



СОВЕТ ПОЧТОВОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Вопросы, касающиеся группы по почтовой безопасности – Рекомендации ВПС «Не грузить» (DNL)

Сообщение Международного бюро (Пункт 2е повестки дня)

1. Содержание	Ссылки/Параграфы
Руководящие указания «Не грузить».	§§ 1–8
2. Ожидаемое решение	
Совету почтовой эксплуатации предлагается утвердить руководящие указания «Не грузить».	§§ 2–8 и приложение 1

I. Введение

1 Группа по почтовой безопасности (ГПБ) провела виртуальные заседания 28 и 29 октября 2020 г. Под председательством Соединенных Штатов Америки. В ходе заседаний были обсуждены некоторые темы, по двум из которых необходимо получить дополнительное одобрение Совета почтовой эксплуатации.

II. Указания «Не грузить» (DNL)

2. Указания «Не грузить» (DNL) были подготовлены с тем, чтобы все 192 назначенных операторов (НО) могли применять их на своем собственном уровне. Как подчеркивается в данных указаниях, имеется множество справочных документов. Как подчеркивается в руководящих принципах, существует множество справочных документов, и понимание и осуществление их положений является неотъемлемой частью эффективности данных руководящих принципов. В частности, необходимые минимальные стандарты безопасности для всех НО, изложенные в стандартах безопасности ВПС S58 (Общие стандарты безопасности) и S59 (Учреждение обмена и безопасность международной авиапочты), являются незаменимыми для применения руководящих принципов DNL.

3. Цель руководящих принципов DNL состоит в том, чтобы обеспечить общее руководство, принципы и протокол реагирования на оценку рисков для определения роли НО по отношению к совместным руководящим принципам Всемирной таможенной организации (ВТО) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) для системы PLACI в странах-членах, решивших ее внедрить.

4. В данном документе рассматриваются почтовые отправления с высоким риском, наиболее подробное изложение которых вошло в стандарт обеспечения безопасности S59 ВПС. Документ PLACI, разработанный совместной рабочей группой ИКАО–ВТО по предварительной информации о грузах (JWGACI), предусматривает согласованный подход для авиационных властей, обеспечения безопасности воздушных грузов и заинтересованных сторон отрасли. Каждая страна обязана решить, следует ли внедрять систему PLACI.

5. Важно отметить, что система PLACI не является частью стандартов и рекомендуемой практики ИКАО (SARPS); это всего лишь дополнительный уровень безопасности и не заменяет процессы физического досмотра, требуемые ИКАО. Необходимо соблюдать требования национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации, применимые в каждой стране-члене, а также приложение 17 и документ 8973 ИКАО.

6. Работа над руководящими принципами началась в июле 2019 г., когда США через Руководящий комитет по предварительным электронным данным представила первый проект. Данные принципы были внесены на рассмотрение секретариата ИКАО, от которого не последовало отрицательного ответа. ИКАО подтвердила, что документ PLACI, на котором основан настоящий руководящий документ, был представлен ее рабочей группе по безопасности воздушных грузов и ее группе экспертов по авиационной безопасности, которые одобрили этот документ. ИКАО подчеркнула, что отраслевые игроки участвуют в обеих группах. Утвержденный согласованный подход к режиму PLACI изложен в настоящем документе PLACI, и каждое государство несет ответственность за принятие решения о внедрении или не внедрении такой системы. Поскольку она не является частью SARPs ИКАО, ИКАО не участвует ни в одном из этапов процесса внедрения.

7. Руководящие указания DNL были представлены более широкому кругу членов в ходе следующих сессий: 2020.1 Контактный комитет ИАТА –ВПС; 2020.2 группа «Перевозка почты»; 2020.2 группа «Таможня»; и 2020.2 ГПБ. Цель состояла в том, чтобы получить как можно больше отзывов, с тем чтобы включать их по мере необходимости до завершения работы над документом. Этот документ был ранее загружен на портал документов ВПС, и были получены комментарии от членов вышеупомянутых групп. Секретариат обобщил эти замечания и представил ответ членам ГПБ как до, так и во время заседания группы. Членам было предложено одобрить согласование данного документа, причем членам, желающим представить свои отзывы, было предложено сделать это до 30 октября 2020 г. Секретариат обновил данный документ в свете полученных замечаний, и пересмотренный документ прилагается в качестве приложения 1.

III. Ожидаемое решение

8. СПЭ предлагается одобрить настоящий документ и уполномочить секретариат ГПБ продолжить работу по пересмотру руководящих принципов DNL, если потребуются, чтобы предоставить соответствующую рекомендацию всем НО.

Берн, 4 ноября 2020 г.



Документ по руководящим указаниям DNL («Не грузить»)

Содержание	Стр.
1. Цель	3
2. Термины и определения	3
3. История вопроса	4
4. Передача данных	5
5. Предлагаемый процесс реагирования на риски в системе PLACI	5
Приложение 1	8
Документы для ссылок	14

1. Цель

Одной из целей Группы по почтовой безопасности ВПС (ГПБ) является повышение безопасности всех операций в почтовом секторе. ГПБ в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами ВПС определила минимальный набор требований в области безопасности, которые могут применяться ко всем аспектам почтового сектора. Разработка поддающихся оценке стандартов безопасности для почтового сектора помогает защитить почтовых служащих, активы и почтовые отправления в целом, способствует обеспечению безопасности видов транспорта, используемых для перевозки почтовых отправлений, а также позволяет национальным и международным органам применять инструменты оценки рисков.

Стандарты физической и процедурной безопасности, разработанные под эгидой ГПБ, применимы к критически важным объектам почтовой сети. Критический объект определяется в этом контексте как учреждение обмена, авиационный отдел перевозок почты, почтовые объекты, где завершается проверка авиационной безопасности, или конечное почтовое учреждение, через которое проходят почтовые отправления перед отправкой воздушным транспортом.

