GD Skatter och tullar

EU-riktlinjer för remissprotokoll för säkerhet vid flygfrakt

ICS2

Datum: 24/01/2020
Dok. Version: 1.15

Allmän ansvarsfriskrivning

Detta vägledande dokument är förklarande och belysande. Tullagstiftningen har företräde framför innehållet i detta dokument och ska alltid konsulteras. De giltiga texterna i EU-rättsakterna är de som offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Det kan även finnas nationella anvisningar.

Förfarande vid utarbetande av utkast

Detta vägledande dokument har utarbetats av projektgruppen för säkerhet vid flygfrakt inom ramen för åtgärdsprogrammet Tull 2020 (CPG/036). Det har godkänts av expertgruppen för tullfrågor – Kontroller och riskhantering (CEG-CRM).

Kontrollinformation om dokumentet

Inställningar	Värde
Dokumentets titel:	EU-riktlinjer för remissprotokoll för säkerhet vid flygfrakt
Projektnamn:	ICS2
Utfärdare:	Projektgruppen för säkerhet vid flygfrakt inom åtgärdsprogrammet Tull 2020[1]
Projektägare:	GD Skatter och tullar, Enhet A3 Riskhantering och säkerhet, och projektgruppen för ICS2
Projektledare:	GD Skatter och tullar, Enhet A3 Riskhantering och säkerhet, och projektgruppen för ICS2
Dok. Version:	1.15
Känslighet:	Basic
Datum:	24/01/2020

Godkännare och granskare av dokumentet:

ANMÄRKNING: Alla godkännare är nödvändiga. Register för varje godkännare måste upprätthållas. Alla granskare i förteckningen anses vara nödvändiga såvida de inte har angetts som valfria.

Namn	Roll	Åtgärd	Datum
Expertgruppen för tullfrågor – Kontroller och riskhantering (CEG-CRM)	Granskare	Godkänn	

Dokumenthistorik:

Utfärdaren av dokumentet har behörighet att göra följande typer av ändringar av dokumentet utan att det måste godkännas igen:

- Redigering, formatering och stavning.
- Förtydligande.

Kontakta utfärdaren eller ägaren av dokumentet om du vill begära att dokumentet ska ändras.

Ändringarna av detta dokument sammanfattas i följande tabell i omvänd kronologisk ordning (den senaste versionen först).

Revidering	Datum	Skapat av	Kort beskrivning av ändringen
1.15	24 januari 2020	GD Skatter och tullar	Slutlig version efter granskning av CEG-CRM
1.14	29 november 2019	GD Skatter och tullar	Omformatering och införande av meddelandena
1.13	11 oktober 2019	GD Skatter och tullar	Utkast efter möte med projektgruppen för säkerhet vid flygfrakt

[1] Detta dokument har utfärdats av projektgruppen för säkerhet vid flygfrakt inom åtgärdsprogrammet Tull 2020 (med representanter för tullmyndigheterna, den civila luftfarten, EEA, PostEurop, Iata och Världspostföreningen). GD Transport och rörlighet var ständigt närvarande och gav ett starkt stöd till arbetet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING 6
1.1 Syfte 6
1.2 Tillämpningsområde 6
1.3 Målgrupp 6
1.4 Dokumentets struktur 6
1.5 Referenser och tillämpliga dokument 8
1.5.1 Referensdokument 8
1.6 Förkortningar och akronymer 8
1.7 Definitioner 9
2 BAKGRUND 10
3 GÄLLANDE EU-LAGSTIFTNING 11
3.1 ACC3-systemet 11
3.2 ICS2 11
4 REMISSPROCESSERNA I MER OPERATIV DETALJ 13
4.1 Riskanalys av PLACI 13
4.2 PLACI-uppgifterna är inte fullständiga 14
4.3 Inga ytterligare åtgärder – bedömning slutförd 15
4.3.1 Meddelande om slutförd bedömning (IE3N03) 15
4.4 Begäran om upplysningar (RFI) 17
4.4.1 Organisatoriska och operativa tillgänglighetskrav 17
4.4.2 Språk som ska användas 17
4.4.3 Meddelande om begäran om upplysningar (RFI) (IE3Q02) 17
4.4.4 Begäran om ytterligare upplysningar 18
4.4.5 Begäran om ändring 20
4.4.6 Svarsmeddelande till RFI (IE3R02) 21
4.4.7 Ändring av PLACI-uppgifter 25
4.4.8 Uppföljning av tillräcklig återkoppling 25
4.4.9 Stegvis översikt över tillsynsmyndighetens (tullens) process 26
4.5 Begäran om säkerhetskontroll (RFS) 28
4.5.1 Organisatoriska och operativa tillgänglighetskrav 28
4.5.2 Språk som ska användas 29
4.5.3 Meddelande om begäran om säkerhetskontroll (IE3Q03) 29
4.5.4 Svarsmeddelande till begäran om säkerhetskontroll (IE3R03) 29
4.5.5 Stegvis översikt över tillsynsmyndighetens (tullens) process 31
4.6 Avbryt lastningen (DNL) 34
4.6.1 Språk som ska användas 34
4.6.2 Meddelande om begäran att avbryta lastning (IE3Q01) 34
4.6.3 Stegvis översikt över tillsynsmyndighetens (tullens) process 35
4.6.4 Förfarande som ska följas när ett DNL-meddelande har utfärdats 35
5 RESERVFÖRFARANDEN (SOM SKA UTARBETAS VIDARE) 37
6 TILLÄGG 38
6.1 Tillägg 1: Processer vid posthantering 38
6.1.1 Stegvis vägledning för postföretag i länder utanför EU: 38
6.1.2 Stegvis vägledning för postföretag i EU-länder 41
6.1.3 Karta över processer 42
6.2 Tillägg 2: Vägledande principer för JWGACI 43

FÖRTECKNING ÖVER TABELLER

Tabell 1: Referensdokument 8
Tabell 2: Förkortningar och akronymer 9
Tabell 3: Definitioner 9

FÖRTECKNING ÖVER FIGURER

Figur 1: Översikt över remisscenarierna 13
Figur 2: Remissprocessen 14
Figur 3: Utbyte av RFI-meddelanden 18
Figur 4: Tillsynsmyndighetens process vid utfärdande av RFI 26
Figur 5: Tillsynsmyndighetens process för att utfärda olika typer av RFI 27
Figur 6: Tillsynsmyndighetens process vid utfärdande av RFS 31
Figur 7: Tillsynsmyndighetens process för bedömning av informationen 32
Figur 8: Tillsynsmyndighetens process vid utfärdande av ett DNL-meddelande 35
Figur 9: Process i land A 42
Figur 10: Process i land B 42

1 INLEDNING

1.1 Syfte

Syftet med detta dokument är att tillhandahålla och utarbeta riktlinjer för remissprotokoll för ICS2 på mer operationell detaljnivå för **utgåva 1** av ICS2, som planerats till den 15 mars 2021.

Detta dokument bygger på dokumentet *Referral protocols for air cargo and mail under the EU Pre-loading advance cargo information (PLACI) risk analysis process*, som utarbetades gemensamt av tullmyndigheterna och säkerhetssamfunden för civil luftfart för att säkerställa samstämmigheten och anpassningen mellan tullagstiftningen och lagstiftningen om skydd av civil luftfart. Det syftar till att tillhandahålla riktlinjer för organiseringen av de steg och åtgärder som måste vidtas av de berörda intressenterna för att protokollen ska kunna ligga till grund för de remisser som kan uppstå efter inlämningen av förhandsinformation om gods före lastning (PLACI, Pre-Loading Advance Cargo Information). Med hänsyn till tullmyndigheternas och de civila luftfartssamfundens respektive roller och ansvarsområden bör onödigt dubbelarbete undvikas och möjliga säkerhetsluckor täppas till utan att störa affärsprocesserna.

Dessa riktlinjer kommer även att utgöra en integrerad del av det övergripande vägledningskompendiet för genomförandet av ICS2.

1.2 Tillämpningsområde

Detta dokument innehåller operativa riktlinjer för den remissprocess för säkerheten vid flygfrakt som genomförs inom ramen för EU:s ICS2-system och den operativa miljön för de berörda intressenterna. I dokumentet förklaras även reservförfaranden och kommunikationskanaler i de fall där it-komponenterna för ICS2 (både tullmyndigheten och den ekonomiska aktören) inte är tillgängliga för att köra processerna automatiskt.

Dokumentet omfattar inte andra delar av användningen av ICS2-systemet: inlämning av den summariska införseldeklarationen och tillhörande datakrav; validering, avvisande och registrering av den summariska införseldeklarationen; det detaljerade innehållet i remisser och meddelanden om resultaten av riskanalyser, processerna för riskanalyser mellan tullmyndigheterna etc. Dessa aspekter kommer att behandlas i andra delar av vägledningskompendiet för genomförandet av ICS2.

1.3 Målgrupp

Den avsedda målgruppen för detta dokument utgörs av

- företrädare för medlemsstaterna,
- företrädare för branschorganisationerna och deras medlemmar,
- alla personer som deltar i ICS2-projektet,
- alla personer som lämnar in en summarisk införseldeklaration.

1.4 Dokumentets struktur

Detta dokument består av följande avsnitt:

- **Kapitel 1 – Inledning**: Beskrivning av dokumentets tillämpningsområde och syfte.
- **Kapitel 2 – Bakgrund:** Förklaring av bakgrunden till ICS2-projektet, PLACI-uppgifter och remisser.
- **Kapitel 3 – Gällande EU-lagstiftning:** Förklaring av den tillämpliga EU-lagstiftningen.
- **Kapitel 4 – Remissprocesserna i mer operativ detalj**: Detaljerad beskrivning av remissprocessen, utbytet av meddelanden och vilka koder som ska användas.
- **Kapitel 5 – Reservförfaranden (som ska utarbetas vidare):** Förklaring av det förfarande som ska följas om it-systemen inte är tillgängliga.
- Error! Reference source not found. **–** Detaljerad vägledning för postoperatörer.

- **Error! Reference source not found.**.

1.5 Referenser och tillämpliga dokument

1.5.1 Referensdokument

Ref.	Titel	Referens	Version	Datum
R01	ICS2 Common Functional System Specifications	ICS-CFSS	1.14	29 november 2019
R02	ICS2 Common message implementation guidance		fastställs senare	
R03	ICS2 Business Continuity Plan		fastställs senare	
R04	Joint WCO-ICAO Guiding Principles for Pre-Loading Advance Cargo Information			
R05	Kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005			
R06	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998			
R07	ICAO Aviation Security Manual, Doc. 8973			
R08				
R09				

Tabell 1: Referensdokument

1.6 Förkortningar och akronymer

Förkortning/akronym	Definition
ACC3	Lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats
DNL	Avbryt lastning (Do Not Load)
DO D	Utsedd operatör i bestämmelselandet (designated operator at destination)
DO O	Utsedd operatör i ursprungslandet (designated operator at origin)
eCSD	Elektronisk säkerhetsdeklaration för försändelse (Electronic Consignment Security Declaration)
SID	Summarisk införseldeklaration
EU	Europeiska unionen
HRCM	Högriskfrakt och högriskpost (High Risk Cargo and Mail)
Icao	Internationella civila luftfartsorganisationen
ICS2	Importkontrollsystem 2 (Import Control System 2)
JWGACI	Joint ICAO WCO Working Group on Advance Cargo Information

KC3	Känd avsändare från tredjeland
PLACI	Förhandsinformation om gods före lastning (Pre-loading advance cargo information)
RA3	Säkerhetsgodkänd speditör i tredje land
RFI	Begäran om upplysningar (Request for Information)
RFS	Begäran om säkerhetskontroll (Request for Screening)
WCO	Världstullorganisationen

Tabell 2: Förkortningar och akronymer

1.7 Definitioner

Begrepp	Definition
ACC3	Lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats.
PLACI-uppgifter	Förhandsinformation om gods före lastning (PLACI, Pre-loading advance cargo information) omfattar avsändarens namn och adress, mottagarens namn och adress, antal kollin, bruttovikt, varubeskrivning och transportens referensnummer (underflygfraktsedel/huvudflygfraktsedel).
Riskanalys av PLACI	När det gäller gods före lastning aktiveras riskanalysprocessen vid den tidpunkt då det lägsta antal PLACI-uppgifter som krävs (7+1) har tagits emot. Processen är endast inriktad på att upptäcka omedelbara risker för luftfarten till följd av att en improviserad sprängladdning eller en improviserad brandbomb (en s.k. bomb in the box) placerats ombord på ett luftfartyg, vilket kan leda till att flygplanet förstörs och/eller att liv går förlorade. PLACI-analysens syfte är därför inte att bedöma eller bekräfta ändamålsenligheten i de luftfartsskyddsåtgärder som vidtagits av aktörerna i leveranskedjan, och inte heller att mäta efterlevnaden av föreskrifterna eller duplicera dem. När det gäller lufttransport (styckegods, postförsändelser, expressförsändelser) kan riskanalysen före lastning användas för att identifiera andra skydds- och säkerhetsrisker än de som beskrivs ovan. Även om hänsyn tas till detta resultat i den fortsatta riskanalysprocessen i skedet före ankomst hindrar det inte att godset lastas på planet i samband med avresan till EU.
Postpaket	Annat gods än brevförsändelser som förpackas i ett postpaket och transporteras av eller på ansvar av en postoperatör i enlighet med bestämmelserna i Världspostunionens konvention.

Tabell 3: Definitioner

2 BAKGRUND

Efter säkerhetsincidenten i Jemen infördes ett nytt system för luftfartsskydd, närmare bestämt ACC3-systemet. Systemet är tillämpligt, och erfarenheter av genomförandet har samlats under de senaste åren.

