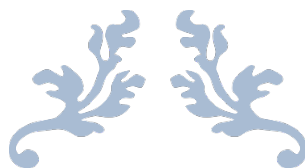




ВПС | ВСЕМИРНЫЙ
ПОЧТОВЫЙ
СОЮЗ



**РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ДЕКЛАРАЦИИ О
БЕЗОПАСНОСТИ ПАРТИИ ГРУЗОВ**



Октябрь 2018 г.

I. Рекомендации по электронной декларации о безопасности партии грузов (eCSD) для назначенных операторов

1. Цель

Настоящие рекомендации предназначены для назначенных операторов (НО), внедряющих электронные декларации о безопасности партии грузов (eCSD) для почтовых отправлений.

Цель настоящих рекомендаций – дать НО простое описание того, как осуществлять внедрение eCSD и где найти дополнительную информацию.

2. Общие сведения

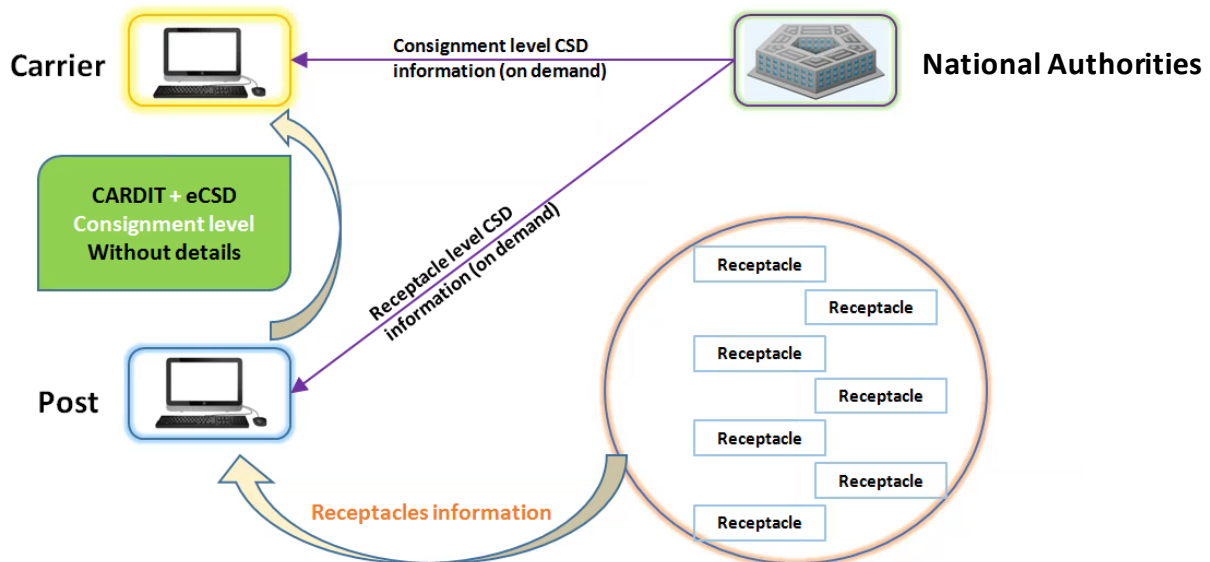
2.1 Для отрасли в целом и для сторон, участвующих в цепи поставки, важно, чтобы перевозка почты осуществлялась согласованным, надежным и эффективным способом. Это делается за счет подготовки декларации о безопасности партии грузов (CSD) и передачи данных CSD перевозчику, желательно электронном виде, или, если это невозможно, на бумажном носителе. Одним словом, в eCSD содержится информация о том, кем, как и когда была обеспечена защита партии груза.

2.2 Для того чтобы продолжить работу, направленную на безбумажное перемещение почтовых отправлений, основное внимание в данном документе будет сосредоточена eCSD для почтовых грузов. eCSD передается перевозчику в качестве составной части сообщения CARDIT.

2.3 Идея, лежащая в основе eCSD, направлена на то, чтобы партии груза была обеспечена:

- надежная защита с самого начала и как можно раньше в процессе передачи;
- защита от незаконного вмешательства до тех пор, пока партия груза не прибудет в аэропорт назначения.

2.4 На схеме ниже показан процесс прохождения eCSD.