Эти стандарты безопасности, которые необходимы для применения настоящего документа, заключаются в следующем:

- S58: Почтовая безопасность – Общие меры безопасности. Настоящий стандарт определяет минимальные требования к физической и технологической безопасности, применимые к критически важным объектам почтовой сети;
- S59: Почтовая безопасность – Учреждение обмена и безопасность международной авиапочты. Настоящий стандарт определяет минимальные требования к обеспечению безопасности операций, связанных с перевозкой международной почты.

Цель настоящего документа состоит в том, чтобы обеспечить общее руководство, принципы и протокол реагирования на оценку рисков для определения функциональной обязанности назначенных операторов в рамках совместных руководящих принципов Всемирной таможенной организации (ВТО) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) для системы предварительной информации о грузах перед погрузкой (PLACI) в тех странах-членах, которые решили внедрить этот режим. Этот документ расширяет сферу применения почты с высоким риском, которая подробно рассматривается в S59. Определение груза и почты повышенного риска (HRCM) в соответствии с руководством ИКАО по авиационной безопасности (Док 8973) включает отправления, которые в связи с конкретной оперативной информацией имеют признаки, указывающие на то, что груз или почта представляют угрозу для гражданской авиации.

Совместные руководящие принципы ВТамО-ИКАО для документа PLACI (далее «документ PLACI») были одобрены Группой экспертов по авиационной безопасности и Рабочей группой по безопасности авиагрузов ИКАО (WGACS). Документ PLACI, который был разработан в этой группе, обеспечивает согласованный подход между всеми авиационными администрациями и сторонами, которые заинтересованы в безопасности грузовых авиаперевозок и в отрасли. Каждая страна обязана решить, следует ли внедрять систему PLACI или нет. PLACI не является частью стандартов и рекомендуемой практики ИКАО; она является лишь дополнительным уровнем безопасности и не заменяет процессы физического досмотра. Как и в настоящее время, необходимо соблюдать требования национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации, применяемой в каждой стране-члене, а также Приложение 17 ИКАО.

Документ PLACI следует всесторонне проанализировать, и до внедрения режима PLACI следует задействовать согласованный подход между всеми авиационными администрациями и сторонами, которые заинтересованы в безопасности грузовых авиаперевозок и в отрасли.

2. Термины и определения

Назначенный оператор (НО) – любая правительственная или неправительственная организация, официально назначенная страной-членом ВПС для осуществления почтовых услуг и выполнения соответствующих обязательств, вытекающих из Актов ВПС на ее территории.

Груз или почта повышенного риска (HRCM) – груз или почта, представленные неизвестным лицом или имеющие признаки вскрытия, считаются повышенного риска, если, кроме того, они удовлетворяют одному из следующих критериев:

- a особая оперативная информация указывает, что груз или почта представляют угрозу для гражданской авиации или
- b груз или почта имеют признаки отклонения от нормы, вызывающие подозрение, или
- c характер груза или почты таков, что только базовые меры безопасности вряд ли позволят обнаружить запрещенные предметы, которые могут представлять опасность для воздушного судна.

Независимо от того, поступает ли груз или почта от известного или неизвестного субъекта, конкретная оперативная информация страны-члена о грузе может привести к тому, что груз или почта будут считаться повышенного риска.

Самодельные взрывные устройства (СВУ)/самодельные зажигательные устройства (СЗУ) – Простая бомба, изготовленная и используемая неофициальными или несанкционированными силами.

Отправление/почтовое отправление – Неделимый официально допущенный к пересылке объект (предмет) в отношении которого поставщик почтовой услуги принимает на себя обязательство по оказанию почтовых услуг.

Примечание 1. – «Неделимое» относится здесь к обработке внутри почтовой системы: отправления должны обрабатываться и доставляться как единое целое, а не разделяться на компоненты внутри почтовой системы.

Примечание 2. – Почтовые отправления часто квалифицируются в соответствии с размером, весом, обработкой или другими характеристиками услуги. Примеры включают письменную корреспонденцию (отправления), почтовые посылки (отправления), заказную почту (отправления) и т. д. В тех случаях, когда такая оговорка отсутствует, термин «отправление» следует понимать как охватывающий любой или все виды почты.

Оператор – Лицо, организация или предприятие, участвующее или предлагающее участвовать в эксплуатации воздушного судна.

Предварительная информация о грузе до погрузки (PLACI) – Термин, используемый для описания конкретного набора данных 7+1, определенного в рамках стандартов SAFE ВТамО (см. Приложение 1), который берется из данных о грузах и предоставляется регулирующим органам транспортными компаниями, авиаперевозчиками, почтовыми операторами, интеграторами, зарегистрированными агентами или другими организациями как можно скорее до погрузки груза на воздушное судно в последнем пункте отправления.

Досмотр – применение технических или иных средств, предназначенных для идентификации и/или обнаружения оружия, взрывчатых веществ или опасных устройств, предметов или веществ, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства.

3. История вопроса

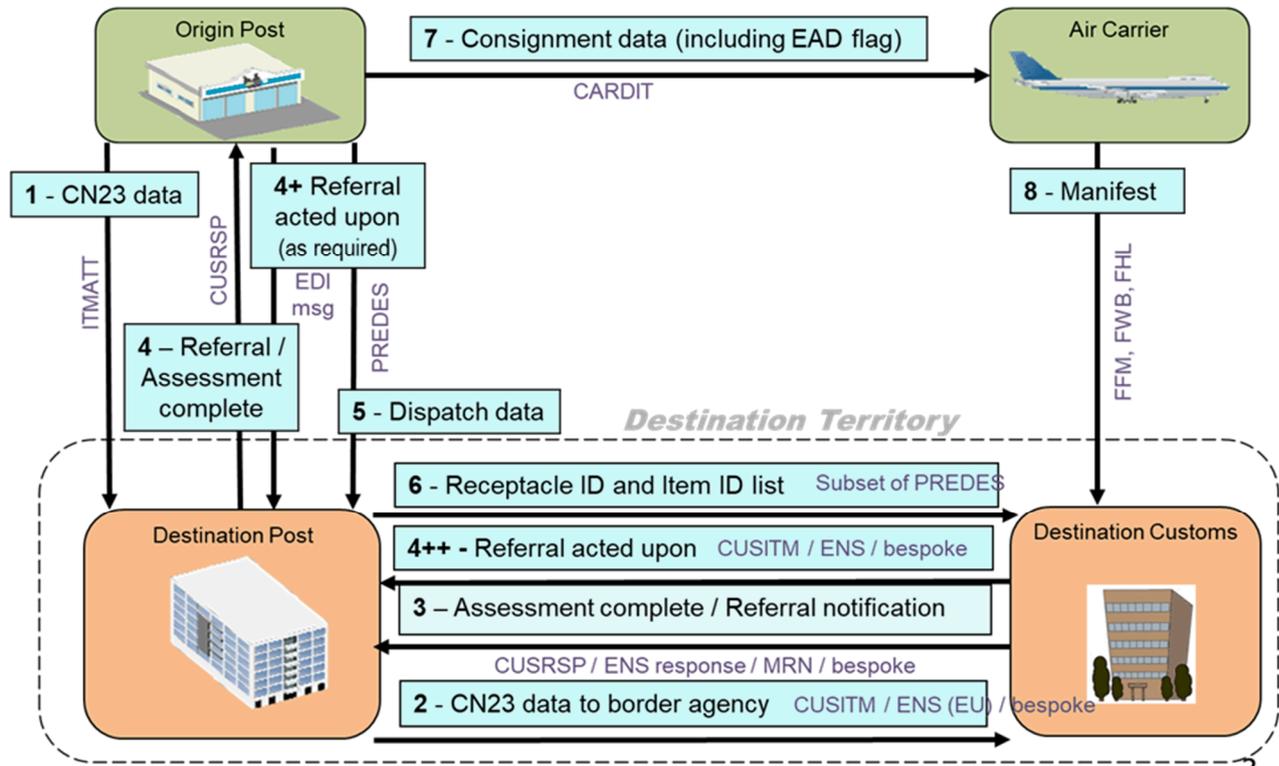
Система PLACI предназначена исключительно для обнаружения СВУ/СЗУ в авиагрузе. Предполагается, что концепция PLACI будет внедрена некоторыми регулирующими органами и рассмотрена другими в качестве дополнения к режиму предварительной информации о грузе (ACI) в области авиационной безопасности. Режим ACI был разработан для того, чтобы таможня могла выявлять и оценивать риски грузовых перевозок в связи с целым рядом нормативных вопросов до погрузки груза/почты на воздушное судно в последнем пункте отправления. Однако дополнительный импульс развитию PLACI придал террористический инцидент в октябре 2010 года, когда самодельные взрывные устройства были спрятаны в картриджах компьютерных принтеров, содержащихся в грузе, и помещены на самолет. Этот инцидент привел к тому, что был создан пилотный проект предварительного досмотра авиагрузов Соединенных Штатов (ACAS), за которым последовали пилотный проект Европейского союза о предварительном информировании о грузах до отправки для безопасного ввоза (PRECISE) и пилотный проект Канады о предварительном сборе и анализе данных об авиагрузах до погрузки (PACT).

Эти пилотные проекты проверили использование PLACI для оценки того, используется ли груз для сокрытия самодельного взрывного устройства или самодельного зажигательного устройства (то есть «бомбы в коробке»), а также методы снижения этого риска. PLACI – это дополнительный уровень

безопасности, который может использоваться в дополнение к существующим режимам безопасности грузов; однако он не может использоваться в качестве самостоятельного метода безопасности.

4. Передача данных

В ответ на возникающие требования к протоколам PLACI в отношении международной почты ВПС разработал Глобальную почтовую модель (ГПМ) для электронных предварительных данных (EAD), чтобы включить потоки данных между почтовыми службами, таможней и перевозчиками, а также протоколы процессов, содержащиеся в цикле эксплуатации отправления. ГПМ приводится ниже для справки, а объяснение каждого потока можно найти в приложении 1.



Полные электронные данные 7+1 PLACI, т. е. сообщения ITMATT (атрибуты отправления), должны быть отправлены почтовой службой подачи, как указано на приведенной выше диаграмме в качестве потока 1, как только информация станет доступной и не позднее чем за два часа до погрузки груза на воздушное судно в последнем пункте отправления.

Представленные данные должны своевременно оцениваться соответствующими органами в рамках режима PLACI в соответствии с правилами и показателями риска, которые должны быть разработаны и автоматизированы в максимально возможной степени согласно имеющейся оперативной сводке, информации об угрозах и рисках.

Стремясь обеспечить открытые линии связи между НО и авиаперевозчиками, работающими в режиме PLACI, Контактный комитет ИАТА-ВПС одобрил предоставление статуса оценки риска посредством флагового кода AR в сообщении CARDIT потока 7 ГПМ на агрегированном уровне с рекомендацией ввести обязательное представление флагового кода AR с 2023 года. Флаговый код AR в сообщении CARDIT будет служить подтверждением от почтовой службы подачи, что все необходимые EAD были отправлены и что нет известных незакрытых сообщений-запросов (т.е. RFI, RFS, DNL) во время передачи сообщения CARDIT и передачи оператору.