För tullens del innebär detta att gällande lagstiftning omfattar krav för inlämning av förhandsinformation om gods före lastning (PLACI) för en reducerad datauppsättning (7 + 1 uppgifter) och föreskrifter om tre remisstyper för flygfrakt (dvs. remiss för begäran om upplysningar, säkerhetskontroll av högriskfrakt och högriskpost samt uppmaning att avbryta lastning). Den kommer att bli tillämplig i begränsad omfattning för flygfrakt i samband med lanseringen av version 1 av importkontrollsystem 2 (ICS2), främst för expressgods och postförsändelser. Version 1 förväntas träda i kraft den 15 mars 2021. Version 2 av ICS2 kommer – med utgångspunkt i PLACI-systemet – att komplettera dessa nya åtgärder för all flygfrakt, inbegripet allmän frakt under ansvar av lufttrafikföretag och speditörer.

EU-lagstiftningen och it-utvecklingen bygger på de erfarenheter och undersökningsresultat som erhållits genom EU-programmet Preloading Consignment Information on Secure Entry (PRECISE), det tidsbegränsade pilotprojekt som utförts av den franska tullmyndigheten (Express pilot/AMAS), den tyska tullmyndighetens pilotprojekt, det tidsbegränsade pilotprojekt som utförts i Storbritannien (PREDICT) samt den informella dialogen inom ramen för EU Postal Pilot. EU studerar även ingående ACAS-programmet i USA.

Internationellt sett har PLACI-principerna, kraven för inlämning av förhandsinformation om gods före lastning och utfärdandet av remisser för flygfrakt, utvecklats till ett överenskommet koncept.

År 2015 antogs dessa principer i Världstullorganisationens ramverk av standarder (Safe). Vid detta tillfälle infördes begreppet PLACI för en begränsad uppsättning av data (7+1) enligt definitionen i bilaga II till Safe-ramverket såväl som konceptet med remisser (tre typer av remisser: begäran om upplysningar, begäran om säkerhetskontroll av högriskfrakt och högriskpost samt uppmaning att avbryta lastning).

Genom Världstullorganisationens och Icaos gemensamma vägledande PLACI-principer kom internationella tull- och flygsäkerhetsmyndigheter överens om grundläggande begrepp och principer för PLACI på hög nivå. (**Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**.)

3 GÄLLANDE EU-LAGSTIFTNING

3.1 ACC3-systemet

ACC3-systemet, som inrättades genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och beslut C(2015) 8005, innebär att frakt och post som förs in till EU på ett luftfartyg måste kontrolleras enligt EU:s föreskrifter för säkerhetskontroll av flygfrakt såvida det inte kommer från en flygplats i ett land som undantas från dessa regler. Tillämpningen av sådana kontroller ska säkerställas genom ACC3 eller, i tillämpliga fall, av en säkerhetsgodkänd speditör i tredje land (RA3) från vilken ACC3 tar emot frakt eller post.

Om det inte föreligger något undantag ska alla gods- och postförsändelser som tas emot för transport till EU genomgå nedanstående kontroller. Inkommande försändelser till EU ska flygas till EU av ett lufttrafikföretag som har utsetts som ACC3 av en EU-medlemsstat. Företaget är ansvarigt för att säkerställa

- att en fysisk säkerhetskontroll av försändelsen har utförts under företagets eget ansvar eller under ansvar av en RA3, eller
- att försändelserna har hanterats genom en säker leveranskedja med ursprung inom ansvarsområdet för en EU-godkänd känd avsändare från tredjeland (KC3) och levererats direkt till ACC3 eller via en RA3 som även var ansvarig för att utfärda försändelsernas säkerhetsstatus.

Flygfrakt och flygpost som bedöms utgöra en hög risk måste genomgå utökade kontroller innan de lastas på ett luftfartyg för transport till EU på grundval av EU:s integrerade kriterier för bedömning av säkerhetsrisker inom luftfarten. Parallellt med detta arbete och på global nivå har Icao utarbetat en definition av högriskfrakt och utvecklat ytterligare kontrollmekanismer för flygfrakt.

Medan grundläggande säkerhetskontroller av frakt eller post bekräftas och dokumenteras genom säkerhetsdeklarationer med gällande säkerhetsstatus för försändelsen, dvs. antingen SCO (som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg) eller SPX (som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg), deklareras säkerhetskontroller av högriskfrakt genom säkerhetsstatusen SHR (som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med kraven för högriskkontroller). Deklarationer av säkerhetsstatus ska utfärdas av RA3 eller lufttrafikföretaget.

3.2 ICS2

Efter genomförandet av EU:s tullagstiftning på säkerhetsområdet 2011 har tullmyndigheterna i EU:s medlemsstater ett juridiskt ansvar för att säkerställa att en riskanalys utförs och slutförs för säkerhets- och skyddsändamål. I sin verksamhet använder tullmyndigheterna ett system med förhandsdeklaration av gods, även kallat importkontrollsystem (ICS), som är kopplat till deras nationella risksystem. De måste fatta beslut om vilka åtgärder som ska vidtas för att minska varje identifierad risk (t.ex. åtgärder av den ekonomiska aktören eller kontrollåtgärder av tullen vid olika punkter i leveranskedjan).

Till följd av incidenten i Jemen i oktober 2010 inledde EU och medlemsstaterna en ingående operativ, politisk och rättslig översyn som låg till grund för EU:s strategi och handlingsplan för tullmyndigheternas riskhantering. Detta har lett till rättsliga ändringar (som en del av unionens tullkodex – rådets förordning (EU) nr 952/2013 och dess genomförandelagstiftning), operativa ändringar och it-ändringar av systemet för förhandsinformation om gods. Reformen har utformats för att ge tullmyndigheterna bättre möjligheter att analysera och hantera de nya säkerhetshot som har identifierats i leveranskedjorna för alla transportsätt.

När det gäller flygfrakt och flygpost gör nästa generation av EU:s system för förhandsinformation om gods – ICS2 – att EU:s medlemsstater får möjlighet att analysera fraktuppgifter före lastningen i ett tredjeland och att – som en kompletterande åtgärd till ACC3-systemet – tillämpa elektroniskt baserade åtgärder för bedömning och begränsning av risker.

Genom ICS2 säkerställs

- att förhandsinformation om flygfrakt och flygpost samlas in och analyseras innan godset lastas ombord på ett luftfartyg i ett tredjeland med EU som destination,
- att en elektronisk riskbedömning av uppgifterna kan utföras av tullmyndigheterna i realtid,
- att tullen och de ekonomiska aktörerna kan vidta lämpliga riskbegränsande åtgärder i förhållande till den identifierade risknivån för flygfrakt och flygpost med EU som destination.

Den riskbedömning som utförs efter inlämningen av PLACI-uppgifter är endast inriktad på att upptäcka omedelbara säkerhetsrisker för luftfarten. Detta gäller artiklar som är förbjudna enligt lagstiftningen om luftfartsskydd och som kan leda till att luftfartyget förstörs och/eller att liv går förlorade, t.ex. en improviserad sprängladdning eller brandbomb, en s.k. bomb in the box.

Följande riskbegränsande åtgärder ingår i genomförandeförordningen om en tullkodex för unionen:

- Begäran om ytterligare upplysningar (remiss om datakvalitet och riktighet), ett s.k. RFI-meddelande, och motsvarande svar på begäran om upplysningar.
- Begäran om säkerhetskontroll av högriskfrakt och högriskpost (HRCM, High Risk Cargo and Mail) med användning av EU:s åtgärder för den civila luftfarten, ett s.k. RFS-meddelande, och motsvarande svar på begäran om säkerhetskontroll av HRCM.
- Uppmaning om att avbryta lastning, ett s.k. DNL-meddelande.

Efterlevnad av dessa riskbegränsande åtgärder är ett rättsligt krav för de ekonomiska aktörer som tullmyndigheten riktar sig till.

Riskbegränsande åtgärder måste utföras på ett så effektivt och ändamålsenligt sätt som möjligt, dvs. så att de inte orsakar störningar i leveranskedjan. De måste utföras så tidigt som möjligt och senast innan frakten eller posten lastas på den sista flygplatsen innan luftfartyget flyger in i EU:s tullområde.

Ur ett operativt och tekniskt perspektiv betraktas RFI- och RFS-meddelanden som riskbegränsande remisser som aktiveras under tullens pågående riskanalys. Deras syfte är att ge tullmyndigheten möjlighet att lösa identifierade problem med möjliga säkerhetsrisker för en viss försändelse. Därför är det av yttersta vikt att de ekonomiska aktörer som får meddelande om dessa remisser agerar på ett snabbt och lämpligt sätt så att tullen kan slutföra sin riskanalys. Så länge tullen inte kan slutföra sin riskanalys på grund av en obesvarad begäran om upplysningar (RFI) eller begäran om säkerhetskontroll (RFS) kan godset i princip förflyttas längs leveranskedjan fram till den plats där luftfartyget med frakten eller posten avgår mot EU:s tullområde (den sista avgångsflygplatsen).

Till skillnad från RFI och RFS innebär ett meddelande om att avbryta lastningen (DNL, Do Not Load) från tullen till den berörda ekonomiska aktören att en riskanalys redan har slutförts och att tullen på grundval av denna analys har fattat beslut om att en viss försändelse utgör ett omedelbart hot mot luftfartsskyddet.

Om tullmyndigheten har slutfört sin riskanalys utan att kunna hitta något säkerhetshot mot flygfrakten (t.ex. på grundval av tillgängliga kunskaper eller underrättelser vid den tidpunkten) kommer tullmyndigheten att utfärda ett meddelande om slutförd bedömning till den ekonomiska aktör som ingav PLACI-uppgifterna. Meddelandet om slutförd bedömning innebär att de berörda ekonomiska aktörerna får en bekräftelse på att tullen har slutfört sin riskanalys och att inga ytterligare åtgärder krävs av de ekonomiska aktörer som var inblandade i transaktionen.

Samarbetet mellan olika myndigheter såväl som mellan myndigheter och ekonomiska aktörer måste definieras tydligt på nationell nivå, däribland definitionen av kommunikationskanaler med hjälp av remissprotokoll. Hänsyn bör tas till särdragen i de olika affärsmodellerna för flygfrakt (expressmodell, postmodell).

Alla berörda intressenter ska skicka meddelanden (bedömning slutförd, RFI, RFS, DNL i förekommande fall) och agera efter dessa meddelanden på bästa sätt och i rätt tid.

4 REMISSPROCESSERNA I MER OPERATIV DETALJ

4.1 Riskanalys av PLACI

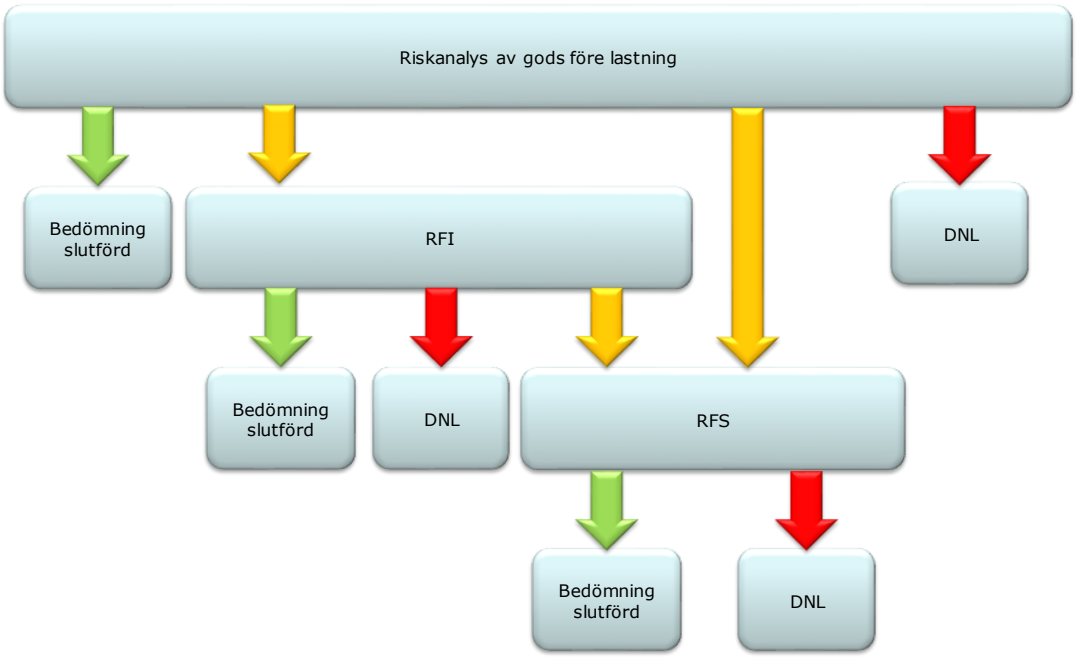
När det gäller gods före lastning aktiveras riskanalysprocessen när den summariska införseldeklaration som innehåller de nödvändiga PLACI-uppgifterna tas emot. Riskbedömningen av PLACI är endast inriktad på att upptäcka omedelbara risker för luftfarten. Detta gäller artiklar som är förbjudna att föra ombord på luftfartyg enligt lagstiftningen om luftfartsskydd och som kan leda till att flygplanet förstörs och/eller att liv går förlorade, nämligen improviserade sprängladdningar eller brandbomber, s.k. ”bomb in the box”. Om resultaten av riskanalysen av PLACI visar att det kan finnas andra typer av skydds- eller säkerhetsrisker (som inte berör säkerhet vid flygfrakt) beaktas dessa resultat i den fortsatta riskanalysen i skedet före ankomsten, men detta hindrar inte att godset lastas på luftfartyget.