3. Требования

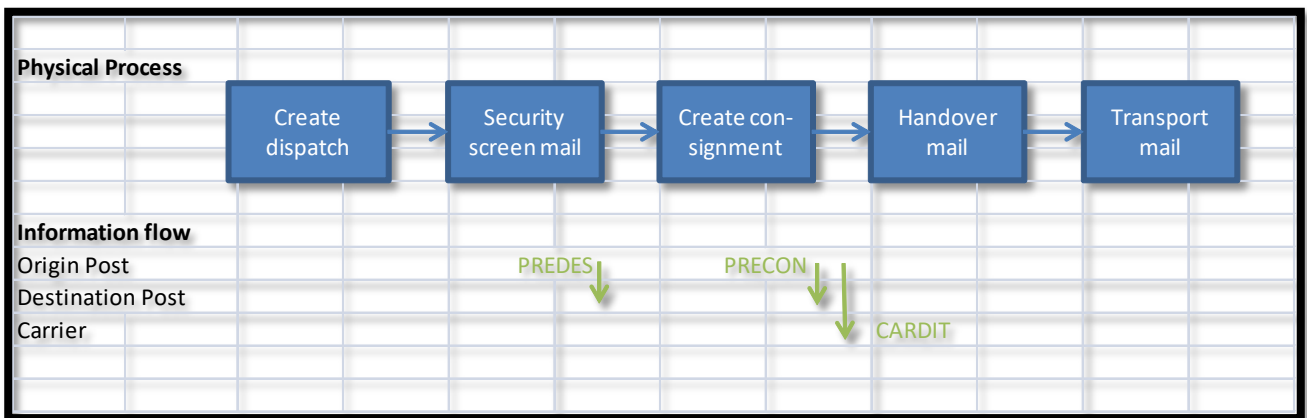
Необходимо соблюдать нижеприводимые требования, чтобы работать с eCSD.

3.1 Если НО хочет присвоить статус безопасности, НО должен быть уполномочен обеспечивать безопасность почтовых отправлений (например, в качестве зарегистрированного агента), иметь программу безопасности, которая соответствует требованиям национальных властей на родине НО, и соблюдать установленные правила либо властей страны подачи, либо властей страны назначения.

- 3.2 НО должен уметь передавать сообщения CARDIT с информацией о мерах безопасности, т.е. CARDIT версия 2.1 (стандарт M48 ВПС) или более новая версия.
- 3.3 Хорошее качество данных и возможность подключения играют важную роль в обеспечении слаженного процесса без каких-либо задержек.
- 3.4 Сообщения CARDIT должны генерироваться и пересылаться перевозчику до того, как состоится физическая передача почты перевозчику/наземному оператору.
- 3.5 НО должен по требованию уметь напечатать CSD (бумажная версия eCSD).
- 3.6 НО должен регистрировать всю работу, связанную со скринингом, так, чтобы по требованию он смог предоставить документацию, подтверждающую, что почта была досмотрена и проверена, и содержащую в себе указание на методы скрининга, которые использовались, а также на лицо, которое проводило контрольный досмотр.
- 3.7 НО должен архивировать информацию о мерах безопасности и хранить данные в течение всего авиа рейса и как минимум в течение 24 часов.

4. Описание работы

На схеме ниже показаны технологический процесс высокого уровня и соответствующий поток данных.



В вышеприводимой диаграмме исходят из того, что информация о мерах безопасности передается в электронном виде. В противном случае, CSD должна распечатываться после того, как партия груза сформирована, и передаваться вместе с почтой. Если CSD распечатывается, то настоятельно рекомендуется использовать CN 70.

- 4.1 Формирование депеши: Дepeшa формируется в соответствии с нормативно-правовыми актами ВПС.
- 4.2 Досмотр и проверка (скрининг) почты
- 4.2.1 Досмотр и проверка почты осуществляются в соответствии с соглашением между НО и национальными властями родной страны НО. Следует отметить, что в том случае, если отправления изымают из емкостей (например, в связи с вопросами безопасности), то информация о емкости и вложении, указанная в сообщениях PREDES, может быть изменена. Поэтому сообщения PREDES следует отправлять после завершения проверки на безопасность.
- 4.2.2 В рамках процесса досмотра и проверки НО должен осуществлять регистрацию следующей информации:
 - Время, когда проводились досмотр и проверка почтовой емкости.
 - Лицо, которое проводило проверку и досмотр почтовой емкости (рекомендуется использовать наименование должности служащего).
 - Методы досмотра, используемые при проверке почтовой емкости.
- 4.2.3 Журнал регистрации должен удовлетворять требованиям, установленным национальными властями в отношении того, как регистрировать и архивировать данные. Записи в журнале должны храниться в течение всего авиа рейса и как минимум в течение 24 часов.

