

(الأصل: بالإنكليزية)

شَرَّ بالغة العربية في ١٦/١١/٢٠٢٠، الساعة ٤٠:١٥

مجلس الاستثمار البريدي

مسائل تتعلق بفريق الأمن البريدي - مبادئ الاتحاد البريدي العالمي التوجيهية الخاصة بأمر "عدم التحميل" (DNL)

مذكرة يقدمها المكتب الدولي
(البند ٢ هـ من جدول الأعمال)

١- الموضوع	الإحالات/الفقرات
المبادئ التوجيهية الخاصة بأمر "عدم التحميل" (DNL).	الفقرات من ١ إلى ٨
٢- القرارات المرتقبة	
يُدعى مجلس الاستثمار البريدي إلى الموافقة على المبادئ التوجيهية الخاصة بأمر "عدم التحميل".	الفقرات من ٢ إلى ٨ والملحق ١

أولاً مقدمة

١- عُقد اجتماع فريق الأمن البريدي عن عُقد يومي ٢٨ و ٢٩ أكتوبر ٢٠٢٠، برئاسة الولايات المتحدة الأمريكية. وقد جرى التطرق خلال هذا الاجتماع إلى عدة مواضيع يتطلب اثنان منها موافقة مجلس الاستثمار البريدي.

ثانياً المبادئ التوجيهية الخاصة بأمر "عدم التحميل" (DNL)

٢- صيغت المبادئ التوجيهية الخاصة بأمر "عدم التحميل" (DNL) لضمان قدرة جميع المستثمرين المعيّنين البالغ عددهم ١٩٢ مستثمراً معيّناً على استخدام المبادئ التوجيهية في إطار أعمالهم. ويوجد العديد من المستندات المرجعية المبينة في المبادئ التوجيهية. ويعد فهم هذه المستندات بالإضافة إلى تنفيذها جزءاً لا يتجزأ من فعالية المبادئ التوجيهية. وعلى وجه الخصوص، يمثل توفر الحد الأدنى المطلوب من المعايير الأمنية لجميع المستثمرين المعيّنين على النحو المحدد في المعيار الأمني S58 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي (المعايير الأمنية العامة) والمعيار S59 (مكتب التبادل وأمن البريد الجوي الدولي)، أمراً ضرورياً لتنفيذ المبادئ التوجيهية الخاصة بأمر "عدم التحميل" (DNL).

٣- وتهدف هذه المبادئ التوجيهية الخاصة بأمر "عدم التحميل" (DNL) إلى تقديم إرشادات ومبادئ عامة وبيروتوكول استجابة لتقييم المخاطر، بغية ضبط الدور الذي يضطلع به المستثمرون المعيّنون فيما يتعلق بالمبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي الخاصة بنظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل (PLACI) في البلدان الأعضاء التي تختار تطبيق هذا النظام.

٤- ويتوسع هذا المستند في التطرق إلى نطاق البريد البالغ الخطورة الذي يتناوله المعيار الأمني S59 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي بالتفصيل. ويقدم مستند المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل الذي أعده فريق العمل المعني بالمعلومات المسبقة عن البضائع المشترك بين منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة الجمارك العالمية نهجاً منسقاً لسلطات الطيران وأمن الشحن الجوي وأصحاب المصلحة من القطاع. ويقع على عاتق كل بلد أن يقرر ما إذا كان سينفذ نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل أم لا.

٥- ويجدر التأكيد على أن المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل ليست جزءاً من المعايير والممارسات الموصى بها لمنظمة الطيران المدني الدولي؛ وهي مجرد إجراء أمني إضافي لا يحل محل عمليات التفتيش الأمني المادية التي تفرضها منظمة الطيران المدني الدولي. ويتعين الالتزام بمتطلبات برنامج أمن الطيران المدني الوطني في كل بلد عضو إلى جانب الملحق ١٧ والمستند رقم ٨٩٧٣ لمنظمة الطيران المدني الدولي.

٦- وقد بدأ العمل على إعداد هذه المبادئ التوجيهية في يوليو ٢٠١٩ حيث قدمت الولايات المتحدة الأمريكية المشروع الأول عبر اللجنة التوجيهية المعنية بالبيانات الإلكترونية المسبقة. وقد عُرضت هذه المبادئ التوجيهية على أمانة منظمة الطيران المدني الدولي لتقديم التعليقات ولم تُقدم أية ردود سلبية بشأنها. وأكدت منظمة الطيران المدني الدولي أن مستند المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل الذي يستند إليه مستند المبادئ التوجيهية هذا قد عُرض على فريق العمل المعني بأمن الشحن الجوي وفريق خبراء الأمن الجوي التابعين لها فأيداه. وشددت منظمة الطيران المدني الدولي على أن الجهات الفاعلة في القطاع تشارك في كلا الفريقين. ويرد عرض مفصل للنهج المنسق المتفق عليه بشأن نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل في هذا المستند الخاص بالمعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل. ويقع على عاتق كل بلد أن يقرر ما إذا كان سينفذ نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل أم لا. وبالنظر إلى أن هذا النظام لا يمثل جزءاً من المعايير والممارسات الموصى بها لمنظمة الطيران المدني الدولي، فإن المنظمة لا تشارك في أي مرحلة من مراحل عملية التنفيذ.

٧- وقد قدمت المبادئ التوجيهية الخاصة بأمر "عدم التحميل" (DNL) إلى الأعضاء بنطاقهم الواسع خلال الدورات التالية: دورة لجنة الاتصال المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية والاتحاد البريدي العالمي الأولى لعام ٢٠٢٠؛ ودورة فريق النقل الثانية لعام ٢٠٢٠؛ ودورة فريق الجمارك الثانية لعام ٢٠٢٠؛ ودورة فريق الأمن البريدي الثانية لعام ٢٠٢٠. وكان الهدف من ذلك هو الحصول على أكبر قدر ممكن من التعليقات من أجل دمجها حسب الضرورة في المستند قبل الانتهاء من صياغته. وقد جرى في وقت سابق تحميل المستند على منصة المستندات الخاصة بالاتحاد البريدي العالمي واستلمت التعليقات التي قدمها أعضاء الأفرقة المذكورة أعلاه. وقامت الأمانة بتجميع هذه التعليقات وتقديم رد إلى أعضاء فريق الأمن البريدي قبل اجتماع الفريق وخلاله. وجرى السعي للحصول على موافقة الأعضاء بشأن تنسيق المستند مع تحديد موعد ٣٠ أكتوبر ٢٠٢٠ كآخر أجل بالنسبة إلى الأعضاء الراغبين في تقديم تعليقات. وحيّنت الأمانة المستند في ضوء هذه التعليقات. ويرد المستند المراجع مرفقاً بالملحق ١.

ثالثاً القرارات المرتقبة

٨- يدعى مجلس الاستثمار البريدي إلى الموافقة على هذا المستند والتصريح لأمانة فريق الأمن البريدي بمواصلة العمل على مراجعة المبادئ التوجيهية الخاصة بأمر "عدم التحميل" (DNL) على النحو المطلوب من أجل تقديم الإرشادات المناسبة لجميع المستثمرين المعيّنين.