Tillhandahållandet av PLACI-uppgifter bör inte på ett otillbörligt sätt hindra eller fördröja flödet av gods genom leveranskedjan. Om tullen meddelar operatören att riskanalysen av PLACI har visat på betydande olösta problem kopplade till flygfraktens säkerhet bör frakten inte lastas på luftfartyget förrän lämpliga åtgärder har vidtagits för att minska riskerna. Alla berörda intressenter ska sträva efter att skicka meddelanden (bedömning slutförd, RFI, RFS, DNL i förekommande fall) och agera efter dessa meddelanden på bästa sätt.

Faktorer som måste beaktas och typer av remiss (RFI, RFS, DNL)

PLACI-uppgifterna är ofullständiga	Den summariska införseldeklarationen ska avvisas
Riskanalysen av PLACI-uppgifterna har slutförts	Inga ytterligare åtgärder – bedömning slutförd
Uppgifterna är inte tillräckliga	Begäran om upplysningar (RFI)
Möjlig säkerhetsrisk	Begäran om säkerhetskontroll (RFS)
Säkerhetsrisk bekräftad	Avbryt lastningen (DNL)

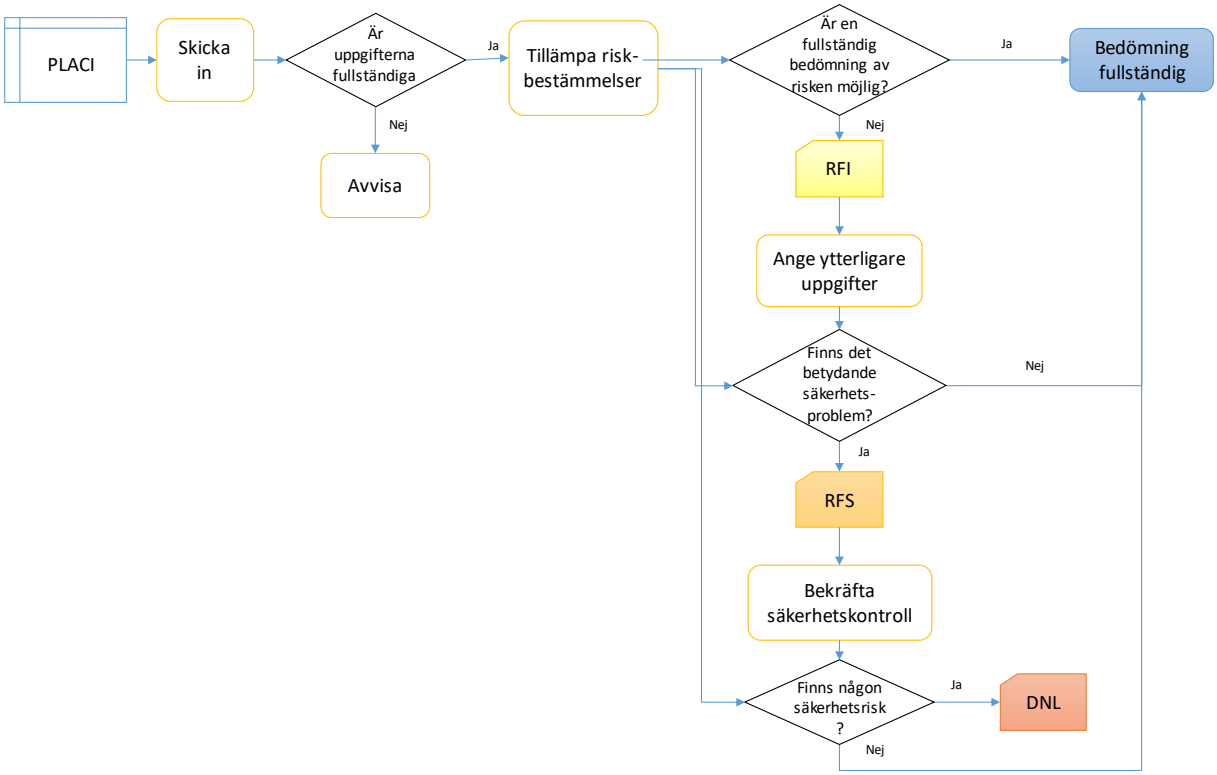
Remisscenarier



Figur 1: Översikt över remisscenarierna

Det finns inte någon obligatorisk ordningsföljd när det gäller utfärdandet av olika typer av remisser. Det är till exempel inte nödvändigt att först utfärda en RFI om omständigheterna redan motiverar utfärdandet av en RFS eller DNL. Alla beslut om utfärdande av remiss måste emellertid stå i proportion till den risk som ska hanteras.

Det är även viktigt att understryka att en remiss alltid kräver en åtgärd av den ekonomiska operatören, oavsett hur remissen följs upp. **Det är obligatoriskt för den ekonomiska aktören att svara på en remiss**. Den ekonomiska aktörens svar på en remiss leder inte automatiskt till att tullens riskanalys slutförs. Tullmyndigheten kommer att ta hänsyn till den information som erhållits genom svaren på remisserna i den pågående riskanalysen och slutföra processen genom ett meddelande om att bedömningen är slutförd eller ett DNL-meddelande. Den ekonomiska aktörens svar på en RFI och RFS bör därför inte likställas med ett meddelande om att bedömningen har slutförts (den ekonomiska aktören måste t.ex. skicka in ett svar innan ett meddelande om att bedömningen har slutförts kan utfärdas)[2]. Att lösa en remiss är en del av slutförandet av riskanalysen.



Figur 2: Remissprocessen

4.2 PLACI-uppgifterna är inte fullständiga

Även om en RFI inte officiellt betraktas som en remiss finns det en koppling till den eftersom den rör kraven för PLACI-uppgifter. Om PLACI-uppgifterna är ofullständiga (dvs. saknar obligatoriska dataelement) eller inte uppfyller specifikationerna för ICS2-systemet **avvisas den summariska införseldeklarationen och ett felmeddelande skickas** till den ekonomiska aktören.

Detta innebär följaktligen att den ekonomiska aktören inte har uppfyllt kraven för PLACI-uppgifterna. Den ekonomiska aktören måste agera enligt ett sådant felmeddelande så snabbt som möjligt och tillhandahålla korrekta och fullständiga PLACI-uppgifter inom den lagstadgade tidsfristen.

Om tekniska problem uppstår, och om den ekonomiska aktören anser att uppgifterna skickades i enlighet med kraven, bör den ekonomiska aktören så snart som möjligt kontakta det nationella hjälpcentret för ICS2 vid den nationella tullmyndighet som uppgifterna riktades till. Mer information om det operativa förfarandet för

[2] För enkelhetens skull omfattar denna presentation inte fall där ett DNL-meddelande kan utfärdas direkt vid varje steg.

användning av ICS2-hjälpcentret finns i separata riktlinjer [en länk till dokumentet kommer att tillhandahållas när det blir tillgängligt – projektet är pågående].

4.3 Inga ytterligare åtgärder – bedömning slutförd

På grundval av tidigare erfarenheter är förväntningen att inga ytterligare åtgärder automatiskt kommer att meddelas i en stor andel av fallen utan ingripande av någon mänsklig faktor, dvs. tullens riskanalytiker.

När processerna för riskanalysen av PLACI-uppgifterna har slutförts kommer detta att bekräftas genom ett meddelande om att bedömningen har slutförts. Meddelandet kan genereras

- automatiskt i en stor andel av fallen, eller
- som ett resultat av en manuell åtgärd och ett beslut av en riskanalytiker som är ansvarig för riskbedömningen av flygfraktens säkerhet.

I båda fallen skickas meddelandet om att bedömningen är slutförd via ICS2 till den ekonomiska aktör som registrerat PLACI-uppgifterna. Den ekonomiska aktören kan välja att inte ta emot meddelandet[3].

En aktör som fattar ett kommersiellt beslut om att ändå lasta försändelsen ombord på luftfartyget innan bedömningen har slutförts gör detta på egen risk. Med tanke på att en riskbedömning fortfarande kan pågå kan detta leda till krav på uppföljning som måste besvaras. Det är lufttrafikföretagets ansvar att besluta om tillstånd ska ges för lastning av en försändelse med en öppen remiss om inget meddelande om att bedömningen har slutförts har tagits emot.

Om nya upplysningar framkommer kan en slutförd bedömning fortfarande följas av ett meddelande om RFI/RFS/DNL. I sådana fall är den ekonomiska aktören skyldig att följa upp och uppfylla kraven i remisserna även om ett meddelande om slutförd bedömning redan tidigare har utfärdats. Det kan uppstå operativa situationer där den ekonomiska aktören redan har lastat gods på ett luftfartyg som har lyft mot en bestämmelseort i EU. Dessa situationer hanteras från fall till fall mellan de berörda myndigheterna och den ekonomiska aktören beroende på vilken hotnivå som identifierats (t.ex. att vid en DNL-situation utlösa de åtgärder för luftfartsskydd som är tillämpliga i en sådan situation).

4.3.1 Meddelande om slutförd bedömning (IE3N03)

Ett meddelande om slutförd bedömning utfärdas för varje s.k. House consignment (försändelse som omfattas av en underflygfraktsedel, postförsändelse) som deklarerats i den summariska införseldeklarationen. House consignment identifieras via transportdokumentet

4.3.1.1 Innehåll i meddelandet IE3N03

Inträffar	Dataklass/dataelement	Förklaring
	IE3N03	
1..1	**MRN**	Den summariska införseldeklarationens registreringsnummer
1..1	**Slutförandedatum**	Datum för slutförande av riskbedömningen
1..1	**Bedömning slutförd**	
0..1	**Transportdokument (underflygfraktsedel)**	
1..1	**Referensnummer**	Transportdokumentets referensnummer (underflygfraktsedel, postförsändelsens nummer [S10])
1..1	**Typ**	Typ av transportdokument
1..1	**Ansvarig medlemsstat**	
1..1	**Land**	Medlemsstat som är ansvarig för riskbedömningen
0..1	**Ombud**	

[3] Mer information om meddelandena och de tekniska möjligheterna för den ekonomiska aktör som registrerat PLACI-uppgifterna att aktivera eller avaktivera meddelandena om att bedömningen har slutförts finns i de gemensamma tekniska systemspecifikationerna för ICS2.

1..1	**Identifieringsnummer**	Ombudets Eori-nummer (om det anges i den summariska införseldeklarationen)
0..1	**Deklarant**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Deklarantens Eori-nummer

4.4 Begäran om upplysningar (RFI)

En RFI bör skickas för försändelsen om det inte är möjligt att göra en fullständig bedömning av riskerna för luftfartsskyddet med den information som ingår i den summariska införseldeklarationens ursprungliga PLACI-uppgifter. Tullmyndigheten bör meddela en sådan begäran till den ekonomiska aktör som lämnat in den summariska införseldeklarationen med PLACI-uppgifter så snart som möjligt[4].

Den ekonomiska aktören bör svara med den begärda informationen så snart som möjligt så att myndigheten kan utföra riskbedömningen. Vissa ekonomiska aktörer kan ge den tullmyndighet som är ansvarig för riskbedömningen tillgång till sitt interna operatörssystem för att minska behovet av RFI-remisser. Under denna process kan frakten fortfarande förflyttas genom leveranskedjan.

4.4.1 Organisatoriska och operativa tillgänglighetskrav

Alla aktörer måste säkerställa nödvändig organisatorisk och operativ tillgänglighet enligt följande:

Den tullmyndighet som skickar en RFI måste säkerställa följande:

- Tillgänglighet dygnet runt alla dagar i veckan.
- Operativ tillgänglighet och kontaktuppgifter till tullen (med den civila luftfarten beroende på det nationella upplägget).

Den ekonomiska aktör som tar emot en RFI måste säkerställa följande:

- En centraliserad/gemensam kontaktpunkt (beroende på affärsmodellen) med tillgänglighet dygnet runt alla dagar i veckan.
- Den ekonomiska aktören måste säkerställa att de uppgifter och dokument som sannolikt kommer att begäras finns tillgängliga och att den ekonomiska aktör som har fastställt de operativa processerna svarar på begäran.
- Det är obligatoriskt att använda ICS2-gränssnittet eller, när det gäller postmodellen, även gränssnittet mellan de utsedda operatörerna i ursprungslandet och bestämmelselandet, för att möjliggöra utbytet av meddelanden.

4.4.2 Språk som ska användas

När fritext används i informationsutbytet eller under kontakter mellan sändare och mottagare av begäran **rekommenderas starkt att det engelska språket används** (i synnerhet för att undvika situationer där de aktörer som är inblandade i processen förlorar tid om informationen måste översättas).

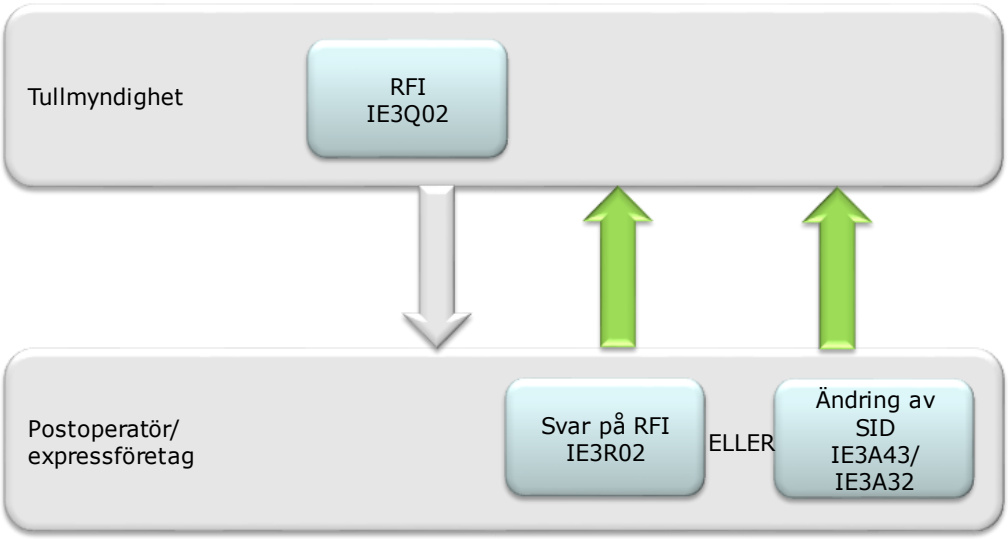
4.4.3 Meddelande om begäran om upplysningar (RFI) (IE3Q02)

Begäran om upplysningar ska meddelas via ICS2 (som ett slutet system) till den ekonomiska aktör som lämnade in uppgifterna.