5. Предлагаемый процесс реагирования на риски в системе PLACI

В документе PLACI определены четыре различных результата процесса анализа рисков перед погрузкой, а именно: оценка завершена, запрос информации (RFI), запрос досмотра (RFS) и предупредительное уведомление «Не грузить» (DNL). Важно отметить, что, как четко указано в документе, пакеты будут продолжать перемещаться по логистической сети во время процесса PLACI, если не будет выпущена оценка DNL. Если возникают опасения по поводу груза, уже перевозимого

воздушным транспортом, эти вопросы должны быть решены при первой возможности с помощью существующих протоколов авиаперевозчиков.

В целях обеспечения оперативности передача сообщения ITMATT будет инициирована, как только отправление войдет в почтовую сеть физически или через электронные средства. Между передачей ITMATT и отправкой почтового отправления должно пройти соответствующее время. Предлагаемый период времени составляет 120 минут.

События RFI, RFS и DNL приведут к тому, что отправления почтовой логистической сети будут удалены из обычного процесса. Важно повторить, что оценки RFI и RFS должны быть выпущены, чтобы определить, представляет ли подозрительное отправление опасность для авиации. Код DNL должен выдаваться только в случае реальной угрозы/знания о СВУ/СЗУ.

Результаты ответа PLACI подробно описаны ниже.

Оценка завершена

В случае, если риск, связанный с безопасностью грузовых авиаперевозок, не выявлен или предполагаемый риск был успешно устранен, регулятор может решить запрограммировать ИТ-платформы для доставки сообщения отправителю данных 7 + 1 с указанием, что оценка риска завершена. Если оператор принимает коммерческое решение продолжить погрузку груза на борт воздушного судна без завершения оценки, он берет риск на себя¹.

Полная оценка может быть явной или неявной.

Запрос информации (RFI)

Запрос RFI должен направляться на грузы, когда невозможно полностью оценить риск для авиационной безопасности с помощью информации, содержащейся в первоначальном представлении данных. Такие запросы следует направлять как можно скорее.

Оператор (или НО) должен ответить с предоставлением запрошенной информацией как можно скорее, чтобы позволить компетентным органам провести оценку риска. Некоторые операторы (или НО) могут предоставлять доступ к внутренним системам, чтобы уменьшить потребность в запросах RFI.

Компетентные органы могут также предложить факультативное включение дополнительной информации по безопасности или подтверждения, если какой-либо досмотр (включая какой вид досмотра) был проведен в отношении данного груза (в форме электронной декларации безопасности грузовой отправки (eCSD)). Эта информация также может быть запрошена в сообщении RFS, как описано ниже. Предоставление этой дополнительной информации позволило бы избежать необходимости применения дополнительных мер безопасности.²

RFI должен выдаваться только в том случае, если элементы набора данных 7+1 отсутствуют, являются неполными или считаются неверными (т. е. отсутствует адрес назначения), и эти недостающие элементы препятствуют компетентному органу завершить свой процесс оценки рисков.

Запрос на досмотр

Когда требуются дополнительные доказательства для определения наличия риска для авиационной безопасности или невозможно определить риск с помощью имеющейся информации (включая дополнительную информацию от RFI), соответствующие органы могут направить запрос на досмотр, досмотр с использованием вторичного соответствующего метода (досмотр грузов и почты повышенного риска) или подтверждение досмотра. Груз не должен загружаться на воздушное судно до тех пор, пока не будет проведен досмотр, если только соответствующие органы власти и оператор (и/или НО) не договорились о том, что груз должен быть перемещен в место, где имеется соответствующее досмотровое оборудование.

¹ Совместные руководящие принципы ВТамО-ИКАО по предварительной информации о грузе перед погрузкой (PLACI)

² Совместные руководящие принципы ВТамО-ИКАО по предварительной информации о грузе перед погрузкой (PLACI).

После получения RFS оператор (и/или НО) должен подтвердить, какой досмотр уже был проведен, и/или выполнить требуемый досмотр, где это необходимо в соответствии с правилами Приложения 17 ИКАО и/или применимыми национальными мерами программы безопасности грузов члена организации. Результаты любого досмотра должны быть подтверждены компетентными властями. Указание причины направления запроса оператору (или НО) может в некоторых обстоятельствах помочь ему определить, какой метод досмотра является наиболее подходящим для устранения потенциального риска, хотя не всегда возможно предоставить эти сведения, если характер информации является конфиденциальным (например, служебная информация, информация с ограниченным доступом)³.

Ответ RFS должен привести только к двум возможным результатам. Либо отправление должно считаться «безопасным для полетов», либо, если отправление не может быть проверено с помощью дополнительных процессов досмотра, экспорт должен быть отменен, а НО или уполномоченное лицо для досмотра должны следовать процедурам уведомления, изложенным в S59, или своим установленным внутренним процессам.

«Не грузить» (DNL)

Когда предварительная информация о грузе совпадает с конкретными оперативными данными или вариантами развития событий, указывающими на непосредственную угрозу авиационной безопасности (например, «бомба в коробке»), соответствующие компетентные органы⁴ дают распоряжение «Не грузить»⁵. Распоряжение DNL также может быть выдано, если в процессе разрешения вопроса по RFS в грузе обнаружено отправление, представляющее угрозу. В соответствии с требованиями ИКАО страны-члены должны иметь действующие протоколы для рассмотрения случаев непосредственной угрозы воздушным судам, создаваемой перевозкой грузов воздушным транспортом. Эти протоколы могут быть использованы компетентными властями в контексте PLACI⁶.