برن، في ٤ نوفمبر ٢٠٢٠



مستند المبادئ التوجيهية المتعلقة بأمر "عدم التحويل"

الصفحة	جدول المحتويات
٣	١- الغرض
٤	٢- مصطلحات وتعريف
٥	٣- السياق
٥	٤- إبلاغ البيانات
٦	٥- عملية التصدي للمخاطر المقترحة من خلال المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل
٩	٦- الملاحق
١٦	٧- المراجع

١- الغرض

يتمثل أحد أهداف فريق الأمن البريدي التابع للاتحاد البريدي العالمي في تعزيز الأمن على مستوى كل العمليات في القطاع البريدي. وقد قام الفريق بالتعاون مع أصحاب المصلحة الآخرين في الاتحاد البريدي العالمي بتحديد مجموعة من المتطلبات الأمنية الدنيا التي يمكن تطبيقها على جميع جوانب القطاع البريدي. ومن شأن وضع معايير أمنية قابلة للقياس تُطبَّق على القطاع البريدي أن يساهم في حماية موظفي البريد وممتلكاته، وحماية البعثات البريدية عمومًا وحماية الوسائل المستخدمة لنقل البعثات، والسماح للسلطات الوطنية والدولية بتطبيق أدوات تقييم المخاطر.

ويُطبَّق معياراً الأمن المادي والإجرائي اللذين أعدا بإشراف من فريق الأمن البريدي على المرافق الحساسة في الشبكة البريدية. ويتمثل المرفق الحساس في هذا السياق في مكتب التبادل، ووحدة البريد الجوي، والمرافق البريدية التي تُجرى فيها عملية التفتيش الأمني للطيران، وآخر مرفق بريدي تعبر منه بعثات البريد قبل إرسالها جواً.

ويتمثل المعياران الأمان للاتحاد البريدي العالمي اللذان لا يمكن الاستغناء عنهما في تطبيق هذا المستند في ما يلي:

- معيار الأمن البريدي S58 - التدابير الأمنية العامة: الذي يحدد الحد الأدنى من المتطلبات الأمنية المادية وتلك المتعلقة بالعمليات المطبقة على المرافق الحساسة ضمن الشبكة البريدية؛
- معيار الأمن البريدي S59 - أمن مكاتب التبادل والبريد الجوي الدولي: الذي يحدد الحد الأدنى من المتطلبات الأمنية لضمان أمن العمليات المتصلة بنقل البريد الدولي.

ويرمي هذا المستند التوجيهي إلى تقديم إرشادات ومبادئ عامة وبروتوكول استجابة لتقييم المخاطر، بغية ضبط دور المستثمرين المعيّنين في المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي المتعلقة بنظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل (PLACI) في البلدان الأعضاء التي تختار تطبيق هذا النظام. ويتوسع هذا المستند في التطرق إلى نطاق البريد الشديد الخطورة الذي يتناوله المعيار الأمني S59 بالتفصيل. ويشمل تعريف الشحن والبريد الشديدي الخطورة الوارد في دليل منظمة الطيران المدني الدولي لأمن الطيران (الوثيقة ٨٩٧٣)، البعثات التي تشير معلومات استخباراتية محددة إلى أن الشحن أو البريد الواردة فيه يشكل تهديداً على الطيران المدني.

وأعتمدَ مستند المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل الذي يندرج ضمن المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي من قبل فريق العمل المعني بأمن الشحن الجوي التابع لفريق الخبراء المعني بأمن الطيران في منظمة الطيران المدني الدولي. ويساعد المستند الذي أعده هذا الفريق سلطات الطيران وأمن الشحن الجوي وأصحاب المصلحة من القطاع على اتباع نهج متناسق فيما بينهم. ويقع على عاتق كل بلد أن يقرر ما إذا كان سينفذ نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل أم لا. ويجدر التأكيد على أن هذه المعلومات ليست جزءاً من المعايير والممارسات الموصى بها لمنظمة الطيران المدني الدولي وهي مجرد إجراء إضافي لتعزيز الأمن لا يحل محل عمليات التفتيش الأمني المادية التي تفرضها منظمة الطيران المدني الدولي. ويتعين الالتزام بمتطلبات برنامج أمن الطيران المدني الوطني في كل بلد عضو بالإضافة إلى الملحق ١٧ لمنظمة الطيران المدني الدولي، وذلك كما هو الحال حالياً.

وينبغي مراجعة مستند المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل كلياً لتبني نهج متناسق فيما بين السلطات المسؤولة عن أمن الطيران والشحن الجوي وأصحاب المصلحة في القطاع، وذلك قبل تنفيذ نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل.

٢- مصطلحات وتعريف

المستثمر المعين - كل كيان حكومي أو غير حكومي يُعيّنه رسد عمياً البلد العضو في الاتحاد البريدي العالمي لاستثمار الخدمات البريدية والوفاء بالالتزامات ذات الصلة التي تنص عليها وثائق الاتحاد داخل أراضيه.

الشحن أو البريد الشديد الخطورة - يُعد الشحن أو البريد الذي يرسله كيان غير معروف أو تظهر عليه علامات التلاعب بالغ الخطورة عندما تنطبق عليه، إضافةً إلى ما سبق، إحدى المعايير التالية:

(أ) تشير معلومات استخباراتية إلى أن الشحن أو البريد يشكل تهديداً على الطيران المدني؛

(ب) أو تظهر على الشحن أو البريد عيوبٌ تثير الشك؛

(ج) أو لا يكفي الحد الأدنى من الإجراءات الأمنية لوحده للكشف عن المواد المحظورة التي قد تعرض الطائرة للخطر، وذلك بالنظر إلى طبيعة الشحن أو البريد.

بصرف النظر عما إذا كان الشحن أو البريد قادمًا من كيان معروف أو غير معروف، فيمكن اعتباره بناءً على معلومات استخباراتية محددة صادرة عن بلد عضو بشأن الشحنة أنه شديد الخطورة.

أجهزة متفجرة أو حارقة يدوية الصنع - عبارة عن قنبلة بسيطة التركيب قامت بصنعها واستخدامها قوات غير رسمية وغير مرخصة.

بعيثة البريد (قطعة، أو بعيثة بريد، أو بعيثة بريرية) - هي عبارة عن أي شيء لا يتجزأ يُسمح بإرساله بالبريد وهو محل التزام من مقدم خدمة بريرية ما يقبل بتقديم خدمات بريرية.

الملاحظة ١ - تحيل عبارة "لا يتجزأ" في هذا السياق إلى المعالجة ضمن النظام البريدي: إذ ينبغي أن تُعالج البعائث وتوزع كوحدة متكاملة ولا يمكن تقسيمها إلى أجزاء ضمن النظام البريدي.