- 4.2.4 НО не должен информировать контрактного перевозчика(ов) о том, кто отвечает за проверку и досмотр почты или когда была выдана eCSD, при условии, что данная информация внесена в журнал и может быть предоставлено по требованию.
- 4.2.5 Рекомендуется вести тесный диалог между НО и контрактными перевозчиками в том, что касается требований в пунктах транзита.
- 4.3 Формирование партии груза
- 4.3.1 После того как почтовые емкости прошли проверку и досмотр, формируется партия груза. В это время сообщение PRECON пересылается НО назначения, а сообщение CARDIT – перевозчику.
- 4.3.2 Необходимо отметить, что сообщение CARDIT пересылается контрактному перевозчику(ам). В обязанность контрактного перевозчика входит информирование субподрядчиков, если таковые имеются, и наземных операторов.
- 4.3.3 В приложении 2 содержатся полные инструкции по каждому элементу данных вместе с образцом физического бланка CSD.

В таблице ниже показано, кому должно направляться сообщение CARDIT с информацией eCSD для различных видов перевозки.

<i>Перевозка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кто получает eCSD от НО подачи</i>	<i>Комментарии</i>	<i>Обмен сообщениями</i>
Прямая перевозка	Из А в В	Контрактный перевозчик	Контрактный перевозчик может использовать другого перевозчика в качестве субподрядчика. Контрактный перевозчик отвечает за передачу eCSD перевозчику, осуществляющему авиа рейс. Закрытый транзит, направляемый через НО в пункте В, рассматривается как прямая перевозка из А в В. НО в пункте В переадресовывает почту вместе со своими собственными почтовыми отправлениями.	CARDIT, включая данные о безопасности eCSD, пересылается от НО контрактному перевозчику.
Перегрузка	Из А через В в С Один перевозчик, два или несколько авиа рейсов	Контрактный перевозчик		CARDIT, включая данные о безопасности eCSD, пересылается от НО контрактному перевозчику.

<i>Перевозка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кто получает eCSD от HO подачи</i>	<i>Комментарии</i>	<i>Обмен сообщениями</i>
Перегрузка	Из А через В в С Два перевозчика, у одного из которых имеется контракт на весь маршрут	Контрактный перевозчик	<p>Контрактный перевозчик отвечает за передачу CARDIT и eCSD другому перевозчику.</p> <p>CARDIT, включая данные о безопасности eCSD, пересылается от HO контрактному перевозчику.</p> <p>Случай 1: Контрактный перевозчик отвечает за первую часть авиа маршрута, субподрядчик – за вторую:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Первая часть: У контрактного перевозчика имеется вся требуемая информация. – Вторая часть: В пункте В контрактный перевозчик передает почту субподрядному перевозчику. eCSD может быть оригинальной eCSD от CARDIT или eCSD (официально) создается данным перевозчиком в случае, если эта почта проходит повторную проверку на безопасность. <p>Случай 2: Субподрядный перевозчик отвечает за первую часть маршрута, а контрактный перевозчик – за вторую:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Первая часть: Контрактный перевозчик предоставляет информацию eCSD субподрядному перевозчику после получения CARDIT(s). 	<p>CARDIT, включая данные о безопасности eCSD, пересылается от HO контрактному перевозчику.</p> <p>Существующие пробелы в сообщениях между двумя перевозчиками.</p>

Перевозка	Описание	Кто получает eCSD от НО подачи	Комментарии	Обмен сообщениями
Перегрузка (продолжение)			<p>– Вторая часть: В пункте В субподрядный перевозчик передает почту контрактному перевозчику. eCSD может быть оригинальной от CARDIT или eCSD (официально) создается данным перевозчиком, если эта почта проходит повторную проверку на безопасность.</p> <p>Случай 3: Контрактный перевозчик не совершает авиа рейсы ни в одну из частей маршрута, весь маршрут обслуживается субподрядчиком:</p> <p>– Первая часть: Контрактный перевозчик предоставляет информацию eCSD субподрядному перевозчику после получения CARDIT(s). Поскольку весь маршрут обслуживается субподрядчиком, субподрядчик отвечает за управление eCSD.</p>	
	Из А через В в С Два перевозчика, каждый со своим собственным контрактом	Оба контрактных перевозчика получают CARDIT (с eCSD). В пункте передачи первый перевозчик в отдельном сообщении предоставляет eCSD с самой последней информацией второму перевозчику.	10 перевозчик квалификатора транспортного сегмента (TSQ) предоставляет данные Ecsd TSQ 20.	CARDIT, включая данные о безопасности Ecsd, пересылается от НО обоим перевозчикам. Допущение: НО изменяет только данные о перевозке в CARDIT, а eCSD продолжает оставаться без изменений. Существующие пробелы в сообщениях между двумя перевозчиками.

4.4 Передача почты

4.4.1 Вся партия груза передается наземному оператору/перевозчику до начала согласованного предельного времени передачи в пункте подачи.