DNL должен выдаваться только соответствующими компетентными органами, имеющими доступ к конкретным оперативным данным или вариантам развития события, связанным с непосредственной угрозой авиационной безопасности. Распоряжение DNL должно быть издано посредством взаимосогласованного протокола личных контактов, который должен быть определен и согласован всеми сторонами, участвующими в режиме PLACI.

³ Совместные руководящие принципы ВТамО-ИКАО по предварительной информации о грузе перед погрузкой (PLACI).

⁴ Соответствующие компетентные органы могут включать в себя любое число государственных органов, включая полицию, правоохранительные органы и саперные отряды в зависимости от страны-члена.

⁵ Следует отметить, что режим PLACI обычно осуществляется компетентными властями страны назначения. Таким образом, протокол для передачи сообщений DNL будет установлен указанной страной назначения.

⁶ Совместные руководящие принципы ВТамО-ИКАО по предварительной информации о грузе перед погрузкой (PLACI).

Инициирование потока = данные CN 23, полученные электронным способом в передаваемом формате.

Поток 1 = ITMATT M33 V1 (данные 7 + 1 атрибут отправления), обеспечиваемый через данные CN 23 от почтовой службы подачи к почтовой службе назначения.

Поток 2 = CUSITM V2 (Данные CN 23 передаются почтовой службой назначения ассоциированному таможенному партнеру для оценки безопасности).

Поток 3 = CUSRSP (Результаты оценки передаются ассоциированным таможенным партнером почтовой службе назначения. Соответствующие списки кодов: 213 - Оценка отправления; 214 - Запрос информации; 215 - Запрос на досмотр; 217 - RFRSP; 218 - Элементы данных; Список кодов Европейской комиссии (ЕК) 724 - HRCM; 735 - справочно-информационный запрос; 752 - Требуется дополнительная информация).

Поток 4 = ITMREF V1 – M53 (Почтовая служба назначения предоставляет результат таможенной оценки почтовой службе подачи).

Поток 4+ = REFRSP V1 – M54 (Почтовая служба подачи предоставляет информацию в отношении любых предпринятых действий почтовой службе назначения)

Поток 4++ = Почтовая служба назначения предоставляет таможенному партнеру полученную информацию о действиях страны подачи.

Поток 5 = PREDES – Предварительное уведомление о депеше (генерируется почтовым оператором, подготавливающим депешу, и отправляется оператору, принимающему депешу в месте назначения, первоначально предназначено для целей планирования и отслеживания).

Депеша может быть представлена в виде структуры с тремя уровнями:

- 1 Депеша, имеющая идентификатор, соответствующий стандарту S8 ВПС.
- 2 Емкости в депеше, имеющие идентификатор, соответствующий стандарту S9 ВПС.
- 3 Почтовые отправления в каждой емкости; идентифицированные почтовые отправления имеют идентификатор, соответствующий стандарту S10 ВПС.

Поток 6 = Почтовая служба назначения предоставляет таможенному партнеру идентификатор емкости и список идентификаторов отправлений.

Поток 7 = CARDIT – Документы перевозчика - Международное транспортное уведомление (M48 - Почтовая служба подачи предоставляет партнеру по перевозке данные об отправке (CN 38/CN 41/CN 47), включая индикатор EAD).

Поток 7+ = RESDIT – Ответ на документ - Международное транспортное уведомление (M49) - Сообщение EDI с ответом/подтверждением, отправленное поставщиком транспортных услуг назначенному оператору страны подачи, чтобы предоставить информацию о различных транспортных событиях. По завершении каждого из этих транспортных событий должны быть отправлены отдельные сообщения RESDIT.

Поток 8 = Авиаперевозчик предоставляет данные манифеста таможене назначения.

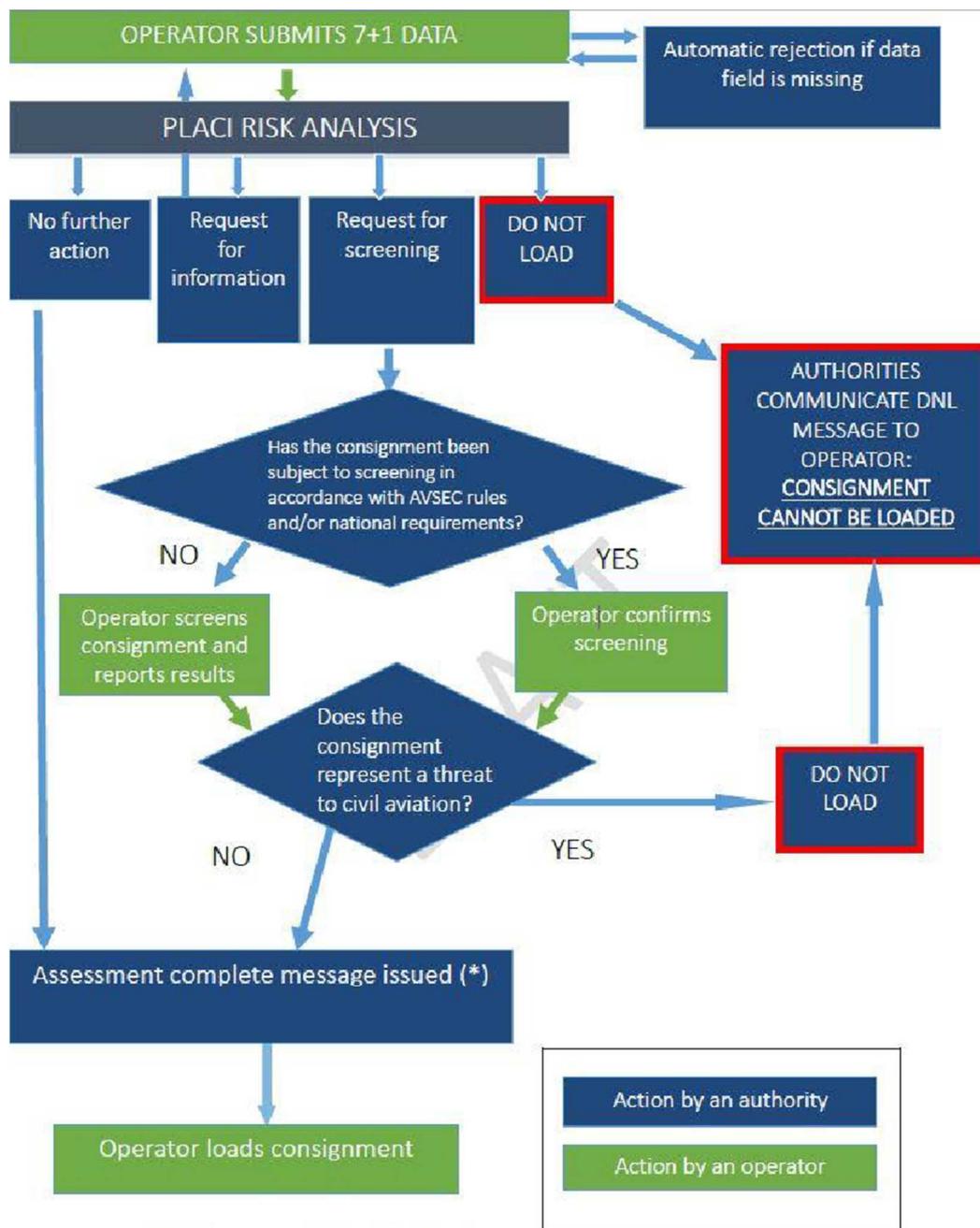
Данные о безопасности воздушных грузов до погрузки

- 1 Грузоотправитель, наименование: наименование (и адрес) стороны, которая составляет или от имени которой составляется экспортная декларация и которая является собственником товаров или имеет аналогичное право распоряжаться ими в момент подачи декларации.
 - 2 Грузоотправитель, адрес: наименование (и адрес) стороны, которая составляет или от имени которой составляется экспортная декларация и которая является собственником товаров или имеет аналогичное право распоряжаться ими в момент подачи декларации.
 - 3 Грузополучатель, наименование: наименование (и адрес) стороны, которой передается груз.
 - 4 Грузополучатель, адрес: наименование (и адрес) стороны, которой передается груз.
 - 5 Количество упаковок: количество отдельных отправлений, упакованных таким образом, что они не могут быть разделены без предварительного снятия упаковки.
 - 6 Общий вес брутто (включая квалификатор единицы измерения): вес (масса) товара, включая упаковку, но исключая оборудование перевозчика для декларирования.
 - 7 Краткое описание груза: простое описание груза транспортного средства, только в общих чертах.
- (+1) Идентификатор.

Designated operator		CUSTOMS DECLARATION		CN 23	
From:	Name: Irene Sánchez	Sender's address:	No. of non-declared items: <input type="checkbox"/> May be opened officially: <input type="checkbox"/> Important! See instructions on the back.		
(1)	Business: Tiberius S.A.	(+1)	CP34567890ES		
(2)	Street: Esquivel, 17	Tel. No. +34 91 582 93 64	1 declaration per item (5)		
	Postcode: 28012	City: Madrid			
	Country: Spain				
To:	Name: John Smith				
(3)	Business: Mall Imports				
(4)	Street: 100 Parcellway	Tel. No. +1 824 754-3726	Imported articles reference to use for invoice (or for important only optional)		
	Postcode: 12244-5078	City: Stampsville	Importer/consignee reference of invoice		
	Country: USA				
Detailed description of contents (1)		Quantity (2)	Net weight (kg) (3)	Value (€) (4)	For commercial remittance: HS tariff number (6) and Country of origin of goods (5)
(7) MEN'S SWEATSHIRTS		3	1.50	240	621131 HK
MEN'S COTTON SHIRTS		5	0.25	60	620711 HK
MUSIC CDs		5	0.1	60	85043 HK
		(6) Net gross weight (kg): 2.50	Net value (€): 360		Postal charges (€): AIRSURVE FEE CB 37,22 + 4,00
Category of item (10)	Commercial sample	Other classes specify:			
<input type="checkbox"/> Gift	<input type="checkbox"/> Returned goods	Explanation:			
<input type="checkbox"/> Documents	<input checked="" type="checkbox"/> Sale of goods	Comments (11) e.g. goods subject to quarantine, sanitary/phytosanitary inspection or other restrictions			
Licence (12)		Certificate (13)	Invoice (14)		Date and sender's signature (15)
None of licences		None of certificates	LOM 039A104		24/08/2017 Irene Sánchez

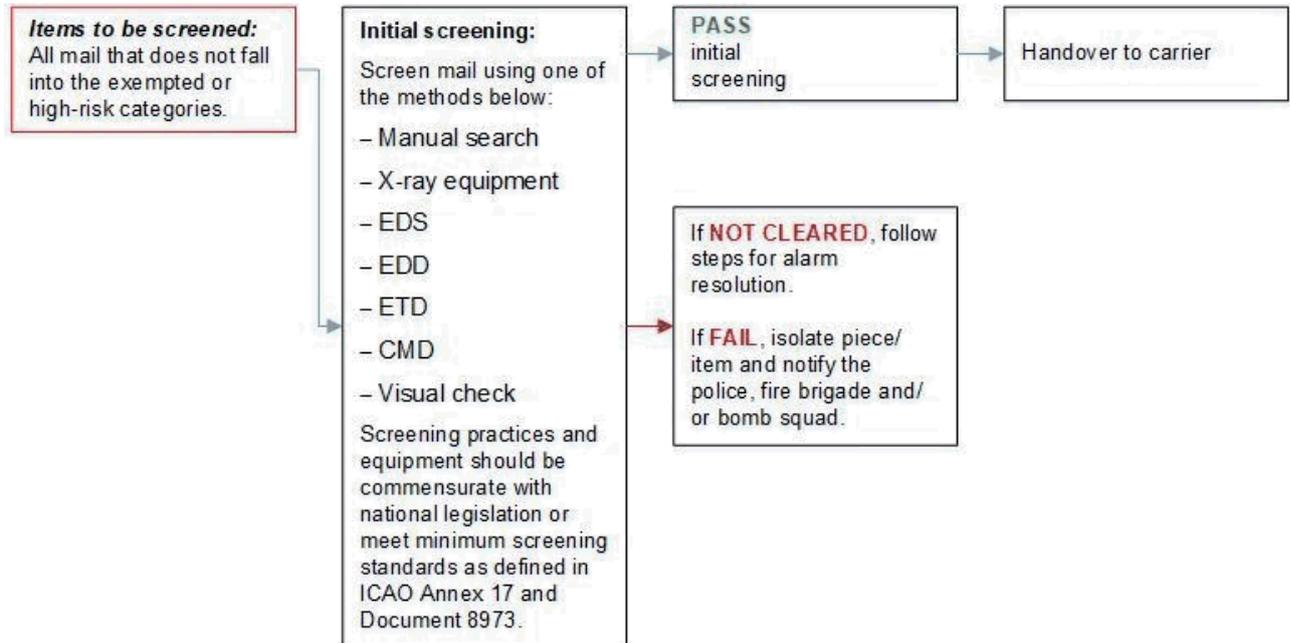
Designated operator		CUSTOMS DECLARATION		CN 22	
May be opened officially: <input type="checkbox"/>		Important! See instructions on the back.			
<input type="checkbox"/> Gift	<input type="checkbox"/> Commercial sample				
<input type="checkbox"/> Documents	<input type="checkbox"/> Returned goods				
<input type="checkbox"/> Sale of goods	<input type="checkbox"/> Other classes specify:				
Quantity and detailed description of contents (1)	Net weight (2)	Value and currency (3)	HS tariff number (4)	Country of origin (5)	
Total weight in kg (6)		Net value (€)			
1. The undersigned, whose name and address are given on the form, certifies that the particulars given in this declaration are correct and that the item does not contain any dangerous article or articles prohibited by legislation or by postal or customs regulations. Date and sender's signature (8)					
Size 74 x 105 mm, white or green					

⁷ Приложение III к рамочным стандартам по безопасности ВТамО.

Совместный процесс PLACI ВТамО–ИКАО⁸

⁸Совместные руководящие принципы ВТамО-ИКАО по предварительной информации о грузе перед погрузкой (PLACI).

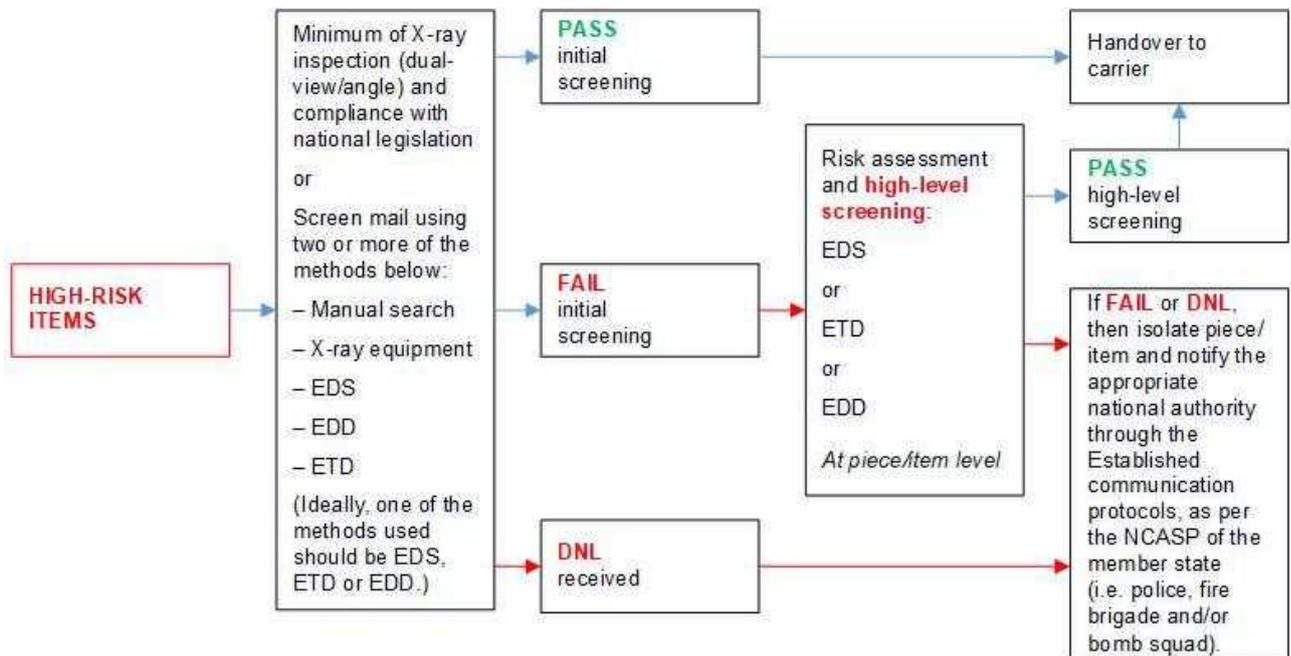
Досмотр международной исходящей почты, предназначенной для воздушных перевозок