الملاحظة ٢ - عادة ما تُصنّف بعائث البريد حسب الحجم والوزن والمعالجة أو غيرها من خصائص الخدمة المقدمة. وتشمل الأمثلة على ذلك بعائث بريد الرسائل، وبعائث بريد الطرود، وبعائث البريد المسجّل، وما إلى ذلك. وينبغي، في حال عدم تحديد أي تصنيف مما ذُكر سابقاً اعتبار البعثة على أنها تشمل أي نوع أو سائر أنواع البريد.

المستثمر - هو فردٌ أو منظمة أو مؤسسة يشارك (تشارك) أو يعرض (تعرض) المشاركة في استثمار طائرة.

المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل (PLACI) - مصطلح يُستخدم للإشارة إلى عناصر البيانات ٧+١ المحددة وفقاً لإطار معايير منظمة الجمارك العالمية لتأمين وتيسير التجارة العالمية (انظر الملحق ١) والمستقاة من بيانات الإرسالية والتي يُقدمها وكلاء الشحن أو شركات النقل الجوي أو المستثمرون البريديين أو شركات تجميع الخدمات أو الوكلاء المعتمدون أو هيئات أخرى تابعة للجهات التنظيمية، في أسرع وقت ممكن قبل تحميل الشحنة على متن الطائرة في آخر محطة قبل المغادرة.

الكشف الأمني - هو تطبيق الوسائل التقنية أو غيرها من الوسائل التي تهدف إلى تحديد و/أو الكشف عن الأسلحة أو المتفجرات أو الأجهزة الخطرة الأخرى أو العناصر أو المواد التي يمكن أن تستخدم لارتكاب أفعال التدخل غير المشروع.

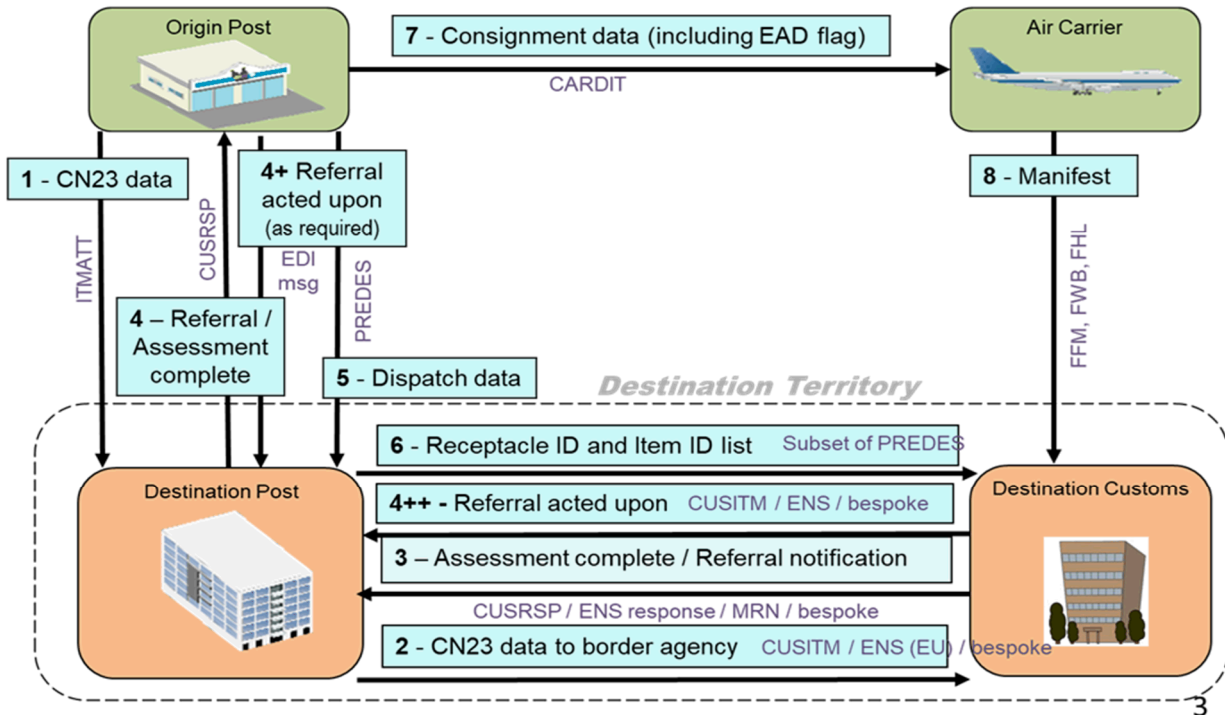
٣- السياق

تُستخدَم المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل حصراً من أجل الكشف على وجود أجهزة متفجرة أو حارقة يدوية الصنع في الشحن الجوي. ويُتوقع أن تُقَدِّم بعض الجهات التنظيمية هذه المعلومات فيما تقوم هيئات أخرى بالنظر فيها بوصفها امتداداً للنظام المعلومات المسبقة عن الشحن الجوي في مجال أمن الطيران الذي صُمم من أجل تمكين الجمارك من استهداف سلسلة من المسائل التنظيمية المتعلقة بشحنات النقل الجوي وإجراء تقييم للمخاطر وذلك قبل عملية تحميل الشحنة/البريد على متن الطائرة في آخر محطة لها قبل المغادرة. ومع ذلك، فقد بات من الضروري تطوير نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل لا سيما بعد الحادثة الإرهابية التي وقعت في أكتوبر ٢٠١٠ عندما تم العثور على أجهزة متفجرة يدوية الصنع مخبأة في خراطيش حبر على متن طائرة شحن. وأدت هذه الحادثة إلى إنشاء المشروع التجريبي للتفتيش الأمني المسبق للشحن الجوي في الولايات المتحدة الأمريكية، ثم نظام المعلومات عن الشحن قبل التحميل من أجل الدخول الآمن الخاص بالاتحاد الأوروبي (PRECISE)، والمشروع التجريبي لاستهداف الشحن الجوي قبل التحميل في كندا.

وقامت هذه المشاريع التجريبية باختبار استخدام نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل من أجل تقييم ما إذا تم إخفاء أجهزة متفجرة أو حارقة يدوية الصنع (أي "قنبلة في علبة") في شحنة ما، والتوصل إلى طريقة لتخفيف وطأة الخطر الذي قد ينجم عن ذلك. وتُعتبر المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل إجراءً أمنياً إضافياً يمكن استخدامه بالإضافة إلى نظم أمن الشحن الجوي الحالية؛ ولكن لا يمكن استخدام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل كنظام أمني مستقل.

٤- إبلاغ البيانات

استجابةً للمتطلبات الناشئة عن بروتوكولات المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل الخاصة بشحنات البريد الدولي، أعد الاتحاد البريدي العالمي النموذج البريدي العالمي الخاص بالبيانات الإلكترونية المسبقة بغية دمج تدفقات البيانات المتبادلة بين المؤسسات البريدية، والجمارك وشركات النقل، بالإضافة إلى البروتوكولات الإجرائية التي تنطوي عليها دورة حياة بعثة ما. ويرد في الرسم البياني أدناه النموذج البريدي العالمي كمرجع، ويرد في الملحق ١ شرح لكل تدفق من التدفقات.