4.4.2 Важно отметить, что вся партия груза не может быть передана до того, как не будет сформирована и передана контрактному перевозчику окончательная версия CARDIT (CARDIT код функции 47).

4.5 Перевозка почты: Почта перевозится в пункт назначения перевозчиком(-ами).

4.5.1 С целью обеспечения непрерывного процесса без каких-либо задержек, необходимо иметь данные хорошего качества и возможности подключения. Если имеются проблемы, связанные с одним из этих вопросов, процесс будет осуществляться с некоторыми перебоями, что приведет к задержке почты и/или дополнительной рабочей нагрузке для обеспечения безопасности почты.

4.5.2 Таким образом настоятельно рекомендуется согласовывать планы действий на случай непредвиденных обстоятельств по всем соответствующим вопросам с контрактным перевозчиком (-ами). Вышеназванные планы следует включать в контракт между НО и контрактным перевозчиком (-ами).

5. Конечные результаты/итоги

В соответствии с вышеупомянутым, НО выдает CSD/eCSD.

В приложении 3 представлен пример CARDIT с информацией о мерах безопасности, eCSD и напечатанная CSD, заполненная соответствующей информацией.

6. Дополнительная информация

Дополнительная информация может быть получена из нижеперечисленных источников:

- Стандарты ВПС
 - M39 CARDIT/RESKIT – Версия 2 потока данных: Введение и примеры
 - M48 CARDIT V2.1
 - M49 RESKIT V1.1
- Резолюция 651 IATA: Декларация о безопасности партии груза

По любым вопросам просьба обращаться по ссылке standards@upu.int.

Приложение 1 – Определения/акронимы

- *CARDIT*: Сообщение, передаваемое назначенным оператором, отправляющим партию груза перевозчику (например, авиакомпании), который собирается осуществить перевозку этой партии груза (определение в M39).
- *Перевозчик*: Включает авиаперевозчика, который выдает авианакладную и регистрирует партии груза, и всех остальных перевозчиков, которые перевозят или обязуются перевезти груз в соответствии с авианакладной или журналом регистрации партии грузов, или оказать любые другие услуги, связанные с такой авиаперевозкой.
- *Партия груза*: Одна или несколько емкостей определенной почтовой категории, для которой в каком-либо конкретном случае используется общая перевозка от конкретного места погрузки до конкретного пункта назначения (определение в глоссарии стандартов ВПС).
- *Декларация о безопасности партии груза (CSD)*: Декларация о безопасности партии груза позволяет регуляторам отслеживать контрольные события, связанные с тем, как, когда и кем проводилась проверка безопасности груза на всем протяжении цепи поставки.
- *Депеша*: Совокупное количество почтовых отправок, в соответствии с положениями соглашения о единичной депеше, ответственность за которые (должна) передаваться от одного центра обработки почты другому и которые учитываются как единое целое между операторами-участниками (определение в глоссарии стандартов ВПС).
- *Почта*: Система физической перевозки документов и/или посылок в соответствии с правилами и нормативно-правовыми положениями, устанавливаемыми ВПС.
- *Назначенный оператор (НО)*: Назначенный оператор, который выдает CN 38 и отправляет почту и CARDIT.
- *PRECON*: Сообщение между назначенными операторами, содержащее информацию о партии почтового груза, которая была подготовлена для передачи перевозчику, отвечающему за перевозку данной партии груза, между двумя заинтересованными назначенными операторами (определение в M39).
- *PREDES*: Сообщение между назначенными операторами, содержащее информацию о почтовой депеше, которая была подготовлена учреждением обмена для доставки в учреждение обмена другой страны (определение в M39).

- *Емкость*: Физическое устройство, в котором может помещаться почта или которое может использоваться для перевозки почты, помогая таким образом при ее обработке или транспортировке как единого целого (определение в глоссарии стандартов ВПС).

Регулятор: Официальный орган, устанавливающий правила и нормативно-правовые положения.

Приложение 2 – Инструкции по вводу данных на элемент данных

В настоящем приложении содержатся инструкции по заполнению элементов данных. Название заголовка в бланке показано в скобках вместе с соответствующим номером, обозначающим его позицию на бланке (см. пример бланка, представленный в конце данного приложения). В конкретных примерах сообщений CARDIT дается ссылка на технические стандарты ВПС.

Код статуса безопасности стороны (Категория регулируемого предприятия (KC, RA or AO) и Идентификатор - позиция 1)

Код и уникальный идентификатор стороны, которая отвечает за выдачу декларации о безопасности. НО, как правило, использует зарегистрированного агента (RA) или ни одну из упомянутых возможностей.