Условные обозначения

- EDS: системы обнаружения взрывчатых веществ
 EDD: собаки для обнаружения взрывчатых веществ
 ETD: детекторы следов взрывчатых веществ
 CMD: металлоискатель для грузов

Досмотр международной исходящей почты повышенного риска, предназначенной для воздушных перевозок



Условные обозначения

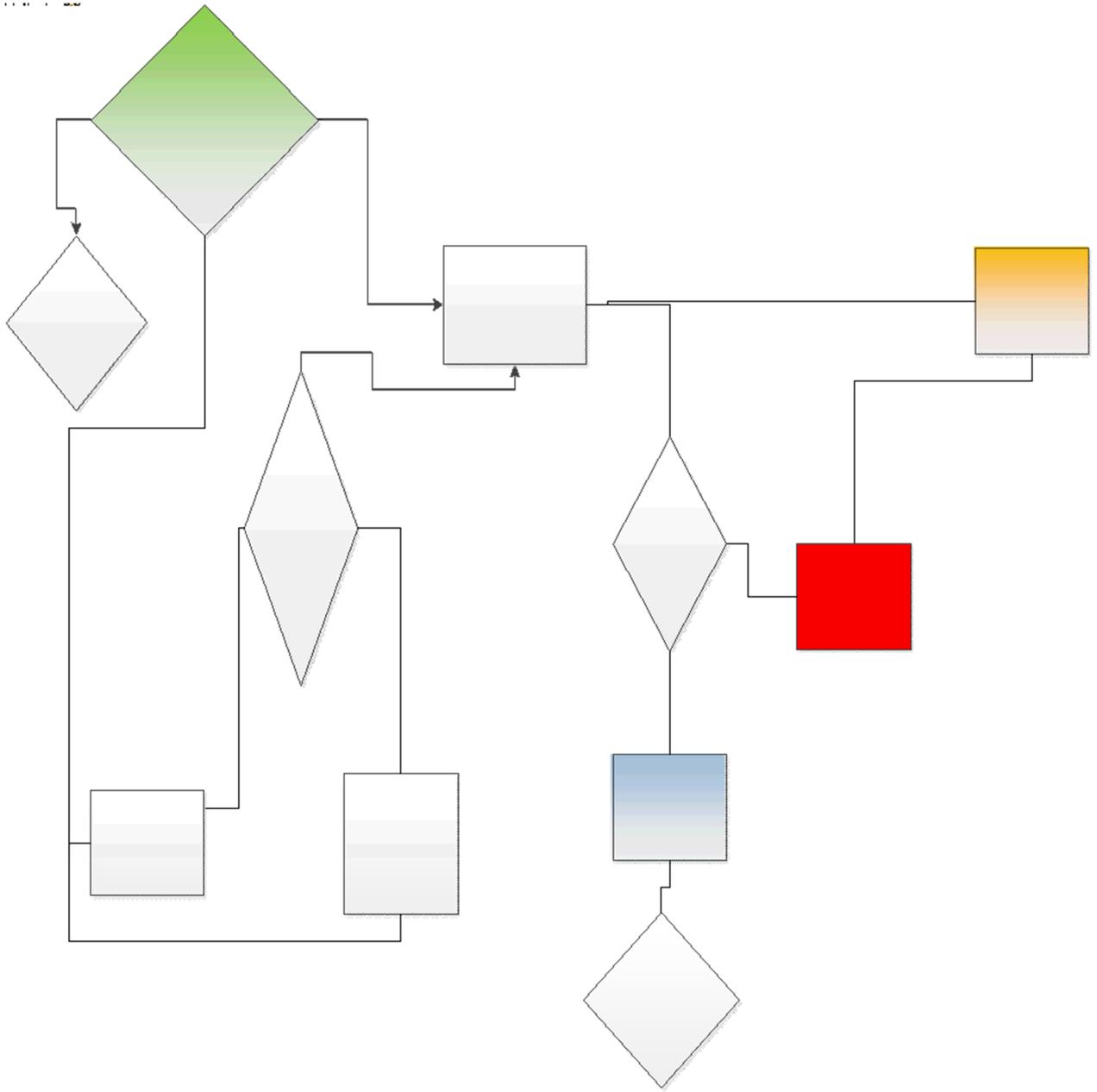
EDS: системы обнаружения взрывчатых веществ

ETD: детекторы следов взрывчатых веществ

EDD: собаки для обнаружения взрывчатых веществ

NCASP: национальная программа обеспечения безопасности гражданской авиации

Поток процесса ответов на запросы



Документы для ссылок

Для применения настоящего документа необходимы следующие справочные документы. В случае датированных ссылок или ссылок с номером версии применяется только цитируемое издание. Для недатированных ссылок и там, где нет ссылки на номер версии, применяется последнее издание ссылочного документа (включая любые поправки).

Стандарт ВПС S58, Почтовая безопасность – Общие меры безопасности.

Стандарт ВПС S59, Почтовая безопасность – Учреждение обмена и безопасность международной авиапочты.

Международная организация гражданской авиации, Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. Безопасность – Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

I

Примечание 1. – Приложения 1-18 к Конвенции о международной гражданской авиации имеются по адресу: store.icao.int.

Международная организация гражданской авиации, Руководство по авиационной безопасности (Док. 8973 - Для служебного пользования).

Примечание 2. – Запросы на получение копий документа Док. 8973 должны направляться непосредственно в подразделение ИКАО по продаже документов (sales@icao.int). Распространение документа Док. 8973 ограничено уполномоченными юридическими и физическими лицами.

Совместные руководящие принципы ВТамО-ИКАО по предварительной информации о грузе перед погрузкой (PLACI).