وبالنسبة إلى النموذج البريدي العالمي، ينبغي أن يرسل مكتب البريد في المصدر، المُشار إليه في الرسم البياني أعلاه بالتدفق ١، المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل الكاملة (عناصر البيانات ٧+١) والرسائل ITMATT إلكترونيًا لتتاح له هذه المعلومات ولكن في فترة زمنية لا تتجاوز ساعتين قبل موعد المسح الضوئي في الأوعية.

وينبغي أن تقيم السلطات المختصة ضمن نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل البيانات المُقدّمة في حينها وفلقواعد ومؤشرات المخاطر التي ينبغي إعدادها ودمجها إلى أقصى مدى ممكن في نظم آلية وفقًا للمعلومات الاستخباراتية وتلك المتعلقة بالتهديدات والمخاطر.

وفي إطار السعي إلى إبقاء قنوات الاتصال مفتوحة بين المستثمرين المعيّنين وشركات الطيران العاملة ضمن نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل، أيدت لجنة الاتصال المشتركة بين الرابطة الدولية للنقل الجوي والاتحاد البريدي العالمي تقديم وضع تقييم المخاطر عبر رمز AR flag الوارد ضمن رسائل CARDIT للتدفق ٧ من النموذج البريدي العالمي إجمالاً وأوصت بإنفاذ إلزامية تقديم رمز AR flag اعتباراً من عام ٢٠٢٣. وسيكون هذا الرمز ضمن رسائل CARDIT عبارة عن إثبات من المؤسسة البريدية في المصدر لتؤكد أن كافة البيانات الإلكترونية المسبقة قد قُدمت وأنه ليست هناك أية طلبات إحالة عالقة معروفة المصدر (أي طلب الحصول على معلومات، وطلب الكشف الأمني، والأمر بعدم التحميل) لدى إرسال رسائل CARDIT والتسليم للمستثمر.

٥- عملية التصدي للمخاطر المقترحة من خلال المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل

يحدد مستند المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل أربع نتائج منفصلة لعملية تحليل المخاطر قبل التحميل وهي كما يلي: انتهاء عملية التقييم، وطلب الحصول على معلومات، وطلب الكشف الأمني، وعدم التحميل. وتجدر الإشارة إلى أن المستند يذكر بوضوح بأن الرزم ستواصل الانتقال في سلسلة الإمدادات خلال عملية تقديم المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل ما لم ينتج عن عملية التقييم إصدار أمر بعدم التحميل. وفي حال أثبتت مخاوف بشأن الشحنة التي تكون آنذاك في مرحلة العبور جواً ينبغي تسوية هذه المسائل في أقرب فرصة ممكنة عن طريق البروتوكولات القائمة لشركات الطيران.

ومن باب الحرص على السرعة، سيتم تفعيل إرسال الرسائل ITMATT بمجرد دخول البعثة في الشبكة البريدية سواء بصفة مادية أو عبر وسائل إلكترونية. وينبغي انقضاء مدة زمنية مناسبة بين إرسال الرسائل ITMATT وتوزيع البعثة البريدية. وتُقدّر المدة الزمنية المقترحة بـ ١٢٠ دقيقة.

وستؤدي أحداث طلب الحصول على معلومات، وطلب الكشف الأمني، وعدم التحميل إلى حذف البعثات المتدفقة في العمليات الاعتيادية في سلسلة الإمدادات البريدية. ويجدر التذكير بأن تقديم طلب الحصول على معلومات أو طلب الكشف الأمني ينبغي أن يتم بغرض التحقق مما إذا كانت البعثة المشبوهة تشكل خطراً على الطيران. ويجب أن يتم إصدار أمر عدم التحميل فقط في حالة وجود تهديد حقيقي/معلومات عن وجود قنبلة متفجرة/حارقة يدوية الصنع.

ويرد أدناه بيان تفصيلي لنتائج الاستجابة للمعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل.

انتهاء عملية التقييم

في حال لم يُحدّد أي خطر متعلق بأمن الشحن الجوي أو جرت تسوية خطر متوقع بنجاح، يجوز للمنظم أن يقرر برمجة منصات تكنولوجيا المعلومات لإرسال رسالة إلى صاحب البيانات ٧+١ يُشير فيها بأن عملية التقييم قد تمت. وإذا اتخذ مستثمر ما قراراً طابع تجاري يقضي بتحميل الشحنات على متن الطائرة دون انتظار استكمال عملية التقييم فإنه يتحمل تبعات قراره.^١

ويمكن أن يكون الإخطار بانتهاء عملية التقييم صريحاً أو ضمناً

^١ المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي الخاصة بالمعلومات المسبقة عن الشحنة قبل التحميل.

طلب الحصول على معلومات

ينبغي إرسال إحالة طلب الحصول على معلومات بخصوص الشحنات عندما يستحيل إجراء تقييم كامل للمخاطر على الطيران المدني من خلال المعلومات الواردة في الملف الأولي. وينبغي أن تُبلغ مثل هذه الطلبات في أقرب الأجل الممكنة.

ويتعين على المستثمر (أو المستثمر المعين) الرد بتقديم المعلومات المطلوبة في أقرب وقت ممكن لتمكين السلطات من إجراء التقييم للمخاطر. ويجوز لبعض المستثمرين (المستثمرين المعيّنين) إتاحة النفاذ إلى النظم الداخلية من أجل الحد من ضرورة إرسال إحالات طلب الحصول على معلومات.

ويجوز للسلطات أيضاً أن تقترح خيار إدراج معلومات أمنية إضافية أو تأكيد أية عملية تفتيش أمني (مع تبيان نوعه) قد أجريت على الشحنة المعنية (في شكل إقرار إلكتروني خاص بأمن الشحنات). ويمكن أيضاً طلب هذه المعلومة في طلب التفتيش الأمني، وذلك على النحو المبين أدناه. وقد يتيح تقديم هذه المعلومة الإضافية الاستغناء عن تطبيق تدابير أمنية إضافية.^٢

وينبغي ألا يصدر طلب الحصول على معلومات إلا في حال غياب عناصر من مجموعة البيانات ١+٧ أو نقصانها أو عدم صحتها (مثل عدم تبيان العنوان في المقصد) وعدم تمكن السلطة المكلفة بالتقييم من إتمام عملية تقييم المخاطر بسبب نقصان هذه العناصر.

طلب التفتيش الأمني

عندما تكون هناك حاجة إلى أدلة إضافية لتحديد ما إذا كان هناك خطر محقق بأمن الطيران أو إذا استحال تحديد الخطر من خلال المعلومات المتاحة (بما فيها المعلومات الإضافية الواردة في طلب الحصول على المعلومات)، يمكن للسلطات المختصة أن ترسل طلب تفتيش أمني تُستخدم فيه طريقة ثانوية مناسبة (التفتيش الأمني للشحن والبريد الشديدي الخطورة)، أو تؤكد إجراء التفتيش الأمني. وينبغي ألا تحمّل الشحنة على متن الطائرة حتى إجراء التفتيش الأمني، ما لم تتفق السلطات المختصة مع المستثمر (و/أو المستثمر المعين) على نقل الشحنة إلى موقع تتوفر فيه التجهيزات الملائمة لإجراء التفتيش الأمني.