Номер сообщения о документе (Уникальный идентификатор партии груза – позиция 2)

Идентификатор партии груза, генерируемый системами.

Код местоположения отправки (Подача – позиция 4)

Идентификация пункта подачи партии груза (код местоположения IATA).

Код местоположения прибытия (Пункт назначения – позиция 5)

Идентификация конечного пункта назначения партии груза (код местоположения IATA).

Код местоположения отправки для участка 2 (Передача/Пункты транзита (если известно) – позиция 6)

Следует ввести идентификацию пунктов остановки на пути следования, где почта может быть перегружена на другое воздушное судно или продолжит оставаться на борту того же воздушного судна, если она известна лицу, которое выдает документ (например, трехбуквенный код IATA аэропорта или города). В противном случае, это поле может быть оставлено незаполненным.

Код статуса безопасности (Статус безопасности –позиция 7)

В данном поле указывается код статуса безопасности всей партии груза. В данное поле должна быть внесена закодированная идентификация статуса безопасности, которая обозначает, является ли партия груза безопасной для:

- пассажирского, грузового и почтового воздушного судна ("SPX")
- только грузового и почтового воздушного судна ("SCO")
- пассажирского, грузового и почтового воздушного судна в соответствии с требованиями повышенной безопасности ("SHR")

Если емкостям присвоены различные статусы безопасности, используется наименьший статус. Например, если партия груза состоит всего из трех емкостей, из которых две емкости досматриваются и проверяются на SPX и одна на SCO, статусом безопасности для данной партии груза будет SCO. См. таблицу ниже.

<i>Емкость</i>				<i>Партия груза</i>
<i>NSC</i>	<i>SPX</i>	<i>SCO</i>	<i>SHR</i>	
1	0	0	0	NSC
0	0	0	1	SHR
0	0	1	0	SCO
0	0	1	1	SCO
0	1	0	0	SPX
0	1	0	1	SPX
0	1	1	0	SCO
0	1	1	1	SCO

0 = Нет ни одной емкости со статусом безопасности

1 = Одна или несколько емкостей со статусом безопасности

Код статуса грузоотправителя и идентификатор грузоотправителя (Получено от –позиция 8)

Если проверенная и досмотренная почта была получена от грузоотправителя, осуществляющего отправку за счёт собственных средств, зарегистрированного агента или известного грузоотправителя, указывается код статуса, идентифицирующий причины проверки и досмотра.

Если НО проверяет и досматривает почту, независимо от того, откуда она приходит, прежде чем передать ее следующей стороне в цепи поставки, данное поле остается незаполненным.

Код метода проверки и досмотра (Метод проверки – позиция 9)

Данная графа должна оставаться незаполненной, т.к. в CSD содержится информация только на уровне партии груза. Однако, НО должен регистрировать данные по методам проверки.

*Код освобождения от проверки и досмотра, орган **se-applicable**, регулирование **se-applicable** (Основания для освобождения – позиция 10)*

Данная графа должна оставаться незаполненной, т.к. в CSD содержится только информация на уровне партии груза. Однако, НО должен регистрировать данные по методам проверки.

Лицо присвоившее статус безопасности (Статус безопасности присвоен (лицом) – позиция 12)

Имя или идентификационный номер начальника службы безопасности той стороны, которая отвечает за выдачу декларации о безопасности.

Следует отметить, что НО не обязан давать информацию в соответствии с нормативными положениями. Однако, НО должен регистрировать информацию и обязан предоставлять ее по требованию.

Время и дата статуса безопасности (Статус безопасности выдан в – позиция 13)

Дата и время выдачи статуса безопасности. Когда партию груза закрывают и генерируют сообщение CARDIT, включающее информацию о безопасности.

Следует отметить, что НО не обязан давать информацию в соответствии с нормативными положениями, Однако, НО должен регистрировать информацию и обязан предоставлять ее по требованию.

Строка статуса безопасности партии груза (Дополнительная информация о безопасности – позиция 15)

Дает возможность включить дополнительной тексе в произвольной форме (например, если у перевозчика имеются особые требования).

В дополнении к вышеупомянутым элементам данных, должны быть заполнены некоторые другие поля бланка.

Вложение партии груза – позиция 3

Это всегда «Почта». Считается, что почта консолидирована, поэтому всегда требуется проверять графу "Консолидация".

Н.В. – В сообщении CARDIT наличие информации о eCSD означает, что почта является консолидированной. Таким образом, нет никакого указателя, который бы соответствовал данному полю в бумажной версии CSD.

Другой метод(-ы) проверки и досмотра (если применяются) – позиция 11

Если код, внесенный в графу 9 обозначает, что применялись другие средства, тогда должен быть внесен текст с указанием других средств.

