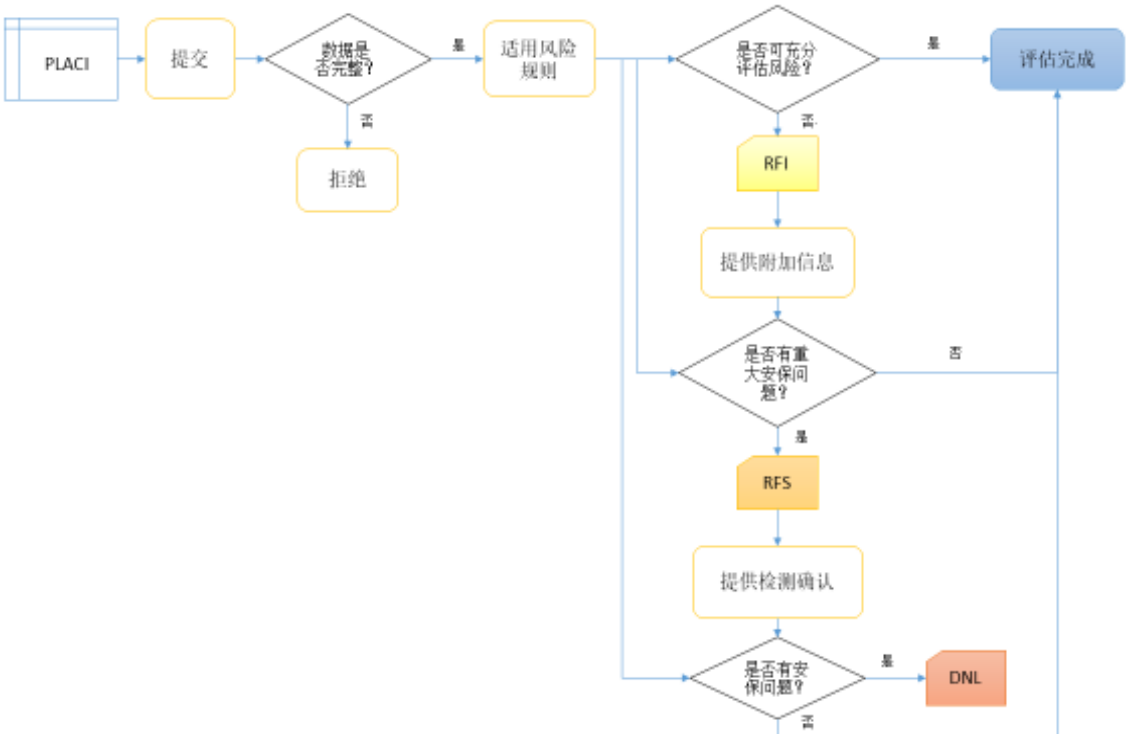


图 2：提交安检要求流程

4.2 PLACI 数据不完整

尽管“不正式被视为提交安检要求”，但此讯息由于涉及 PLACI 数据要求，因此与 RFI 有关联。若 PLACI 数据元素不完整（即必须提交的数据元素缺失）或与商定的 ICS2 系统要求不符，**则 ENS 申报将被拒绝，并向经济运营商发送一个出错提示讯息**。

因此，这意味着经济运营商未满足 PLACI 数据要求。经济运营商需确保尽早针对此一出错提示讯息采取行动，在法律规定的世界范围内，提供所要求的既准确又完整的 PLACI 数据。

若因技术性问题所致，而经济运营商认为已发送的数据符合相关要求，则经济运营商应尽早联系收到该数据的成员国海关部门 ICS2 国家服务台。有关使用 ICS2 服务台的操作程序，请查阅另一单独指南 [项目正在进行中，指南出台后，将提供文档链接] 。

[2] 出于‘简明’目的，此演示情景不涵盖可在任何步骤直接发送 DNL 的情形。

4.3 评估完成（AC）- 无需进一步行动

基于现有经验，预期在大多数情形中，“无需进一步行动”讯息将完全自动化发送，无需任何人为因素（即海关风险分析员）的干预。

将通过发送“评估完成（AC）”讯息确认 PLACI 风险分析流程已圆满完成。AC 讯息的生成如下：

- 在大多数情形中自动生成；或
- 由负责空运货物安全风险评估的风险分析员人为干预和决策生成。

在以上两种情形中，AC 讯息均由 ICS2 系统向提交 PLACI 数据的经济运营商发送。经济运营商收到讯息的收据为可选项[3]。

若运营商做出商业决定，在评估未完成情况下便将托运货物装上飞机，则将风险自担。切记风险评估可能仍在进行中，可能生成需回复的后续要求。应由航空承运人负责决定，是否允许将仍未满足提交安检要求亦未收到 AC 讯息的托运货物装上飞机。

若“评估完成”讯息发送后获得新情报，则仍可再发送 RFI/RFS/DNL 讯息。在此情况下，经济运营商即使先前已收到 AC 讯息，也必须完全按收到的提交安检要求行事。有可能出现这样一种实际操作情形，即经济运营商已将空运货物装上最后一架飞往欧盟的飞机。此类情形将由有关部门与经济运营商根据所认定威胁的级别（如在 DNL 情形中需启动此类情形适用的现行航空安保措施），视具体情况处理。

4.3.1 “评估完成”（IE3N03）讯息

“评估完成”（AC）讯息是为 ENS 中申报的分单涉托运货物（由一份航空分运单涵盖的托运货物、邮寄物品）发出。分单涉托运货物根据相关运输单据确认。

4.3.1.1 IE3N03 讯息内容

出现	数据类别/元素	说明
	IE3N03	
1..1	**MRN**	ENS 申报注册号
1..1	**完成日期**	风险评估完成日期
1..1	**评估完成**	
0..1	**运输单据（分单级）**	
1..1	**参考号**	运输单据参考号（航空分运单、邮寄物品编号（S10））
1..1	**类别**	运输单据类别
1..1	**负责成员国**	
1..1	**国家**	负责风险评估成员国
0..1	**代表**	
1..1	**识别号**	代表 EORI 号（若在提交的 ENS 中申报）
0..1	**报关人**	
1..1	**识别号**	报关人 EORI 号

[3] 有关讯息的细节以及提交 PLACI 数据的经济运营商激活或停用 AC 讯息的技术可能性，请参看 ICS2 通用技术系统要求。

4.4 提供信息要求（RFI）

若无法通过初始提交的 ENS PLACI 中所含信息来全面评估对航空安保构成的风险，则应针对相关托运货物发出 RFI。相关海关部门应将此类要求尽快通知到提交 ENS PLACI 的经济运营商[4]。

经济运营商应尽快做出回应，提供要求提交的信息，以便于海关部门进行风险评估。部分经济运营商可能会向负责风险评估的海关部门提供其内部运营人系统的访问权限，以减少发送 RFI 的需要。在此过程中，货物可继续在供应链中运输。

4.4.1 机构及业务运作可获取服务时间要求

参与方需提供以下必要的机构及业务运作可获取服务时间：

作为 RFI 发送方的海关部门需提供：

- 全天候可获取服务；
- 海关（与民航，取决于各国建制）的业务运作可获取服务时间和联系方式。

作为 RFI 接收方的经济运营商需：

- 提供全天候集中/单一联系点（取决于商业模式）及可获取服务时间。
- 确保具备可能被要求提交之信息和文件的访问权限和回应要求所需的既定操作工艺流程。
- 提供与 ICS2 的接口，或在邮政模式情形中，有义务必须提供的始发地和目的地指定运营人之间接口，以支持所有所需讯息的交换。