وينبغي للمستثمر (و/أو المستثمر المعين) عند استلامه طلب التفتيش الأمني أن يؤكد أي نوع من التفتيش الأمني قد أُجري و/أو يُجري التفتيش الأمني المطلوب، وذلك حسب ما تقتضيه القواعد الواردة في الملحق ١٧ لمنظمة الطيران المدني الدولي و/أو التدابير المعمول بها في البرنامج الوطني لأمن الشحن الخاص بالبلد العضو. وينبغي التأكد من نتائج أي تفتيش أمني مع السلطات. ويمكن في بعض الحالات أن يسهل ذكر سبب رسائل الإحالة على المستثمر (و/أو المستثمر المعين) اختيار طريقة التفتيش الأمني الأنسب للتصدي للخطر المحتمل على الرغم من صعوبة تقديم هذه المعلومات في أغلب الحالات لا سيما إذا كانت المعلومات سرية (مثل المعلومات الخاصة بالملكية والمعلومات الاستخباراتية).^٣

وينبغي أن يترتب على الرد على طلب التفتيش الأمني نتيجتان فقط. إما أن تُعتبر البعثة "آمنة لأغراض النقل الجوي" أو لا يمكن تخليصها من خلال عمليات التفتيش الأمني الإضافية، ومن ثم، ينبغي إلغاء التصدير ويتعين على المستثمر المعين أو جهة التفتيش الأمني المعيّنة اتباع إجراءات الإخطار المنصوص عليها وفقاً للمعيار الأمني S59 أو العمليات المحلية الواجبة التطبيق.

^٢ المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالمعلومات المسبقة عن الشحنة قبل التحميل.

^٣ المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالمعلومات المسبقة عن الشحنة قبل التحميل.

عدم التحميل

عندما تتطابق المعلومات المسبقة عن الشحن مع المعلومات الاستخباراتية المحددة أو سيناريوهات التهديد التي تشير إلى تهديد يوشك بإلحاق الضرر بأمن الطيران (أي وجود "قنبلة في علبة")، تُصدر السلطات المختصة؛ أمراً بعدم التحميل^٤. ويمكن أيضاً إصدار الأمر بعدم التحميل في حال تم التعرف على بعبئة خطيرة في الشحنة في الوقت الذي تجري فيه عملية البت في طلب إجراء تفتيش أمني. وطبقت متطلبات منظمة الطيران المدني الدولي، يجب أن يكون للبلدان الأعضاء بروتوكولات قائمة تسمح لها بالتصدي للمخاطر المحدقة بالطائرات التي تمثلها الشحنات المنقولة جواً ويمكن أن تستفيد السلطات من هذه البروتوكولات في إطار المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل^٦.

وينبغي ألا يُصدر أمر عدم التحميل إلا السلطات المختصة التي يحق لها الوصول إلى المعلومات الاستخباراتية ذات الصلة أو سيناريوهات التهديد المتعلقة بخطر يوشك أن يلحق الضرر بأمن الطيران. وينبغي أن يتم إصدار الأمر بعدم التحميل وفق البروتوكول اتصال بين شخصين الذي يتم الاتفاق عليه بصفة متبادلة وتحده جميع الأطراف المشاركة في نظام المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل وتوافق عليه.

^٤ يمكن أن تشمل عبارة السلطات المختصة أي عدد من السلطات الوطنية والشرطة وسلطات إنفاذ القانون وخبراء المتفجرات وما إلى ذلك من الهيئات التابعة للبلد العضو.

^٥ تجدر الإشارة إلى أن نظام المعلومات المسبقة عن الشحنة قبل التحميل عادة ما تُنفذه سلطات البلد المقصد، وعليه فإن بلد المقصد المعني هو من يضع بروتوكول إبلاغ رسائل عدم التحميل.

^٦ المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالمعلومات المسبقة عن الشحنة قبل التحميل.

بدء التدفق = تسجيل بيانات الإقرار الجمركي CN 23 إلكترونياً في نسق قابل للإرسال.

التدفق ١ = الرسائل ITMATT M33 V1 (تصنيف البعثة في البيانات ٧+١) المُقدّمة عبر بيانات الإقرار الجمركي CN 23 التي يرسلها مكتب البريد في المصدر إلى مكتب البريد في المقصد. ووصف الرسالة ITMATT المقدم لأغراض الإعلام على النحو التالي:

- ١- اسم المُرسَل: اسم الجهة - أو من ينوب عنها - التي تقوم بالإقرار الجمركي الخاص بعملية التصدير، وهي صاحبة البضائع أو لها حق التصرف فيها في الوقت الذي تم قبول الإقرار الجمركي.
- ٢- عنوان المُرسَل: عنوان الجهة - أو من ينوب عنها - التي تقوم بالإقرار الجمركي الخاص بعملية التصدير، وهي صاحبة البضائع أو لها حق التصرف فيها في الوقت الذي تم قبول الإقرار الجمركي.
- ٣- اسم المُرسَل إليه: اسم الجهة التي تُرسل إليها البضائع.
- ٤- عنوان المُرسَل إليه: عنوان الجهة التي تُرسل إليها البضائع.
- ٥- عدد الرزم: عدد فرادى البعثات التي جرى تغليفها بطريقة لا تسمح بتقسيمها ما لم يتم إخراجها من الرزمة المُغلقة فيها.
- ٦- إجمالي الوزن الصافي (بالإضافة إلى رمز وحدة القياس): وزن (كتلة) البضائع مع احتساب التغليف وباستثناء معدات الناقل.
- ٧- وصف موجز للشحنة: وصف باستعمال لغة بسيطة لمحتويات الشحنة وذلك باستخدام مصطلحات فقط. (١+) المعرّف.

التدفق ٢ = الرسائل CUSITM V2 (بيانات الإقرار الجمركي CN 23 التي يرسلها مكتب البريد في المقصد إلى مصالح الجمارك الشريكة ذات الصلة بغية إجراء التقييم الأمني).

التدفق ٣ = الرسائل CUSRSP (نتائج التقييم التي ترسلها مصالح الجمارك الشريكة ذات الصلة إلى مكتب البريد في المقصد. وتشمل قائمة الرموز ذات الصلة ما يلي: الرمز ٢١٣ - تقييم البعثة؛ الرمز ٢١٤ - طلب الحصول على معلومات؛ الرمز ٢١٥ - طلب التفتيش الأمني؛ الرمز ٢١٧ - الرسائل RFRSP؛ الرمز ٢١٨ - عناصر البيانات؛ وتشمل قائمة رموز المفوضية الأوروبية ما يلي: الرمز ٧٢٤ - الشحن أو البريد الشديد الخطورة؛ الرمز ٧٣٥ - طلب الإحالة؛ الرمز ٧٥٢ - المعلومات الإضافية المطلوبة).