Det finns två typer av begäran som tullmyndigheten kan besluta att utfärda i RFI-meddelandet beroende på de bakomliggande orsakerna:

- En begäran om att ytterligare upplysningar ska lämnas av den ekonomiska aktören.
- En ändring av den summariska införseldeklarationen.

[4] Om den summariska införseldeklarationen med PLACI-uppgifter inte har registrerats av lufttrafikföretag skickas RFI-meddelandet inte till ett lufttrafikföretag eftersom uppsättningen av PLACI-uppgifter inte omfattar lufttrafikföretagets identitet.



Figur 3: Utbyte av RFI-meddelanden

Dessa två typer av begäran kan utfärdas oberoende av varandra, och det finns inte någon allmän regel om ordningsföljd. I vissa specifika fall kan tullen emellertid göra en uppföljning efter att ha tagit emot de ytterligare upplysningarna med RFI och begära att den ekonomiska aktören ändrar uppgifterna.

Vissa ekonomiska aktörer kan ge den tullmyndighet som är ansvarig för riskbedömningen tillgång till sina interna system för att minska behovet av RFI-remisser. Denna möjlighet är valfri och används från fall till fall enligt överenskommelse mellan den tullmyndighet som är ansvarig för riskbedömningen och den ekonomiska aktören.

4.4.4 Begäran om ytterligare upplysningar

En begäran om ytterligare upplysningar utfärdas om de PLACI-uppgifter som redan lämnats in måste utökas/utvecklas för att tullen ska få mer bakgrundsinformation genom tillhandahållande av lämpliga uppgifter (t.ex. baserat på flygfraktsedel, konsoliderad lastspecifikation, faktura etc.) och/eller styrkande handlingar. Detta meddelande aktiveras genom en manuell process (av tullen) när en viss försändelse har presenterats för analytikern till följd av en automatiserad riskbedömning.

Den ekonomiska aktörens svar på denna begäran kommer att ingå i den manuella målinriktningsprocessen för en pågående riskanalys.

4.4.4.1 Innehåll i meddelandet IE3Q02

Inträffar	Dataklass/dataelement	Förklaring
	IE3Q02	
1..1	**Datum för utfärdande av dokument**	Datum för RFI
1..1	**MRN**	Den summariska införseldeklarationens registreringsnummer
1..1	**Ansvarig medlemsstat**	
1..1	**Land**	Medlemsstat som utfärdar RFI
0..1	**Ombud**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Ombudets Eori-nummer (om det anges i den summariska införseldeklarationen)
0..1	**Transportdokument (underflygfraktsedel)**	
1..1	**Referensnummer**	Transportdokumentets referensnummer (underflygfraktsedel, postförsändelsens nummer [S10])
1..1	**Typ**	Typ av transportdokument
1..1	**Deklarant**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Deklarantens Eori-nummer
1..99	**Uppgifter om begäran om remiss**	
1..1	**Referens för begäran om remiss**	Unikt identifieringsnummer för begäran om remiss

1..1	**Typ av begäran**	När en RFI utfärdas med en begäran om ytterligare upplysningar används koden ”RFI”
0..99	**Styrkande handlingar**	Se 4.4.4.2 Styrkande handlingar
1..1	**Referensnummer**	De styrkande handlingarnas referensnummer såsom det anges i den summariska införseldeklarationen
1..1	**Typ**	Typ av dokument såsom den anges i den summariska införseldeklarationen
0..99	**Ytterligare upplysningar**	Se 4.4.4.3 Ytterligare upplysningar
0..1	**Kod**	Koderna ”B10”, ”B20”, ”C10”, ”D10” och ”S10” kan användas
0..1	**Text**	
0..1	**Typ av information**	Koden ”R1” används som standard

4.4.4.2 Styrkande handlingar

Denna klass används om de styrkande handlingarna anges i den summariska införseldeklarationen (detta är emellertid inte ett obligatoriskt PLACI-dataelement, och i en summarisk införseldeklaration för postförsändelser kan fler uppgifter som är nödvändiga i fasen före ankomsten anges), och riskanalytikern behöver endast ha tillgång till den binära bilden av ett specifikt dokument. I detta fall anges handlingens typ och referensnummer.

4.4.4.3 Ytterligare upplysningar

Klassen för ytterligare upplysningar används för att ge riskanalytikern instruktioner om vilka ytterligare upplysningar som måste tillhandahållas av den ekonomiska aktören. Denna klass kan upprepas flera gånger för att utfärda flera instruktioner för samma House consignment.

Ytterligare upplysningar kan även begäras som en del av denna typ av RFI i de valfria delfälten i PLACI-datauppsättningen, t.ex. telefonnummer (fast eller mobil telefon) eller e-postadresser. Den ekonomiska aktören kan även välja att ange sådana uppgifter redan i den ursprungliga summariska införseldeklarationen.

Kod för ytterligare upplysningar:

Kod	Beskrivning
B10	Ange avsändarens telefonnummer och e-postadress
B20	Ange mottagarens telefonnummer och e-postadress
C10	Bekräfta PLACI-dataelement
D10	Lämna in alla tillgängliga handlingar
S10	Ange information om huruvida en säkerhetskontroll av HRCM har utförts

Text för ytterligare upplysningar:

Detta dataelement används av riskanalytikern i kombination med vissa koder för ytterligare upplysningar för att lämna mer detaljerad information om begäran.

Kod	Använd text	Beskrivning
B10	Nej	
B20	Nej	
C10	Ja	Tullen kommer att ange om de vill ha en bekräftelse av en specifik PLACI-uppgift.
D10	Nej	

S10	Nej	

Exempel:

Kod	Text	Exempel på begäran
B20		Den ekonomiska aktören förväntas ange mottagarens telefonnummer och/eller e-postadress.
C10	Mottagarens namn	”Beautiful Angel” har angetts som mottagarens namn. I detta fall bör den ekonomiska aktören bekräfta att den lämnade informationen är korrekt mot bakgrund av tillgänglig dokumentation.
C10	Avsändarens postnummer	Den ekonomiska aktören förväntas kontrollera att det postnummer som angetts för avsändaren i den summariska införseldeklarationen stämmer överens med övriga källor.
D10		Den ekonomiska aktören förväntas bifoga bilder av alla tillgängliga dokument som hör till försändelsen.
S10		Den ekonomiska aktören förväntas ange om en säkerhetskontroll av HRCM har utförts. Om så är fallet förväntas även att metoden och resultatet av säkerhetskontrollen anges.

4.4.5 Begäran om ändring

PLACI-uppgifterna måste ändras om deras kvalitet är otillräcklig eller olämplig för riskanalys. Om uppgifterna ändras måste riskanalysen börjas om, främst för att samordna systemet med automatiserade risksystem, och den ändrade filen ska ingå i det öppna och pågående ärende för riskanalys som behandlas av riskanalytikern.

4.4.5.1 Innehåll i meddelandet IE3Q02

Inträffar	Dataklass/dataelement	Förklaring
	IE3Q02	
1..1	**Datum för utfärdande av dokument**	Datum för RFI
1..1	**MRN**	Den summariska införseldeklarationens registreringsnummer
1..1	**Ansvarig medlemsstat**	
1..1	**Land**	Medlemsstat som utfärdar RFI
0..1	**Ombud**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Ombudets Eori-nummer (om det anges i den summariska införseldeklarationen)
0..1	**Transportdokument (underflygfraktsedel)**	
1..1	**Referensnummer**	Transportdokumentets referensnummer (underflygfraktsedel, postförsändelsens nummer [S10])
1..1	**Typ**	Typ av transportdokument
1..1	**Deklarant**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Deklarantens Eori-nummer
1..99	**Uppgifter om begäran om remiss**	
1..1	**Referens för begäran om remiss**	Unikt identifieringsnummer för begäran om remiss
1..1	**Typ av begäran**	När en RFI utfärdas med en begäran om ändring av den summariska införseldeklarationen används koden ”AMD”
0..99	**Ytterligare upplysningar**	Se 4.4.5.2 Ytterligare upplysningar

0..1	**Kod**	Koderna ”A10”, ”A20”, ”A30”, ”A40”, ”A50”, ”A60” och ”A70” kommer att användas
0..1	**Text**	
0..1	**Typ av information**	Koden ”R1” används som standard

4.4.5.2 Ytterligare upplysningar

Klassen för ytterligare upplysningar används för att ge riskanalytikern instruktioner om vilka PLACI-dataelement som måste ändras av den ekonomiska aktören. Denna klass kan upprepas flera gånger för att utfärda flera instruktioner för samma House consignment.

Koder för ytterligare upplysningar:

Kod	Beskrivning
A10	Ändra avsändarens namn
A20	Ändra avsändarens adress
A30	Ändra mottagarens namn
A40	Ändra mottagarens adress
A50	Ändra antalet kollin
A60	Ändra varubeskrivningen
A70	Ändra bruttovikten

Text för ytterligare upplysningar:

Detta dataelement kan användas i kombination med någon av koderna för ytterligare uppgifter för att lämna mer detaljerad information om begäran.

Exempel:

Kod	Text	Exempel på begäran
A10	Avsändarens namn är ABCD123.	Namnet ser inte ut som ett riktigt namn. Namnet bör kontrolleras och, om det inte är korrekt, korrigeras via ändringen av den summariska införseldeklarationen.
A20	Gatunamnet är samma som ortnamnet.	Gatunamnet i avsändarens adress är samma som ortnamnet. Den ekonomiska aktören förväntas korrigera de felaktiga uppgifterna.
A20	Avsändarens ort är felstavad.	Avsändarens adress är felstavad. När stavfelet har klargjorts ska den ekonomiska aktören ändra PLACI-uppgifterna.

4.4.6 Svarsmeddelande till RFI (IE3R02)

Svarsmeddelandet till RFI måste först skickas av den ekonomiska aktören som svar på begäran om ytterligare upplysningar. Detta meddelande kan dessutom skickas som svar på en begäran om ändring om det inte är möjligt att uppfylla begäran, t.ex. om den ekonomiska aktören saknar de nödvändiga uppgifterna.

Operatörerna kan även lämna in andra upplysningar som de bedömer vara nödvändiga (t.ex. resultaten av en säkerhetskontroll).

4.4.6.1 Innehåll i meddelandet IE3R02

Inträffar	Dataklass/dataelement	Förklaring
	IE3R02	
1..1	**Datum för utfärdande av dokument**	Datum för svaret på RFI
1..1	**MRN**	Den summariska införseldeklarationens registreringsnummer
1..1	**Ansvarig medlemsstat**	
1..1	**Land**	Medlemsstat som utfärdade RFI
0..1	**Ombud**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Ombudets Eori-nummer (om det anges i den summariska införseldeklarationen)
1..1	**Deklarant**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Deklarantens Eori-nummer
1..99	**Svar på ytterligare upplysningar**	
1..1	**Referens för begäran om remiss**	Unikt identifieringsnummer för begäran om remiss
0..99	**Ytterligare upplysningar**	Se **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**
0..1	**Kod**	Koderna ”A00”, "B00”, ”B01”, ”C00”, ”C01”, ”D00”, ”D01”, ”D02”, ”S00” och ”S01” kommer att användas
0..1	**Text**	
0..1	**Typ av information**	Koden ”R2” används som standard
0..9	**Binär bilaga**	Se 4.4.6.3 Binär bilaga
1..1	**Identifiering**	
1..1	**Filnamn**	
1..1	**MIME**	
0..1	**Beskrivning**	

4.4.6.2 Ytterligare upplysningar

Ytterligare upplysningar måste lämnas med användning av relevanta koder och textuppgifter i relevanta fall. Klassen för ytterligare upplysningar kan upprepas flera gånger för att omfatta alla nödvändiga koder.

Kod för ytterligare upplysningar:

Kod	Beskrivning
A00	Ändringen är inte möjlig
B00	Ytterligare upplysningar kan inte lämnas
B01	Ytterligare upplysningar har lämnats
C00	PLACI-dataelementet har inte bekräftats
C01	PLACI-dataelementet har bekräftats
D00	Inga handlingar kan tillhandahållas
D01	Handlingar har tillhandahållits
D02	Ytterligare upplysningar har lämnats
S00	Säkerhetskontroll av HRCM har inte utförts
S01	Säkerhetskontroll av HRCM har utförts

Text för ytterligare upplysningar:

Detta dataelement används i kombination med vissa koder för ytterligare upplysningar för att lämna de begärda upplysningarna eller en förklaring.