4.4.2 需使用语言

每当在讯息交换中或在要求的发送方和接收方之间可使用非固定文字内容时，**强烈建议使用英文**（尤其以免使该流程参与方因翻译之需而损失时间的情况）。

4.4.3 RFI 要求讯息（IE3Q02）

RFI 要求将通过（封闭式）ICS2 系统向提交数据的经济运营商发送。

海关部门可根据具体原因，决定在 RFI 讯息中发出两类要求：

- 要求经济运营商提供附加信息，或
- 要求修正提交的 ENS 内容。

[4] 在 ENS PLACI 非由航空承运人提交的情况下，因 PLACI 数据集不含航空承运人身份数据，所以，RFI 讯息不向航空承运人发送。

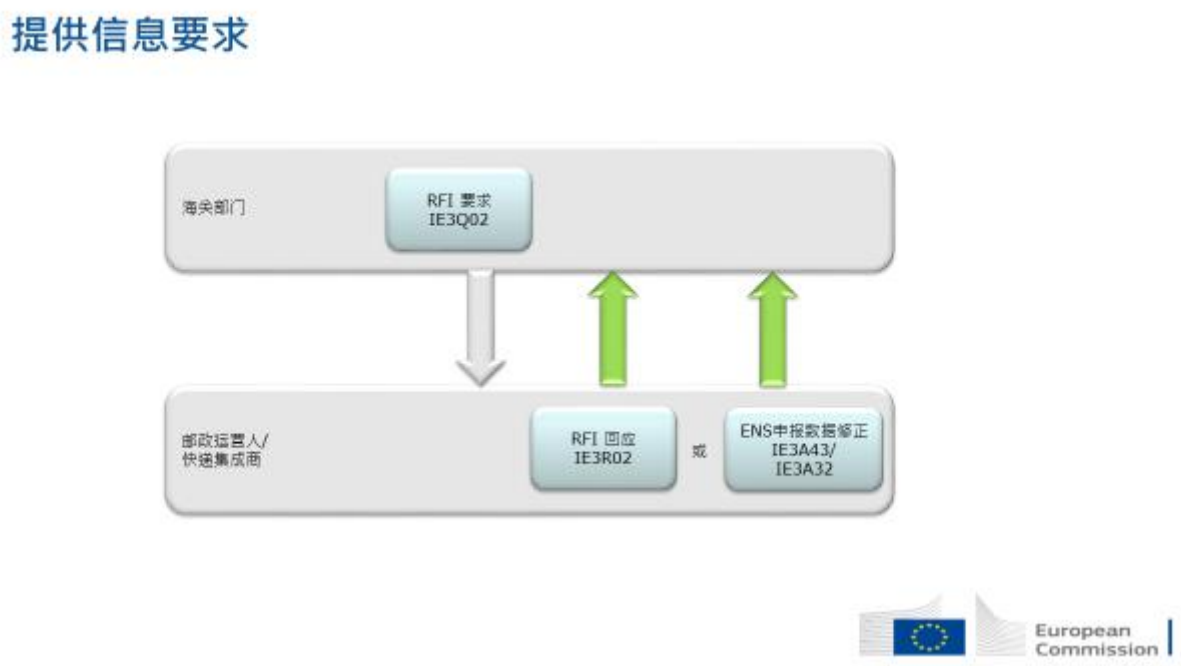


图3：RFI 讯息交换

此两类要求均可独立发出，无任何通用级联规则需遵循。但在某些特定情况下，海关可在收到附加信息后再发出 RFI，要求经济运营商修正所提交信息的内容。

部分经济运营商可能会向负责风险评估的海关部门提供其内部系统的访问权限，以减少发送 RFI 的需要。使用这一办法为可选项，需经负责风险分析的海关部门与相关经济运营商之间达成一致，取决于具体情况而定。

4.4.4 提供附加信息要求

在需扩充/详细说明已提交 PLACI 数据时，将发出提供附加信息要求讯息，以便通过提供足够数据（如：基于航空货运单、合并货物舱单、商业发货单等的数据）和/或支持性文件，使海关获得更多背景信息。 该讯息将在特定托运货物自动化风险评估结果被提交给风险分析员时，经（海关方面）手动流程启动发送。

经济运营商对此要求的回应将被纳入正在进行中的风险分析的人为锁定目标流程。

4.4.4.1 IE3Q02 讯息内容

出现	数据类别/元素	说明
	IE3Q02	
1..1	**文件发布日期**	RFI 要求发送日期
1..1	**MRN**	ENS 申报注册号
1..1	**负责成员国**	
1..1	**国家**	发送 RFI 成员国
0..1	**代表**	
1..1	**识别号**	代表 EORI 号（若在提交的 ENS 中申报）
0..1	**运输单据（分单级）**	
1..1	**参考号**	运输单据参考号（航空分运单、邮寄物品编号（S10））
1..1	**类别**	运输单据类别
1..1	**报关人**	
1..1	**识别号**	报关人 EORI 号
1..99	**提交安检要求的细节**	
1..1	**提交安检要求参考号**	提交安检要求独特识别号
1..1	**要求类别**	发送要求提供附加信息的 RFI 时，将使用‘RFI’代码

0..99	**支持性文件**	见 **Error! Reference source not found.** 支持性文件
1..1	**参考号**	在 ENS 中申报的支持性文件参考号
1..1	**类别**	在 ENS 中申报的文件类别
0..99	**附加信息**	见 **Error! Reference source not found.** 附加信息
0..1	**编码**	可使用‘B10’、‘B20’、‘C10’、‘D10’和‘S10’编码
0..1	**文字内容**	
0..1	**信息类别**	将使用‘R1’默认编码

4.4.4.2 支持性文件

若在 ENS 中申报的是支持性文件（而非必须提交的 PLACI 数据元素，但在邮政 ENS 中可申报更多到达前阶段所需的数据），则将使用此一类别，风险分析员只需相关方提供具体文件的二值图像即可。在这种情况下，将注明文件的类别和参考号。

4.4.4.3 附加信息

将使用附加信息类别提供风险分析员关于经济运营商需提供哪些附加信息的指令。该类别可重复数次，就同一批分单涉托运货物发出多个指令。

作为此类 RFI 的一部分，还可在 PLACI 数据集内可选项分栏中要求提供附加信息，如电话（座机或移动电话）号码或电邮地址。作为可选项，经济运营商也可在原先的 ENS 申报中提供此类详细信息。

附加信息编码：

编码	描述
B10	提供托运人电话号码及电邮地址
B20	提供收货人电话号码及电邮地址
C10	确认 PLACI 数据元素
D10	提供所有现有文件
S10	提供高风险货物和邮件（HRCM）检测是否已做的信息

附加信息文字内容：

风险分析员将把此数据元素与特定附加信息编码结合使用，以提供关于该要求的更详细信息：

编码	文字内容	描述
B10	无	
B20	无	
C10	有	海关将具体说明他们希望获得确认的特定 PLACI 数据。
D10	无	
S10	无	

示例：

编码	文字内容	要求的示例
B20		经济运营商需提供收货人电话号码和/或电邮地址。
C10	收货人姓名/名称	所提供的收货人名称为“美丽天使”。在此情况下，经济运营商需对照现有文档确认所提供信息是否正确。
C10	托运人邮政编码	经济运营商需验证通过其它渠道提交的 ENS 中申报的托运人邮政编码是否正确。
D10		经济运营商需把伴随托运货物的所有现有文件的图像作为随附件提交。
S10		经济运营商需注明 HRCM 检测是否已做。若是，则还需提供检测方法和结果信息。

4.4.5 修正数据要求

若 PLACI 数据的质量“不够高”或不可接受，无法用于风险分析，则需对 PLACI 数据加以修正。若修正，则风险分析流程将重新启动，尤其使该系统通过自动化风险系统进行验证，而修正后文件将被纳入该公开的、正在进行中并由风险分析员进行处理的风险分析案例。

4.4.5.1 IE3Q02 讯息内容

出现	数据类别/元素	说明
	IE3Q02	
1..1	**文件发布日期**	RFI 要求发送日期
1..1	**MRN**	ENS 申报注册号
1..1	**负责成员国**	
1..1	**国家**	发送 RFI 成员国
0..1	**代表**	
1..1	**识别号**	代表 EORI 号（若在提交的 ENS 中申报）
0..1	**运输单据（分单级）**	
1..1	**参考号**	运输单据参考号（航空分运单、邮寄物品编号（S10））
1..1	**类别**	运输单据类别
1..1	**报关人**	
1..1	**识别号**	报关人 EORI 号
1..99	**提交安检要求的细节**	
1..1	**提交安检要求参考号**	提交安检要求独特识别号
1..1	**要求类别**	发送要求修正 ENS 申报数据的 RFI 时，将使用‘AMD’代码
0..99	**附加信息**	见 **Error! Reference source not found.** 附加数据
0..1	**编码**	可使用‘A10’、‘A20’、‘A30’、‘A40’、‘A50’、‘A60’和‘A70’编码
0..1	**文字内容**	
0..1	**信息类别**	将使用‘R1’默认编码

4.4.5.2 附加信息

将使用附加信息类别提供风险分析员关于经济运营商需修正哪些 PLACI 数据元素的指令。该类别可重复数次，就同一批分单涉托运货物发出多个指令。

附加信息编码：

编码	描述
A10	修正托运人姓名/名称
A20	修正托运人地址
A30	修正收货人姓名/名称
A40	修正收货人地址
A50	修正包裹件数
A60	修正货物描述内容
A70	修正总质量

附加信息文字内容：

此数据元素可与任何附加信息编码结合使用，以提供关于该要求的更详细信息：

示例：

编码	文字内容	要求的示例
A10	托运人姓名/名称“ABCD123”	托运人姓名/名称看似不真实，应进行验证，如有误，则应通过修正 ENS 数据加以更正。
A20	街道名与城市名相同	托运人地址街道名与地名相同。经济运营商需更正错误数据。
A20	托运人所在城市拼写错误	托运人地址有拼写错误：拼写错误澄清后，经济运营商修正 PLACI 数据。

4.4.6 RFI 回应讯息（IE3R02）

首先，RFI 回应讯息必须由经济运营商在答复提供附加信息要求时发送。而且，在无法满足修正数据要求时，如经济运营商无必要数据，也可发送该回应讯息，回应修正数据的要求。

运营商还可提交任何其认为必要的信息（如检测结果，若有）。

4.4.6.1 IE3R02 讯息内容

出现	数据类别/元素	说明
	IE3R02	
1..1	**文件发布日期**	RFI 回应讯息发送日期
1..1	**MRN**	ENS 申报注册号
1..1	**负责成员国**	
1..1	**国家**	发送 RFI 成员国
0..1	**代表**	
1..1	**识别号**	代表 EORI 号（若在提交的 ENS 中申报）
1..1	**报关人**	
1..1	**识别号**	报关人 EORI 号
1..99	**附加信息回应**	
1..1	**提交安检要求参考号**	提交安检要求独特识别号
0..99	**附加信息**	见 **Error! Reference source not found.** 附加信息
0..1	**编码**	将使用‘A00’、‘B00’、‘B01’、‘C00’、‘C01’、‘D00’、‘D01’、‘D02’、‘S00’和‘S01’编码
0..1	**文字内容**	
0..1	**信息类别**	将使用‘R2’默认编码
0..9	**二进制随附件**	见 **Error! Reference source not found.**二进制随附件
1..1	**识别号**	
1..1	**文件名**	
1..1	**多用途互联网邮件扩展（MIME）**	
0..1	**描述**	

4.4.6.2 附加信息

必要时，需使用相关编码和文字内容提供附加信息。附加信息类别可重复数次，以涵盖所有必要编码。

附加信息编码：

编码	描述
A00	无法修正
B00	附加信息无法提供
B01	附加信息已提供
C00	PLACI 数据元素未确认
C01	PLACI 数据元素已确认
D00	无文件可提供
D01	文件已提供
D02	已提供附加信息
S00	HRCM 检测未做
S01	HRCM 检测已做

附加信息文字内容：

此数据元素将与特定附加信息编码结合使用，以提供所要求提供的信息或说明。

编码	文字内容	描述
A00	无	
B00	无	
B01	有	文字内容需包含所要求提供的信息。
C00	有	除此回应外，PLACI 提交方还必须对原先提交的 PLACI 数据进行修正
C01	无	
D00	无	
D01	无	无需提供文字内容，但文件需作为二进制随附件附上（见 **Error! Reference source not found.** 二进制随附件）。此类文件可为发货单、eCSD、装货清单、运输单据等。
D02	有	此编码可用于 HRCM 检测已做且经济运营商希望将此情况及检测结果通知海关的情形中，以回应代码为‘D’的 RFI。文字内容应包含：“HRCM 检测已做/检测方法：（提供所用检测方法代码‘AOM’、‘CMD’、‘EDD’、‘EDS’、‘ETD’、‘PHS’、‘VCK’、‘XRY’）/检测结果：（‘警报’或‘无警报’）”
S00	无	
S01	有	需提供检测方法及结果信息。文字内容应包含：方法：（提供所用检测方法代码‘AOM’、‘CMD’、‘EDD’、‘EDS’、‘ETD’、‘PHS’、‘VCK’、‘XRY’)/检测结果：（“警报”或“无警报”）

示例：

RFI 要求编码	RFI 要求文字内容	RFI 回应编码	RFI 回应文字内容	说明
A20	街道名与城市名相同	**A0**	无街道名，重复村庄名以作权宜之计	已要求经济运营商修改托运人地址，因其中街道名与城市名相同。在澄清该村庄或地方无街道名后，此权宜之计由经济运营商使用[5]。 不导致修正数据要求的启动。
B20	-	**B01**	+32123456789	如有收货人电话号码，则号码在此提供。 电话号码应采用如《第 E.123（02/2001）号 ITU-T 建议书》中确定的国际电话号码格式：“+‘国家代码’电话号码”

[5] 未填项（如街道名缺失）将自动导致讯息被拒绝（即：必填项 PLACI 数据不完整）。
相关数据不存在时，如：无街道名，经济运营商将需在该数据栏中填入其它可用/现有信息。此情形在《ICS2 常用讯息实施指南》中有进一步说明[项目正在进行中，指南出台时，将提供文档链接]。

B20	-	**B01**	addressee@email.com	如有收货人电邮地址，则邮址在此提供。
B20	-	**B00**	-	若既无收货人电话号码也无其电邮地址，则提供此回应编码。
C10	收货人邮政编码	**C01**	-	海关要求确认收货人邮政编码是否正确。经验证确认正确无误。
C10	收货人邮政编码	**C00**	-	海关要求确认收货人邮政编码是否正确。经验证确认正确无误。 若用此编码，则需修改 PLACI 数据。
D10	-	**D01**	-	有伴随托运货物文件。 文件需作为二进制随附件附上
D10	-	**D00**	-	无伴随托运货物文件时提供此回应编码
D10	-	**D02**	HRCM 检测已做/方法：XRY、EDD/结果：无警报	海关未询问 HRCM 检测是否已做，但检测已做，且经济运营商决定告知此一情况。应提供检测方法及结果信息。
S10	-	**S01**	方法：XRY、EDD/结果：无警报	海关询问 HRCM 检测是否已做。 HRCM 检测已做，且经济运营商可提供所用检测方法和结果信息。
S10	-	**S00**	-	海关询问 HRCM 检测是否已做。 HRCM 检测未做时，应提供此编码作为回应。

4.4.6.3 二进制随附件

作为二进制随附件提交的文件图像必须采用以下格式：pdf, jpeg, png。

4.4.7 PLACI 数据的修正

若海关要求修正 PLACI 数据或经济运营商在验证 PLACI 数据后发现细节有误，则需提交以下数据修正讯息：

- 邮政运营人提交 IE3A43 讯息
- 快递集成商提交 IE3A32 讯息

RFI 讯息（IE3Q02）中提供的提交安检要求参考号需在数据修正讯息中注明。如不注明此参考号，则海关将认为经济运营商未满足 RFI 要求。

出现	数据类别/元素	说明
	IE3A43/IE3A32	
1..1	**文件发布日期**	
0..1	**提交安检要求参考号**	海关在发送的 RFI 讯息（IE3Q02）中所用的提交安检要求参考号
1..1	**MRN**	
1..1	**特定情形标志**	

4.4.8 充分反馈的跟进

海关风险分析员基于所有可获取信息、知识和文件资料所做的海关风险评估若仍导致存在潜在安保风险的结论，则这可能导致实施进一步缓解风险措施。分析员如评定无此类风险，则将发送“评估完成”讯息（AC）。

若未在合理时间范围内收到充分反馈，则风险分析员将不得不根据提供的不充分信息来评估安保风险，这可能会导致实施进一步缓解风险措施，尽管也有可能会做出“评估完成（AC）” 结论恰当的决定。

若未发送“评估完成”讯息，则货物可继续运至装上飞往欧盟飞机前的最后那个装货机场。若运营商做出商业决定，在评估未完成情况下便将托运货物装上飞机，则将风险自担。应由航空承运人负责决定，是否允许将仍未满足 RFI 要求亦未收到 AC 讯息的托运货物装上飞机。

4.4.9 监管机构（海关）分步流程一览

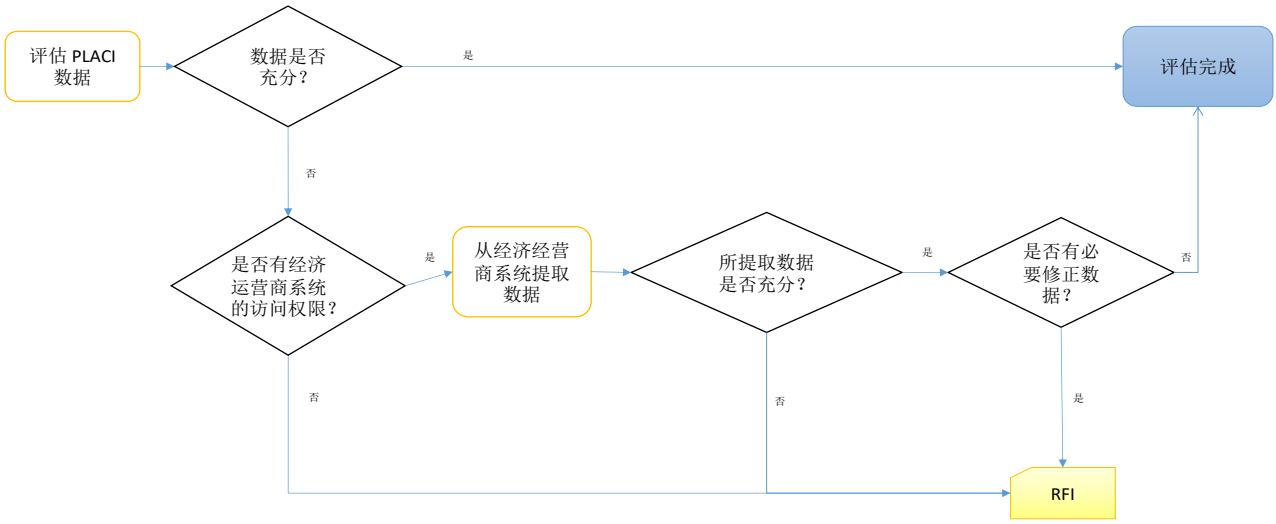


图 4：监管机构发送 RFI 流程

步骤	描述	跟进步骤
1	评估 PLACI 数据是否充分	若是，则发送 AC
		若否，则去步骤 2
2	是否有经济运营商系统的访问权限（海关与经济运营商之间商定的可选项）？ 如有，则请确定，访问经济运营商系统是否有可能解决数据质量问题（海关锁定目标人员任务）	若是，则去步骤 3
		若否，则去步骤 6（RFI）
3	从经济运营商系统提取数据（可选项）	
4	从经济运营商系统提取的信息是否充分？	若是，则去步骤 5
		若否，则去步骤 6（RFI）
5	基于所提取数据，是否有必要修正 PLACI 数据？ 例如：若托运人姓名/名称或地址与原先注明的不同，则这有可能产生一个新的或与设定标准不同的匹配项	若是，则去步骤 6（RFI）
		若否，则发送 AC
6	发送提供信息要求（RFI）	

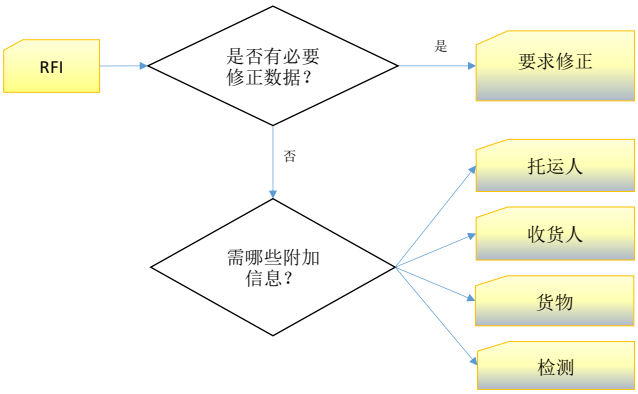


图 5：监管机构发送不同类别 RFI 流程

步骤	描述	跟进步骤
6	提供信息要求（RFI）	去步骤 7
7	是否有必要修正 PLACI 数据？	若是，则发送‘AMD’（修正）类 RFI
		若否，则去步骤 8
8	需提供哪些附加信息？	使用相关编码（见 **Error! Reference source not found.**）发送‘RFI’类 RFI

4.5 检测要求（RFS）

如需要更多证据以确定空运安保风险是否存在，或者当无法用现有信息（包括经 RFI 提供的附加信息）确定风险时，海关部门将要求经济运营商按高风险货物和邮件（HRCM）适用要求进行检测。

尽管经济运营商不一定在所有情况下皆负责实际的检测工作，但确保检测要求得到满足的责任仍由经济运营商承担。因此，在此类情形中，皆由经济运营商负责与在相关地点实际负责检测工作的实体、运营人或部门联系，确保检测要求得到满足。

依照欧盟空运货物入境法规[6]，安保管控、一般货物检测及高风险货物和邮件（HRCM）检测工作，应按《欧委会第 C（2015）8005 号实施决定》附件第 6.7.3 点和 6.7.4 点[7]规定，仅由欧盟指定的 ACC3 承运人和 RA3 代理采用经认可的方式方法进行。

在豁免适用欧盟空运货物入境法规[8]的地方，经济运营商及实体、实际负责检测工作的运营人或部门，应至少参照《国际民航组织航空安保手册》8973 号文件中第 13.5.6 点[9]所述的方式方法。

在回应 RFS 要求讯息时，经济运营商应：

- 确认此类检测已做并提供检测结果（警报或无警报），或者
- 自行（或确保有关方）完成检测工作，并提交检测已做的确认讯息以及检测结果（警报或无警报）[10]。

海关部门在发送 RFS 要求讯息时，可考虑向经济运营商提供提交安检的原因，以便使其在确定哪种检测方法是处理所涉潜在风险最为合适的方法时更好地了解情况。每当因信息的机密性而无法做到这一点时，海关部门可在特殊情况下，建议采用某一特定 HRCM 检测方法。

对于尚未/不再处于经济运营商场地的托运货物，有关部门应与运营商商定，将所运货物移至有合适检测设备的地点。

4.5.1 机构及业务运作可获取服务时间要求

参与方需提供以下必要的机构及业务运作可获取服务时间：

作为 RFS 发送方的海关部门需提供：

- 全天候可获取服务；
- 海关（与国家民航，取决于各国建制）的业务运作可获取服务时间和联系方式。

作为 RFS 接收方的经济运营商需：

- 提供全天候集中/单一联系点（取决于商业模式）及可获取服务时间。
- 提供既定操作工艺流程，以便及时回应要求。

[6]ACC3 制度 – 《欧委会第（欧盟）2015/1998 号实施条例》附件第 6.8 点

[7]非公开信息

[8]非公开信息

[9]非公开信息

[10] 列于本文件附录中的 JWGACI 指导原则。

- 确保跟进步骤应符合欧盟涉 ACC3/RA3/KC3 条例或《国际民航组织航空安保手册》8973 号文件第 13.5.6 点中的相关可适用民航安保规定[11]。
- 提供获取检测结果信息的必要访问权限。
- 提供与 ICS2 的接口，或在邮政模式情形中，有义务必须提供的始发地和目的地指定运营人之间接口，以支持所有所需讯息的交换。

4.5.2 需使用语言

每当在讯息交换中或在要求的发送方和接收方之间可使用非固定文字内容时，**强烈建议使用英文**（尤其以免使该流程参与方因翻译之需而损失时间的情况）。

4.5.3 检测要求讯息（IE3Q03）

4.5.3.1 IE3R02 讯息内容

出现	ICS2 中名称	UCC 中名称
	IE3Q03	
1..1	文件发布日期	RFS 要求发送日期
1..1	MRN	ENS 申报注册号
1..1	负责成员国	
1..1	国家	发送 RFI 成员国
0..1	代表	
1..1	识别号	代表 EORI 号（若在提交的 ENS 中申报）
0..1	运输单据（分单级）	
1..1	参考号	运输单据参考号（航空分运单、邮寄物品编号（S10））
1..1	类别	运输单据类别
1..1	报关人	
1..1	识别号	报关人 EORI 号
1..99	提交安检要求的细节	
1..1	提交安检要求参考号	提交安检要求独特识别号
0..1	建议采用的 HRCM 检测方法	将使用‘AOM’、‘CMD’、‘EDD’、‘EDS’、‘ETD’、‘PHS’、‘VCK’、‘XRY’代码。
1..1	要求类别	将使用‘RFS’默认代码
0..1	运输单据（分单级）	
0..1	参考号	运输单据参考号（航空分运单、邮寄物品编号（S10））
0..1	类别	运输单据类别

4.5.4 检测要求回应讯息（IE3R03）

由于 PLACI 流程的性质（需尽早提交数据），可能存在操作上的原因阻碍经济运营商及时做出回应。这并不影响在 RFS 要求得到回应之前货物和邮件将不会被装上飞机这一假定。海关部门可视具体情况决定与相关经济运营商联系，确认实际状况。

[11]非公开信息

4.5.4.1 IE3R03 讯息内容

出现	ICS2 中名称	UCC 中名称
	IE3R03	
1..1	文件发布日期	RFI 回应讯息发送日期
1..1	**MRN**	ENS 申报注册号
1..1	负责成员国	
1..1	国家	发送 RFI 成员国
0..1	代表	
1..1	识别号	代表 EORI 号（若在提交的 ENS 中申报）
0..1	运输单据（主单级）	
1..1	参考号	运输单据参考号（航空分运单、邮寄物品编号（S10））
1..1	类别	运输单据类别
1..1	报关人	
1..1	识别号	报关人 EORI 号
1..99	**HRCM 检测结果**	
1..1	提交安检要求参考号	提交安检要求独特识别号
1..1	结果	将使用编号“1 - 无警报”和“2 - 警报”
2..9	检测方法	
1..1	方法	将使用 ‘AOM’、‘CMD’、‘EDD’、‘EDS’、‘ETD’、‘PHS’、‘VCK’、‘XRY’代码。
0..99	附加信息	任何附加信息可在此处提供
0..1	文字内容	
0..1	信息类别	将使用‘R4’默认编码
0..9	二进制随附件	eCSD 可随附于回应讯息
1..1	识别号	
1..1	文件名	
1..1	**MIME（多用途互联网邮件扩展）**	
0..1	描述	
0..1	运输单据（分单级）	
1..1	参考号	运输单据参考号（航空分运单、邮寄物品编号（S10））
1..1	类别	运输单据类别

4.5.5 监管机构（海关）分步流程一览

4.5.5.1 发送 RFS

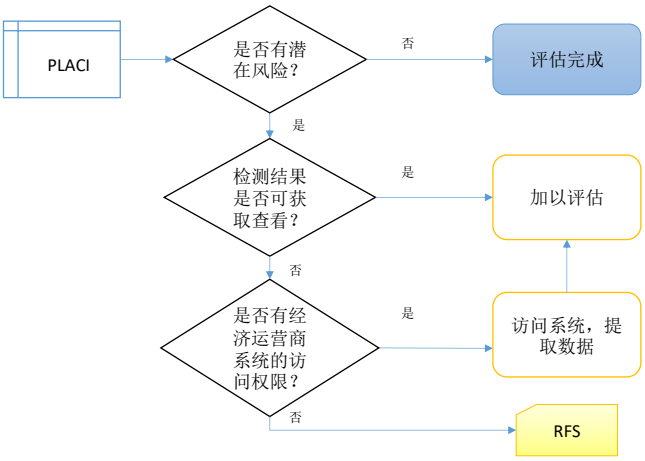


图 6：监管机构发送 RFS 流程

步骤	描述	跟进步骤
1	基于 PLACI 数据，是否存在对航空安保的潜在风险？	若是，则去步骤 2 若否，则发送 AC
2	是否有关于检测的信息可获取，如在原先的 PLACI 申报系统内（可选项数据）通用存储库中，及信息是否充分？ 如有检测信息可获取，则请确定该等信息是否充分（海关锁定目标人员任务）。	若是，则去步骤 3 若否，则去步骤 4
3	评估相关信息（见 **Error! Reference source not found.**评估信息（包括检测信息））	
4	是否有经济运营商系统的访问权限？	若是，则去步骤 5 若否，则去步骤 6（RFS）
5	从经济运营商系统提取数据 确定访问经济运营商系统是否可提供相关的检测信息，并确定该等信息是否充分（海关锁定目标人员任务）。	若是，则去步骤 3 若否，则去步骤 6
6	发送检测要求（RFS）	
7	通知承运人（系统不支持）	

4.5.5.2 评估信息（包括检测信息）

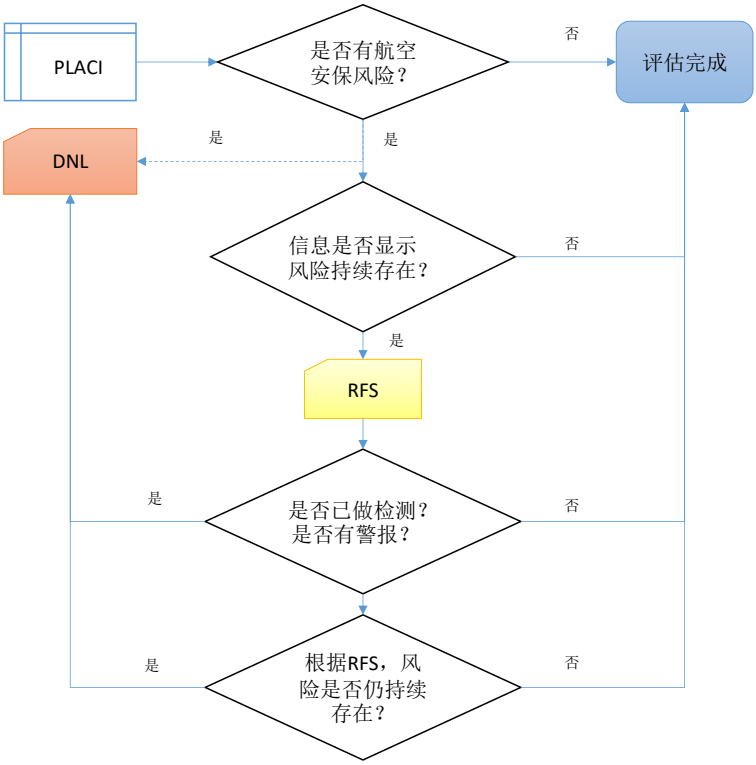


图 7：监管机构信息评估流程

步骤	描述	跟进步骤
1	基于 PLACI 数据和利益攸关方相关信息（包括有关已做检测的可选项信息），是否仍存在航空安保风险？	若是，则去步骤 2
		若是，则（或）去步骤 6（DNL）
		若否，则发送 AC
2	是否有特定威胁信息，表明即使做 HRCM 检测，风险仍持续存在？ 经济运营商将被告知应查找什么。 向运营商提供应查找此等事项的原因（即：确保提供所需信息，使运营商能够了解应查找什么），将有助于其确定哪种检测方法为解决相关潜在风险的最适合方法。 敏感信息将不通过系统发送，视具体情况决定。	若是，则去步骤 3（RFS）
		若否，则发送 AC

3	发送 RFS	
4	是否已做检测？是否有警报？	若是，则去步骤 6（DNL）
		若否，则发送 AC
5	根据 RFS，风险是否持续存在？	若是，则去步骤 6（DNL）
		若否，则发送 AC
6	发送 DNL	

4.6 “请勿装载”（DNL）

“请勿装载”要求可在以下情形中发出，允许相关成员国（海关）部门通过特定讯息启动发布请勿装载的命令：

- 情形 1：当预报货物信息与显示航空安保面临迫在眉睫威胁（如“箱/盒中炸弹”）的特定情报或威胁情景相吻合时；
- 情形 2：如在处理 RFS 过程中发现货物中有威胁物品[12]。

依照附件 17 中相关适用标准和建议做法以及《国际民航组织航空安保手册》8973 号文件中涉及处理非法干扰部分内容[13]，规程必须落实到位，以处理空运货物对飞机构成迫在眉睫之威胁的情形。

参与方需提供以下必要的机构及业务运作可获取服务时间：

作为 DNL 发送方的成员国（海关）部门需提供：

- 全天候可获取服务；
- 海关、国家民航部门和/或（取决于各国建制）其他所涉国家部门的业务运作可获取服务时间和联系方式。

作为 DNL 接收方的经济运营商需提供：

- 全天候集中/单一联系点（取决于商业模式）及可获取服务时间。
- 既定操作工艺流程，以回应 DNL 要求。
- 与 ICS2 的接口，或在邮政模式情形中，有义务必须提供的目的地和始发地指定运营人之间接口，以支持 DNL。

4.6.1 需使用语言

每当在讯息交换中或在要求的发送方和接收方之间可使用非固定文字内容时，**强烈建议使用英文**（尤其以免使该流程参与方因翻译之需而损失时间的情况）。

4.6.2 “请勿装载”要求讯息（IE3Q01）

4.6.2.1 IE3Q01 讯息内容

出现于	数据类别/元素	注释
	IE3Q01	
1..1	**文件发布日期**	DNL 要求发送日期
1..1	**MRN**	ENS 申报注册号
1..1	**负责成员国**	
1..1	**国家**	发送 DNL 成员国
0..1	**代表**	
1..1	**识别号**	代表 EORI 号（若在提交的 ENS 中申报）
0..1	**运输单据（分单级）**	
1..1	**参考号**	运输单据参考号（航空分运单、邮寄物品编号（S10）））
1..1	**类别**	运输单据类别
0..1	**报关人**	
1..1	**识别号**	报关人 EORI 号

[12] 在处理 RFS 过程中发出的 DNL 以经济运营商立即回应为前提。

[13] 附件 17 第 5 章： 非法干扰应对的管理 – 8973 号文件第 17 章：危机管理与非法干扰的应对 - 非公开信息

1..1	**“请勿装载”细节**	
0..1	**运输单据（分单级）**	
1..1	**参考号**	运输单据参考号（航空分运单、邮寄物品编号（S10））
1..1	**类别**	运输单据类别

4.6.2.2 “请勿装载”细节

此一类别将含被发送 DNL 要求的托运货物航空分运单参考编号或邮寄物品编号（S10）。其它由同一份 ENS 涵盖、未被发送 DNL 指令的分单涉托运货物将不受影响，并将收到 AC 讯息。

4.6.3 监管机构（海关）分步流程一览

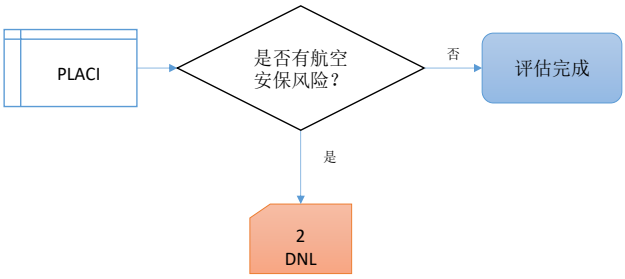


图 8：监管机构发送 DNL 流程

步骤	描述	跟进步骤
1	是否存在对航空安保迫在眉睫的威胁？	若是，则去步骤 2（DNL）
		若否，则发送 AC
2	发送 DNL	
3	通知承运人（系统不支持）	

4.6.4 DNL 发送后应遵循程序

4.6.4.1 发送 DNL 的海关部门

- 发送 DNL 的海关部门将责任移交给国家合适的民航安保部门。
- 将由国家负责部门确立与经济运营商的联系。

4.6.4.2 “请勿装载”通知的接收方

- 应立即确定“请勿装载”通知所指高风险托运货物的位置。

- 应确保激活所有相关紧急应对规程和安保流程（即：向潜在航空承运人、其他经济运营商、货物装卸实体等发送安保信息）。
- 视当地情况而定，适当时，应向有关（地方安保）部门发出通知。

4.6.4.3 欧盟或成员国国家法规确认的合适部门

相关部门应从事以下活动：

- 评估已识别风险可能造成的进一步后果，包括通过欧盟-PLACI 风险分析流程或其它相关手段锁定有类似性质托运货物的目标。
- 努力与所有可能涉及到的经济运营商分享风险信息，以便使类似风险得到快速识别。
- 与国家其他可能参与进一步缓解风险的部门进行协调。
- 协助所涉经济运营商管理“请勿装载”通知局面。
- 直接或通过欧洲机构（如 AVSEC 监管委员会）与其他欧盟成员国合适部门进行协调。
- 所涉成员国合适民航部门将与识别出需发 DNL 通知的托运货物时所在国和货物始发地的对等部门进行协调。

5 备用程序（待详细说明）

在系统不可用情况下，将适用相同程序，但无相关 IT 工具的支持。

[通信方式将在确定 BCP（业务连续性计划）后添加。]

6 附录

6.1 附录 1：邮政流程

本附录旨在列出邮政模式情形中应采取的符合上述通用指南要求的各不同步骤。

邮政流程利益攸关方如下：

- 始发地海关
- 目的地海关
- 国家民航部门
- 航空公司
- 始发地邮政系统
- 目的地邮政系统
- 供应链所涉任何利益攸关方（地勤代理、报关行、销售总代理）

出于简明目的，本文件使用以下短语：

- DO O：始发地所在国邮政运营人
- 海关 A：始发地所在国海关
- DO D：目的地所在国邮政运营人
- 海关 B：目的地所在国海关
- “邮寄物品”或邮寄货物有“分单涉托运货物”（海关/航空安保）的意思。“邮政托运货物”有“主单涉托运货物”的意思。

6.1.1 非欧盟国家邮政系统分步指南：

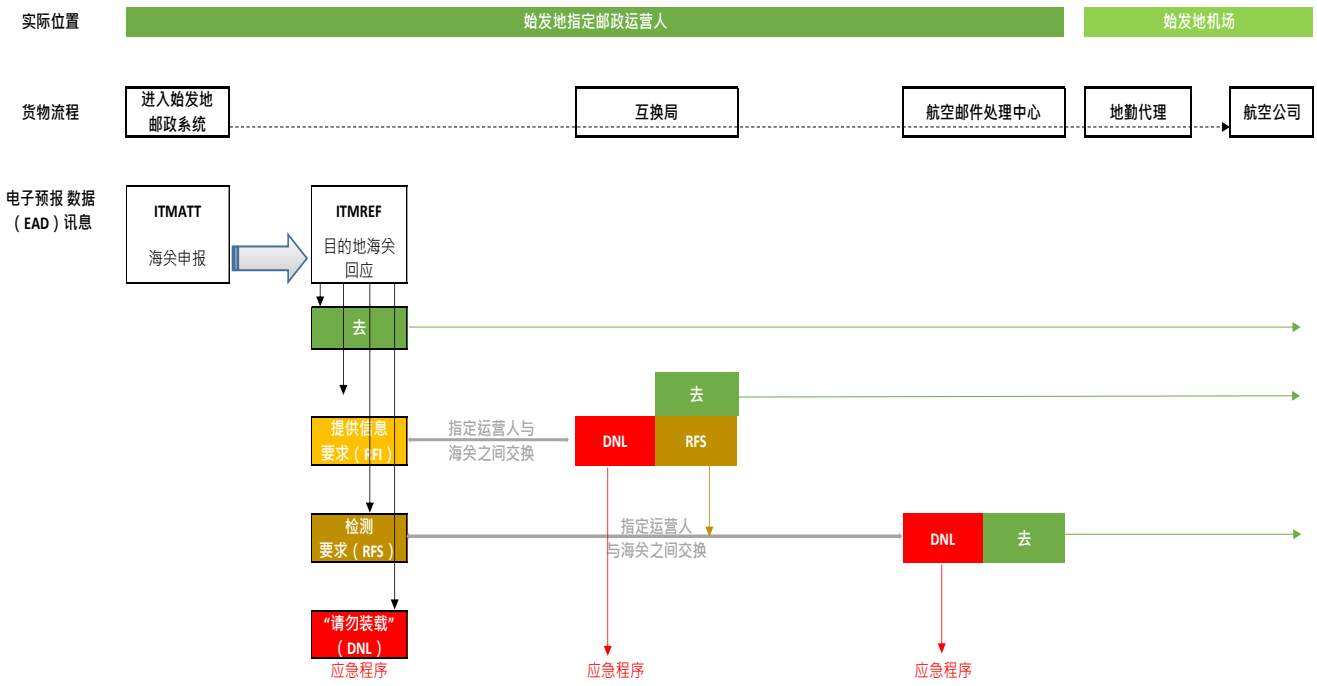
1. 尽快向目的地邮政系统提供 ITMATT（货物属性）数据

- 在向 DO D 发送 ITMATT 讯息前，DO O 应核实：
  - 所需的最少“7+1”数据元素已按欧盟技术规范填好；
  - 任何可提供的用以证明货运性质正当合理的必要文件皆齐全；
  - 该讯息的结构与万国邮联标准所建议的一致，以满足预期的数据质量要求；
  - 根据万国邮联惯例，ITMATT 讯息使用的语言为：
    - 英文
    - 或法文
    - 或目的地所在国语言[14]
- 可根据数据流的不同类型，考虑使用不同的时间顺序发送数据：
  - B2C（企业对消费者）（电子商务）和 B2B（企业对企业）数据一旦获取应尽快发送。在此类情形中，ITMATT 讯息可在货物实际进入邮政供应链之前发送。随后，始发地邮政系统必须确保物品已在邮政供应链中有效收到（货物紧随数据）。
  - C2C（消费者对消费者）ITMATT 数据最早只能在邮局（通过 OCR 光学字符识别技术、图片拍摄、电子表格）发送，而最晚在出口互换局（OE）发送。

[14] 预期 ICS2 系统第 2 版本中使用音译。

2. 等待海关 B 回应时间

由于部分回应需更多时间做出，邮政运营人不妨根据具体情形，包括 ITMATT 数据晚发的情形，将物品暂且搁置 120 分钟。这并不妨碍可能在稍后阶段发出 RFI、RFS 或 DNL 要求、邮政运营人需做出适当回应的情形。



3. 嵌套处理

- 扫描物品识别码（S10 条码），并检查运行的 IT 系统是否已收到“评估完成”讯息。
- 若 IT 系统已收到“评估完成（AC）”讯息，则可将该物品做嵌套处理。
- 若 IT 系统显示以下内容，则物品将从运货中取出：
  - “要求提供信息”
  - “要求检测”
  - “请勿装载”
  - “尚未收到 AC 回应”

重要信息：只嵌套处理“评估完成”物品。

4. 生成 PREDES 讯息并发送至目的地邮政系统

5. 提交安检要求讯息的处理

a. RFI 讯息（提供信息要求）

在处理 RFI 要求时，DO O 应确保具有足够能力管理以文本格式提交的各类不同要求。

- DO O 收到要求修改初始数据的 RFI 讯息：
  - 例如：‘ZZZZZ’为城市名；
  - DO O 可检查其它 IT 系统以核实相关数据元素，或尽量与发件方联系，要求其提供所需的正确数据值；
  - 如识别出正确数据值，则应将 ITMATT 数据做相应修改后再次发送给 DO D。

- DO O 收到要求提供附加信息的 RFI 讯息：
  - 例如：提供电话号码；
  - DO O 应与发件方联系，获取所需附加信息；
  - 如已获取附加信息，则应将数据输入 RFI 回应表，并立即发送至目的地邮政系统。
- DO O 收到要求提供额外文件（CSD 除外）的 RFI 讯息：
  - 例如：商业货运发货单；
  - 运营人 A 应与发件方联系，获取所需文件；
  - 若文件已获取（如以 PDF 格式），则应将文件随附 RFI 回应讯息，并立即发送至目的地邮政系统。
- DO O 收到要求提供 CSD[15]的 RFI 讯息（如有，请提供）：
  - 部分 DO O 在此过程早期便进行航空安保检测。在此类情形中，CSD 可在托运时便提供。
- 如在一段合理的时间（2 小时）后便无法收集到所需信息，则 DO O 应在 RFI 回应表中注明此状况，并将 RFI 回应讯息发送给 DO D，以便通知海关 B。
- 如无法收集到任何信息，DO O 应在 RFI 回应表中注明此状况，并将 RFI 回应讯息发送给 DO D。
- 在发送 RFI 回应讯息后，请等待“评估完成”讯息：
  - 只有在收到“评估完成”讯息后方可将物品装上飞机；
  - 额外的 RFI、RFS 或 DNL 讯息还有可能随后发出。

b. RFS 讯息（检测要求）

- 只有在需采用高风险货物及邮件检测程序完成初始风险评估的情形中，方应由海关 B 发出 RFS 讯息；
- 而且，此要求需符合欧盟和国际航空安保法规。
- 此类邮寄物品必须按特定要求进行检测。DO O 必须制定并落实恰当程序，确保高风险货物及邮件检测工作可以完成。（始发地邮政系统需落实恰当程序，通过确保所需的检测，解决可能出现的 RFS 问题）。否则后果将是航空公司不接受此类运货（除非自有 HRCM 检测能力）。
- 检测后，应填写 RFS 回应讯息，并将其发送给 DO D，以告知海关 B 检测结果。
- HRCM 检测应仅由满足欧盟航空安保法规要求的实体、运营人或航空承运人进行。
- 在发送 RFS 回应讯息后，请等待“评估完成”讯息：
  - 只有在收到“评估完成”讯息后方可将物品装上飞机。

c. DNL 讯息（“请勿装载”）

- DNL 始终是用于紧急情况，如：可能有箱/盒中炸弹。它要求按邮政设施场地规则部署应急程序。出现紧急情况时，至关重要的是必须通知全球邮政供应链两侧的所有利益攸关方。
- 此类通信沟通必须分两个步骤完成：
  - 第 1 步：海关 B 紧急发出警告：
    - 请 DO D 介入，警示 DO O；
    - 始发地所在国主管部门可加快调查速度，将邮寄物品的来源追溯到物品发件人。
  - 第 2 步：DO O 必须通过实施物品隔离程序和人员及场地保护程序，尽一切努力在邮寄物品存储场地尽快识别出所“牵涉”物品。可以考虑制定一项与该物品运输线路上涉及到的所有设施场地进行并行通信的计划。

[15] 如前所述，提交安检要求无主次顺序。 因此，RFI 理论上可在 RFS 之后发出。

6. 与航空公司的协议

- 预见与航空公司达成的双边协议，需告知托运货物中所含邮寄物品已收到“评估完成”讯息。
- 航空公司与指定运营人之间标准通信协议和/或业务程序需落实到位，以便能够通知航空承运人 RFS 和 DNL 晚到的情况并促其采取行动。指定运营人有可能在托运邮件已移交给航空承运人后收到 RFS 或 DNL 通知。

6.1.2 欧盟国家邮政系统分步指南：

1. 接收 ITMATT 讯息

2. 将 ITMATT 讯息转换为 F43 讯息并发送至目的地海关

- 建议：将全部 ITMATT 数据（可选项数据元素）放入 F43 讯息中，以减少可能产生的 RFI、RFS 数量。

3. 当收到提交安检的要求（如：RFI）时

- 评估 RFI 要求是否可在目的地解决（例如：目的地邮政 IT 系统在 F43 中生成错误值）；
- 若可以，则请填写一份新的 F43，然后再次发送至目的地海关。

4. 根据情况，将“评估完成”、RFI、RFS、DNL 讯息转发至始发地邮政系统

5. 接收 RFI/RFS 回应讯息或第二个 ITMATT 讯息

6. 将回应讯息（见第 5 点）发送至目的地海关

7. 接收 PREDES 讯息

8. 将 PREDES 讯息转换为 F44[16]讯息并发送至目的地海关

6.1.3 流程示意图

6.1.3.1 操作流程

以下两个示意图表明邮寄物品从进入供应链系统到送达收件人为止的整个流程，并显示相关讯息，可帮助跟踪：

- 邮政运营人之间交换的邮寄物品（EMS 事件或 EMSEVT[17]）；
- 邮政运营人之间交换的邮袋（PREDES，RESDES）和托运货物（PRECON，RESCON）；
- 集装箱在邮政运营人和航空公司之间交接的托运货物（CARDIT，RESDIT）。

两个图表中展示的最重要一点是，邮政运营人只要拥有必要的 IT 工具和信息系统，技术上便可通过 EMSEVT 讯息在整个供应链中跟踪邮寄物品。某些类别的物流，如 EMS（特快专递服务）和包裹流，已将此付诸实践。万国邮联正在努力将这一程序应用于装有商品的小包装件物流中。

[16] 若 PREDES 仅涉及信件，而根据现行海关规定，信件豁免提交 ENS 数据，因此无需发送 F44 讯息。

[17] EMSEVT - 通用跟踪与追踪系统。

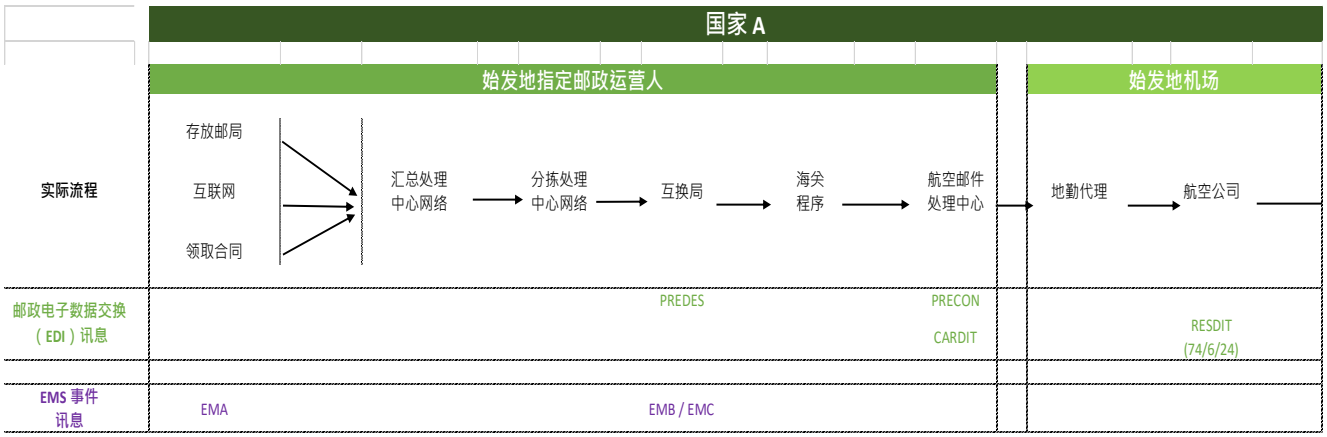


图 9：国家 A 流程

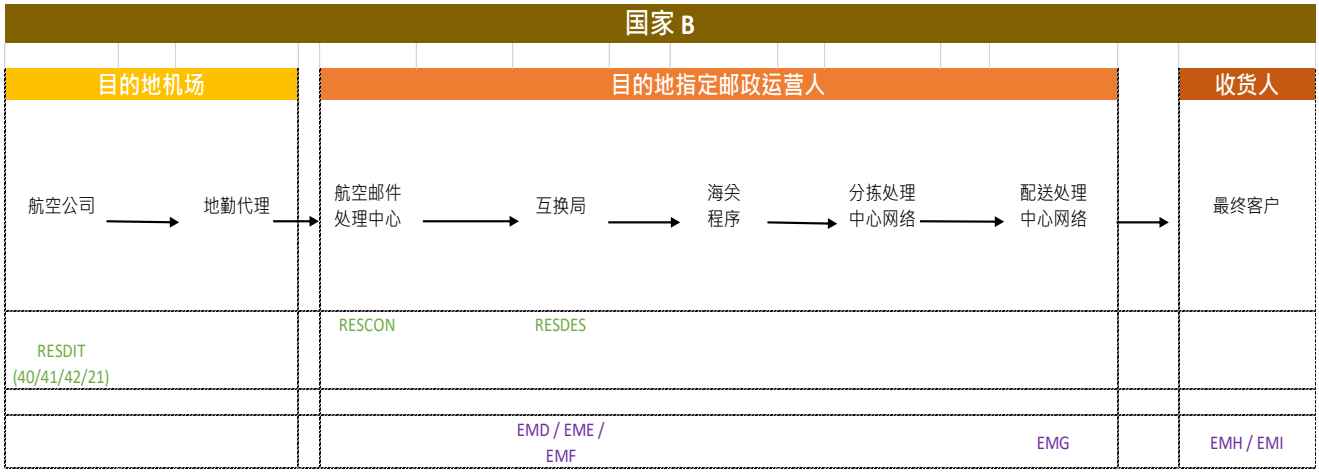


图 10：国家 B 流程

6.2 附录 2：JWGACI 指导原则

文件结束