التدفق ٤ = ITMREF V1 - M53 (يرسل مكتب البريد في المقصد نتيجة التقييم الذي أجرته الجمارك إلى مكتب البريد في المصدر).

التدفق ٤+ = REFRSP V1 - M54 (يقدم مكتب البريد في المصدر معلومات عن إجراءات اتخاذها إلى مكتب البريد في المصدر).

التدفق ٤++ = يقدم مكتب البريد في المقصد المعلومات التي تلقاها عن الإجراءات المتخذة في المصدر إلى مصالح الجمارك الشريكة.

التدفق ٥ = PREDES - Preadvice Dispatch (يصدرها المستثمر البريدي الذي يقوم بتهيئة الإرسالية ويرسلها إلى المستثمر المتلقي للإرسالية في موقع في المقصد المصمم في الأصل لأغراض التخطيط والتتبع).

ويمكن بيان إرسالية ما على أنها بنية تشمل ثلاثة مستويات هي كالتالي:

- ١- الإرسالية التي تحمل معرّفًا مطابقًا للمعيار الأمني S8 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي.

- ٢- أوعية الإرسالية التي تحمل معرفًا مطابقًا للمعيار الأمني S9 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي.
- ٣- البعثات البريدية في كل وعاء؛ تحمل بعثات البريد معرفًا مطابقًا للمعيار الأمني S10 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي.

التدفق ٦ = يزود مكتب البريد في المقصد مصالحي الجمارك الشريكة بقائمة المعارف الخاصة بالأوعية والبعثات.

التدفق ٧ = CARDIT - Carrier Documents International Transport (M48) - يقدم مكتب البريد في المصدر بيانات الشحنة (CN 38/CN 41/CN 47) المتضمنة في البيانات الإلكترونية المسبقة إلى شركة النقل الشريكة).

التدفق +٧ = RESDIT - Response Documents International Transport (M49) هي رسالة رد/تأكيد التبادل الإلكتروني للبيانات توجهها شركة النقل إلى المستثمر المعين في المصدر لتقديم معلومات عن الوضع فيما يتعلق بمختلف أحداث عملية النقل. وترسل رسائل RESDIT المنفصلة لدى إتمام كل حدث من هذه الأحداث.

التدفق ٨ = تقدم شركة النقل الجوي قائمة البيانات إلى الجمارك في المقصد.

Annexe 2^٢

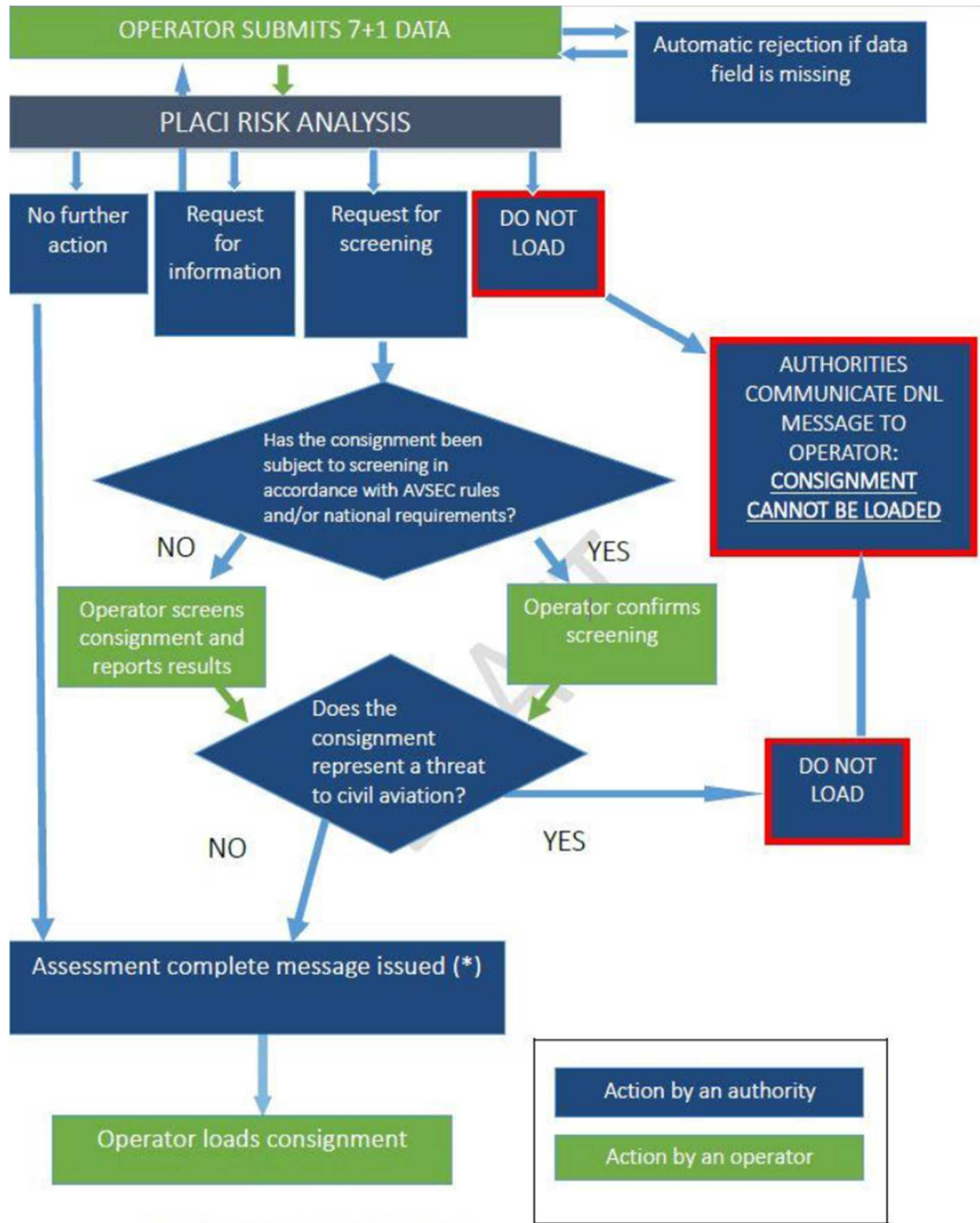
الملحق ٢^٢

بيانات أمن الشحن الجوي قبل التحميل

- ١- اسم المُرسَل: اسم (وعنوان) الجهة - أو من ينوب عنها - التي تقوم (الذي يقوم) بالإقرار الجمركي الخاص بعملية التصدير، وهي صاحبة البضائع أو لها حق التصرف فيها في الوقت الذي تم قبول الإقرار الجمركي.
 - ٢- عنوان المُرسَل: اسم (وعنوان) الجهة - أو من ينوب عنها - التي تقوم (الذي يقوم) بالإقرار الجمركي الخاص بعملية التصدير، وهي صاحبة البضائع أو لها حق التصرف فيها في الوقت الذي تم قبول الإقرار الجمركي.
 - ٣- اسم المُرسَل إليه: اسم (وعنوان) الجهة التي تُرسَل إليها البضائع.
 - ٤- عنوان المُرسَل إليه: اسم (وعنوان) الجهة التي تُرسَل إليها البضائع.
 - ٥- عدد الرزم: عدد فرادى البعثات التي جرى تغليفها بطريقة لا تسمح بتقسيمها ما لم يتم إخراجها من الرزمة المُغلقة فيها.
 - ٦- إجمالي الوزن الصافي (بالإضافة إلى رمز وحدة القياس): وزن (كتلة) البضائع مع احتساب التغليف وباستثناء معدات الناقل.
 - ٧- وصف موجز للشحنة: وصف باستعمال لغة بسيطة لمحتويات الشحنة وذلك باستخدام مصطلحات فقط.
- (١+) المعرّف.