Kod	Använd text	Beskrivning
A00	Nej	
B00	Nej	
B01	Ja	Texten bör innehålla de upplysningar som begärdes.
C00	Ja	Den person som registrerade PLACI-uppgifterna måste, utöver detta svar, ändra de ursprungliga PLACI-uppgifterna
C01	Nej	
D00	Nej	
D01	Nej	Inga textuppgifter behöver lämnas, men handlingarna bör bifogas som binära bilagor (se 4.4.6.3 Binär bilaga). Handlingarna kan t.ex. vara en faktura, eCSD, lastspecifikationer eller transportdokument.
D02	Ja	Denna kod används som svar på RFI-kod ”D” om säkerhetskontrollen av HRCM har utförts och om den ekonomiska aktören vill informera tullen om kontrollen och dess resultat. Texten bör innehålla följande: ”Säkerhetskontroll av HRCM har utförts/metod: (ange koden/koderna för kontrollmetoden: ”AOM”, ”CMD”, ”EDD”, ”EDS”, ”ETD”, ”PHS”, ”VCK”, ”XRY”)/Resultat: (”Larm” eller ”Inget larm”)”
S00	Nej	
S01	Ja	Metoden och resultatet av säkerhetskontrollen måste tillhandahållas. Texten bör innehålla följande: Metod: (ange koden/koderna för kontrollmetoden: ”AOM”, ”CMD”, ”EDD”, ”EDS”, ”ETD”, ”PHS”, ”VCK”, ”XRY”)/Resultat: (”Larm” eller ”Inget larm”)

Exempel:

Kod för begäran om upplysningar	Text för begäran om upplysningar	Kod för svar på begäran om upplysningar	Text för svar på begäran om upplysningar	Förklaring
A20	Gatunamnet är samma som ortnamnet.	**A0**	Det finns inte något gatunamn, utan namnet på orten har upprepats som nödlösning	Den ekonomiska aktören uppmanades att ändra avsändarens adress, där gatunamnet är samma som ortnamnet. Sedan det klargjorts att orten eller platsen inte har något gatunamn använder den

				ekonomiska aktören denna nödlösning[5]. Ingen ändring aktiveras.
B20	—	**B01**	+321 2 345 67 89	Om mottagarens telefonnummer är känt ska det anges. Telefonnumret bör vara i internationellt format enligt definitionen i ITU-T:s rekommendation E.123 (02/2001): ”+’’landskod’’telefonnummer”
B20	—	**B01**	mottagare@email.com	Om mottagarens e-postadress är känd ska den anges.
B20	—	**B00**	—	Om varken mottagarens telefonnummer eller e-postadress är kända ska denna svarskod anges.
C10	Mottagarens postnummer	**C01**	—	Tullen ombeds att bekräfta om mottagarens postnummer är korrekt. Efter kontroll bekräftas att postnumret är korrekt.
C10	Mottagarens postnummer	**C00**	—	Tullen ombeds att bekräfta om mottagarens postnummer är korrekt. Efter kontroll bekräftas att postnumret inte är korrekt. I detta scenario måste PLACI-uppgifterna ändras.
D10	—	**D01**	—	Handlingar som medföljer försändelsen finns tillgängliga. Handlingarna måste bifogas som binära bilagor
D10	—	**D00**	—	Det finns inte några handlingar som medföljer försändelsen. Denna svarskod anges.
D10	—	**D02**	Säkerhetskontroll av HRCM har utförts/Metod: XRY, EDD/Resultat: Inget larm	Tullen frågade inte om en säkerhetskontroll av HRCM hade utförts, men den hade utförts och den ekonomiska aktören beslutar att informera om detta. Metoden och resultatet av säkerhetskontrollen bör anges.
S10	—	**S01**	Metod: XRY, EDD/Resultat: Inget	Tullen frågade om en säkerhetskontroll av HRCM hade

[5] Fält som inte är ifyllda (t.ex. om gatunamn saknas) leder automatiskt till att meddelandet avvisas (dvs. ofullständig obligatorisk PLACI). Om en uppgift saknas, t.ex. gatunamnet, måste den ekonomiska aktören fylla i datafältet med alternativ/tillgänglig information. Detta beskrivs i detalj i riktlinjerna om tillämpning av gemensamma meddelanden i ICS2 [en länk till dokumentet kommer att tillhandahållas när det blir tillgängligt – projektet är pågående].

			larm	utförts. En säkerhetskontroll av HRCM hade utförts, och den ekonomiska aktören kan lämna upplysningar om metod och resultat.
S10	—	**S00**	—	Tullen frågade om en säkerhetskontroll av HRCM hade utförts. Om ingen säkerhetskontroll av HRCM hade utförts ska denna kod anges som svar.

4.4.6.3 Binär bilaga

Bilder som skickas in som binära bilagor till handlingar måste ha något av följande format: pdf, jpeg, png.

4.4.7 Ändring av PLACI-uppgifter

Om tullen har begärt att PLACI-uppgifterna ska ändras eller om den ekonomiska aktören vid en kontroll upptäcker att uppgifterna är felaktiga måste följande ändringsmeddelande skickas in:

- IE3A43 av en postoperatör.
- IE3A32 av ett expressföretag.

Den referens för begäran om remiss som angetts i RFI-meddelandet (IE3Q02) måste anges i ändringsmeddelandet. Om denna referens inte har angetts kommer tullen att anse att den ekonomiska aktören inte har uppfyllt begäran om upplysningar.

Inträffar	Dataklass/dataelement	Förklaring
	IE3A43/IE3A32	
1..1	**Datum för utfärdande av dokument**	
0..1	**Referens för begäran om remiss**	Referens för begäran om remiss som tagits emot från tullen via RFI-meddelande IE3Q02
1..1	**MRN**	
1..1	**Indikator för särskild omständighet**	

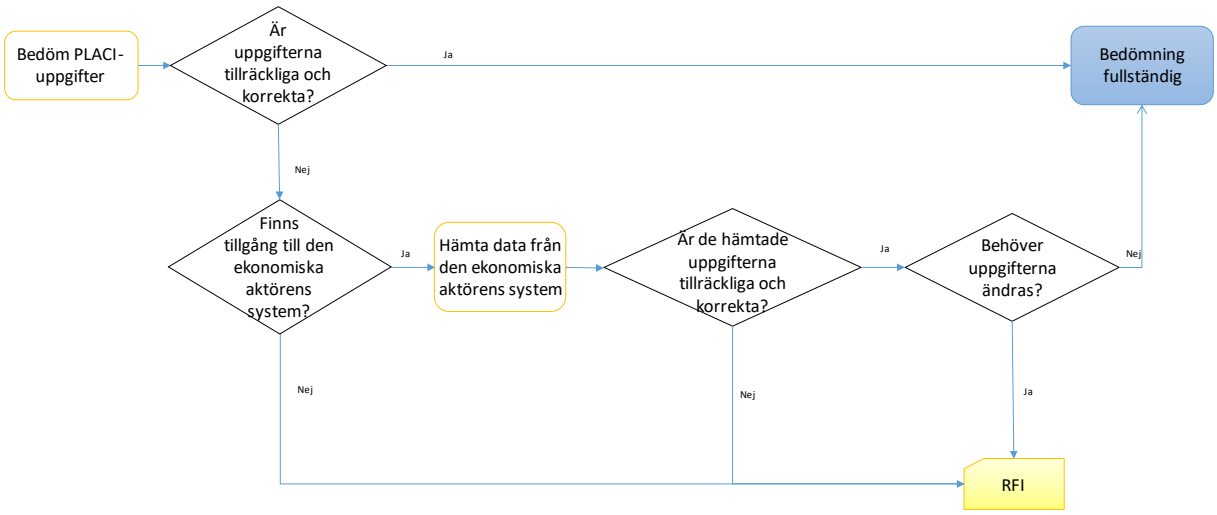
4.4.8 Uppföljning av tillräcklig återkoppling

Om tullens riskanalytiker på grundval av all tillgänglig information, kunskap och dokumentation gör en bedömning som leder till slutsatsen att det fortfarande finns en möjlig säkerhetsrisk kan detta leda till att ytterligare riskbegränsande åtgärder vidtas. Om analytikern gör bedömningen att det inte finns någon sådan risk skickar denne ett meddelande om att bedömningen slutförts.

Om tillräcklig återkoppling inte finns tillgänglig inom en rimlig tidsram måste riskanalytikern göra en bedömning av säkerhetsrisken på grundval av otillräcklig information. Detta kan leda till ytterligare begränsande åtgärder, men det kan även beslutas att bedömningen har slutförts.

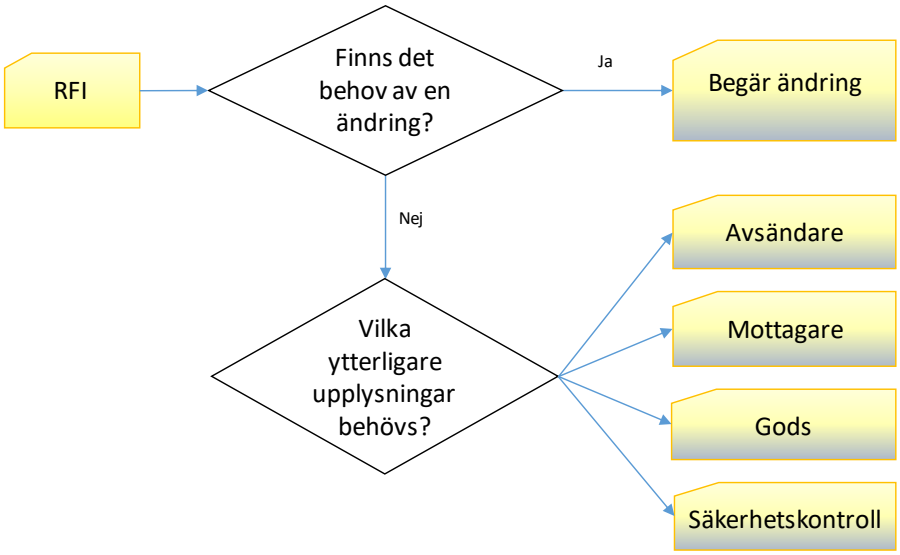
Om inget meddelande om slutförd bedömning har skickats kan godset fortsätta att flyttas fram till den sista flygplatsen för lastning innan varorna lastas ombord på ett luftfartyg med EU som destination. En aktör som fattar ett kommersiellt beslut om att ändå lasta försändelsen ombord på luftfartyget utan att bedömningen har slutförts gör detta på egen risk. Det är lufttrafikföretagets ansvar att besluta om tillstånd ska ges för lastning av en försändelse med en öppen RFI-remiss om inget meddelande om slutförd bedömning har skickats.

4.4.9 Stegvis översikt över tillsynsmyndighetens (tullens) process



Figur 4: Tillsynsmyndighetens process vid utfärdande av RFI

Steg	Beskrivning	Nästa steg
1	Bedöm om PLACI-uppgifterna är tillräckliga och användbara	Om ja, utfärda ett meddelande om att bedömningen slutförts
		Om nej, gå till steg 2
2	Är den ekonomiska aktörens system tillgängligt (valfritt enligt överenskommelse mellan tullmyndigheten och den ekonomiska aktören)? Om systemet är tillgängligt, bedöm om åtkomst till den ekonomiska aktörens system kan lösa problemen med datakvaliteten (enligt den person som är ansvarig för den riktade insatsen)	Om ja, gå till steg 3
		Om nej, gå till steg 6 (RFI)
3	Hämta uppgifter från den ekonomiska aktörens system (valfritt)	
4	Är upplysningarna som hämtats från den ekonomiska aktörens system tillräckliga och korrekta?	Om ja, gå till steg 5
		Om nej, gå till steg 6 (RFI)
5	Är det nödvändigt att ändra PLACI-uppgifterna på grundval av de uppgifter som hämtats?	Om ja, gå till steg 6 (RFI)
	Om t.ex. avsändarens namn eller adress skiljer sig från de ursprungliga uppgifterna kan detta skapa en ny eller avvikande träff för de gemensamt avtalade kriterierna	Om nej, utfärda ett meddelande om att bedömningen slutförts
6	Utfärda en begäran om upplysningar (RFI)	



Figur 5: Tillsynsmyndighetens process för att utfärda olika typer av RFI

Steg	Beskrivning	Nästa steg
6	Begäran om upplysningar (RFI)	Gå till steg 7
7	Är det nödvändigt att ändra PLACI-uppgifterna?	Om ja, utfärda en begäran om upplysningar av typen ”AMD” (ändring)
		Om nej, gå till steg 8
8	Vilka ytterligare upplysningar är nödvändiga?	Utfärda en begäran om upplysningar av typen ”RFI” med relevant kod (se **Error! Reference source not found.**)

4.5 Begäran om säkerhetskontroll (RFS)

Om ytterligare belägg behövs för att fastställa om det finns en risk för luftfartsskyddet, eller om det inte är möjligt att fastställa risken med den information som finns tillgänglig (däribland ytterligare upplysningar från en RFI) kommer tullmyndigheten att begära att den ekonomiska aktören utför en säkerhetskontroll i enlighet med de tillämpliga kraven för HRCM.

Även om den ekonomiska aktören inte alltid är ansvarig för själva utförandet av säkerhetskontrollen är denne ändå skyldig att säkerställa att begäran uppfylls. I sådana fall är den ekonomiska aktören därmed skyldig att kontakta den enhet, operatör eller myndighet som är ansvarig för säkerhetskontrollen på den relevanta platsen för att säkerställa att begäran uppfylls.

I enlighet med EU:s lagstiftning om ankommande flygfrakt[6] får säkerhetskontroller av HRCM endast utföras av ACC3 och RA3 som utsetts av EU, med användning av de medel och metoder som de är godkända för enligt definitionen i punkterna 6.7.3 och 6.7.4 i bilagan till kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005[7].

På platser som är undantagna från EU:s lagstiftning om ankommande flygfrakt[8] ska de ekonomiska aktörerna och de enheter, operatörer eller myndigheter som är ansvariga för att säkerhetskontrollen utförs åtminstone hänvisa till de medel och metoder som beskrivs i *ICAO Aviation Security Manual, Doc. 8973*, punkt 13.5.6[9].

Som svar på RFS-meddelandet ska den ekonomiska aktören antingen

- bekräfta att en sådan säkerhetskontroll redan har utförts och ange resultaten av kontrollen (larm – inget larm), eller
- utföra en säkerhetskontroll (eller säkerställa att den utförs), bekräfta att säkerhetskontrollen har utförts och ange resultaten (larm – inget larm)[10].

Vid utfärdandet av ett RFS-meddelande kan tullmyndigheten överväga att ange orsakerna till remissen för att kunna informera aktören om vilken kontrollmetod som är lämpligast för att bedöma den möjliga risken. Om detta inte är möjligt på grund av informationens konfidentialitet kan myndigheten, under exceptionella omständigheter, föreslå en särskild metod för säkerhetskontroll av HRCM.

För försändelser som ännu inte/inte längre finns på den ekonomiska aktörens verksamhetsställe bör den berörda myndigheten och aktören komma överens om att försändelsen ska flyttas till en plats där lämplig kontrollutrustning finns tillgänglig.

4.5.1 Organisatoriska och operativa tillgänglighetskrav

Alla aktörer måste säkerställa nödvändig organisatorisk och operativ tillgänglighet enligt följande:

Den tullmyndighet som skickar en RFS måste säkerställa följande:

- Tillgänglighet dygnet runt alla dagar i veckan.
- Operativ tillgänglighet och kontaktuppgifter till tullen (med den nationella civila luftfartsmyndigheten beroende på det nationella upplägget).

Den ekonomiska aktör som tar emot en RFS måste säkerställa följande:

- En centraliserad/gemensam kontaktpunkt (beroende på affärsmodellen) med tillgänglighet dygnet runt alla dagar i veckan.
- Den ekonomiska aktören måste ha inrättat operativa processer för att svara på begäran inom rimlig tid.

[6] ACC3-systemet – punkt 6.8 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998.

[7] Icke-offentlig information.

[8] Icke-offentlig information.

[9] Icke-offentlig information.

[10] JWGACI GP anges i tillägget till detta dokument.

- Uppföljningen ska uppfylla kraven i de relevanta bestämmelserna om luftfartsskydd enligt EU:s förordning om ACC3/RA3/KC3 eller *ICAO Aviation Security Manual Doc. 8973*, punkt 13.5.6[11], i tillämpliga fall.
- Den ekonomiska aktören måste säkerställa nödvändig tillgång till information om kontrollresultat.
- Det är obligatoriskt att använda ICS2-gränssnittet eller, när det gäller postmodellen, även gränssnittet mellan de utsedda operatörerna i ursprungslandet och bestämmelselandet, för att möjliggöra utbytet av meddelanden.

4.5.2 Språk som ska användas

När fritext används i informationsutbytet eller under kontakter mellan sändare och mottagare av begäran rekommenderas starkt att det engelska språket används (i synnerhet för att undvika situationer där de aktörer som är inblandade i processen förlorar tid om informationen måste översättas).

4.5.3 Meddelande om begäran om säkerhetskontroll (IE3Q03)

4.5.3.1 Innehåll i meddelandet IE3Q03

Inträffar	Namn i ICS2	Namn i unionens tullkodex
	IE3Q03	
1..1	**Datum för utfärdande av dokument**	Datum för RFS
1..1	**MRN**	Den summariska införseldeklarationens registreringsnummer
1..1	**Ansvarig medlemsstat**	
1..1	**Land**	Medlemsstat som utfärdar RFI
0..1	**Ombud**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Ombudets Eori-nummer (om det anges i den summariska införseldeklarationen)
0..1	**Transportdokument (underflygfraktsedel)**	
1..1	**Referensnummer**	Transportdokumentets referensnummer (underflygfraktsedel, postförsändelsens nummer [S10])
1..1	**Typ**	Typ av transportdokument
1..1	**Deklarant**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Deklarantens Eori-nummer
1..99	**Uppgifter om begäran om remiss**	
1..1	**Referens för begäran om remiss**	Unikt identifieringsnummer för begäran om remiss
0..1	**Rekommenderad metod för säkerhetskontroll av HRCM**	Koderna ”AOM”, ”CMD”, ”EDD”, ”EDS”, ”ETD”, ”PHS”, ”VCK”, ”XRY” används.
1..1	**Typ av begäran**	Koden ”RFS” används som standard
0..1	**Transportdokument (underflygfraktsedel)**	
0..1	**Referensnummer**	Transportdokumentets referensnummer (underflygfraktsedel, postförsändelsens nummer [S10])
0..1	**Typ**	Typ av transportdokument

4.5.4 Svarsmeddelande till begäran om säkerhetskontroll (IE3R03)

På grund av PLACI-processens karaktär (där alla data måste registreras så snabbt som möjligt) kan det finnas operativa orsaker till att den ekonomiska aktören inte svarar i tid. Detta påverkar inte antagandet att frakt och

[11] Icke-offentlig information.

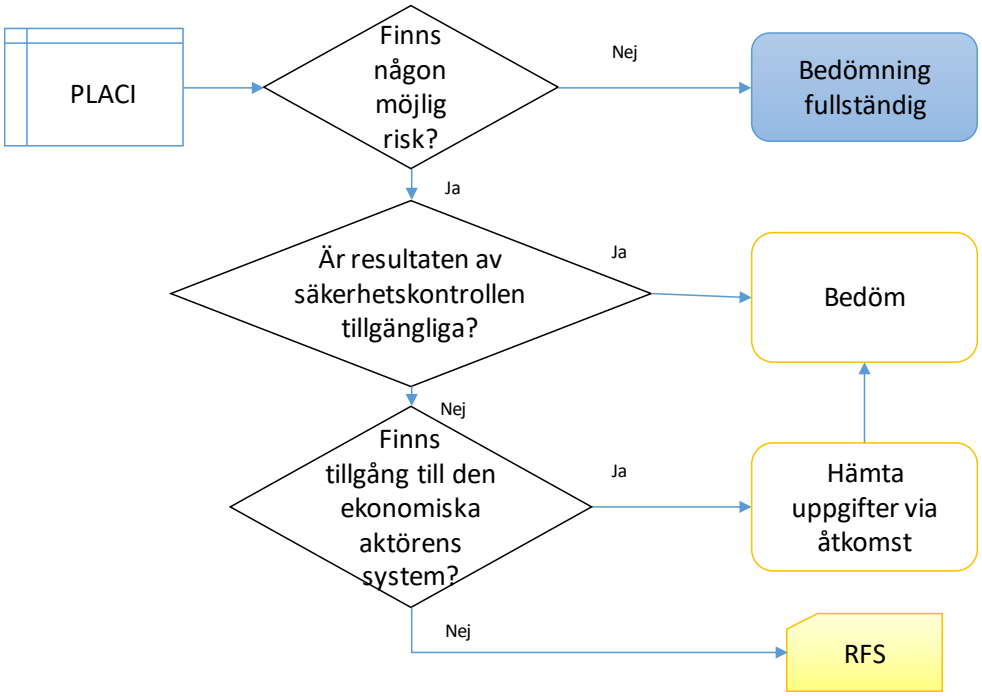
post inte kommer att lastas ombord förrän RFS har besvarats. Tullmyndigheten kan kontakta den ekonomiska aktören för en statusuppdatering från fall till fall.

4.5.4.1 Innehåll i meddelandet IE3R03

Inträffar	Namn i ICS2	Namn i unionens tullkodex
	IE3R03	
1..1	**Datum för utfärdande av dokument**	Datum för svaret på RFS
1..1	**MRN**	Den summariska införseldeklarationens registreringsnummer
1..1	**Ansvarig medlemsstat**	
1..1	**Land**	Medlemsstat som utfärdar RFI
0..1	**Ombud**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Ombudets Eori-nummer (om det anges i den summariska införseldeklarationen)
0..1	**Transportdokument (huvudflygfraktsedel)**	
1..1	**Referensnummer**	Transportdokumentets referensnummer (underflygfraktsedel, postförsändelsens nummer [S10])
1..1	**Typ**	Typ av transportdokument
1..1	**Deklarant**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Deklarantens Eori-nummer
1..99	**Resultat av säkerhetskontroll av HRCM**	
1..1	**Referens för begäran om remiss**	Unikt identifieringsnummer för begäran om remiss
1..1	**Resultat**	Koderna ”1 – Inget larm” och ”2 – Larm” används
2..9	**Metod för säkerhetskontroll**	
1..1	**Metod**	Koderna ”AOM”, ”CMD”, ”EDD”, ”EDS”, ”ETD”, ”PHS”, ”VCK”, ”XRY” används.
0..99	**Ytterligare upplysningar**	Ytterligare upplysningar kan anges här
0..1	**Text**	
0..1	**Typ av information**	Koden ”R4” används som standard
0..9	**Binär bilaga**	En eCSD kan bifogas svaret
1..1	**Identifiering**	
1..1	**Filnamn**	
1..1	**MIME**	
0..1	**Beskrivning**	
0..1	**Transportdokument (underflygfraktsedel)**	
1..1	**Referensnummer**	Transportdokumentets referensnummer (underflygfraktsedel, postförsändelsens nummer [S10])
1..1	**Typ**	Typ av transportdokument

4.5.5 Stegvis översikt över tillsynsmyndighetens (tullens) process

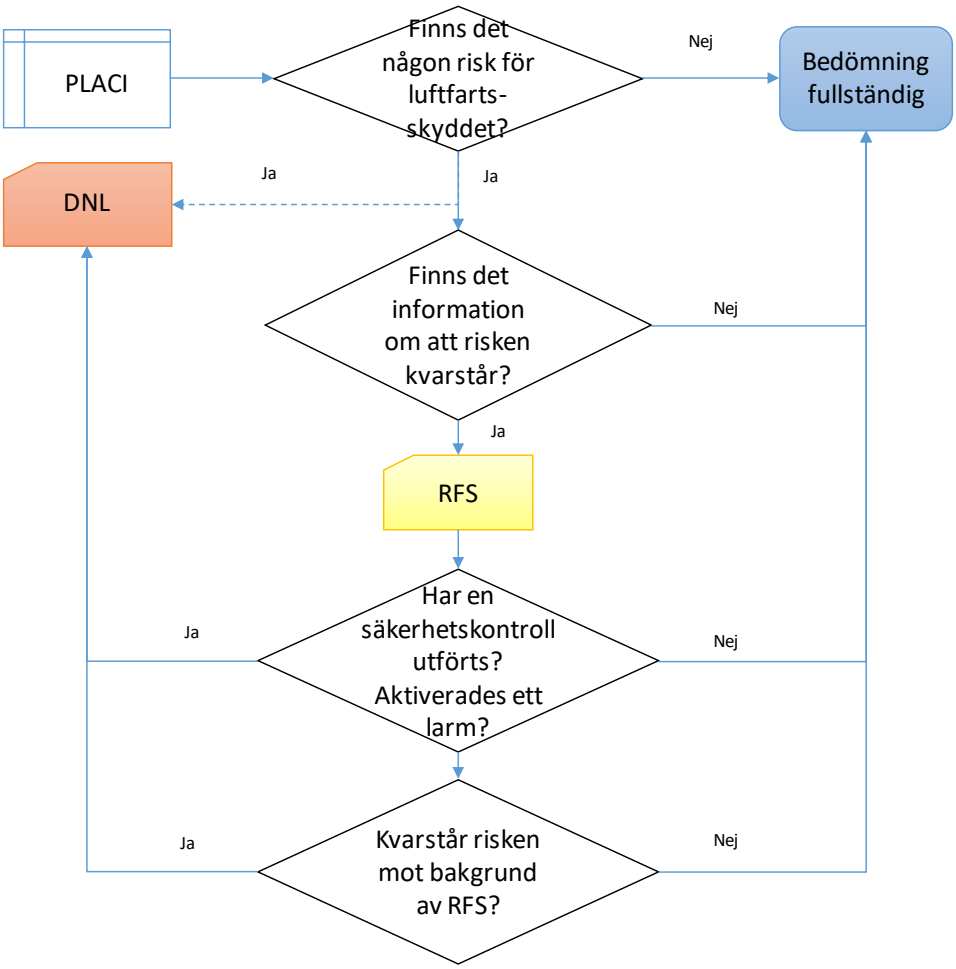
4.5.5.1 Utfärda RFS



Figur 6: Tillsynsmyndighetens process vid utfärdande av RFS

Steg	Beskrivning	Nästa steg
1	Finns det, på grundval av PLACI-uppgifterna, en möjlig risk för luftfartsskyddet?	Om ja, gå till steg 2 Om nej, utfärda ett meddelande om att bedömningen slutförts
2	Finns det någon information om säkerhetskontrollen, t.ex. i gemensamt förvar i den ursprungliga PLACI-filen (valfria uppgifter), och är informationen tillräcklig? Om det finns information om säkerhetskontrollen, besluta om denna information är tillräcklig (enligt den person som är ansvarig för den riktade insatsen).	Om ja, gå till steg 3 Om nej, gå till steg 4
3	Bedöm informationen (se **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**	
4	Är den ekonomiska aktörens system tillgängligt?	Om ja, gå till steg 5 Om nej, gå till 6 (RFS)
5	Hämta uppgifter från den ekonomiska aktörens system Avgör om det genom tillgången till den ekonomiska aktörens system går att få relevant information om säkerhetskontrollen – avgör om denna information är tillräcklig (enligt den person som är ansvarig för den riktade insatsen).	Om ja, gå till steg 3 Om nej, gå till steg 6
6	Utfärda en RFS	
7	Meddela lufttrafikföretaget (stöds ej av systemet)	

4.5.5.2 Bedöm informationen (inklusive information om säkerhetskontrollen)



Figur 7: Tillsynsmyndighetens process för bedömning av informationen

Steg	Beskrivning	Nästa steg
1	Finns det, på grundval av PLACI-uppgifterna och relevant information från intressenter (inklusive valfri information om den säkerhetskontroll som utförts), fortfarande en risk för luftfartsskyddet?	Om ja, gå till steg 2
		Om ja, (alternativt) gå till steg 6 (DNL)
		Om nej, utfärda ett meddelande om att bedömningen slutförts
2	Finns det någon särskild information om hot som antyder att risken kvarstår trots att en säkerhetskontroll av HRCM har utförts? De ekonomiska aktörerna kommer att få information om vad de ska leta efter.	Om ja, gå till steg 3 (RFS)
	Om de ekonomiska aktörerna får reda på orsakerna (dvs. tillgång till element som gör att den ekonomiska aktören vet vad de ska leta efter) blir det lättare för dem att avgöra vilken metod för säkerhetskontroll som är lämpligast för att hantera den möjliga risken. Anmälan av känsliga uppgifter sker utanför systemet och beslutas från fall till fall.	Om nej, utfärda ett meddelande om att bedömningen slutförts
3	Skicka RFS	

4	Har en säkerhetskontroll utförts? Utfärdades ett larm?	Om ja, gå till steg 6 (DNL)
		Om nej, utfärda ett meddelande om att bedömningen slutförts
5	Kvarstår risken mot bakgrund av RFS?	Om ja, gå till steg 6 (DNL)
		Om nej, utfärda ett meddelande om att bedömningen slutförts
6	Skicka DNL-meddelande	

4.6 Avbryt lastningen (DNL)

En situation där godset inte får lastas kan uppstå i följande fall som aktiverar ett utfärdande av en DNL-order av medlemsstatens myndighet (tullen) via det angivna meddelandet:

- Fall 1: Om förhandsinformationen om godset överensstämmer med särskilda underrättelser eller hotscenarier som antyder att det finns ett överhängande hot mot luftfartsskyddet (dvs. ”bomb in a box”).
- Fall 2: Om ett farligt föremål påträffas i frakten i samband med utförandet av en RFS[12].

I enlighet med den relevanta tillämpliga standarden och de rekommenderade metoderna i bilaga 17 till Icaos *Aviation Security Manual Doc. 8973* när det gäller hantering av olagliga handlingar[13] måste det finnas protokoll för att hantera omedelbara hot mot luftfartsskyddet på grund av en flygleverans.

Alla aktörer måste säkerställa nödvändig organisatorisk och operativ tillgänglighet enligt följande:

Den nationella myndighet (tullen) som skickar en DNL-order måste säkerställa följande:

- Tillgänglighet dygnet runt alla dagar i veckan.
- Operativ tillgänglighet och kontaktuppgifter till tullen, den nationella civila luftfartsmyndigheten och/eller någon annan nationell myndighet som kan vara inblandad, beroende på det nationella upplägget.

Den ekonomiska aktör som tar emot en DNL-order måste säkerställa följande:

- En centraliserad/gemensam kontaktpunkt (beroende på affärsmodellen) med tillgänglighet dygnet runt alla dagar i veckan.
- Den ekonomiska aktören måste ha inrättat operativa processer för att svara på DNL-ordern.
- Det är obligatoriskt att använda gränssnittet för ICS2 eller, när det gäller postmodellen, gränssnittet mellan de utsedda operatörerna i ursprungslandet och bestämmelselandet, vid hantering av en DNL-order.

4.6.1 Språk som ska användas

När fritext används i informationsutbytet eller under kontakter mellan sändare och mottagare av begäran rekommenderas starkt att det engelska språket används (i synnerhet för att undvika situationer där de aktörer som är inblandade i processen förlorar tid om informationen måste översättas).

4.6.2 Meddelande om begäran att avbryta lastning (IE3Q01)

4.6.2.1 Innehåll i meddelandet IE3Q01

Inträffar	Dataklass/dataelement	Förklaring
	IE3Q01	
1..1	**Datum för utfärdande av dokument**	Datum för DNL-begäran
1..1	**MRN**	Den summariska införseldeklarationens registreringsnummer
1..1	**Ansvarig medlemsstat**	
1..1	**Land**	Medlemsstat som utfärdar DNL-begäran
0..1	**Ombud**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Ombudets Eori-nummer (om det anges i den summariska införseldeklarationen)

[12] En DNL-order som utfärdas i samband med utförandet av en RFS förutsätter ett omedelbart svar från den ekonomiska aktören.

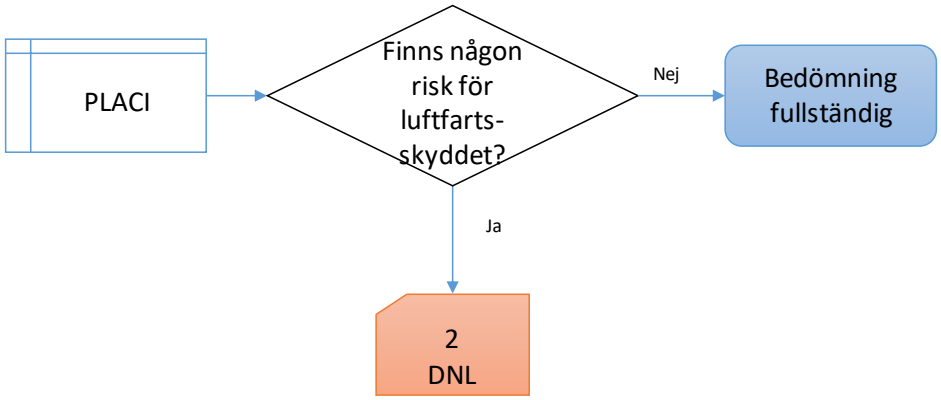
[13] Bilaga 17, kapitel 5. *Management of Response to acts of unlawful interference – Doc 8973*, kapitel 17. *Crisis Management and response to acts of unlawful interference* – icke-offentlig information

0..1	**Transportdokument (underflygfraktsedel)**	
1..1	**Referensnummer**	Transportdokumentets referensnummer (underflygfraktsedel, postförsändelsens nummer [S10])
1..1	**Typ**	Typ av transportdokument
0..1	**Deklarant**	
1..1	**Identifieringsnummer**	Deklarantens Eori-nummer
1..1	**Uppgifter om begäran att avbryta lastningen**	
0..1	**Transportdokument (underflygfraktsedel)**	
1..1	**Referensnummer**	Transportdokumentets referensnummer (underflygfraktsedel, postförsändelsens nummer [S10])
1..1	**Typ**	Typ av transportdokument

4.6.2.2 Uppgifter om begäran att avbryta lastningen

Denna klass kommer att innehålla referensnumret för underflygfraktsedeln eller postförsändelsenumret (S10) för den försändelse för vilken DNL-ordern utfärdades. Andra House consignment-försändelser som omfattas av samma summariska införseldeklaration och för vilka ingen DNL-order har utfärdats kommer inte att påverkas, utan kommer att få ett meddelande om slutförd bedömning.

4.6.3 Stegvis översikt över tillsynsmyndighetens (tullens) process



Figur 8: Tillsynsmyndighetens process vid utfärdande av ett DNL-meddelande

Steg	Beskrivning	Nästa steg
1	Finns det något omedelbart hot mot luftfartsskyddet?	Om ja, gå till steg 2 (DNL)
		Om nej, utfärda ett meddelande om att bedömningen slutförts
2	Skicka DNL-meddelande	
3	Meddela lufttrafikföretaget (stöds ej av systemet)	

4.6.4 Förfarande som ska följas när ett DNL-meddelande har utfärdats

4.6.4.1 Tullmyndigheten som utfärdat DNL-meddelandet

- Den tullmyndighet som har utfärdat DNL-meddelandet lämnar över ansvaret till sin berörda nationella myndighet för luftfartsskydd.
- Kontakten med den ekonomiska aktören kommer att säkerställas av den ansvariga nationella myndigheten.

4.6.4.2 Mottagare av DNL-meddelandet

- Den högriskförsändelse som är orsak till DNL-meddelandet bör lokaliseras omedelbart.
- Alla relevanta svarsprotokoll för nödsituationer och säkerhetsprocesser (dvs. säkerhetsinformation till möjliga lufttrafikföretag, andra ekonomiska aktörer, frakthanteringsföretag etc.) bör aktiveras.
- I tillämpliga fall och beroende på de lokala omständigheterna bör de relevanta myndigheterna (för lokal säkerhet) informeras.

4.6.4.3 Berörda myndigheter som identifierats av EU eller genom nationell lagstiftning

Myndigheterna bör vidta följande åtgärder:

- En bedömning av möjliga ytterligare konsekvenser av den identifierade risken, inbegripet målsökning av försändelser med liknande egenskaper genom riskanalysprocessen för EU-PLACI eller andra relevanta hjälpmedel.
- Spridning av riskinformation till alla ekonomiska aktörer som kan vara inblandade, för att underlätta en snabb identifiering av liknande risker.
- Samordning med andra nationella myndigheter som kan behöva delta i ytterligare riskbegränsning.
- Stöd till den ekonomiska aktören för hantering av situationen med DNL-meddelandet.
- Samordning med berörda myndigheter i andra EU-medlemsstater, antingen direkt eller genom de europeiska institutionerna (t.ex. den föreskrivande kommittén för luftfartsskydd).
- Medlemsstatens berörda myndighet för civil luftfart samordnar arbetet med motsvarande myndighet i det land där den försändelse som omfattas av ett DNL-meddelande identifierades och varifrån försändelsen kommer.

5 RESERVFÖRFARANDEN (SOM SKA UTARBETAS VIDARE)

Om systemet inte är tillgängligt ska samma förfaranden tillämpas, men utan stöd av it-verktygen.

[Kommunikationsmedel kommer att läggas till när gränsövergångsstället har fastställts.]

6 TILLÄGG

6.1 Tillägg 1: Processer vid posthantering

Syftet med detta tillägg är att fastställa de olika steg som ska vidtas när det gäller postmodellen i linje med den allmänna vägledning som ges ovan.

Följande berörda aktörer deltar i postprocessen:

- Tullen i ursprungslandet.
- Tullen i bestämmelselandet.
- Nationella civila luftfartsmyndigheter.
- Flygbolag.
- Posten i ursprungslandet.
- Posten i bestämmelselandet.
- Alla aktörer som deltar i leveranskedjan (marktjänstagenter, tullombud, försäljningsagenter).

För enkelhets skull används följande **terminologi** i dokumentet:

- Postoperatör i ursprungslandet: DO O.
- Tullen i ursprungslandet: Tull A.
- Postoperatören i bestämmelselandet: DO D.
- Tullen i bestämmelselandet: Tull B.
- Med *postpaket* eller *postgods* avses en ”House consignment” (Tull/luftfartsskydd). Med *postförsändelse* avses en ”Master consignment”.

6.1.1 Stegvis vägledning för postföretag i länder <u>utanför EU</u>:

1. **Skicka ITMATT-meddelande till posten i bestämmelselandet så fort som möjligt**

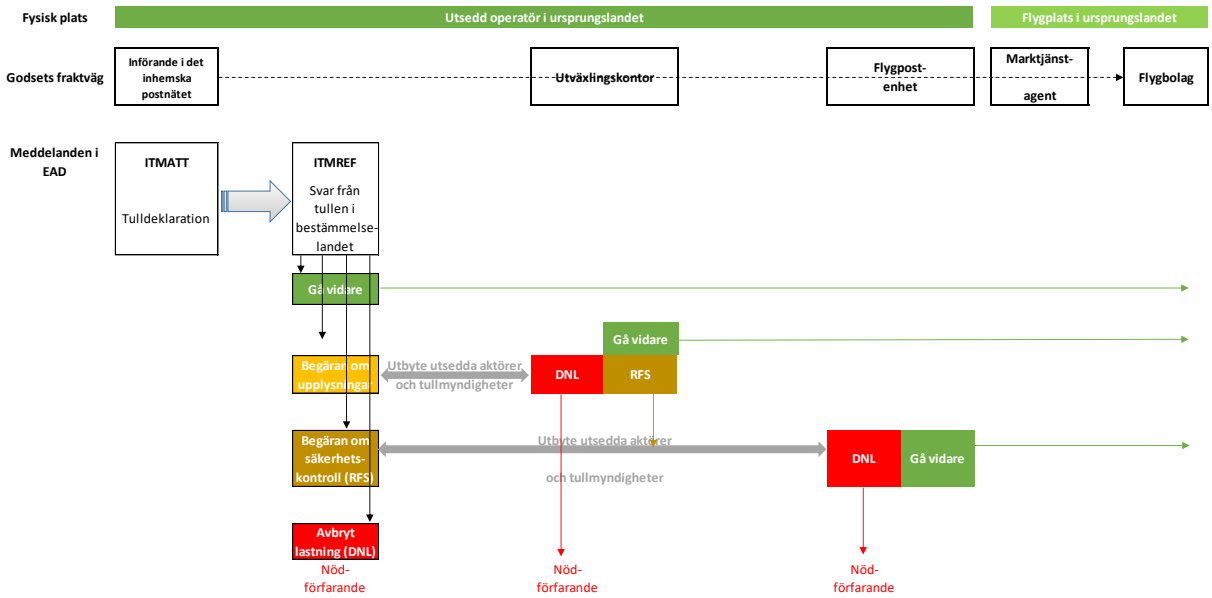
- Innan ITMATT-meddelanden skickas till DO D bör DO O kontrollera att
  - det minsta föreskrivna antalet dataelement (7+1) har slutförts i enlighet med EU:s tekniska specifikationer,
  - alla nödvändiga handlingar som kan motivera leveransens karaktär finns tillgängliga,
  - meddelandets struktur följer rekommendationerna i Världspostföreningens standarder för att uppfylla kraven för den förväntade datakvaliteten.
  - I enlighet med Världspostföreningens konvention ska det språk som används i ITMATT-meddelandet vara
    - engelska,
    - franska,
    - eller språket i bestämmelselandet[14].
- Olika tidslinjer skulle kunna övervägas för överföringen av data beroende på typen av flöde:
  - B2C-data (eCommerce) och B2B-data ska överföras så fort som möjligt. I dessa fall kan ITMATT-meddelanden överföras innan godset fysiskt förs in i leveranskedjan. Posten i ursprungslandet måste därefter säkerställa att paketet har tagits emot i leveranskedjan för postförsändelser (godset följer datauppgifterna).

[14] Translitterering planeras för ICS2 version 2.

- ITMATT-data för C2C kan endast överföras som tidigast vid postkontoret (OCR-teknik, bildbaserad datafångst, elektronisk form) och senast vid utväxlingskontoret för utgående post.

2. Väntetid för svar från tull B

Eftersom vissa svar tar längre tid kan postoperatören vilja lägga undan paket i 120 minuter beroende på det operativa sammanhanget, bland annat om överföringen av ITMATT-uppgifter har blivit försenad. Detta påverkar inte de möjliga fall där meddelanden om RFI, RFS eller DNL kan utfärdas i ett senare skede, och postoperatören kommer att behöva ge ett korrekt svar.



3. Sampackning

- Skanna identifieringskoden (S10-streckkoden) på varje paket och kontrollera i det operativa it-systemet om ett meddelande om slutförd bedömning har tagits emot.
- Om it-systemet har tagit emot ett meddelande om slutförd bedömning kan paketet sampackas.
- Paketet ska avlägsnas från leveransen om it-systemen visar något av följande:
  - Begäran om upplysningar.
  - Begäran om säkerhetskontroll.
  - Avbryt lastning.
  - Inget svar om slutförd bedömning har ännu tagits emot.

Viktigt meddelande: Sampackning får <u>endast</u> ske med paket vars bedömning är slutförd.

4. Skapa ett PREDES-meddelande och överför det till posten i bestämmelselandet

5. Hantering av remissmeddelanden

a. RFI-meddelande (begäran om upplysningar)

Vid behandling av ett RFI-meddelande bör DO O säkerställa att det finns en tillräcklig kompetensnivå för att hantera de olika begärandena i textformat.

- DO O får ett RFI-meddelande om att <u>ändra de ursprungliga uppgifterna</u>:
  - Exempel: Ortens namn är ZZZZZ.
  - DO O kan kontrollera andra it-system för att verifiera relevanta dataelement eller försöka kontakta avsändaren och be om det korrekta värdet.

  - Om det korrekta värdet har identifierats ska ITMATT-uppgifterna ändras och överföras på nytt till DO D.

- DO O får ett RFI-meddelande om att lägga till information:
  - Exempel: Ange telefonnummer.
  - DO O ska kontakta avsändaren för att få ytterligare relevanta upplysningar.
  - När ytterligare upplysningar har samlats in ska uppgifterna matas in i svarsformuläret till RFI-meddelandet och omedelbart överföras till posten i bestämmelselandet.
- DO O får ett RFI-meddelande om att tillhandahålla extra handlingar (förutom säkerhetsdeklarationen).
  - Exempel: Faktura för kommersiella leveranser.
  - Operatör A ska kontakta avsändaren för att be om relevanta handlingar.
  - När handlingarna har samlats in (t.ex. som PDF) ska de bifogas svaret på RFI-meddelandet och omedelbart överföras till posten i bestämmelselandet.
- DO O får ett RFI-meddelande om att tillhandahålla en kopia av en säkerhetsdeklaration[15] (kan du skicka när den är tillgänglig).
  - Vissa DO O utför redan en säkerhetskontroll av luftfartsskyddet tidigt i processen. I sådana fall kan en säkerhetsdeklaration tillhandahållas på försändelsenivå.
- Om det inte går att få tag på upplysningar inom en rimlig tid (2 timmar) ska DO O ange denna status i svarsformuläret till RFI-meddelandet och överföra svaret till DO D för att informera tull B.
- Om det inte går att få tag på någon information alls kan DO O ange denna status i svarsformuläret till RFI-meddelandet och överföra svaret till DO D.
- Vänta på ett meddelande om slutförd bedömning efter att svaret på RFI-meddelandet överfördes.
  - Paketet får inte lastas på ett luftfartyg förrän ett meddelande om slutförd bedömning har tagits emot.
  - Ytterligare meddelanden om RFI, RFS eller DNL kan följa.

b. RFS-meddelande (begäran om säkerhetskontroll)

- Ett RFS-meddelande ska endast skickas av tull B i de fall då ett förfarande för säkerhetskontroll av högriskfrakt och högriskpost krävs för att slutföra den inledande riskbedömningen.
- Denna begäran är i linje med europeisk och internationell lagstiftning om luftfartsskydd.
- Postpaket av denna typ måste säkerhetskontrolleras enligt särskilda instruktioner. DO O måste ha inrättat förfaranden för att säkerställa att en säkerhetskontroll av högriskfrakt och högriskpost kan utföras. (Posten i ursprungslandet måste ha inrättat förfaranden för att hantera möjliga RFS-meddelanden genom att säkerställa nödvändig säkerhetskontroll). Om en säkerhetskontroll inte kan utföras kan flygbolaget inte ta emot leveransen (om det inte finns möjlighet att utföra säkerhetskontroll av HRCM).
- Efter säkerhetskontrollen ska svaret på RFS-meddelandet fyllas i och överföras till DO D för att informera tull B om kontrollresultaten.
- Säkerhetskontrollen av HRCM får endast utföras av en enhet, en operatör eller ett lufttrafikföretag som uppfyller kraven i EU:s lagstiftning om luftfartsskydd.
- Vänta på ett meddelande om slutförd bedömning efter att svaret på RFS-meddelandet överfördes.
  - Paketet får inte lastas på ett luftfartyg förrän ett meddelande om slutförd bedömning har tagits emot.

c. DNL-meddelande (avbryt lastning)

[15] Som nämnts tidigare ingår remisserna inte i någon hierarki. Således kan en RFI teoretiskt sett registreras efter en RFS.

- Ett DNL-meddelande gäller alltid en nödsituation, en möjlig ”bomb in a box”. Det kräver att förfaranden för nödsituationer inleds i enlighet med postanläggningens regler. När detta inträffar är det viktigt att alla berörda parter på båda sidor av den globala leveranskedjan för postförsändelser informeras.

- Kommunikationen ska ske i två steg:
    - Steg 1: Tull B utfärdar en brådskande varning.
        - DO D ingriper genom att varna DO O.
        - De behöriga myndigheterna i land O kan påskynda en undersökning för att spåra postpaketets ursprung tillbaka till dess avsändare.
    - Steg 2: DO O måste göra allt i sin makt för att så fort som möjligt identifiera det berörda postpaketet, på den nivå i anläggningen där paketet förvaras, genom att tillämpa ett förfarande för att isolera paketet och ett förfarande för att skydda personalen och anläggningen. Det kan vara lämpligt att införa en plan för parallell kommunikation med alla anläggningar som har varit delaktiga i hanteringen av paketet i fråga.

6. Överenskommelse med flygbolag

- Utarbeta en bilateral överenskommelse med de flygbolag som måste informeras om att bedömningen har slutförts för de postpaket som ingår i leveransen.
- Det måste finnas standardprotokoll för kommunikation och/eller affärsförfaranden mellan flygbolag och de utsedda operatörerna för att lufttrafikföretagen ska kunna få information och vidta åtgärder vid sen ankomst av RFS- och DNL-meddelanden. Det kan hända att en utsedd operatör får ett RFS- eller DNL-meddelande efter att en postförsändelse har lämnats över till lufttrafikföretaget.

6.1.2 Stegvis vägledning för postföretag i EU-länder

1. Ta emot ITMATT-meddelanden

2. Omvandla ITMATT-meddelanden till F43-meddelanden och överför dem till tullen i bestämmelselandet

- Rekommendation: För över alla tillgängliga ITMATT-uppgifter (valfria dataelement) till F43-meddelandet för att minska antalet möjliga RFI- och RFS-meddelanden.

3. När du får en remiss (exempel: RFI)

- Bedöm om RFI kan uppfyllas redan i bestämmelselandet (exempel: it-systemet hos posten i bestämmelselandet skapar fel värden i F43).
- Om begäran kan uppfyllas ska det nya F43-meddelandet fyllas i och överföras till tullen i bestämmelselandet.

4. Överför meddelanden om att bedömningen slutförts, RFI, RFS eller DNL, i förekommande fall, till posten i ursprungslandet

5. Ta emot svar på RFI- eller RFS-meddelanden eller andra ITMATT-meddelanden

6. Skicka svar (se punkt 5) till tullen i bestämmelselandet

7. Ta emot PREDES-meddelanden

8. **Omvandla PREDES-meddelanden till meddelanden av typen F44[16] och överför dem till tullen i bestämmelselandet**

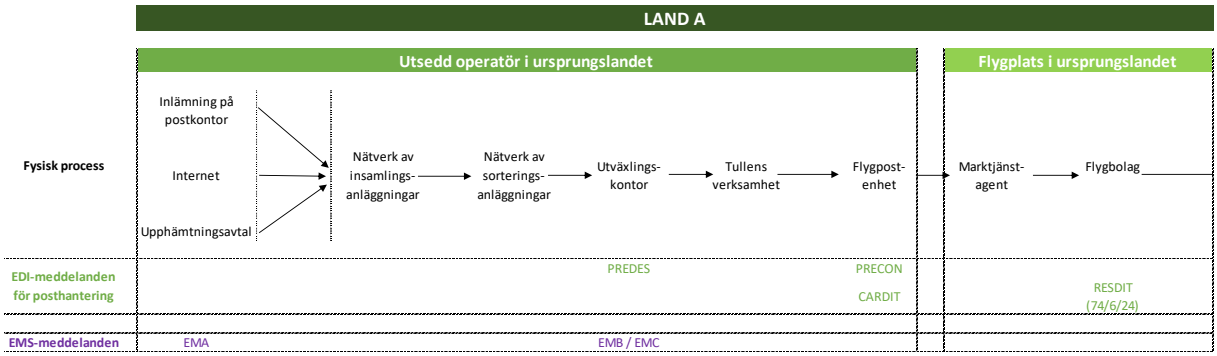
6.1.3 Karta över processer

6.1.3.1 Operativa processer

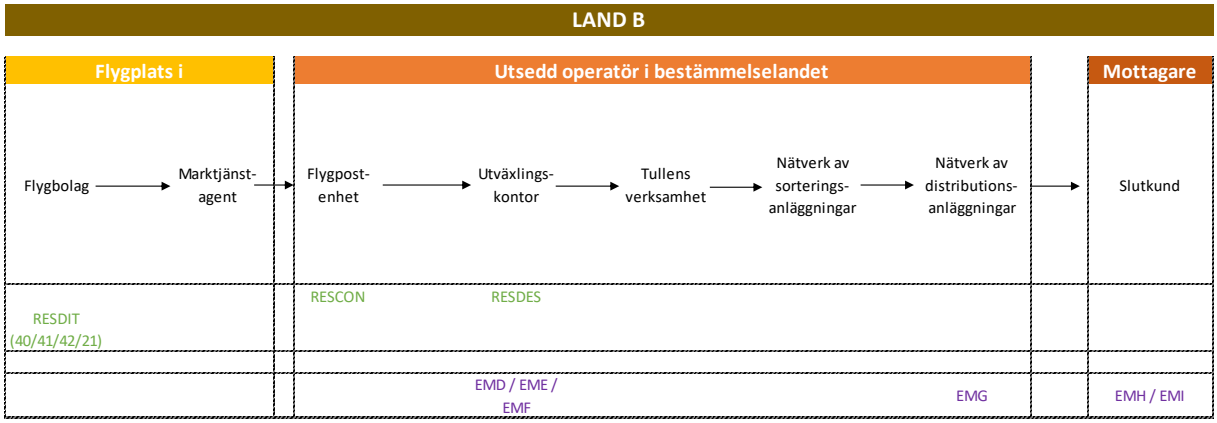
I de två nedanstående diagrammen visas hur ett postpaket förflyttas längs leveranskedjan, från den punkt där paketet förs in i nätverket tills det levereras till mottagaren. Diagrammen visar även de tillhörande meddelanden som möjliggör spårning av

- paket som utväxlats mellan postoperatörer (EMS-händelser eller EMSEVT[17]),
- leveranser (PREDES, RESDES) och försändelser (PRECON, RESCON) som utväxlats mellan postoperatörer,
- försändelser där containrar överlämnas mellan postoperatörer och flygbolag (CARDIT, RESDIT).

Den viktigaste insikten av de två diagrammen är att det är tekniskt möjligt för postoperatörerna att spåra ett paket längs hela leveranskedjan genom EMSEVT-meddelanden under förutsättning att de har de nödvändiga it-verktygen och informationssystemen. Detta har redan genomförts i praktiken för vissa typer av flöden, däribland EMS och paketflöden. Världspostföreningen arbetar med att tillämpa detta förfarande på flöden med små paket som innehåller gods.



Figur 9: Process i land A



Figur 10: Process i land B

16 Om PREDES-meddelandet **endast** innehåller korrespondens som är undantagen från registrering av uppgifter i den summariska införseldeklarationen enligt gällande tullbestämmelser behövs inte något F44-meddelande.

17 EMSEVT – allmänt spårningssystem.

6.2 Tillägg 2: Vägledande principer för JWGACI

Slut på dokumentet