Категория регулируемой организации (KC, RA or AO) и идентификатор – позиция 14

В данном поле перечисляются все стороны, в распоряжении которых имеются почтовые отправления, вместе с их кодами и идентификаторами. Поскольку НО является стороной, которая выдает декларацию, данное поле не заполняется.

Consignment Security Declaration

Regulated Entity Category (KC, RA or AO) and Identifier (of the regulated party issuing the security status) <div style="text-align: center;">①</div>		Unique Consignment Identifier (if AWB format is nnn-nnnnnnnn) <div style="text-align: center;">②</div>	
Contents of Consignment <div style="text-align: center;">③</div> <input type="checkbox"/> Consolidation			
Origin <div style="text-align: center;">④</div>	Destination <div style="text-align: center;">⑤</div>	Transfer/Transit points (if known) <div style="text-align: center;">⑥</div>	
Security Status <div style="text-align: center;">⑦</div>	Reasons for issuing the Security Status		
	Received from (codes) <div style="text-align: center;">⑧</div>	Screening Method (codes) <div style="text-align: center;">⑨</div>	Grounds for Exemption (codes) <div style="text-align: center;">⑩</div>
Other Screening Method(s) (if applicable) <div style="text-align: center;">⑪</div>			
Security Status Issued by Name of Person or Employee ID <div style="text-align: center;">⑫</div>		Security Status Issued on Date (ddmmyy) Time (ttt) <div style="text-align: center;">⑬</div>	
Regulated Entity Category (KC, RA or AO) and Identifier (of any regulated party who has accepted the security status given to a consignment by another regulated party) <div style="text-align: center;">⑭</div>			
Additional Security Information <div style="text-align: center;">⑮</div>			

Приложение 3 – Пример eCSD (часть версии 2.1 CARDIT – M48)

Во взаимообмене ниже имеется два сообщения CARDIT V2.1. Второе сообщение иллюстрируется соответствующим бумажным бланком CSD.

<i>Сообщение (сегменты, относящиеся к eCSD, выделены жирным шрифтом)</i>	<i>Пояснения</i>
UNB+UNOA:2+ES101:UP+IBE11:DL+170129:2130+3'	Взаимообмен из ES101 (Correos Spain) в IBE11 (авиакомпания Iberia)
UNH+3+IFCSUM:D:96 ^a :UN:CNS200'	Первое сообщение CARDIT V2.1 в данном обмене
BGM++ESBCNB000007+47'	ИД партии груза: ESBCNB000007 Функция сообщения: 47 –Окончательная (значение по умолчанию)
DTM+137:1701261556:201'	Время-дата завершения консигнации: 26-Jan-2017, 15:56
FTX+ABK++A'	Категория партии груза: А (авиапочта)
RFF+AIA:AA/BB/CC/1234:SPX'	Информация о безопасности партии груза: Код статуса безопасности: SPX (проверено и досмотрено для пассажирского авиарейса) Код статуса безопасности стороны: AA/BB/CC/1234
DTM+539:1701261556:201'	Дата-время статуса безопасности: 26-Jan-2017, 15:56
RFF+AGE:ABCDEFGH'	Лицо, выдавшее статус безопасности: ABCDEFGH
RFF+AWN:FRCDGA'	Пункт назначения партии груза: FRCDGA
GOR+1'	Применяемые положения, направление перевозки 1 (экспорт)
TCC+U'	Класс почты: U (письменная корреспонденция)
EQN+1:NMB'	Количество емкостей: 1
QTY+101:15:KGM'	Вес емкостей: 15 кг
TDT+20+IB0001+4'	Информация о перевозке, основной перевозчик Рейс: IB 0001
LOC+5+BCN:163:3'	Аэропорт вылета: BCN
LOC+7+CDG:163:3'	Аэропорт назначения: CDG
DTM+189:1701270600:201'	Дата-время вылета: 27-Jan-2017, 06:00
DTM+232:1701270700:201'	Дата-время прибытия: 27-Jan-2017, 07:00
CNI++ESBCNBFRCDGAAUN70005001100150'	ИД емкости: ESBCN...
GID++:BG'	Тип емкости: BG
MEA+WT+AAB+KGM:15'	Вес емкости: 15 kg
UNT+25+3'	Конец сообщения
UNH+4+IFCSUM:D:96A:UN:CNS200'	Второе сообщение CARDIT V2.1 в обмене

<i>Сообщение (сегменты, относящиеся к eCSD, выделены жирным шрифтом)</i>	<i>Пояснения</i>
BGM++ESBCNB000008+47'	ИД партии груза: ESBCNB000008 Функция сообщения: 47 – Окончательное (значение по умолчанию)
DTM+137:1701292128:201'	Дата–время прохождения партии груза: 29- Jan-2017, 21:28
FTX+ABK++A'	Категория партии груза: A (авиапочта)
RFF+AIA:AA/BB/CC/1234:SPX'	Информация о безопасности партии груза: Код статуса безопасности: SPX (обеспечена безопасность для пассажирского рейса) Код стороны статуса безопасности: AA/BB/CC/1234
DTM+539:1701292128:201'	Дата–время статуса безопасности: 29-Jan- 2017, 21:28
RFF+AWN:FRCDGA'	Пункт назначения партии груза: FRCDGA
GOR+1'	Применяемые нормативные положения, направление транспортировки 1 (экспорт)
TCC+U'	Класс почты: U (Письменная корреспонденция)
EQN+1:NMB'	Количество емкостей: 1
QTY+101:18.5:KGM'	Вес емкостей: 18.5 kg
TDT+20+IB0001+4'	Информация о перевозке, основной перевозчик Рейс: IB 0001
LOC+5+BCN:163:3'	Аэропорт вылета: BCN
LOC+7+CDG:163:3'	Аэропорт прибытия: CDG
DTM+189:1701300600:201'	Дата–время вылета: 30-Jan-2017, 06:00
DTM+232:1701300700:201'	Дата–время прибытия: 30-Jan-2017, 07:00
CNI++ESBCNBFRCDGAAUN70006001100185'	ИД емкости: ESBCNB...
GID++:BG'	Тип емкости: bag
MEA+WT+AAB+KGM:18.5'	Вес емкости: 18.5 kg
UNT+25+4'	Конец сообщения
UNZ+2+3'	Конец обмена

CSD

CONSIGNMENT SECURITY DECLARATION			
Postal designated operator of origin ESA - CyT Espagne			
Regulated Entity Category (KC, RA or AO) and Identifier (of the regulated party issuing the security status) AA/BB/CC/1234		Unique Consignment Identifier ESBCNB000008	
Contents of Consignment MAIL <input checked="" type="checkbox"/> Consolidation			
Origin BCN (Barcelona)	Destination CDG (Paris)	Transfer/Transit points (if known)	
Security Status SPX	Reasons for issuing the Security Status		
	Received from (codes)	Screening Method (codes)	Grounds for exemption (codes)
Other Screening Method(s) (if applicable)			
Security Status Issued by Name of Person or Employee ID		Security Status Issued on Date and time 29-Jan-17 9:28:49 pm	
Regulated Entity Category (KC, RA, AO) and Identifier (of any regulated party who has accepted the security status given to a consignment by another regulated party)			
Additional Security Information INSPECTED!			

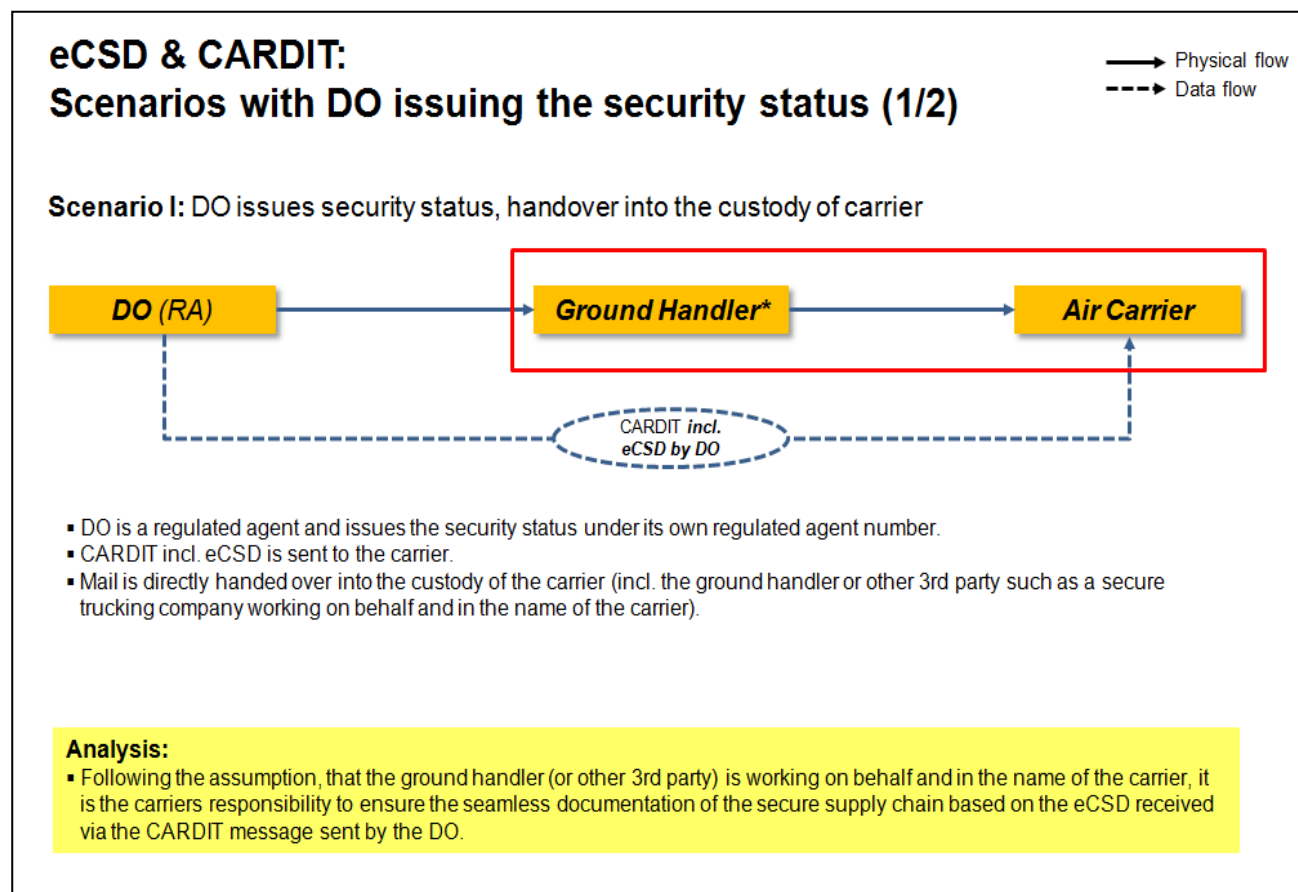
Приложение 4 –различные варианты eCSD и CARDIT

Ниже представлены различные варианты, в которых могут использоваться eCSD. В других случаях в сообщениях CARDIT должно быть отражено, что почта "не является пока безопасной".

Допущения:

- HO может включать eCSD с одобрением службы безопасности в CARDIT, если HO является зарегистрированным агентом.
- CARDIT может только включать в себя eCSD с одобрением службы безопасности, выданным HO, выступающим в качестве зарегистрированного агента.
- CARDIT не может включать в себя eCSD, выдаваемое зарегистрированным агентом, если только он не является HO.
- Следовательно, если статус безопасности не выдается назначенным оператором, который передает CARDIT, то CARDIT не может включать в себя eCSD с одобрением службы безопасности, но в нем должна содержаться формулировка «пока небезопасно» (NSC).

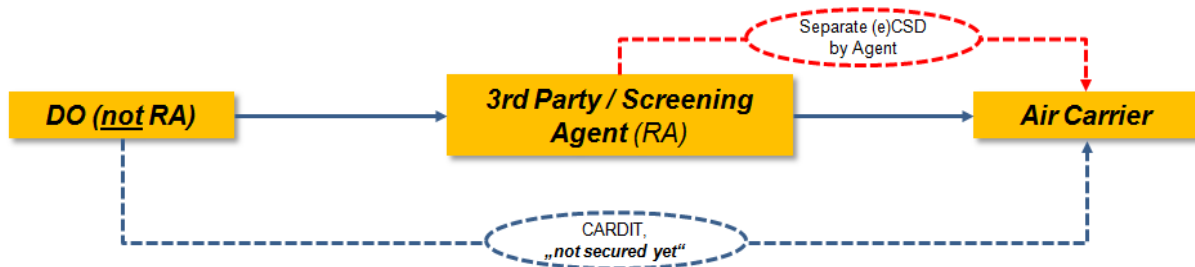
Предполагается, что наземные операторы работают от лица авиаперевозчиков.



eCSD & CARDIT: Scenario with 3rd party issuing the security status (2/2)

→ Physical flow
- - - - - Data flow

Scenario II: DO hands over mail unsecured to a 3rd party/screening agent, 3rd party issues the security status and hands over to carrier – CARDIT contains status „not secured yet“



- DO is not a regulated agent, mail is handed over insecure to a 3rd party (incl. 3rd parties working on behalf of the Carrier), who screens the mail and issues the security status.
- The CARDIT sent by the DO must contain the information „not secured yet“.
- The CSD is issued by the agent / ground handler.

Analysis:

- No challenge for the DO, since the DO is not part of the secure supply chain.
- In all cases, in which the security status is not issued by the DO in the capacity of a RA, the CARDIT issued by the DO must contain the information „not secured yet“ (NSC)