^٢ المنصوص عليها في الملحق الثالث لإطار معايير تأمين التجارة الدولية وتيسيرها لمنظمة الجمارك العالمية.

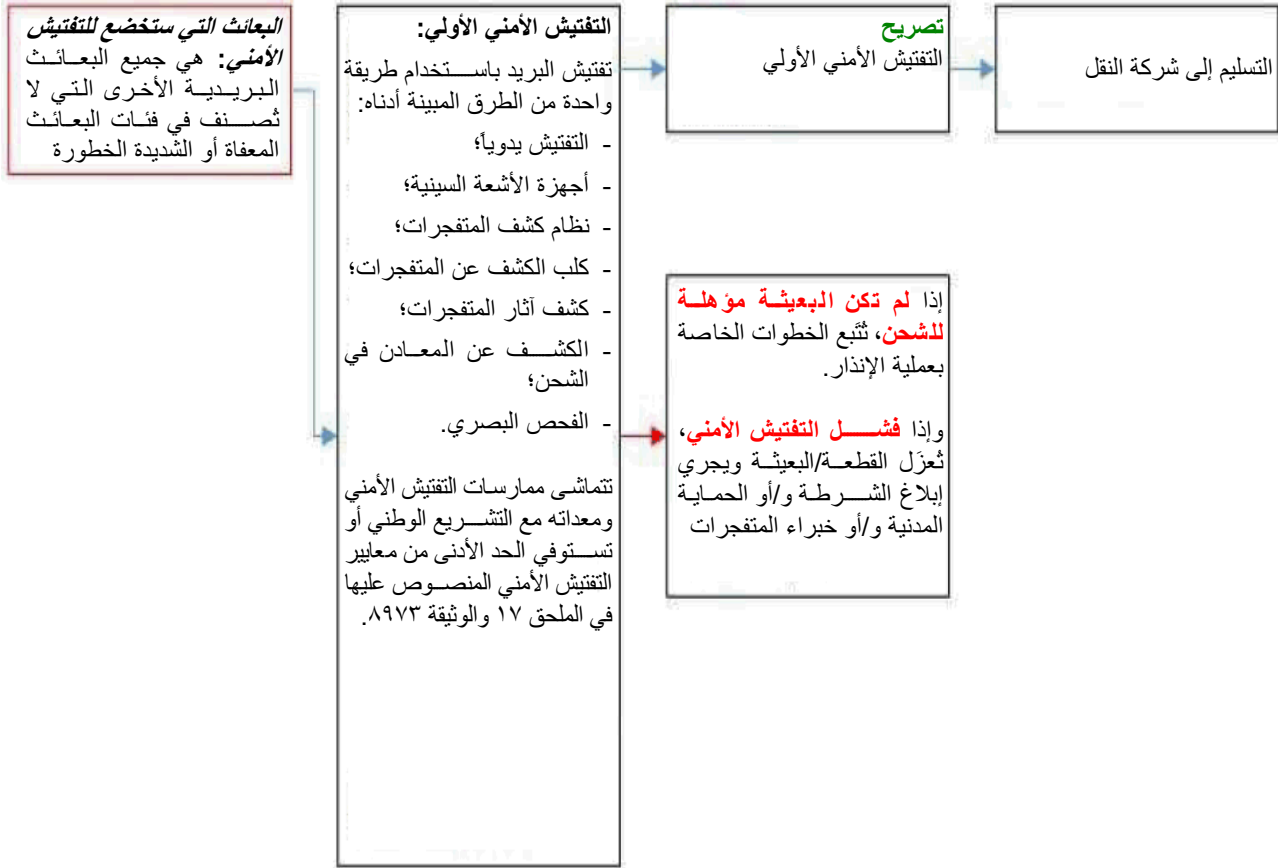
عملية تقديم المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي^٨



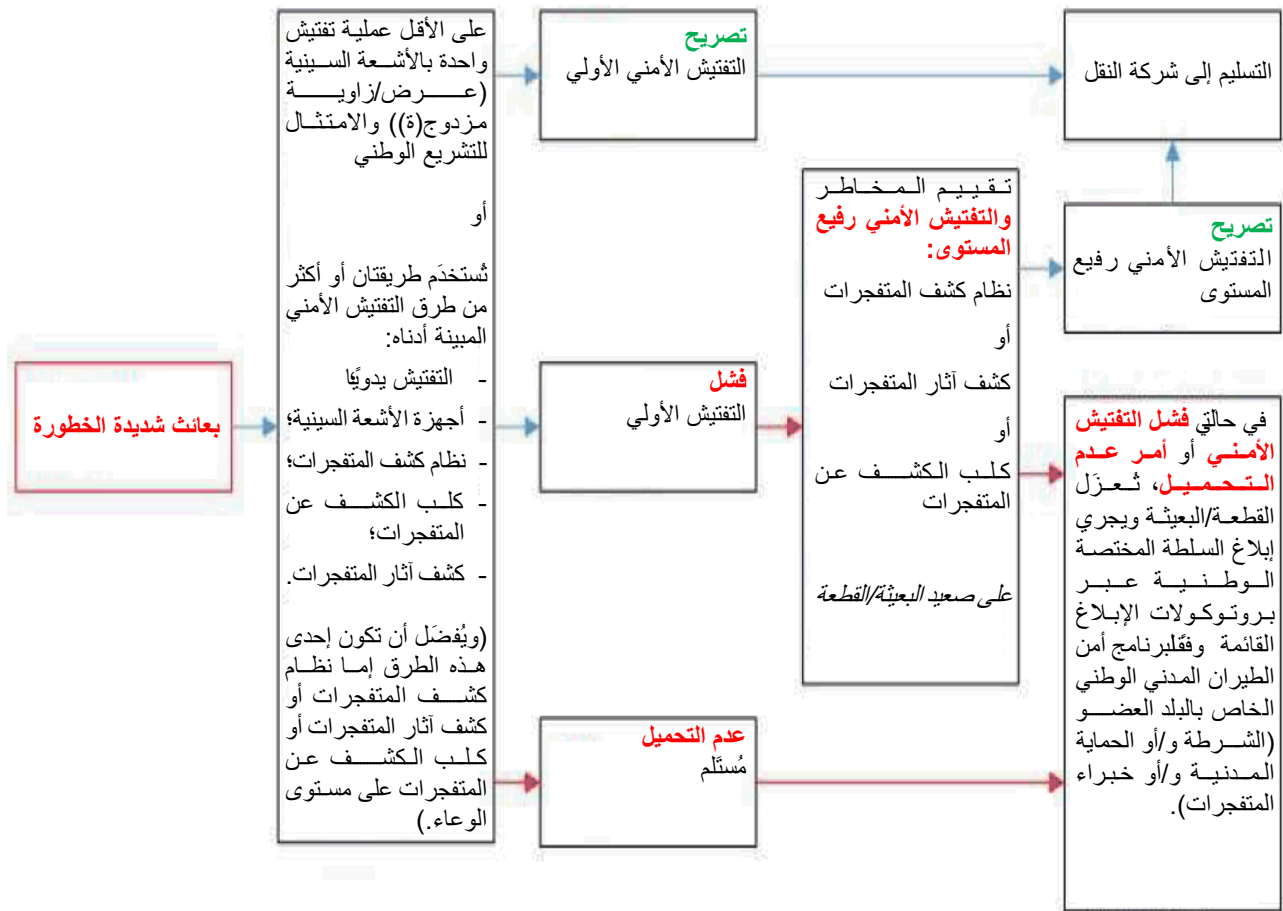
(*) Not a prerequisite for loading cargo, some business models will load independently of this message.

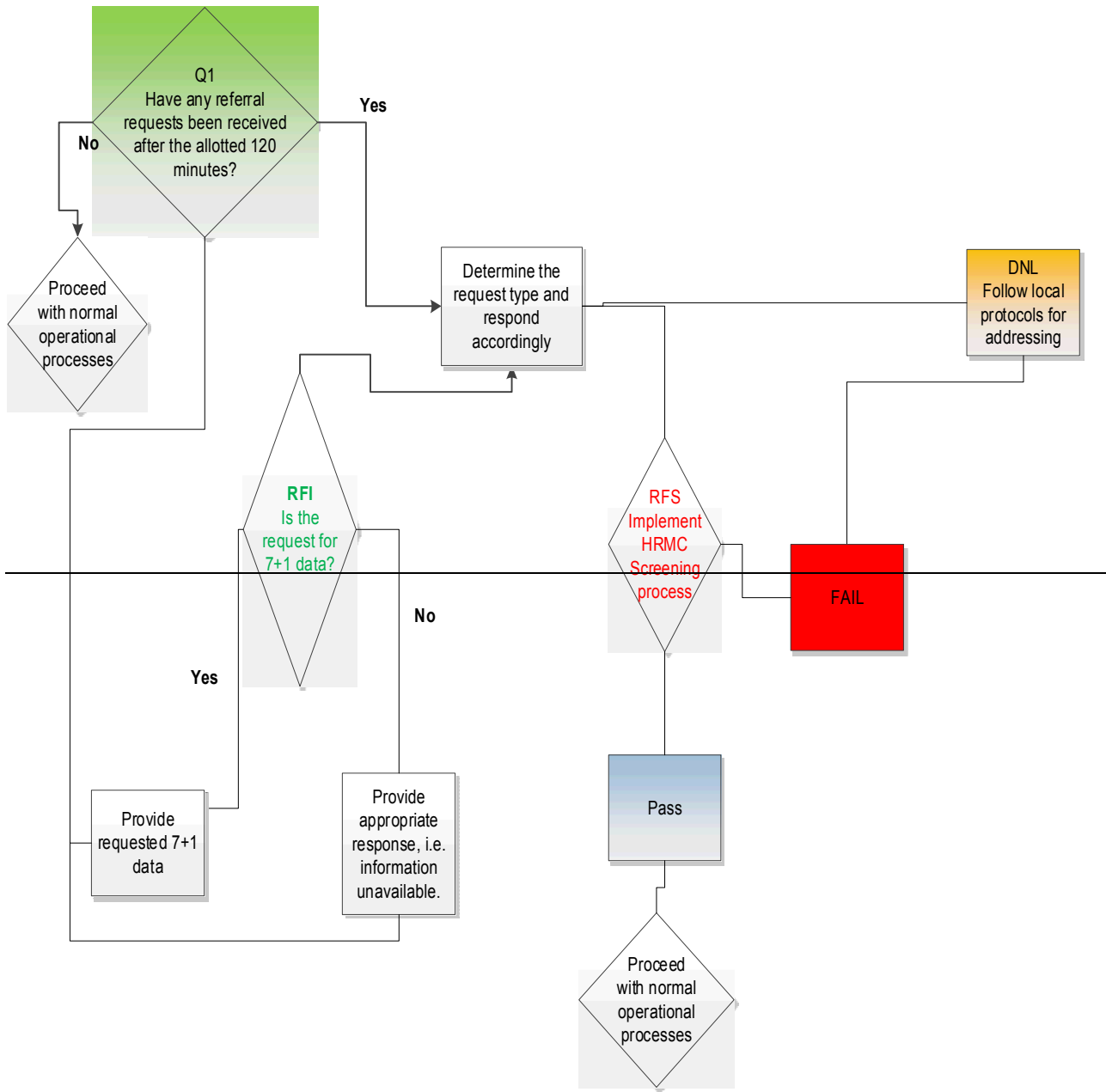
^٨ المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالمعلومات المسبقة عن الشحنة قبل التحميل.

التفتيش الأمني للبريد الدولي الصادر الموجه للنقل جواً



التفتيش الأمني للبريد الدولي الصادر الشديدة الخطورة الموجه للنقل جواً





المراجع

تُعد الوثائق المرجعية الواردة أدناه مراجعَ في غاية الأهمية لتنفيذ هذا المستند. وفيما يخص المراجع المؤرخة أو المراجع التي تحيل إلى رقم إصدار ما، يُعتد بالطبعة المذكورة فقط. وفيما يخص المراجع غير المؤرخة وفي حالة عدم ذكر أي رقم لإصدار ما، يُعتد بأخر طبعة صدرت عن المستند المرجعي (بما في ذلك أية تعديلات أدخلت عليه).

المعيار الأمني S58 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي، الأمن البريدي - التدابير الأمنية العامة.

المعيار الأمني S59 الخاص بالاتحاد البريدي العالمي، الأمن البريدي - أمن مكاتب التبادل والبريد الجوي الدولي.

منظمة الطيران المدني الدولي، الملحق ١٧ باتفاقية الطيران المدني الدولي: الأمن - حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع.

الملاحظة ١ - ترد الملاحق من ١ إلى ١٨ باتفاقية الطيران المدني الدولي في الرابط التالي: store.icao.int.

دليل إيكاو لأمن الطيران (الوثيقة ٨٩٧٣ - مقيدة التوزيع).

الملاحظة ٢ - ينبغي إرسال طلبات الحصول على نسخ من الوثيقة ٨٩٧٣ مباشرة إلى وحدة المبيعات التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي على عنوان البريد الإلكتروني التالي: (sales@icao.int). يُقيد توزيع الوثيقة ٨٩٧٣ على الهيئات والأفراد المرخص لهم.

المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق ببرنامج المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل.