



ВПС ВСЕМИРНЫЙ
ПОЧТОВЫЙ
СОЮЗ

СЕР С 1 2024.2–Дос 6. Annex 1
СПЭ К 1 2024.2–Док 6. Приложение 1

Руководство по обеспечению безопасности почты в аэропортах

Введение

Тщательно проработанная программа обеспечения безопасности не только необходима для поддержания целостности почтовой логистической сети, но и нужна для ведения бизнеса. Цель настоящего руководства – представить «передовой опыт», и его следует рассматривать в качестве модели для всех тех секторов, которые принимают непосредственное участие в обеспечении безопасной обработки почты в аэропортах и воздушной перевозке. Его содержание соответствует правилам Всемирного почтового союза (ВПС) и представляет собой самые высокие стандарты процедур, правил и рекомендаций, включая организацию отправки/отгрузки, прием от авиаперевозчиков и передачу авиаперевозчикам, а также процессы досмотра/контроля почты в аэропортах.

Продвижение безбумажных перевозок в новую эпоху цифровой информации было активизировано в этом секторе благодаря быстрому внедрению электронного обмена данными (ЭОД) и технических стандартов ВПС. ЭОД позволил отправлять информацию о почтовых отправлениях в режиме реального времени различным заинтересованным сторонам с помощью сканирования всего одного штрих-кода. Электронная запись позволяет установить подотчетность в процессе передачи почты. Кроме того, информация на уровне посылок может использоваться таможенной (которая может получить информацию до прибытия посылки) и службой почтовой безопасности для задержания посылок, соответствующих определенным критериям, что позволяет этим службам более эффективно снижать риски в почтовом потоке. На своем последнем Всемирном почтовом конгрессе в Абиджане ВПС рассмотрел технические стандарты обмена сообщениями и, в частности, соблюдение странами-членами требования о предоставлении электронной предварительной информации (EAD).

Информация, содержащаяся в первой редакции Руководства по обеспечению безопасности почты в аэропортах, была получена благодаря сотрудничеству ВПС с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Следует отметить, что изменения в данном пересмотренном руководстве были инициированы этими двумя организациями, а также Всемирной таможенной организацией (ВТАМО).

Со времени последнего пересмотра руководства в 2007 году в него было внесено несколько важных изменений, в том числе следующие:

- включение URL-адресов для справок, дополнительной информации и других ресурсов;
- использование языка обмена сообщениями ЭОД вместе с эквивалентными бланками ВПС;
- ссылки на стандарты безопасности ВПС S58/S59.

Данное руководство следует рассматривать как актуализируемый документ, в который будут вноситься изменения, обусловленные практическим опытом, внешними факторами и новыми достижениями в области технологий. Почтовая логистическая сеть также постоянно сталкивается с новыми вызовами и угрозами безопасности. В тех случаях, когда это требует отступлений от руководства, заинтересованные стороны должны сотрудничать и быть готовыми перестраиваться.

В данное руководство включены ряд основных принципов безопасности, и их следует воспринимать как рекомендации. Было бы трудно исчерпать столь сложную и обширную тему в пособии такого типа. Тем не менее, в нем рассмотрены основные этапы процесса, которые могут быть использованы или адаптированы в каждой стране-члене Союза. Дополнительную информацию по вопросам безопасности можно найти на веб-сайте ВПС по адресу: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Security. Группа по почтовой безопасности (ГПБ) в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами ВПС также определила минимальный набор требований безопасности, которые могут быть применены ко всем составляющим сектора. Более подробную информацию по этому вопросу можно найти по вышеупомянутой ссылке.

Раздел 1 – Координатор отделения перевозки почты при аэропорте

1.1 Координатор отделения перевозки почты при аэропорте

1.1.1 Определение должности

В идеале координатор отделения перевозки почты при аэропорте – это сотрудник или представитель назначенного оператора (НО), которому делегирована ответственность за надзор за операциями с

международной почтой и безопасностью в конкретном учреждении обмена международной авиапочтой (УО) и аэропорту (аэропортах), обслуживающем это УО. Сфера этой ответственности будет охватывать, насколько это возможно, мониторинг операций с почтой со стороны авиакомпаний и почтовых служб, включая: подготовку, погрузку и выгрузку партий груза, следующих транзитом/с перегрузкой, с воздушных судов, а также размещение партий грузов на почтовых и аэропортовых объектах. Если у НО есть организация системы надзора и контроля, то координатор отделения перевозки почты при аэропорте должен быть почтовым инспектором, сотрудником, ответственным за внутреннюю почтовую безопасность, или представителем службы эксплуатации. Настоятельно рекомендуется, чтобы человек на этой должности имел опыт работы в почтовой службе. Сотрудник на этой должности также должен помнить о том, что он будет поддерживать внедрение технологических достижений и инноваций. Этот принцип особенно важен с учетом быстро меняющихся условий обмена цифровой информацией между организациями и НО в логистической сети посредством ЭОД. Эта информация может быть использована для повышения безопасности и обеспечения соответствия нормативным требованиям.

1.1.2 Должностные обязанности и зоны ответственности:

- Предоставлять прямые технические консультации по эксплуатационным требованиям и требованиям безопасности применительно к международной почте.
- Выполнять функции консультанта по требованиям безопасности международной авиапочты и координирующего звена с администрацией аэропорта, авиакомпаниями и НО, а также с любым агентством, привлеченным этими организациями на субподрядной основе для оказания помощи в перевозке почты.
- Координировать обучение сотрудников авиакомпаний и НО по эксплуатационным процедурам безопасной перевозки международной авиапочты.
- Поддерживать связь с координаторами аэропортов в УО авиапочты других НО стран-членов ВПС с целью оперативной передачи информации о задержках/хищениях/повреждениях/нарушениях в отношении входящих и исходящих международных авиапочтовых депеш.
- Оказывать помощь авиакомпаниям, руководству аэропортов и НО ВПС в решении проблем, связанных с задержкой/хищением/повреждением/нарушением.
- Обеспечивать надзор и руководство периодическими обследованиями (также характеризующимися как аудиты или проверки) аэропортовых и авиапочтовых процедур УО с авиакомпаниями, администрацией аэропортов и НО для обеспечения соответствия существующим требованиям.
- Участвовать в совещаниях консультативной группы местных аэропортов по вопросам безопасности и эксплуатации.
- Поддерживать тесные отношения с полицейскими властями аэропорта и района УО.

Раздел 2 – Составление плана направления, отправка и прием авиадепеш/партий грузов

2.1 Приоритеты при планировании перевозок

НО отвечают за перевозку почты выбранным воздушным путем, что обеспечивает безопасную и быструю пересылку почты. Сокращение количества операций обработки и/или передачи почты между пунктами подачи и назначения может снизить риск утери, повреждения, расхищения или кражи почтовых отправлений. Таким образом, прямые рейсы между УО страны подачи и страны назначения как правило гарантируют наилучшую защищенность почты как указано в статье 17-016 Регламента Конвенции ВПС. При этом в качестве альтернативы рекомендуется выбирать рейсы с наименьшим количеством остановок. Предпочтение может быть отдано авиaperевозчику с непрямым маршрутом, если выбранный авиaperевозчик предоставляет опечатываемые контейнеры для почты, что повышает безопасность. НО также должен принять во внимание, обеспечивает ли услуга рассматриваемого перевозчика достаточные гарантии безопасной и регулярной перевозки почты для сокращения общего времени нахождения почты в пути.

2.2 *Исходящая авиапочта*

2.2.1 *Анализ вариантов пересылки/выбора маршрутов*

Этот этап почтовых операций требует проведения детального анализа вариантов рейсов между пунктом подачи и назначения, чтобы обеспечить быструю, безопасную и регулярную транспортировку почты. При выборе почтовой перевозки учитывайте следующее:

- выбирайте аэропорты перегрузки, которые предлагают максимально короткое время транзита.
- Проанализируйте тип воздушного судна, которое будет использоваться, отдавая предпочтение самолетам, использующим контейнеры, и разрешая НО использовать такое оборудование.
- Используйте авиаперевозчиков, предлагающих минимальное время ожидания в аэропорту в случае перегрузки и транспортировки депеш.
- Сведите к минимуму время передачи почты авиакомпаниям.
- Сведите к минимуму случаи перегрузки и транспортировки депеш.
- Рассмотрите возможность заключения соглашений с авиаперевозчиками, особенно в отношении приоритета, предоставляемого партиям грузов с почтой.
- По возможности запросите и изучите планы безопасности рассматриваемых авиакомпаний.
- Периодически проводите переоценку вышеизложенного и при необходимости вносите коррективы.
- Предпочтение следует отдавать перевозчикам, которые в настоящее время применяют стандарты обмена сообщениями ОЭД (EDI) ВПС.

Каждый назначенный оператор, основываясь на своих внутренних бизнес-решениях, может предпринимать пересмотренные или иные шаги в отношении процессов пересылки/маршрутизации.

2.3 *Перевозка международной почты*

2.3.1 *Определения*

- Международная перевозка авиапочты: Перемещение партий отправок от одного назначенного оператора назначением другому назначенному оператору, которые перевозятся напрямую или выгружаются и перенаправляются на промежуточной остановке в аэропорту в стране третьего назначенного оператора. Различные типы международных авиапочтовых перевозок определены ниже.
- Прямая перевозка: Перемещение партии грузов напрямую от пункта подачи к пункту назначения по одному «транспортному плечу».
- Перегрузка – между бортами одной авиакомпании: Перегрузка отправок в пункте транзита между транспортными направлениями, обслуживаемыми одним и тем же перевозчиком, без участия транзитного назначенного оператора.
- Перегрузка – между бортами разных авиакомпаний: Перегрузка отправок в пункте транзита между транспортными маршрутами, обслуживаемыми различными перевозчиками, без участия назначенного оператора.
- Закрытый транзит: Передача емкостей назначенному оператору страны транзита для дальнейшей отправки в конечный пункт назначения вместе с собственными исходящими емкостями транзитного назначенного оператора.
- Transit à découvert (открытый транзит): Отправления (связки писем, посылки) для страны назначения помещаются в емкости (обычно мешки), пересылаемые промежуточному (транзитному) назначенному оператору. Затем назначенный оператор страны транзита включает почтовые отправления открытого транзита в свои собственные емкости вместе со своими исходящими отправлениями.

Более подробное описание и графическое отображение вышеизложенного можно найти в разделе 5 Руководства по почтовым перевозкам.

2.3.2 Рекомендуемые действия:

- НО, пересылающие почту, с участием или без участия почтовых служб в странах-посредниках, должны быть готовы предоставить всю необходимую информацию о перевозимых грузах, а именно: вес, страна подачи, место назначения, количество емкостей, номер рейса, авиаперевозчик и дата. Важно помнить, что емкости от НО страны подачи включаются в партию грузов НО транзита и, таким образом, будут указаны в накладной сдачи CN 38 НО транзита и включены в стандартные сообщения ВПС PRECON и CARDIT.¹
- При использовании перегрузки между рейсами одной и той же компании или между рейсами различных компаний промежуточные НО в месте перегрузки, скорее всего, не будут участвовать в перемещении груза, но должны сознавать, что может потребоваться помощь в случае каких-либо инцидентов, связанных с почтой (например, задержание или конфискация из-за обнаружения опасных грузов в емкости) на территории их страны.
- В аэропорту перегрузки время ожидания перегрузки между прибывающим рейсом и назначенным вылетом должно быть сокращено до минимума.
- Авиаперевозчик(и), ответственный(ые) за почту, должен (должны) обеспечить, чтобы в течение времени между прибытием почты и ее пересылкой депеши хранились в помещениях, обеспечивающих наилучшую возможную безопасность.
- В случае закрытого или открытого транзита, в котором участвует НО промежуточной страны, этот НО также должен следовать вышеизложенным положениям.

2.4 Передача почты между рейсами одной и той же компании и между рейсами различных компаний

- На этом этапе отправки грузов НО, а также авиаперевозчики примут все необходимые меры для обеспечения того, чтобы операции по перегрузке почты происходили в наиболее оптимальных и безопасных условиях.
- Системы получения и контроля, обеспечивающие проверку депеш при передаче на погрузочно-разгрузочной платформе, имеют решающее значение.
- Для передачи информации об отправке партии грузов между операторами подачи и назначения следует использовать самые быстрые средства связи. Сеть передачи ЭОД, созданная ВПС, должна использоваться в форме стандартных сообщений (PRECON, CARDIT, RESCON, RESDIT и т. д.). В случаях, когда это практически невозможно, может использоваться любая другая существующая сеть электронной связи.
- В частности, для передачи почтовых грузов между рейсами одной и той же авиакомпании необходимо, чтобы ответственные авиаперевозчики обеспечивали приоритет при перегрузке посредством оперативной передачи почты между рейсами. Для выборочной проверки передачи почты рекомендуется использовать почтового работника на рампе или координатора по операциям в аэропорту.

2.5 Входящая авиапочта

2.5.1 Выбор помещений для приема почты

По взаимной договоренности между авиаперевозчиками и руководством аэропорта НО должны иметь доступ к пункту приема почты, передаваемой им авиакомпаниями. Этот пункт должен быть расположен как можно ближе к зоне разгрузки самолета.

2.5.2 Контроль почтовых партий грузов/депеш

Выгрузка почты должна производиться сразу после выгрузки багажа пассажира, желательно под наблюдением работника почты и на участке, максимально приближенном к месту выгрузки багажа. Затем почта должна быть передана НО. После этого первое действие состоит в проверке того, что все почтовые емкости/депеш, упомянутые в накладных сдачи CN 38, CN 41 или CN 47, учтены или представлены в электронном

¹ Такие термины, как PRECON, CARDIT, RESCON и RESDIT, являются частью стандартов обмена сообщениями ЭОД ВПС, которые поясняются далее в этом разделе и в приложении. Ресурсы для дальнейшего ознакомления также доступны в приложении.

виде в сообщении ЭОД PRECON. О любых несоответствиях необходимо сообщить в поверочном уведомлении CN 43 (VN) в соответствии со статьями 17-011, 17-132 и 17-133 Регламента Конвенции ВПС.

2.5.3 Сокращение количества этапов обработки

Сократите до минимума количество этапов обработки и время обработки для передачи почты.

Раздел 3 – Операции по передаче и приему почты в аэропорту

3.1 Введение

В этом разделе приводятся инструкции по обработке почты в аэропорту для почтового и таможенного персонала, сотрудников других заинтересованных ведомств и администрации аэропорта. Обязанности сотрудников авиакомпаний описаны в разделе 5. Процесс обработки почтовых мешков в аэропортах может показаться простым и незамысловатым. Однако перемещение почты является уникальным процессом, отчасти благодаря правилам ВПС, которые регулируют этот процесс. Поэтому почта требует различных процедур обработки, которые обеспечивают безопасность почты и способствуют своевременной передаче. Это необходимо донести до персонала, работающего с почтой напрямую и косвенно. Любые аудиты, инспекции или проверки безопасности, проводимые НО и инспекторами, должны включать анализ этой деятельности в аэропортах, чтобы выявить недостатки или возможности для улучшения.

3.2 Функции персонала и бланки НО

3.2.1 Расположение пункта обработки авиапочты

Самым оптимальным вариантом для НО является размещение авиапочтовых операций в таможенной зоне аэропорта с доступом в контролируемую зону. Альтернативой может быть аэропорт с прямым доступом в контролируемую зону или другое место, максимально близкое к аэропорту или таможенной зоне. Эта концепция приближенности к объектам почтовой логистической сети может служить нескольким целям: во-первых, она может быть более рентабельной; и, во-вторых, она может предоставить клиентам почты тот уровень обслуживания, который они желают получить от НО, а именно быструю, регулярную и безопасную обработку почты.

3.2.2 Накладные сдачи CN 38, CN 41 и CN 47/обмен сообщениями ЭОД

К группе емкостей с почтовыми мешками (также называемой партией груза), передаваемой назначенными операторами авиаперевозчикам, должна прилагаться информация об этой почте. Рекомендуется, чтобы эта информация также предоставлялась в электронном виде с использованием последней версии соответствующих стандартов обмена сообщениями ЭОД ВПС: PRECON/RESCON (электронная информация о грузе, обмениваемая между НО подачи и назначения) и CARDIT/RESBIT (электронная информация о грузе, обмениваемая между НО и авиаперевозчиком). Если это невозможно, информация передается с помощью надлежащим образом заполненных накладных сдачи депеш, то есть бланков ВПС CN 38, CN 41 и CN 47. Перевозчик обязан хранить эту информацию и передавать ее соответствующему органу, ответственному за наземное обслуживание в пунктах подачи, перегрузки и назначения, включая также аэропорты, другие порты прибытия и железнодорожные вокзалы.

Дополнительную информацию об обмене сообщениями ЭОД можно найти в документе ВПС, озаглавленном «Введение в почтовый обмен ЭОД». Описание и назначение этих накладных сдачи можно также найти в статье 17-010 и 17-011 Регламента Конвенции или в нескольких разделах Руководства ВПС по почтовым перевозкам. ВПС, ИАТА и Международная почтовая корпорация (IPC) при спонсорской поддержке нескольких поставщиков решений ЭОД совместно разработали и опубликовали руководство по ЭОД под названием «ЭОД: ключ к интеграции цепочки поставок почтовых служб и авиакомпаний». В руководстве показан почтовый канал и соответствующая передача почтовых сообщений ЭОД, а также эквивалентные грузовые сообщения авиакомпаний. В настоящее время это руководство доступно на веб-сайте ВПС по адресу: www.upu.int/UPU/media/upu/files/postalSolutions/programmesAndServices/postalSupplyChain/Transport/UPU-IAATA%20Cooperation/UpulataIpcEdiGuide2017SpreadEN.pdf

3.2.3 Передача почты и отчетность

Статья 17-009 Регламента Конвенции ВПС подробно описывает процесс отчетности по перемещению депеш. Важно еще раз отметить, что если НО и перевозчики обмениваются информацией ЭОД, стороны могут договориться о том, что перевозка может быть «безбумажной». Сотрудники службы безопасности должны быть в некоторой степени знакомы с этим процессом, как физическим, так и электронным, поскольку он может помочь определить последнюю известную точку нахождения грузов, если требуется расследование. Во время периодических аудитов эти знания могут помочь проверяющему определить слабые места и уязвимости в логистической сети, вызванные отсутствием контроля со стороны заинтересованных сторон и партнеров.

Данная документация необходима для распределения ответственности между структурами, которым доверена почта. Почтовый персонал никогда не должен передавать мешки с почтой персоналу авиаперевозчика без каких-либо доказательств ее передачи, таких как соответствующие подписанные накладные сдачи от персонала авиаперевозчика (CN 38) и/или подтверждение «получения» сообщения ЭОД RESDIT во время передачи. Правила ВПС по отчетности за почту в цепочке поставок изложены ниже.

Статья 17-009 воспроизводится здесь дословно:

- «1. Все почтовые депеши должны сдаваться назначенными операторами в хорошем состоянии. Однако в приеме депеши не может быть отказано по причине ее повреждения или расхищения.
2. Сведения накладной сдачи готовятся отправляющим учреждением и передаются учреждению страны назначения, а также другим сторонам, если таковые имеются, участвующим в перевозке депеш, включая депеши с отправлениями письменной корреспонденции в большом количестве. Сведения предпочтительно передаются электронным способом с использованием последней версии соответствующих стандартов обмена сообщениям ВПС ЭОД PRECON и CARDIT; если это невозможно, то сведения накладной сдачи передаются с помощью бланков ВПС.
 3. К обмену электронными сообщениями, соответствующими сведениям в накладной сдачи, применяются нижеперечисленные правила:
 - 3.1 между назначенными операторами (PRECON/RESCON):
 - 3.1.1 назначенный оператор подачи направляет сообщение PRECON назначенному оператору, которому адресовано отправление.
 - 3.1.2 Назначенный оператор, осуществляющий доставку отправления, направляет сообщение RESCON назначенному оператору подачи, чтобы подтвердить получение емкостей.
 - 3.2 Между назначенными операторами и перевозчиками (CARDIT/RESDIT):
 - 3.2.1 назначенный оператор подачи направляет сообщение CARDIT перевозчикам, участвующим в перевозке почты в пункт назначения отправления, в соответствии со стандартом обмена сообщениями ВПС M48. В зависимости от процедуры и точных соглашений может потребоваться направить более одного сообщения CARDIT по каждому отправлению и каждому перевозчику.
 - 3.2.2 Перевозчики, получающие сообщения CARDIT, должны отвечать сообщениями RESDIT в соответствии со стандартом обмена сообщениями ВПС M49.
 - 3.2.3 Каждый перевозчик должен передавать несколько событий RESDIT, чтобы охватить различные этапы перевозки почты. Все события RESDIT регистрируются в списке кодов 100 ВПС. События, передаваемые каждым перевозчиком, зависят от процедуры и точных соглашений с назначенным оператором-отправителем, но должны основываться на классификации событий, приведенной в списке кодов 100 ВПС (critical (критическое), supplementary (дополнительное), optional (необязательное)).
 - 3.3 В случае рекламации назначенные операторы обмениваются между собой имеющейся информацией, в частности, информацией, полученной от перевозчиков.
 4. Если применяются бланки ВПС, то в зависимости от вида почтовых отправок и способа перевозки используются нижеуказанные накладные сдачи:
 - 4.1 CN 37 для наземных депеш (категории почты C и D), кроме депеш с порожними емкостями;

- 4.2 CN 38 для авиапочты (категория почты А), кроме депеш с порожними емкостями;
- 4.3 CN 41 для наземных депеш, перевозимых воздушным путем (S.A.L.) (категория почты В), кроме депеш с порожними емкостями;
- 4.4 CN 47 для депеш с порожними емкостями для всех категорий почты.
- 5. Для составления накладных сдачи применяются нижеперечисленные правила:
 - 5.1 Отправляющее учреждение оставляет у себя один экземпляр накладной сдачи, если задействован перевозчик, эта служба или связанный с ней агент должны подписать этот экземпляр в качестве квитанции на отправку.
 - 5.2 Один экземпляр направляется в учреждение обмена назначения.
 - 5.3 Если задействован перевозчик, дополнительный экземпляр выдается этому перевозчику и должен быть доставлен в пункт назначения; этот экземпляр должен быть сохранен перевозчиком после того, как его подпишет учреждение получения.
 - 5.4 В случае авиаперевозки два экземпляра накладной сдачи, направляемые в учреждение назначения, вкладываются в конверт CN 45. Они перевозятся на борту самолета в специальной сумке или в другом специальном мешке, в котором хранятся бортовые документы. По прибытии в аэропорт разгрузки депеш первый экземпляр, подписанный надлежащим образом при передаче депеш, сохраняется перевозчиком, перевозившем депешу. Второй экземпляр прилагается к емкостям, содержащим почтовые отправления, и поступающим в почтовое учреждение, которому адресована накладная сдачи.
 - 5.5 Назначенные операторы, которые разработали электронную систему регистрации емкостей, получаемых от перевозчиков, могут использовать данные этой системы вместо связанной с накладными сдачи процедуры, описанной в пункте 5.4. Вместо подписанного экземпляра бланков накладных сдачи получающий назначенный оператор может предоставить перевозчику, распечатанную копию электронной квитанции о получении данных емкостей.
 - 5.6 Если передача емкостей между двумя соответствующими учреждениями осуществляется с помощью морской службы, то один дополнительный экземпляр направляется в учреждение назначения, предпочтительно электронным способом или авиапочтой, для предварительного уведомления учреждения назначения.
 - 5.7 Если накладные сдачи составляются с помощью электронных средств и без участия персонала назначенного оператора пересылаются онлайн перевозчику или сотрудничающего с ней агента, где эти накладные распечатываются, то назначенные операторы или компании, участвующие в транспортных операциях, могут договориться о том, что в подписании накладных сдачи более нет необходимости.
 - 5.8 Вес мешков или других емкостей, содержащих авиапосылки с объявленной ценностью, указывается в накладной сдачи CN 38 отдельно. Кроме того, напротив указанного веса в графу «Примечания» вносится буква «V».

3.2.4 Состояние емкостей/мешков с почтовыми депешами

Перед передачей отправления авиаперевозчику назначенный почтовый служащий должен проверить почтовые мешки/емкости, чтобы убедиться в их хорошем состоянии. Любая емкость, содержащая порванную или с дырками почту, должна быть выведена из эксплуатации. Сотрудник должен снять ярлык с емкости (если она уже прикреплена), извлечь почтовые отправления из поврежденного почтового мешка, поместить их в почтовую емкость, находящуюся в исправном состоянии, и приклеить первоначальный ярлык на емкость.

3.2.5 Пломбировочные средства на почтовых мешках

Помимо проверки физического состояния почтовых емкостей, назначенный сотрудник должен убедиться, что средство, используемое для опломбирования емкости, находится в исправном состоянии. Эта проверка должна быть как визуальной, так и физической. Почтовую емкость необходимо также физически обработать. Необходимо осмотреть пломбировочное средство, чтобы убедиться, что оно находится в хорошем состоянии, чтобы снизить вероятность незамеченного и несанкционированного проникновения.

Следует регулярно проводить проверки, чтобы обеспечить, что персонал, обрабатывающий мешки, правильно их опломбирует, а если нет, то при необходимости принять меры по исправлению ситуации.

3.2.6 Ярлыки депеш

Следует проверить ярлыки депеш на почтовых мешках, чтобы убедиться, что они удобочитаемы, что указана вся необходимая информация о маршруте, и что штрих-код на ярлыке находится в удовлетворительном для сканирования состоянии.

3.2.7 Передача мешков с почтой без документации или электронной квитанции

Как указано в статье 17-011 Регламента Конвенции ВПС (отсутствие накладной сдачи CN 38, CN 41 или CN 47):

- «1. Назначенные операторы могут договариваться об урегулировании случаев отсутствия накладных сдачи, систематически используя электронную почту или любое другое соответствующее телекоммуникационное средство.
2. Пересылаемая электронным способом накладная сдачи, надлежащим образом подписанная отправляющим назначенным оператором, распечатанная перевозчиком в пункте назначения или в промежуточном месте, рассматривается учреждением назначения как юридически действительная.
3. В случае отсутствия накладной сдачи или ее электронного эквивалента получающее учреждение составляет заменяющую накладную в соответствии с полученным грузом и требует от обеспечившей перевозку организации подписать ее. Эта заменяющая накладная может направляться в отправляющее учреждение как приложение к поверочному уведомлению CN 43 (для письменной корреспонденции) или CP 78 (для посылок) или храниться на случай возможных спорных вопросов в отношении этого груза».

Между назначенными операторами и авиакомпаниями должно быть заключено соглашение об уровне обслуживания с учетом их соответствующих обязанностей.

3.2.8 Накладные сдачи, полученные от авиаперевозчиков

При получении от авиаперевозчика накладных сдачи, в которых отсутствует вся или часть почты, необходимо следовать процедурам, изложенным в статье 17-132 Регламента Конвенции ВПС, прежде всего в части требования о немедленном установлении фактов двумя должностными лицами. Исправления в накладных могут быть внесены физически через ЭОД в сообщении RESDES, если это согласовано между НО. Кроме того, необходимо подготовить CN 43 или его электронный эквивалент.

3.3 Функции таможенного персонала

3.3.1 Общая информация

НО страны подачи и страны назначения уполномочены представлять почтовые отправления на таможенный досмотр в соответствии с законодательством этих стран. Обмен сообщениями ЭОД также служит для поддержки этого процесса. Сообщения ЭОД ITMATT служат цифровым эквивалентом бланков таможенных деклараций CN 22/CN 23 на почтовых посылках. Эта информация, введенная клиентом, передается в цифровом виде почтовым службам и таможене раньше, чем отправление попадает в логистическую сеть. Преимущество наличия этой электронной информации заключается в том, что она позволяет при необходимости задерживать отправления или ускорять таможенную очистку. Передаваемая информация включает в себя следующее:

- ФИО, адрес и контактные данные отправителя и получателя, а также налоговый код/номер НДС;
- категория, общая стоимость и общий вес отправления;
- полное содержимое отправления, включая для каждого предмета, содержащегося в отправлении, описание, количество, вес, стоимость, код ТН ВЭД и страну происхождения;
- почтовые расходы, включая страхование;
- информация о связанных документах, таких как лицензия, сертификат или счет-фактура.

3.3.2 Цель таможенного досмотра

Цель таможенного досмотра – предотвратить уклонение почтовых отправок, содержащих облагаемые пошлиной предметы, от декларирования при ввозе. Она также направлена на поиск товаров, подлежащих запрету, ограничению или контролю.

3.3.3 Место проведения таможенного досмотра

Сотрудники таможни должны проводить досмотр почтовых отправок в месте, находящемся под контролем НО, и желательно как можно ближе к объекту этого НО. Целью этого требования является снижение риска хищения/порчи почты при транспортировке из одного учреждения в другое и ускорение пересылки.

3.3.4 Таможенный досмотр

НО должен достичь соглашения с таможенными органами с тем, чтобы почта быстро досматривалась в целях сокращения любых задержек в ее перемещении и передаче.

3.3.5 Вскрытие почтовых отправок

Отправления письменной корреспонденции, представляемые на таможенный досмотр, должны быть снабжены зеленым ярлыком CN 22. Наличие этого ярлыка на отправлении разрешает таможне его автоматическое вскрытие.

Почтовым служащим было бы полезно знать таможенное законодательство своей страны, касающееся вскрытия почтовых отправок.

3.3.6 Изъятие почтовых отправок

В случае изъятия отправок таможенные органы должны предоставить акт об изъятии. По согласованию с таможней НО страны назначения должен, в свою очередь, уведомить НО страны подачи. При обмене сообщениями ITMATT оно обычно отправляется в электронном виде в сообщении CUSRSP.

3.4 Функции администраций аэропортов

3.4.1 Общая информация

Администрация аэропорта может быть определена как управляющая организация, ответственная за управление, безопасность и охрану объекта аэропорта. Она должна иметь общие сведения о перемещении почтовых емкостей между почтовыми учреждениями и авиаперевозчиками. Это требует периодических консультаций с должностными лицами почты и таможни.

3.4.2 Безопасность зоны ВС в аэропорту

Согласно правилам ИКАО, органы безопасности следят за тем, чтобы охрана зоны ВС в аэропорту была организована таким образом, чтобы территорию можно было использовать только в разрешенных целях. Те же самые правила предусматривают, что только уполномоченный персонал и транспортные средства должны иметь доступ к зоне ВС и самолетам авиаперевозчика. Более подробную информацию можно найти по адресу: www.icao.int/security/sfp.

3.4.3 Контроль доступа/пропуска в зону ВС

В Приложении 17 к Конвенции ИКАО дополнительно указывается, что пропуска в зону ВС должны выдаваться только лицам, которым действительно необходимо попасть в эту зону. Такие пропуска должны иметь ограниченный срок действия и постоянно находиться на виду в зонах ограниченного доступа. Периодически следует проводить выборочную проверку удостоверений личности и проверку персонала, включая членов экипажа. Контроль доступа в зону ВС с помощью пропусков позволяет администрации аэропорта легко выявлять посторонних лиц и удалять их из зоны ограниченного доступа.

3.4.4 Мешки с почтой, обнаруживаемые в необычных местах

О мешках с почтой, расхищенных, поврежденных или в хорошем состоянии, обнаруженных персоналом в необычных местах на территории аэропорта, должно быть немедленно сообщено, и/или эти мешки должны быть доставлены в почтовое отделение для идентификации и расследования. Необходимо составить письменный отчет об обнаружении с конкретными фактами о месте, времени и дате обнаружения находки и как можно скорее передать ее вместе с почтовыми мешками почтовому координатору аэропорта или другому почтовому персоналу. См. также раздел 11.5.4.

Раздел 4 – Обязанности назначенных операторов

4.1 Составление международных почтовых депеш/партий грузов

В соответствии с законодательством ВПС при заделке международных почтовых депеш/партий грузов используются различные документы. Эти документы описаны в глоссарии (Приложение 1) и упоминались выше. Данный раздел посвящен процедурам уполномоченных сотрудников НО в аэропортах.

4.2 Требования к закрытию почтовых емкостей – основные рекомендации

Очень элементарной, низкотехнологичной, но эффективной мерой безопасности является правильно опломбированная почтовая емкость. Опломбированная тара является основным механизмом защиты почтовых отправок от хищения. Важно осознавать важность качественных пломб и систем закрытия. Неисправность любой из этих систем подвергает почту большому риску хищения и повреждения содержимого внутри. Признавая эту реальность, НО следует принять следующие рекомендации:

- почтовые мешки должны быть в хорошем состоянии, без дыр и разрывов, чтобы обеспечить соответствующую защиту почты.
- Мешки должны быть очень плотно закрыты у горловины, чтобы исключить возможность извлечения почты без явных признаков этого действия. На них также должны быть наклеены соответствующие бирки.
- Пломбы для мешков должны быть изготовлены из легкого металла, пластика или нейлона, которые нельзя открывать и запечатывать без явных признаков взлома. Независимо от материала, пломбы должны быть защищены от несанкционированного доступа.
- Важно регулярно оценивать существующие процедуры опломбирования и закрытия и вносить необходимые улучшения для обеспечения большей безопасности почтовых депеш/партий грузов.
- Необходимо внедрить программы обучения, направленные на инструктаж почтовых служащих и персонала авиакомпаний о том, как распознавать и исправлять ситуацию в случае неправильно опломбированных мешков.

4.3 Перевозка почтовых грузов между аэропортами и учреждениями обмена

Когда авиагрузы обрабатываются учреждениями обмена (УО), расположенными за пределами границ аэропорта, и где УО обрабатывают депешы и грузы на регулярной основе, на маршруте перевозки в аэропорт следует учитывать следующие меры. Важно, чтобы принятые меры привели к установлению точного контроля во время пересылки, передачи, размещения и получения грузов, чтобы обеспечить их безопасность и помощь в обработке почты.

4.3.1 Планирование и составление графика перевозок

Это требует рационального планирования маршрутов отправки, чтобы гарантировать, что депешы/партии грузов придут в аэропорт вовремя для погрузки на самолет до запланированных вылетов. Однако для повышения безопасности время подготовки должно быть сведено к согласованному минимуму.

4.3.2 Составление графиков перевозок

Необходимо заполнить графики, описывающие все необходимые перевозки, в соответствии с маршрутной информацией, предоставленной CN 38 или сообщениями PRECON и CARDIT.

4.3.3 Опломбирование транспортных средств, перевозящих почтовые депеши/партии грузов

Необходимо создать систему контроля опечатывания транспортных средств, используемых для перевозки почтовых депеш/грузов. Для обеспечения безопасности эти пломбы и/или другие средства должны иметь защиту от вскрытия.

4.4 Передача и получение почтовых грузов авиакомпании и от авиакомпании

Операции по передаче, приему и перевозке международных депеш/грузов с авиапочтой представляют собой деятельность, которую назначенные операторы, таможенные органы и авиакомпании должны осуществлять в тесном взаимодействии друг с другом. Определение оптимальных операционных систем и ответственности как операторов, так и авиакомпаний целесообразно с точки зрения ведения бизнеса. В данном разделе будут кратко описаны основные процедуры, относящиеся к этим видам деятельности, в том числе процесс организации передачи почты между организациями. Следует отметить, что это примеры относятся к почтовым потокам.

Подотчетность является важнейшим моментом любой программы обеспечения безопасности почты. Рекомендуется использовать обмен сообщениями ЭОД для передачи ответственности по цепочке доставки. Это может быть вместо или в дополнение к физической документации, сопровождающей депеши/партии грузов.

4.4.1 Процессы передачи почты

- Сценарий 1: Почтовые грузы формируются в УО, расположенных за пределами аэропорта:
 - a Получение почтовых грузов от эксплуатационных подразделений, ответственных за формирование партий грузов, вместе с соответствующими документами депеш (накладные сдачи CN 38, CN 41, CN 47 или окончательное сообщение CARDIT).
 - b Проверка того, что все почтовые мешки надежно защищены.
 - c Проверка того, что пломбы и закрывающие средства установлены правильно.
 - d Проверка того, что бирки и количество мешков сверены с соответствующими грузовыми документами (накладными сдачи CN 38, CN 41, CN 47 или сообщением CARDIT).
 - e Передача почтовых грузов соответствующему авиаперевозчику в сроки, установленные авиакомпанией для партий грузов.
 - f Получение у представителя авиакомпании квитанции о сдаче соответствующей почтовой депеши (накладные сдачи CN 37, CN 38, CN 41, CN 47 или сообщение о событии ЭОД RESDIT «получено»).
- Сценарий 2: Почтовые грузы готовятся в УО, расположенных на территории аэропорта.
 - a Подготовка международных авиагрузов в соответствии с действующими правилами ВПС.
 - b Если используется ЭОД, то после подготовки партии грузов сообщения PRECON и CARDIT передаются вместе с сообщениями ITMATT для CN 22 и CN 23.
 - c Доставка почтовых депеш/партий грузов представителю авиакомпании к соответствующему сроку.
 - d Проверка того, что пломбы и закрывающие средства установлены правильно.
 - e Проверка того, что бирки и количество мешков сверены с соответствующими документами на отправку (накладные сдачи CN 38, CN 41, CN 47) и/или направление сообщения CARDIT.
 - f Получение подписи представителя авиакомпании о доставке соответствующей партии груза (накладные сдачи CN 37, CN 38, CN 41, CN 47 или окончательное сообщение ЭОД о событии «получено» RESDIT).

4.4.2 Получение грузов от авиаперевозчиков

- a Проверка того, что грузы сопровождаются соответствующей документацией (накладные сдачи CN 38, CN 41, CN 47, проверка сообщения PRECON). В бланках CN нет необходимости, если НО и соответствующие перевозчики договорились об использовании электронных эквивалентов этих бланков.

- b Проверка общего состояния мешков, пломб и закрывающих средств. Если используются контейнеры, принадлежащие авиакомпании, их состояние также должно быть проверено, чтобы убедиться в их надежности.
- c Проверка соответствия количества мешков и веса, указанных в накладных сдачи CN 38, CN 41, CN 47 или в сообщении ЭОД PRECON, в сравнении с накладными CN 35 или CN 36 (также называемым ярлыками емкостей).
- d Предоставление представителю авиакомпании квитанции о получении копии сопроводительной документации к депешам, и/или авиакомпания подтверждает передачу в режиме ЭОД через сообщение RESDIT «доставлено», а НО подтверждает получение через сообщение RESCON. В случае если пункты назначения оборудованы устройством регистрации почтовых отправок для подтверждения доставки, перевозчики могут использовать его в качестве квитанции.

4.4.3 Отмеченные нарушения при отправке грузов

Поверочные уведомления CN 43 и CP 78 (посылки), которыми обмениваются НО, используются для того, чтобы указать отправляющему НО, а также принимающему НО на некоторые виды нарушений, отмеченных в отношении депеш/партий грузов и их содержимого. Поверочное уведомление используется для решения и документирования проблем, которые могут возникнуть при работе с авиакомпаниями, ряд из которых перечислен ниже:

- a Отсутствие надлежащей документации (отсутствие накладной сдачи CN 37, CN 38, CN 41 или CN 47)
В случае отсутствия накладной сдачи или ее электронного эквивалента получающее учреждение подготовит ее в качестве заменяющего документа в соответствии с полученной партией товаров и попросит перевозчика поставить на ней свою подпись. Эта заменяющая накладная может быть направлена в учреждение подачи в качестве приложения к поверочному уведомлению.
- b Емкости, полученные открытыми, неправильно запечатанными или с признаками нарушения
При обнаружении мешков со следами повреждений к накладной сдачи должна быть приложена аннотация (в случае использования бумажных накладных) с подробным описанием этого нарушения с указанием конкретного веса и количества мешков в депеше, где были обнаружены нарушения. Накладная сдачи еще раз подписывается представителем авиакомпании и лицом, ответственным за получение депеши. Затем будет составлено соответствующее поверочное уведомление для НО страны подачи в физическом или в электронном виде.
- c Емкости без ярлыков (отсутствуют CN 35, CN 36 или CP 84)
Емкость должна быть вскрыта представителем местного НО в присутствии представителя авиакомпании и таможенного служащего с целью определения конечного пункта назначения. Для дальнейшей отправки почты в конечный пункт назначения следует подготовить заменяющий ярлык. Впоследствии будет выдано соответствующее поверочное уведомление.
- d В партии груза отсутствует емкость
После подтверждения отсутствия емкости в накладной сдачи должна быть указана эта информация (в случае физической накладной) и поставлена подпись представителя авиакомпании и принимающего почтового служащего или другого назначенного лица. Затем будет выдано соответствующее поверочное уведомление.
- e Расхождения в весе
Будет составлено соответствующее поверочное уведомление, если разница в весе превышает 100 грамм. В накладной сдачи и на ярлыке мешка должна быть указана эта информация и поставлена подпись представителя авиакомпании и почтового служащего или другого лица, ответственного за получение этой почтовой депеши.

4.5 Регулярные проверки службами безопасности аэропортов условий, влияющих на почтовые операции

Периодическая проверка условий безопасности, влияющих на почтовые операции в аэропорту, как правило, должна проводиться НО совместно с авиакомпанией. Фактически, проверки соответствия и контроля необходимы в соответствии со стандартами ВПС S58/S59. Проверки должны проводиться с

целью выявления недостатков безопасности в операциях по обработке почты в аэропорту, как это определено в настоящем руководстве, а также в стандартах S58/S59. Превентивный характер этой деятельности позволит свести к минимуму риски, которым подвергаются почтовые депеши/партии грузов. Эти оценки следует проводить ежегодно, если только местные условия не требуют более частых оценок.

Крайне важно, чтобы сотрудники почты, авиакомпаний и аэропортов, ответственные за проверки, были хорошо осведомлены в вопросах почтовой безопасности и эксплуатации в аэропортах. Почтовым представителем должен быть почтовый инспектор, назначенный почтовым координатором аэропорта, чьи обязанности и ответственность определены в разделе 1. Проверки должны охватывать компоненты части S59 стандартов ВПС, основные положения которых кратко изложены ниже.

4.5.1 Передача почтовых грузов авиаперевозчикам

- Определение того, поступают ли грузы в авиакомпании к установленному времени вылета.
- Оценка всех действий по передаче.
- Соблюдение порядка обработки почтовых грузов после передачи.
- Проверка процесса передачи – если используется обмен сообщениями ЭОД, проверьте сканирование и сравните с переданными электронными событиями.
- Убедиться в том, что отгрузочные документы в порядке (количество копий, комплектность документов, необходимые подписи, если только физические документы, печати и т. д.).
- Соблюдение приоритетности партий грузов, отдаваемую авиаперевозчиком почтовым грузам.
- Проверка общего состояния емкостей и закрывающих средств (пломб).

4.5.2 Получение почтовых грузов от авиаперевозчиков

- Убедитесь, что выгрузка почтовых грузов от авиакомпании контролируется НО.
- Оценка условий эксплуатации разгрузки почтовых грузов.
- Соблюдение порядка обработки почтовых депеш/партий грузов после разгрузки.
- Проверка процесса передачи – если используется обмен сообщениями ЭОД, проверьте сканирование и затем сравните с переданными электронными событиями.
- Проверка комплектности документации, сопровождающей почтовые грузы (количество экземпляров, правильность подписей, если только физические документы, и т. д.).
- Проверка общего состояния почтовых мешков и закрывающих средств (пломб).
- Проверка общего состояния оборудования, используемого при обработке почтовых депеш/партий грузов.

4.5.3 Процесс перегрузки

- По запросу НО страны подачи НО в стране перегрузки должны контролировать работу погрузочных платформ при перегрузке, а авиаперевозчики должны делать то же самое.
- Оценить условия безопасности физических мест (зданий, рампы и т. д.), где происходят перегрузочные операции.
- Проверить приоритетность обработки перегружаемых депеш/партий грузов.
- Проверить общее состояние почтовых мешков и закрывающих средств (пломб).
- Убедитесь, что вся документация в порядке.

4.6 Договоры на авиаперевозки

При выборе авиаперевозчиков для транспортировки почты назначенным операторам следует учитывать несколько факторов. Необходимо уделить серьезное внимание тем мерам, которые могут обеспечить

оперативную доставку грузов. Однако необходимо также учитывать транспортную безопасность, которую готова обеспечить каждая авиакомпания. Рекомендуется, чтобы в контрактах на перевозку авиапочты содержались конкретные положения о безопасности почты, в которых оговариваются меры, которые авиакомпании и почтовые власти будут принимать для защиты почтовых отправок, находящихся у них на хранении.

4.7 Взаимодействие между НО и авиаперевозчиками

Рекомендуется, чтобы НО поддерживали тесные рабочие отношения с авиаперевозчиками и администрацией аэропорта, в первую очередь через назначенного координатора почтовой службы аэропорта. Общая цель состоит в том, чтобы уменьшить все виды проблем, связанных с почтовыми грузами, находящимися под непосредственной ответственностью авиаперевозчиков.

Раздел 5 – Ответственность авиакомпаний

5.1 Функции персонала авиаперевозчика

5.1.1 Цели

Цель этого раздела – обеспечить, чтобы весь персонал авиаперевозчика понимал, что находящиеся у них на хранении почтовые грузы должны быть обеспечены надлежащей защитой. Это означает, что емкости перемещаются эффективно и быстро в соответствии с указаниями соответствующих о депеше/партии грузов и соответствующей маршрутной информацией на ярлыках почтовых емкостей, контейнеров и в электронных сообщениях назначенных операторов стран подачи. Как упоминалось в разделе 4, процедуры, перечисленные ниже, включают порядок установления ответственности за передачу почты между организациями. Эта ответственность по своей сути является ценной частью любой программы обеспечения безопасности почты.

5.1.2 Надзор со стороны руководства авиаперевозчика

Руководство авиаперевозчика и должностные лица компании имеют следующие обязанности в отношении вверенной им почты:

- Обеспечить, чтобы весь персонал, занимающийся обработкой почты, защищал ее от повреждения, уничтожения, утери или хищения. Почту нельзя оставлять без присмотра, за исключением безопасных мест. Когда она находится на открытом воздухе, ее необходимо всегда накрывать, чтобы предотвратить воздействие ненастной погоды и/или хищение.
- Убедитесь, что сотрудники авиаперевозчика, перемещающие почту, могут быть опознаны по униформе или бейджу. Руководство авиаперевозчика должно обеспечить ведение отслеживаемого учета сотрудников, обрабатывающих почту в каждую смену.
- Насколько это возможно в рамках национальной правовой системы страны, немедленно снимите или временно отстраните от выполнения обязанностей по обработке почты, а также от выполнения любых обязанностей, которые могут обеспечить доступ к почте:
 - любого сотрудника, обвиняемого в тяжком преступлении или осужденного за преступление, связанное с кражей личного имущества или хищением/повреждением почты;
 - любого сотрудника, в отношении которого есть достаточные основания полагать, что он украл или умышленно повредил почту.
- Насколько это возможно в рамках национальной правовой системы страны, проводить проверку биографических данных кандидатов на работу, чтобы выявить и дисквалифицировать любого кандидата с судимостью, как указано выше.
- Сотрудничать с почтовыми инспекторами или должностными лицами, ответственными за внутреннюю почтовую безопасность, и помогать им в выполнении их обязанностей.
- Предоставить достаточное количество персонала для обработки и передачи почты в сроки, установленные НО. Авиаперевозчик несет ответственность за защиту и оперативную обработку почты до ее передачи под контроль НО.

- Обеспечить прохождение сотрудниками, назначенными для операций с почтой, надлежащего обучения процедурам по обработке почты, требованиям безопасности и реагирования на инциденты, связанные с почтой, включая инциденты, связанные с запрещенными к пересылке и опасными материалами.
- Незамедлительно уведомлять НО подачи о любом инциденте, повлекшем за собой повреждение, задержку или утрату почты.
- Руководство авиаперевозчика и НО страны подачи должны проводить совместные периодические проверки, инспекции и аудиты для определения уровня соответствия. Результаты этих проверок, инспекций и аудитов должны быть задокументированы с указанием корректирующих действий.

5.1.3 Исходящая почта – специфические обязанности персонала авиаперевозчика

Персонал авиаперевозчика, которому поручено работать с почтовыми емкостями в аэропорту, должен следовать следующим правилам:

- все накладные сдачи, подготовленные НО подачи, должны быть разборчиво подписаны в присутствии почтового персонала, или отправляется эквивалентное электронное сообщение RESDIT через сообщение ЭОД от перевозчика назначенному оператору подачи. Эти действия означают передачу почтовых емкостей, составляющих партию груза, авиаперевозчику и, таким образом, возлагают ответственность за них на перевозчика. Поэтому персонал авиаперевозчика обязан проверять состав и состояние почтовых грузов.
- По возможности горловину каждой почтовой емкости необходимо еще раз проверить, чтобы убедиться, что она надежно запечатана и не допускает проникновения. Сама почтовая емкость не должна иметь дыр и разрывов. Вся почта в конкретной партии грузов должна быть должным образом запечатана, а информация на ярлыке депеши должна быть разборчивой и дополнена сканируемым штрих-кодом для передачи электронных сообщений.
- Количество и подробные сведения почтовых емкостей в конкретной партии грузов должны соответствовать количеству почтовых емкостей, указанному в накладной сдачи.
- Если авиаперевозчик обнаружит нарушение, касающееся вышеуказанных пунктов, об этом следует немедленно довести до сведения НО подачи. Если НО подачи не сможет оперативно устранить проблему, персонал авиаперевозчика уведомляет своего непосредственного руководителя и сообщает ему о несоблюдении требований.
- Персонал авиаперевозчика должен оставлять почтовые емкости только в зоне, доступной для лиц, имеющих право работать с почтой. Если это невозможно, необходимо проявить большую осторожность, чтобы обеспечить безопасность почтовых емкостей. В таких обстоятельствах следует рассмотреть возможность выделения определенного места в зоне рампы со знаками и маркировкой, уведомляющими о том, что это зона хранения почты с ограниченным доступом, расположенная в хорошо освещенном месте, видимом большому количеству работников рампы. В идеальном случае необходимо предусмотреть безопасное место для хранения почты.
- Персонал, обслуживающий грузы в зоне ВС, должен быть знаком с местными правилами, касающимися передачи почтовых емкостей таможенникам до их передачи НО страны назначения. Они также должны быть знакомы с различными типами почтовых емкостей и классов почты.

5.1.4 Входящая почта – специальные обязанности персонала авиаперевозчика

- Как только это становится возможным после выгрузки почтовых емкостей с конкретного рейса, персонал авиаперевозчика должен проверить отдельные почтовые емкости, чтобы убедиться, что все они должным образом запечатаны, и что в них нет отверстий или разрывов.
- Почтовые емкости должны быть доставлены непосредственно НО назначения. Соответствующие накладные сдачи (CN 38, CN 41 или CN 47) должны прилагаться к почтовым емкостям, составляющим каждую партию груза, и/или должно быть отправлено соответствующее сообщение ЭОД для установления ответственности (сообщение RESDIT перевозчиком и RESCON НО назначения). Обратитесь к указаниям в разделе 3, если почтовые емкости поступают НО страны назначения с отсутствующими документами об электронном получении.

- В случае выгрузки небольших партий грузов ни в коем случае нельзя оставлять почту без присмотра в зоне стоянки самолетов. НО стран назначения и авиакомпании должны договориться между собой об обработке небольших партий груза с соблюдением мер безопасности.

5.2 *Функции персонала, работающего по контракту*

5.2.1 *Общая информация*

Многие авиаперевозчики заключают контракты с другими авиаперевозчиками или частными компаниями по обслуживанию рампы на погрузку и разгрузку грузов и почтовых емкостей со своих рейсов. Авиаперевозчикам следует требовать от подрядчиков, осуществляющих деятельность по обработке почты, соблюдения норм и правил, установленных в руководстве для авиаперевозчиков. Кроме того, эти подрядные компании должны подчиняться любым периодическим проверкам, аудитам и инспекциям, проводимым НО или любым регулирующим органом, подчиняющимся тем же правилам, что и подрядная компания.

5.2.2 *Правила передачи почты в местном аэропорту*

Персонал, обслуживающий грузы в зоне ВС, должен быть знаком с местными правилами, касающимися передачи почтовых емкостей сотрудникам таможни перед передачей НО назначения. Они также должны быть знакомы с различными типами почтовых емкостей, а также с различными классами почты.

5.3 *Прием груза*

НО страны подачи взвешивают почту, кодируют информацию об отправке и рейсе и вносят ее в накладные на груз. Подробная информация с изложением конкретных инструкций, касающихся этого процесса, приведена в разделе 4. Каждая авиакомпания несет ответственность за надлежащий прием, погрузку и выгрузку почтовых грузов с воздушного судна в соответствии с соглашением между НО страны подачи и руководством авиакомпании.

5.4 *Проверка маршрута груза*

По получении почты авиакомпания проверяет, что вся почта, передаваемая учреждением обмена, предназначена для пунктов ее системы или имеет код для передачи в пункте остановки следования в ее системе.

5.5 *Защита груза*

Авиакомпании должны придерживаться следующих правил для защиты грузов, находящихся на их хранении:

- Как можно точнее следуйте положениям настоящего руководства и указаниям каждого НО страны подачи, передающего почту, в соответствии с соглашением между НО страны подачи и руководством авиакомпании.
- Обеспечьте надлежащее обучение сотрудников процедурам обработки почты, требованиям безопасности и реагированию на инциденты, в том числе связанные с запрещенными к пересылке и опасными материалами.
- Эффективно и оперативно обрабатывайте почту безопасным и надежным способом.
- Убедитесь, что весь персонал, занимающийся обработкой и перемещением почты, защищает ее от повреждения, уничтожения, утраты или хищения. Если почта находится вне помещения, ее необходимо защищать от непогоды.
- Незамедлительно сообщайте руководителям почтовой службы о любом инциденте, в результате которого почта была повреждена или задержана, подозревается в утере, краже, уничтожении или ненадлежащем обращении.
- Проинструктируйте всех сотрудников, работающих с почтой, о необходимости сотрудничества с почтовыми контролерами и почтовыми инспекторами, проводящими официальные расследования.

- Разрешите только уполномоченному персоналу иметь доступ к почте и местам обработки почты. Персонал авиакомпании, уполномоченный работать с почтой, или те, кому поручены обязанности по работе с почтой, должны иметь соответствующее удостоверение личности и быть готовыми предъявить его почтовым работникам по первому требованию.
- Обеспечить достаточный штат сотрудников для надлежащей и оперативной обработки всей почты. Авиакомпании несут ответственность за эффективную, безопасную и надежную обработку почты, когда она находится в их ведении. Авиакомпании несут ответственность за действия любого сотрудника или агента, действующего от их имени.
- Представьте соответствующую документацию, необходимую для работы с НО стран подачи.

5.6 Хранение и безопасность почты, находящейся под надзором авиакомпании

5.6.1 Предотвращение хищения почты

Слабые места в системе эксплуатации дают возможность для хищения почты. Надлежащая программа безопасности является неотъемлемой частью любой почтовой операционной системы и имеет смысл для бизнеса. Надлежащий контроль за хранением почты (замки, камеры наблюдения и т. д.) и постоянный надзор за почтой и теми, кто с ней работает, – два основных элемента надежного плана обеспечения безопасности почты. В следующем разделе рассматриваются способы применения этих средств контроля для снижения риска хищения почты и помощи в расследовании.

5.6.2 Документирование доступа персонала к почте

Убедитесь, что учет сотрудников, обслуживающих рампу, в авиакомпании позволяет отследить доступ сотрудников к почте в каждую смену, что может быть полезно при расследовании инцидентов, связанных с ненадлежащим обращением с почтой.

5.6.3 Безопасная наземная транспортировка почты

Сведите к минимуму наземные перевозки, как по времени, так и по расстоянию. По возможности используйте контейнеры или закрытые автомобили, тележки или прицепы для перевозки почты по земле. Запирайте почту во всех оставленных без присмотра транспортных средствах, тележках и т. д. Несанкционированные остановки или отклонения от маршрута между самолетом и почтовыми подразделениями должны быть задокументированы и/или расследованы.

5.6.4 Защита в пунктах хранения почты

Никогда не оставляйте почту без присмотра. Складировать почту в хорошо освещенном месте, где ее могут видеть многие сотрудники, чтобы не допустить ее утраты и повреждений.

5.6.5 Надлежащая передача и получение почты

При обмене почтой в УО (входящей/исходящей) или с другой авиакомпанией подтвердите каждую передачу, проверив, что все емкости указаны в накладной сдачи (CN 38, CN 41 или CN 47) или что присутствуют надлежащие коды партий грузов в сообщениях ЭОД. Такие несоответствия, как отсутствие или повреждение емкостей, должны быть отмечены в накладной сдачи или в электронном виде. Если используются бумажные накладные, лицо, получившее депешу, подписывает накладную сдачи (с комментариями, отражающими отмеченные несоответствия), подтверждающую получение почтовой депеши.

5.6.6 Задержки и отмены рейсов

В случае отмены, задержки или переноса рейса следуйте соответствующим инструкциям, описанным в разделе 11 данного руководства. Немедленно сообщите об этом ответственному почтовому персоналу.

5.6.7 Невостребованные и поврежденные почтовые емкости

Невостребованные или поврежденные почтовые емкости должны быть немедленно доставлены в почтовое учреждение, которое заполняет поверочное уведомление CN 43 или CP 78 для сообщения о таких случаях. В качестве альтернативной процедуры авиаперевозчик должен повторно упаковать поврежденную почтовую емкость в прозрачную пластиковую емкость перед передачей емкости почтовому персоналу или проведением соответствующей перегрузки на рампе, если это необходимо. Перед передачей НО места назначения нарушение должно быть отмечено в CN 38 или в электронном виде в сообщениях ЭОД.

5.7 Воздушная перевозка почты

5.7.1 Согласование выбора маршрута

При составлении маршрутов авиапочты первоочередное внимание уделяется перевозке почты быстрым, экономичным и безопасным способом. Все используемые маршруты депеш должны быть согласованы с НО подачи и соответствующими авиакомпаниями. В случае пропуска стыковок, когда авиакомпании могут использовать рейсы других перевозчиков, об этих изменениях следует как можно быстрее сообщить назначенным операторам транзита и назначения.

5.7.2 Объекты и услуги

Места обработки почты должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечить быструю наземную транспортировку почты к борту самолета и обратно. Эти объекты должны обеспечивать безопасность и адекватную защиту от непогоды.

5.7.3 Изменения в наземных операционных процедурах

Авиакомпаниям должны немедленно уведомить руководство почтовой службы о любых изменениях в своих объектах обработки почты в аэропортах. Почтовый персонал будет оказывать полное содействие и предоставлять любую необходимую информацию и рекомендации по изменениям и процедурам.

5.7.4 Уведомление о планируемых изменениях рейсов

Авиакомпания должна сообщать соответствующему НО подачи о предлагаемых изменениях в расписании, как только эта информация становится доступной.

5.7.5 Приоритетность грузов

Авиакомпаниям обязаны перевозить на данном рейсе почту, передаваемую в пределах лимитов, согласованных между НО подачи и авиакомпаниями.

5.7.6 Транспортировка почты в соответствии с маршрутами транспортировки грузов

Перевозка почты авиарейсами одной и той же компании и рейсами различных авиакомпаний будет осуществляться в соответствии с маршрутами, указанными в накладных, таких как накладная сдачи CN 38 и накладная сдачи CN 35, или электронной информацией, содержащейся в сообщениях ЭОД.

5.7.7 Защита почты в промежуточных пунктах

Почта, уже находящаяся на борту самолета, не должна выгружаться в промежуточном пункте остановки для загрузки другой почты, ожидающей погрузки в этом конкретном пункте остановки. Должностные лица НО подачи должны быть немедленно уведомлены, если для перевозки почты недостаточно места в пределах ранее согласованных лимитов.

5.8 Инспекции, аудиты и проверки безопасности в аэропортах

5.8.1 Руководство по проведению проверок

Персонал авиакомпаний и почтовый персонал несут общую ответственность за проведение периодических проверок и принятие соответствующих мер по исправлению ситуации. Требования, изложенные в стандартах S58/S59 ВПС, могут служить инструментом для составления контрольного списка, позволяющего выявлять риски и искать возможности для улучшения.

5.8.2 Информирование о безопасности

Компании не должны ждать периодических проверок, чтобы убедиться, что они применяют надлежащие меры для защиты почты. Безопасность – это ответственность каждого. Культура организации должна всегда включать в себя эту философию бдительности. Ежегодное обучение, практические занятия (когда это применимо) и корректирующие действия – необходимые составляющие надежного плана обеспечения безопасности. Руководители должны подавать пример и пропагандировать фразу «если ты что-то видишь, скажи об этом». Между всеми лицами, участвующими в обработке почты, должен быть налажен хороший взаимнообмен информацией и связь.

5.9 Связь между авиакомпаниями и НО подачи

5.9.1 Устная и письменная коммуникация

Благодаря тесному сотрудничеству авиакомпании и НО смогут устранить любые связанные с депешами нарушения, обнаруженные во время авиаперевозки. Устные сообщения очень эффективны для решения повседневных проблем, в то время как письменные сообщения являются эффективным средством фиксации нерешенных вопросов.

5.9.2 Оперативное реагирование на сообщения

Авиакомпании и НО подачи должны оперативно рассматривать сообщения друг друга и отвечать на них. Ответы на письменные сообщения будут даваться в письменном виде, чтобы задокументировать и обеспечить фиксирование переписки.

Раздел 6 – Опасные грузы и запрещенные предметы

6.1 Введение

Обеспечение безопасности логистической сети требует сотрудничества между такими организациями, как почтовые службы, таможня и авиакомпании. Одним из основных элементов надежной программы безопасности является защита почты от опасных грузов (ОГ) и запрещенных веществ. В силу ряда факторов в последние годы этому сегменту уделяется все больше внимания. Несколько заинтересованных сторон, включая ВПС, ВТамО, ИАТА и ИКАО, а также Международный комитет по контролю над наркотиками (МККН), сотрудничают в разработке и предоставлении нормативных актов, руководств и обучения.

В связи с этим ВПС составил список ресурсов и документов, доступных на его веб-сайте. Среди публикаций ВПС, касающихся ОГ и запрещенных отправок, – список предметов, запрещенных к пересылке по почте в каждой стране-члене ВПС. Этот список – актуализируемый документ, который постоянно пересматривается и упрощается; его можно найти на сайте по адресу [Customs \(upu.int\)](http://Customs.upu.int) в разделе «Запреты. Предметы, не подлежащие ввозу». Также на этой странице имеется ссылка на сборник по запрещениям и инструмент поиска, который позволяет пользователю искать национальную таможенную информацию о запрещенных и ограниченных к ввозу предметах. На этой странице также содержится ссылка на процессы таможенного оформления в конкретных странах ([Customs Compendium](#)) и ссылка на информацию, касающуюся обмена сообщениями ЭОД и EAD для обмена ITMATT между НО ([Customs EAD Compendium](#)). Кроме того, ВПС разработал загружаемые материалы для кампании по ОГ и запрещенным отправлениям, которые доступны по адресу: [Dangerous goods \(upu.int\)](http://Dangerous goods (upu.int)). Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета ООН разрабатывает рекомендации по перевозке ОГ. Они включают

в себя критерии классификации предметов и веществ как ОГ и список наиболее часто перевозимых ОГ. Кроме того, ВПС разместил на its main security page (своей главной странице, посвященной безопасности), информацию, которая поможет НО сообщать об ОГ органам гражданской авиации и ВПС.

Технические инструкции ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (в Приложении 19 к Конвенции ИКАО) содержат тот же список ОГ вместе с подробными инструкциями по их безопасной международной перевозке по воздуху в качестве груза.

В статье 19 Конвенции ВПС изложены конкретные процедуры и меры, касающиеся общего характера предметов, не допускаемых к перевозке, а также комплектации и обращения с опасными предметами.

6.2 Осведомленность о безопасности

Отправления, которые могут подвергнуть кого-либо опасности, не будут допущены в поток почты, и процедуры должны быть разработаны с целью обнаружения таких отправлений во время приема. Однако такие отправления все же попадают в почтовый поток непреднамеренно и тайно. Система EAD также предназначена для снижения этого риска, но ее эффективность зависит только от информации, собранной во время приема. Всякий раз, когда возникает вопрос о том, содержит ли отправление или подозрительный предмет что-либо опасное, его следует считать таковым до тех пор, пока оно не будет проверено. Хорошей практикой является проявлять осторожность.

6.2.1 Обучение правилам ИАТА

Координаторы почтовой службы аэропортов и ключевые почтовые сотрудники должны регулярно проходить обучение авиакомпаний в области опасных грузов, чтобы гарантировать сертифицированные знания правил ИАТА. Следует поддерживать связь с соответствующим руководством авиакомпании, чтобы снизить риск включения опасных товаров в почту, перевозимую воздушным путем. Учебные материалы были разработаны в сотрудничестве с ИКАО, ИАТА и несколькими администрациями гражданской авиации; учебные материалы также доступны по ссылке DG (Опасные грузы), упомянутой ранее в этом разделе.

6.3 Порядок отправки биологических и радиоактивных веществ

Опасные предметы следует отправлять отдельно, а не внутри почтового мешка. Состав и обращение с такими предметами должны быть следующими:

6.3.1 Условия приема

Допуск скоропортящихся биологических и радиоактивных веществ будет ограничен теми странами-членами, чьи НО заявили о своей готовности допускать такие предметы, либо на взаимной основе, либо только в одном направлении. Такие вещества будут пересылаться самым быстрым путем, обычно по воздуху. Кроме того, скоропортящиеся биологические вещества могут обмениваться только между официально признанными квалифицированными лабораториями, а радиоактивные материалы могут отправляться только надлежащим образом уполномоченными отправителями. К пересылке по почте допускаются только освобожденные радиоактивные материалы, уровень активности которых не превышает одной десятой от предела активности, разрешенного для освобожденных упаковок (см. правила ИАТА).

В статье 19 Конвенции приводятся дополнительные подробности об условиях допуска и маркировки отправлений, содержащих инфекционные и неинфекционные скоропортящиеся биологические вещества, а также содержащих радиоактивные вещества.

6.3.2 Заделка и маркировка

В статье 19-003 Регламента Конвенции ВПС описаны процедуры, касающиеся упаковки и маркировки отправлений, содержащих инфекционные вещества.

6.4 *Запрещенные наркотики, запрещенные товары и контрабанда*

Регулирующим органам постоянно приходится принимать меры по борьбе с наркоторговцами, которые используют почту для перевозки запрещенных наркотиков, запрещенных товаров (например, запчастей к оружию) и доходов, полученных от этой деятельности. Рост потребления синтетических опиоидов, фентанила и новых психоактивных веществ представляет еще большую угрозу для цепочки поставок и тех, кто занимается обработкой почты. В связи с этим крайне важно, чтобы НО принимали меры по предотвращению пересылки этих незаконных отправок.

- a НО должны определить свои юридические обязательства и ограничения в отношении рассылки запрещенных наркотиков по почте.
- b Следует разработать программы повышения осведомленности и профессиональной подготовки для сотрудников почты и таможни, осуществляющих обработку или досмотр почты.
- c Для сотрудников должны быть установлены процедуры, позволяющие сообщать почтовым координаторам аэропортов или почтовым инспекторам об обнаружении известных или предполагаемых запрещенных наркотиков или подозрительных действиях по отправке почтовых отправок. Процедуры также должны включать протоколы постконтактного воздействия и поощрять использование средств индивидуальной защиты (СИЗ) при обнаружении вызывающих беспокойство опасных веществ.
- d Почтовые координаторы аэропортов и сотрудники/инспектора служб почтовой безопасности должны пройти обучение методам выявления и пресечения распространения наркотиков и работать в тесном сотрудничестве с правоохранительными органами. МККН является независимым органом по наблюдению за выполнением международных конвенций ООН по контролю над наркотиками. Его Глобальная программа по оперативному пресечению незаконного оборота опасных веществ (GRIDS) направлена на ощутимое сокращение оборота опасных веществ, вызывающих беспокойство, с особым акцентом на синтетические опиоиды, фентанил и новые психоактивные вещества. Для получения дополнительной информации, пожалуйста, отправьте запрос по электронной почте по адресу: incb.grid@un.org.
- e Следует установить связь с руководством и персоналом службы безопасности авиакомпаний, персоналом службы безопасности аэропортов и соответствующими таможенными и полицейскими органами. Необходимо оказывать всестороннее содействие каждой из этих организаций в борьбе с рассылкой незаконных наркотиков по почте.

6.5 *Обработка опасных или подозрительных отправок*

6.5.1 *Изоляция опасных или подозрительных предметов*

Предметы, которые могут подвергнуть опасности или оказать вред лицам, имуществу или воздушным судам, не должны попадать в почтовый поток. Однако при обнаружении потенциально опасного предмета необходимо разработать протокол действий персонала в таких случаях. Эти протоколы должны включать, но не ограничиваться следующим:

- По возможности изолируйте предмет – лучше всего оставить его там, где он был найден.
- В первую очередь защищайте людей, а имущество – во вторую.
- Свяжитесь с первыми лицами, службой спасения или местной организацией, ответственной за решение проблемы.
- Будьте готовы ответить на подробные вопросы о рассматриваемом предмете (порошок, жидкость, дым, выделяемый из упаковки, размер упаковки и т. д.), но при этом не подвергайте опасности персонал или себя (например, если людям становится плохо после контакта с упаковкой).
- Должны быть разработаны планы действий в чрезвычайных ситуациях для обеспечения непрерывности деятельности на случай, если зону придется закрыть на длительный период времени.

6.6 *Сообщение об инцидентах*

Инциденты, связанные с обнаружением отправок, не подлежащих отправке по почте, будут решаться в соответствии с действующими местными почтовыми правилами. Об отправлениях, отправленных с нарушением почтовых правил, будет незамедлительно сообщено почтовым инспекторам или почтовому инспектору в соответствии с правилами и положениями данного НО. Об отправлениях, отправленных с нарушением правил других органов, например таможни, будет сообщено соответствующему органу. Авиакомпании будут сообщать об инцидентах, связанных с запрещенными опасными грузами, НО страны подачи и соответствующим органам гражданской авиации. ВПС создал ссылку для сообщения об инцидентах или происшествиях в отношении опасных грузов органам гражданской авиации и ВПС. Эта ссылка находится на веб-странице ВПС «Безопасность» («Security»).

Раздел 7 – Оборудование

7.1 Общие требования к оборудованию для перевозки почты в аэропортах

7.1.1 Идентификация почтовой техники

Наземное транспортное оборудование, используемое авиаперевозчиком, по возможности должно быть идентифицировано как содержащее почту. Информация о маршруте для почтовых емкостей также должна быть видна с помощью таблички, прикрепленной к почтовой тележке или контейнеру (см. фото 1). Когда транспортное средство не используется для перевозки почты, на табличке не должно быть никаких надписей. В некоторых аэропортах каждой компании, перевозящей почту в аэропорту, может быть нерентабельно иметь собственный парк специальных тележек и оборудования. В таких случаях все стороны должны заключить соглашение и сотрудничать, чтобы совместно использовать оборудование, используемое для перевозки почты. Однако такой подход следует применять только в том случае, если компания, занимающаяся наземным обслуживанием, действует в интересах нескольких авиакомпаний.

Фото 1: Видимый стикер на контейнере с указанием почты, рейса и пункта назначения



7.1.2 Транспортные средства для перевозки почты

Транспортные средства, используемые для перевозки почты в зоне рампы в аэропорту, а также между почтовыми объектами и аэропортом, должны быть спроектированы и сконструированы таким образом, чтобы почтовые мешки не падали при движении транспортного средства. Конструкция транспортного средства также должна предусматривать возможность защиты почты от неблагоприятных погодных условий, таких как дождь. Что еще более важно, конструкция и дизайн должны включать в себя аспекты безопасности и защиты, чтобы предотвратить несчастные случаи, повреждение почты, хищение почты и несанкционированное проникновение. Транспортные средства, позволяющие получить доступ к грузовым отсекам из кабины

водителя, неприемлемы. Рекомендуется использовать транспортные средства с минимальным количеством грузовых дверей. Меры безопасности и защиты, предусмотренные на транспортном средстве, должны соответствовать уровню оценки риска в данной области, чтобы снизить этот риск (см. фото).

Фото 2: Автомобиль для перевозки почты с моторизованной рампой, которая раскладывается до двери, через которую поступает груз, для дополнительной безопасности



Фото 3 и 4: Транспортное средство для перевозки почты с одной защищенной грузовой дверью



Фото 5: Оборудование для наземной транспортировки в зоне погрузочно-разгрузочной площадки в аэропорту



7.1.3 Замки и пломбы на транспортных средствах

Всем сторонам, участвующим в перевозке почты в аэропорту, следует рассмотреть возможность использования запертых/опломбированных транспортных средств или тележек для перевозки почты. Ключи от замков должны находиться под строгим контролем и доверяться нескольким избранным сотрудникам, которым необходимо ими пользоваться. Пломбы должны быть хорошего качества, с защитой от несанкционированного доступа и уникальным серийным номером для отчетности.

Фото 6–8: Пломба с серийным номером и навесным замком



7.2 Общие требования к средствам защиты почтовых депеш

7.2.1 Закрытие и опломбирование мешка

Горловина каждого мешка в депеше должна быть плотно закрыта, чтобы предотвратить случайное или намеренное вложение или извлечение отправлений из почтового мешка. Для завязывания горловины мешка обычно используют веревку или шпагат. На горловину накладывается пломба, предотвращающая открытие и закрытие мешка без явных указаний на это действие. Пломбы, соответствующие этому требованию, обычно называются «защищенными от несанкционированного вскрытия». Пломбы с защитой от несанкционированного вскрытия не подлежат повторному использованию. Их необходимо срезать или отломать от горловины мешка (см. фото 9 и 10).

Фото 9 и 10: Примеры пломб для защиты от несанкционированного доступа



7.2.2 Другое применение пломб

Пломбы также можно использовать на другом оборудовании, чтобы сделать его защищенным от несанкционированного доступа. В зависимости от конструкции они могут использоваться на запорных устройствах транспортного оборудования, транспортных средств и авиационных контейнеров (как показано на предыдущих фотографиях).

7.2.3 Идентификация почтовых мешков

Почтовые мешки различных размеров используются для транспортировки почтовых отправлений от одного НО другому. Основное требование к этому средству заключается в том, что оно должно быть изготовлено из прочного материала с четкой и ясной маркировкой, позволяющей идентифицировать его содержимое как почту. Идеальной практикой было бы использование единых мешков по всему миру для обеспечения системности.

Фото 11: Мешок с четкой маркировкой



7.2.4 Целостность почтовых мешков

Почтовые мешки должны быть изготовлены из прочных материалов, которые предотвращают/не допускают случайные повреждения и обеспечивают четкое указание на преднамеренное повреждение с целью хищения почты. Мешки с отверстиями или в плохом состоянии должны быть отремонтированы до того, как в них будут помещены предметы для отправки. Те, которые не могут быть отремонтированы для обеспечения безопасности и сохранности почты во время транспортировки, должны быть изъяты из эксплуатации (см. фото 12).

Фото 12: Неиспользуемый мешок



7.2.5 Одноразовые почтовые мешки

Некоторые НО пришли к выводу, что использование почтовых мешков из расходного материала экономически выгодно. Однако материал должен быть достаточно прочным, чтобы выдерживать обычные операции по обработке в аэропорту и обеспечивать защиту от несанкционированного вскрытия на горловине пакета.

7.3 Специальные контейнеры для защиты почты

7.3.1 Защитные контейнеры для особо ценной почты

Некоторые НО считают целесообразным использовать специальные контейнеры для защиты почты при отправке почтовых отправлений, содержащих ценные письма. Эта система обеспечивает гораздо более высокую степень сохранности этих почтовых отправлений и, как оказалось, значительно сокращает потери.

7.3.2 Конструкция защитного контейнера

Конструкция этих контейнеров должна состоять из прочного и легкого материала. Запорные устройства и петли должны иметь быть высокого качества с защитой от несанкционированного доступа.

Раздел 8 – Физическая безопасность учреждений обмена

8.1 Ответственность за безопасность

«Безопасность – это ответственность каждого».

Этот раздел призван дать некоторые базовые рекомендации и общие принципы, которые можно применить к обеспечению безопасности почтовых служб, включая людей, имущество и почту. Это ни в коем случае не исчерпывающий список, а лишь отправная точка для изложения некоторых элементов, из которых складывается успешная программа физической безопасности. Более подробную информацию о руководящих принципах программы безопасности можно найти в Руководстве ВПС по предупреждению почтовых преступлений.

Хищение почты обычно является следствием недостатков в работе, которые могут создать возможности для хищения. Строгая безопасность должна быть неотъемлемой частью любой системы обработки почты. Обработываемая почта должна находиться под пристальным наблюдением, а уложенная почта должна надежно храниться. Эти меры устранят искушение и предотвратят хищение. Сдерживание – хорошая практика для снижения рисков и угроз для инфраструктуры почтовых служб, их сотрудников и почты. Надлежащая физическая безопасность (т. е. заборы, ворота и надлежащее освещение), а также надежный контроль доступа являются важнейшими методами сдерживания преступлений.

Многие из этих пунктов относятся к стандартам физической и процедурной безопасности S58 и S59 ВПС. Более подробную информацию можно найти на сайте www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Security. Дополнительные ссылки можно найти в открытом документе под названием «Почтовая безопасность – Общие меры безопасности (S58-4)», также доступном на сайте ВПС.

8.1.1 Работники назначенного оператора

Все почтовые служащие обязаны не допускать посторонних лиц, включая не занятых в эксплуатации почтовых служащих, в зоны ограниченного доступа, где почта обрабатывается или складывается для отправки. Все лица, находящиеся в рабочем помещении без надлежащей идентификации или сопровождения, должны быть немедленно остановлены или о них должно быть сообщено начальнику или ответственному руководителю.

8.1.2 Руководители низшего звена назначенных операторов

Руководитель низшего звена, отвечающий за обработку почты, несет прямую ответственность за безопасность объекта, его сотрудников и почты. Он должен тщательно оценить циклы рабочего процесса в подразделении, чтобы правильно определить, в какое время целесообразно отпирать двери в зоны обработки почты. Необходимо, чтобы двери в зоны обработки почты оставались запертыми, за исключением случаев, когда деловые обстоятельства требуют оставить их незапертыми. Например, в периоды интенсивного движения, когда сотрудники приходят на работу или уходят с нее. Один из компонентов политики безопасности должен включать четкие формулировки, регулирующие запираение наружных дверей и защиту внутренних дверей в важных зонах. Такая политика может быть более эффективной, если руководители подкрепляют эту практику обучением.

8.2 Контроль доступа

8.2.1 Зоны обработки почты

Доступ во все зоны, где обрабатывается и сортируется почта для рассылки, имеют только уполномоченные почтовые сотрудники, находящиеся при исполнении своих обязанностей. Все остальные лица, включая сотрудников авиакомпаний, аэропортов и аэропортов, работающих по контракту, не допускаются, если только они не ведут законную деятельность в зоне обработки почты и не сопровождаются в надлежащем порядке исполняющим свои обязанности почтовым служащим. В связи с этим безопасность каждого объекта должна включать надежную систему контроля доступа. Регулярно проводимый аудит контроля доступа необходим для выявления недостатков, требующих устранения, и управления статусом доступа сотрудников, и должен быть частью общего периодического анализа.

8.2.2 Выдача ключей от объекта

Лучшая практика заключается в том, чтобы выдавать ключи отдельным лицам в редких случаях. Почтовым служащим следует выдавать только те ключи, которые необходимы им по долгу службы. Ответственные ключи от замков с засовом должны выдаваться только тем почтовым работникам, которые должны открывать помещение утром или закрывать его на ночь.

8.2.3 Учет ключей

Учет устройств контроля доступа, включая ключи, имеет первостепенное значение. Руководитель объекта должен вести точную инвентаризацию всех ключей от здания и подписывать квитанции на все ключи, выданные сотрудникам. В описи должны быть указаны серийный номер и марка каждого замка, а также общее количество имеющихся ключей. Когда обязанности сотрудника больше не требуют использования назначенного ключа или сотрудник уходит с места работы, ключ должен быть немедленно возвращен. Возврат выделенного ключа должен быть отмечен в инвентарной ведомости, после чего подписанная квитанция должна быть уничтожена.

8.2.4 Потерянные или украденные ключи

Если ключ потерян или украден, необходимо немедленно сообщить об этом начальнику объекта. Если ключ подходит к замку с засовом на наружной двери, необходимо немедленно заменить личинку или весь замок.

8.2.5 Пропуска и униформа сотрудников

Всем почтовым служащим НО должен выдать отличительные идентификационные пропуска. На этих пропусках должна быть фотография сотрудника и указана принадлежность компании/организации. Во время работы они должны быть на видном месте. Рекомендуется, чтобы пропуска имели цветовую маркировку или были снабжены надписями, обозначающими конкретные зоны, куда персоналу разрешен доступ. Униформа может использоваться для идентификации уполномоченного персонала, но ее не следует рассматривать как замену системы пропусков. Становится все более распространенным, что идентификационный пропуск также выполняет функцию карты доступа для использования в системе доступа к электронным картам. НО, его партнеры и подрядчики должны иметь четкую политику выдачи идентификационных пропусков и подотчетности. Пропуска должны немедленно сдаваться сотрудниками

при увольнении или прекращении работы. Доступ к помещениям также должен быть немедленно аннулирован, если пропуск является частью системы контроля доступа с помощью электронной карты. Установление срока действия пропуска является хорошей практикой для обеспечения надлежащего доступа к зонам и соответствия уровня доступа сотруднику установленному периоду времени.

8.2.6 Электромеханические и альтернативные системы контроля доступа

Электромеханические системы контроля доступа следует рассматривать на очень крупных предприятиях по обработке почты, где большое количество сотрудников должно регулярно входить и выходить из помещения. Электромеханические системы контроля доступа не следует устанавливать без специальной рекомендации квалифицированного специалиста по безопасности. Любая другая альтернативная система, в которой сотрудникам выдаются индивидуальные устройства доступа (карта доступа, комбинация/шифр-код и т. д.) для получения доступа на объект, должна рассматриваться с тем же уровнем ответственности, что и любое другое устройство доступа, как описано выше в данном разделе.

8.3 Освещение

8.3.1 Общие требования

Освещение помогает поддерживать приемлемый уровень безопасности объекта и препятствует преступной деятельности. Это включает в себя освещение у въездных ворот, по периметру и ограждениям, у входов для сотрудников и во всех других зонах, не открытых для посетителей или других сотрудников аэропорта.

8.3.2 Освещение по периметру

Освещение по периметру предполагает установку ряда светильников, расположенных внутри линии ограждения, чтобы осветить границу или зону, с которой может подойти злоумышленник.

8.3.3 Уличное и территориальное освещение

Уличное и территориальное освещение должно обеспечивать максимальную освещенность при минимальном количестве светильников. Система освещения должна равномерно освещать всю территорию, включая дверные проемы, строения и ниши в строениях.

8.4 Ограждение

8.4.1 Периметр и зоны хранения почты

Почтовые объекты аэропорта должны иметь ограждение по периметру помещений и зон, используемых для подготовки почты к отправке. Внешние зоны хранения почты также должны быть закрыты для защиты почты от неблагоприятных погодных условий.

8.4.2 Конструкция ограждения

Ограждения и ворота должны быть высотой 2,5 метра и изготовлены из цепных звеньев с 50-миллиметровой сеткой из проволоки минимум 11-го калибра. На вершине ограждения должна быть прикреплена верхняя защита, направленная наружу и вверх под углом 45 градусов. Рекомендуется также прикрепить к верхнему ограждению три нити колючей проволоки 12-го калибра с четырьмя точками крепления. Верхняя защита может регулироваться местными подзаконными актами или национальными нормативными актами.

8.4.3 Свободная зона у ограждения

Внутри ограждения должна быть свободная зона шириной 1,8 м, свободная от зданий, оборудования, транспортных средств, кустарников и деревьев, которые могут служить местом укрытия или точками несанкционированного проникновения.

8.5 Безопасность здания

Чтобы оценить уровень безопасности, необходимый для здания, полезно оценить некоторые факторы, такие как: расположение здания; уровень криминальной активности в окрестностях; факторы окружающей среды, которые могут повлиять на работу и безопасность. Существуют дополнительные факторы, которые следует учитывать и которые более подробно описаны в Руководстве по предупреждению почтовой преступности. После оценки окружающей территории на объектах могут приниматься такие решения, как установление уровней безопасности периметра (например, заборов, камер наблюдения и освещения), контроля доступа (например, пропусков и замков), контроля входа/выхода и доступа автотранспорта.

8.5.1 Замки с засовом или эквивалентная запорная система

Все наружные двери должны быть оборудованы замками с засовом или эквивалентной запорной системой. Такие замки используются для обеспечения безопасности здания в нерабочее время. В течение рабочего дня двери могут быть защищены запорным механизмом, который ограничивает доступ только для сотрудников.

8.5.2 Проникновения через крышу

Проемы в крыше, такие как световые люки, атриумы, открытые площадки и вентиляционные каналы, должны быть защищены защитными решетками или защитным стеклом. Согласно рекомендациям, все решетки должны быть изготовлены из прочных круглых стальных стержней диаметром 13 миллиметров, расположенных на расстоянии 100 миллиметров по центру. Защитное стекло должно представлять собой ламинированные листы безопасного стекла толщиной 8 миллиметров с промежуточным слоем из винила толщиной 2 миллиметра или поликарбоната толщиной 6 миллиметров.

8.5.3 Окна

Окна нежелательны в помещениях, где обрабатывается почта. Как правило, количество стекла должно быть ограничено. Если окна имеются, оснастите их запорными устройствами и ограничьте возможность открытия до 100 миллиметров с помощью запорного устройства, чтобы уменьшить кражу почты. Если для вентиляции требуется большее отверстие, следует установить защитные решетки, как описано в разделе 8.5.2.

8.5.4 Двери

Все наружные двери и двери, ведущие в помещения для обработки почты, должны быть, как минимум, деревянными дверями из цельного массива с покрытием из листовой стали, установленными в металлические рамы большой толщины.

8.6 Безопасность персонала

Оборудование, используемое почтовым персоналом для работы с почтой, должно содержаться таким образом, чтобы его использование всегда было безопасным. Для обеспечения почтовой безопасности сотрудники должны сообщать обо всех небезопасных условиях в здании или на рабочем месте. Сотрудники также должны сообщать о любых нарушениях порядка или некорректном поведении людей, находящихся в рабочих зонах почты. Сотрудники должны понимать и поощрять поговорку «если ты что-то видишь, скажи об этом». В чрезвычайных ситуациях почтовые работники должны вызывать пожарных или полицию, использовать средства пожаротушения и оказывать помощь пострадавшим.

8.7 Система обнаружения проникновения и охранный система видеонаблюдения (CCTV)

Наличие системы обнаружения проникновения и/или системы видеонаблюдения внутри и снаружи здания может стать огромным подспорьем для сдерживающего фактора от преступных действий. Эта технология может помочь предотвратить вандализм, хищение и проникновение. Помимо предотвращения, еще одним преимуществом системы видеонаблюдения является то, что она может помочь местным правоохранительным органам с записью потенциальных доказательств преступной деятельности и может послужить основанием для судебного преследования. В результате это также может помочь предотвратить будущие преступные действия или проникновения.

Раздел 9 – Физическая безопасность аэропорта

9.1 Введение

В этом разделе изложены основные рекомендации по обеспечению физической безопасности в аэропортах с целью снижения угрозы кражи, хищения, фальсификации и повреждения международной авиапочты. Важно отметить, что хотя данный раздел ориентирован на УО, которые граничат с аэропортом, перечисленные в нем элементы в равной степени применимы и к УО, не граничащим с территорией аэропорта. Кроме того, включение этих мер не заменяет необходимости проведения периодических оценок рисков для определения необходимости дополнительных мер безопасности, помимо перечисленных.

Кроме того, следует признать, что некоторые из мест, описанных в этом разделе, могут находиться в зонах, не входящих в сферу ответственности почтового координатора аэропорта НО (например, на территории аэропорта), или могут быть местами, находящимися в совместном управлении с другой организацией. К таким зонам, скорее всего, предъявляются требования безопасности в соответствии с государственными и/или международными нормами, например, установленными ИКАО и ИАТА. В таких случаях необходимо связаться с соответствующими должностными лицами, чтобы узнать применимые требования.

Как и в разделе 8, многие из этих пунктов относятся к стандартам физической и процедурной безопасности S58 и S59 ВПС. Дополнительную информацию см. по ссылке в предыдущем разделе.

И наконец, следует отметить, что безопасность признана одним из критериев проектирования. В связи с этим может оказаться более экономически эффективным включить эффективные меры безопасности в проект объекта, а не вносить изменения и переделки в объект после строительства. После внедрения необходимо проводить периодические аудиты и инспекции, чтобы убедиться в структурной целостности и работоспособности установленных компонентов безопасности.

9.2 Контроль доступа

9.2.1 Ограждение по периметру

Периметр аэропорта должен быть огражден минимум 2,5-метровым цепным забором с верхним ограждением из трех нитей колючей проволоки, чтобы четко отделить общественные места от зоны эксплуатации воздушного судна. Ограждение может не потребоваться в тех случаях, когда доступу препятствуют естественные барьеры или другие препятствия. Территория вокруг линии ограждения должна быть свободна от предметов и растительности, чтобы исключить места укрытия или точки несанкционированного проникновения.

9.2.2 Входы в контролируемую зону

Входы в контролируемую зону должны быть ограничены до минимального количества, соответствующего эффективности работы, и находиться под контролем безопасности. Средствами контроля безопасности могут быть качественный ключ/комбинационный замок, электромеханическая система контроля доступа или охранник в униформе, ограничивающий доступ уполномоченному персоналу. Входы должны быть оборудованы запирающими устройствами, чтобы их можно было запереть в чрезвычайной ситуации или когда они не используются.

9.2.3 Служебные маршруты

Служебные маршруты, ведущие в контролируемую зону, должны быть изолированы от дорог общего пользования, а доступ в контролируемую зону должен осуществляться через контролируемые входы.

9.2.4 Парковка для сотрудников

Парковочные места для сотрудников должны располагаться за пределами периметра контролируемой зоны и вдали от таких зон, как терминалы грузовых авиаперевозок и продовольственные склады. По возможности парковка для сотрудников должна быть огорожена, а входы и выходы на территорию должны быть контролируемыми.

9.2.5 Система пропусков для сотрудников

См. раздел 8.2.5, в котором объясняются передовые методы использования пропусков для персонала.

9.2.6 Ответственность сотрудников

На весь персонал должна быть возложена ответственность за предотвращение проникновения в контролируемые зоны аэропорта посторонних лиц, таких как не занятый на работе персонал и широкая публика. Рекомендуются периодически проводить обучение сотрудников по вопросам безопасности и предупредительных мер.

9.2.7 Устройства видеонаблюдения/связи

Системы видеонаблюдения и другие средства связи и электрические устройства должны быть частью любого плана и бюджета при проектировании зданий и сооружений.

9.3 Освещение

Рабочие зоны зданий и зоны ВС аэропорта, где размещается почта, должны быть достаточно освещены в темное время суток, а мощность освещения должна быть достаточной для наблюдения за действиями человека, находящегося на расстоянии 50 метров.

9.4 Защита почты в зонах ВС

Почта должна складироваться в зонах загрузочных площадок в хорошо освещенных местах, прилегающих к активным рабочим зонам, но не в них. Это позволяет многим сотрудникам наблюдать за действиями уполномоченного персонала в зоне хранения и препятствует несанкционированному доступу. Почта должна помещаться на опломбированные тележки для перевозки, чтобы защитить ее от погодных условий, несчастных случаев и хищения/повреждения. См. раздел 7 о безопасности оборудования.

9.5 Защита почты в грузовых терминалах

9.5.1 Грузовые двери

Все двери для приема и отправки грузов должны быть закрыты и заперты, когда они не используются. В зданиях, где двери должны оставаться открытыми для вентиляции, следует устанавливать металлические двери с расширенным металлическим экраном, которые обеспечивают вентиляцию, но эффективно запрещают проезд транспорта или персонала. Двери могут быть оборудованы устройствами сигнализации, которые будут подавать звуковой сигнал при каждом открытии двери.

9.5.2 Двери для персонала

Двери для персонала не должны быть составной частью грузовых дверей. Все двери для персонала должны быть оборудованы устройствами аварийного выхода и сигнализацией. Двери для персонала, используемые в качестве основных входов и выходов для сотрудников, должны быть расположены таким образом, чтобы их можно было контролировать при необходимости.

9.5.3 Шкафчики для сотрудников и санитарно-бытовые помещения

Шкафчики для сотрудников должны быть изготовлены из стали с сетчатыми дверцами, чтобы внутренняя часть шкафчиков была видна спереди. Ключи от шкафчиков должны быть под контролем, а запасные шкафчики должны быть опечатаны, чтобы предотвратить несанкционированное использование сотрудниками. Раздевалки должны быть расположены таким образом, чтобы люди, входящие или выходящие из них, проходили мимо контролера. Ни в коем случае они не должны примыкать к рабочей зоне с беспрепятственным проходом из нее. В туалетах и раздевалках не должны использоваться подвесные потолки и другие подобные конструкции.

9.5.4 Прочие соображения

- Необходимо предусмотреть кабельные каналы для установки систем видеонаблюдения и других электронных устройств в зонах хранения грузов, а также на дверях пунктов приема и отправки.
- В кабинете начальника должен быть установлен запирающийся шкаф для ключей.
- Санитарные узлы, если они предусмотрены, должны находиться в зоне терминала общего доступа, что исключает необходимость проникновения посторонних лиц на склад или в зоны ограниченного доступа.
- Служебные помещения, выходящие на склад, могут быть оборудованы «односторонними» стеклянными окнами в качестве средства защиты от краж или хищений со стороны сотрудников.

9.6 Проверка персонала

Насколько это возможно в рамках национальной правовой системы страны, следует изучить биографию/личную историю всех сотрудников, чтобы гарантировать, что только лицам с высокими моральными и этическими стандартами разрешается работать в зонах аэропорта с ограниченным доступом. Это будет включать в себя проверку профессиональной, личной и криминальной истории кандидатов на работу. Должна быть разработана система, обеспечивающая периодические проверки действующих сотрудников.

Раздел 10 – Террористические и криминальные угрозы авиационной безопасности

10.1 Цель

В этом разделе рассматриваются возможные случаи противоправного использования почтовых услуг для отправки писем или посылок с бомбами/взрывными устройствами. Эта потенциальная угроза создает уникальные и сложные проблемы безопасности для всей почтовой логистической сети, включая, кроме прочего, НО и авиакомпании. Инциденты с бомбами/взрывными устройствами, «отправленными по почте», могут иметь разрушительные последствия и требуют принятия соответствующих мер безопасности.

ВПС тесно сотрудничает с ИКАО и ИАТА для обеспечения скоординированных усилий по обеспечению безопасности, что продиктовано вышеуказанными причинами, а также возможным использованием почты террористами для атак на коммерческие авиакомпании. Стандарты безопасности ИКАО требуют от стран принятия мер по обеспечению того, чтобы почта, предназначенная для перевозки на пассажирских рейсах, подвергалась соответствующему контролю безопасности. Положения данной главы направлены на поддержку этой цели. Кроме того, отдельные НО должны тесно сотрудничать с местными авиационными администрациями, авиакомпаниями, таможенными органами и правоохранительными органами для разработки разумных мер реагирования на выявленные угрозы. Такие ответные меры будут включать, в частности, процедуры досмотра, выявления предметов повышенного риска и устранения чрезвычайных ситуаций.

10.2 Стандартные процедуры безопасности

Многие из процедур безопасности, уже рассмотренных в данном руководстве, по своей сути также служат для противодействия террористическим или криминальным угрозам. Однако существуют дополнительные базовые процедуры безопасности, которые должны применяться на регулярной основе для противодействия угрозе авиационной безопасности. К ним относятся:

- Обучение сотрудников отделов приема, обработки и отправки почты навыкам выявления подозрительных посылок и соответствующим процедурам, которые необходимо соблюдать при обнаружении подозрительного отправления (см. фото 13).
- Обязательство назначенного почтового инспектора/координатора аэропорта или координатора почтовой безопасности тесно сотрудничать с местной администрацией аэропорта для обеспечения быстрого и адекватного реагирования на угрожающие ситуации.

- Максимально ограничить распространение графиков авиаотправок и запретить сотрудникам, принимающим рейсы, разглашать эту информацию широкой общественности. Возможность ориентироваться на конкретную авиакомпанию или рейс увеличивает риск для авиационной безопасности, и для снижения этого риска должны быть приняты все разумные меры предосторожности.
- Помнить о процедурах безопасности и эксплуатационных процедурах, которые, будучи распространенными среди общественности, могут повысить риск.
- Внедрение усиленных процедур безопасности для экспресс-услуг или услуг ускоренной почты.

Фото 13 – Образец плаката, используемого для обучения почтовых служащих



10.3 Стандарты, процедуры и аспекты проверки безопасности почты

ГПБ в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами ВПС определила минимальный набор требований безопасности для проверки почты, которые должны быть реализованы каждым НО или в каждом АОПП, а также в любом другом месте, где почта передается авиаперевозчикам. Эти требования являются частью процесса сертификации по стандартам безопасности ВПС S58/S59 и изложены в документе под названием «Почтовая безопасность - Безопасность учреждений обмена и международной авиапочты». Обратите внимание, что на внедрение дополнительных процедур безопасности могут повлиять юридические, операционные и технологические ограничения отдельных НО. Дополнительными соображениями являются:

- использование документации или «бумажного следа» (документального свидетельства) для почты, не являющейся письменной корреспонденцией. Это может включать подписанную декларацию безопасности от отправителя.
- Использование EAD для обмена информацией о почтовых отправлениях, содержащих товары, между организациями в логистической сети и улучшение общего управления рисками безопасности.
- Разделение почты с высоким уровнем риска в процессе сортировки и рассылки для облегчения последующих процедур обеспечения безопасности.

10.3.1 Дополнительные ссылки

Дополнительную подробную информацию можно найти в следующих справочных материалах:

- «Руководящие принципы ВТамО-ВПС по обмену электронными предварительными данными (EAD) между назначенными операторами и таможенными службами», размещены на веб-сайте ВПС.
- Стандарты и рекомендуемая практика, изложенные в Приложении 17 ИКАО, и инструктивный материал в Руководстве по авиационной безопасности ИКАО, Док 8973.

- Совместный ресурс ИАТА и ВПС, озаглавленный «Руководство по безопасности почты ИАТА-ВПС: Рекомендации для назначенных почтовых операторов».
- «Рамочные стандарты SAFE» ВТамО.
- Руководство ВПС «Не загружать (DNL)», в котором более подробно рассматривается почта повышенного риска.
- В качестве дополнительного справочного материала ВПС разработал руководство под названием «Планирование действий в чрезвычайных ситуациях – Взрывные устройства в почтовых отправлениях».

10.4 Другие соображения

Процедуры обеспечения безопасности авиапочты должны быть предметом обсуждения и согласования между НО, авиакомпаниями и ответственными государственными авиационными органами власти. Однако следует признать, что в ситуациях повышенной опасности правительство может предъявлять особые требования к безопасности. В особых ситуациях, связанных с угрозой, почта с высоким уровнем риска может быть полностью перенаправлена с пассажирских авиалиний. В крайнем случае, почта может быть даже запрещена к перевозке на пассажирских авиалайнерах. Для учета этих возможностей почтовая служба должна разработать планы действий в чрезвычайных ситуациях, включая альтернативные виды транспорта.

Раздел 11 – Процедуры для использования в особых случаях (при нарушениях)

11.1 Цель

Инструкции, приведенные в этой главе, относятся к проблемам, связанным с не отвечающим нормам обращением с международной почтой после того, как авиакомпания получила ее в свое распоряжение. Сюда входят проблемы, возникающие в запланированных пунктах отправки, получения и транзита, а также во внеплановых пунктах. Процедуры, применяемые в случае обнаружения опасных предметов в почтовых отправлениях после того, как они попали в распоряжение авиакомпании, рассматриваются в разделе 6. С учетом местных условий необходимо приложить все усилия, чтобы обеспечить безопасную и быструю перевозку приостановленной почты по назначению. Эти инструкции должны в значительной степени способствовать поддержанию безопасных и эффективных условий для всех участвующих лиц.

11.2 Нарушения

К нарушениям относятся, в частности, следующие:

- задержка почты, проходящей транзитом.
- Отмена или прерывание рейсов, запланированных для перевозки почты.
- Засылка почты.
- Несоблюдение правил эксплуатации и ненадлежащая обработка.
- Обнаружение поврежденной или испорченной в результате хищения почты.

11.3 Обязанности почтовых служащих

11.3.1 Проверка операций и объектов авиаперевозчиков

Координатор почтовой службы аэропорта должен согласовывать свои действия с авиакомпанией и партнерами в аэропорту с целью периодического посещения зоны ВС авиаперевозчиков, бортов самолетов и зоны хранения почты, а также проведения ограниченных проверок, чтобы убедиться, что почта:

- надлежащим образом обрабатывается и охраняется, и защищена от повреждений и хищений.
- Правильно и оперативно передается между авиакомпанией и почтовым отделением.
- Отправляется без необоснованных задержек.
- Возвращена назначенному оператору в согласованные сроки, если отправка невозможна.

Как упоминалось в данном руководстве, выявление пробелов в обеспечении безопасности и определение возможностей для улучшений в этих областях может быть осуществлено путем периодических проверок и аудитов перевозчиков и внутренних процессов, проводимых координатором почтового обслуживания в аэропортах НО.

11.3.2 Сообщение о нарушениях при обработке почты

Почтовые служащие должны немедленно сообщать о нарушениях своему руководству. Для сообщения о нарушениях при обработке авиапочты в рамках ВПС используются поверочные уведомления CN 43 и CP 78. Кроме того, НО могут договориться о систематическом использовании электронной почты или любого другого подходящего средства телекоммуникации для сообщения о нарушениях или использовать электронные сообщения ВПС. Это позволяет НО подачи и назначения легко выявлять закономерности и тенденции, которые вызывают проблемы и задержки в авиаперевозках и почтовом обслуживании.

11.4 Обработка авиадепеш в случае отмены и прерывания рейсов

В случае задержек или выгрузки в пунктах подачи или перегрузки, или если рейс прерывается в любом пункте остановки, кроме пункта подачи или перегрузки, из-за погодных условий, технических проблем или проблем безопасности, НО страны подачи должен обеспечить, чтобы авиакомпания следовала договоренностям между НО и авиакомпанией о прямой перегрузке, или связаться с НО страны подачи для получения указаний в соответствии со статьей 17-008 Регламента Конвенции ВПС. Необходимо предпринять все возможные меры для обеспечения оперативной и в то же время безопасной пересылки почты, насколько это возможно. Авиакомпания, осуществляющая перевозку депеш, может также обратиться за помощью к местным НО в стране транзита.

Ниже приведены примерные рекомендации; реальные сроки определяются местными условиями. Организация, в распоряжении которой находится почта, должна придерживаться процедур, описанных ниже:

- сверять полученную почту с количеством отправлений, указанным в каждой накладной сдачи.
- Фиксировать дату и время получения почты.
- Фиксировать причину сдачи почты в местное почтовое подразделение.
- Проверить целостность емкостей и пломб.
- Фиксировать размещение почты, переданной в местное УО.
- Предоставить сотруднику авиакомпании подписанную копию накладной сдачи с указанными выше пометками (которую сотрудник авиакомпании также должен подписать).
- Сохранить все остальные экземпляры накладной сдачи.
- Заполнить поверочные уведомления CN 43 или CP 78.
- Оперативно отправлять почту в первоначальный пункт назначения или транзита вместе с копией накладной сдачи и копией CN 43 или CP 78.
- Отправлять один экземпляр CN 43 или CP 78 назначенному оператору подачи. Сохранять один экземпляр CN 43 или CP 78 у назначенного оператора назначения.

11.4.1 Задержка почты в связи с конкретными угрозами

Необходимо соблюдать порядок действий в чрезвычайных ситуациях, установленный местными властями аэропорта.

11.5 Нарушение процесса эксплуатации при обработке почты в аэропортах

11.5.1 Общие требования

Нарушение процесса эксплуатации/ненадлежащая обработка почты, о котором идет речь в данном разделе, относится к почте, находящейся в аэропорту. Сюда относятся любые участки, такие как рампы,

подъездные пути, склады и т. д. Сотрудники авиакомпании и почтовые работники несут одинаковую ответственность за эффективную и безопасную обработку почты в аэропортах. Сотрудники авиакомпании или почтовые служащие, которым известно о неправильном обращении с почтой, должны немедленно сообщить о таких недостатках почтовому координатору аэропорта или начальнику почтовой службы.

11.5.2 Совместная ответственность сотрудников авиакомпаний и почтовых служб за безопасность

Сотрудники авиакомпаний и почтовых служб должны знать, что они несут совместную ответственность, которая заключается в следующем:

- знание и понимание процедур обработки почты и требований безопасности.
- Защита почты от повреждения, уничтожения, потери или хищения.
- Незамедлительное сообщение о любом инциденте, повлекшем за собой повреждение, задержку или утрату почты.
- Предоставление надлежащей документации, ответ на переписку и помощь в официальных расследованиях.

Для этого координатор почтовой службы аэропорта НО должен эффективно взаимодействовать с другими заинтересованными сторонами аэропорта, регулирующими органами и властями.

11.5.3 Поврежденные почтовые емкости

Поврежденные почтовые емкости должны быть переданы почтовому инспектору или уполномоченному почтовому работнику. Почтовое учреждение незамедлительно вложит поврежденные емкости в другую емкость, находящуюся в хорошем состоянии. Выдается поверочное уведомление CN 43 или его электронный эквивалент, а копия отправляется в пункт назначения или транзитный пункт со следующей имеющейся депешей. В накладной сдачи депеш будет сделана соответствующая пометка. Копия CN 43 или CP 78 будет храниться на почтовом предприятии и/или информация должна быть отправлена в электронном виде. См. также раздел 3.2.5

11.5.4 Обнаружение утраченных или брошенных почтовых мешков

Потерянные или оставленные на аэродроме почтовые мешки должны быть незамедлительно переданы координатору почтовой службы аэропорта или уполномоченному почтовому работнику. Копия CN 43 или CP 78 будет прикреплена к CN 35 на мешке, который будет включен в следующую имеющуюся партию грузов, отправляемую в первоначальный пункт назначения или транзита. Копия соответствующего поверочного уведомления будет храниться на почтовом предприятии.

11.5.5 Засланные депеши

Иногда почта поступает по ошибке из-за неправильной обработки и погрузки. Как указано в статье 17-134 Регламента Конвенции ВПС, в случае отсутствия специального соглашения засланные депеши (емкости) или любые засланные отправления без всякого промедления перенаправляются по назначению наиболее быстрым путем.

- Если сотрудник авиакомпании обнаружит засланную почту, будет определено место назначения/транзита. Если почта может быть переслана авиакомпанией без задержки, то она обязана сделать это, предоставив правильно заполненную замену CN 46.
- Если авиакомпания не может переслать почту без задержки, почта будет передана уполномоченному почтовому работнику. После этого она будет обработана в соответствии с разделом 11.4

11.6 Дополнительные сообщения

Правила могут предписывать, что почта, обнаруженная в соответствии с любым из этих условий, может подпадать под требования безопасности и повторной проверки.

Глоссарий терминов и документы (бланки) по отправке почты, упоминаемых в Руководстве по безопасности почты в аэропортах

1. Термины

Почтовое отправление

Письмо, почтовая открытка, мелкий пакет отправления письменной корреспонденции, мешок М отправления письменной корреспонденции, посылка, отправление EMS и т.д. Отслеживаемые отправления имеют уникальный идентификатор отправления. Стандарт S10 – это применимый технический стандарт ВПС для идентификатора отправления, используемый для отслеживаемых отправлений.

Емкость

Почтовая емкость – это, как правило, мешок или поддон, содержащий почтовые отправления. Она имеет стандартный 29-символьный штрих-кодовый идентификатор емкости. Почтовые емкости – это физический объект, с которым работают перевозчики. Идентификатор емкости используется как перевозчиками, так и почтовыми службами. Каждая почтовая емкость является компонентом почтового отправления и имеет стандартный 20-значный идентификатор отправления. Идентификатор емкости указан на ярлыке емкости, а идентификатор отправления указан в посылочной карте.

Почтовая депеша

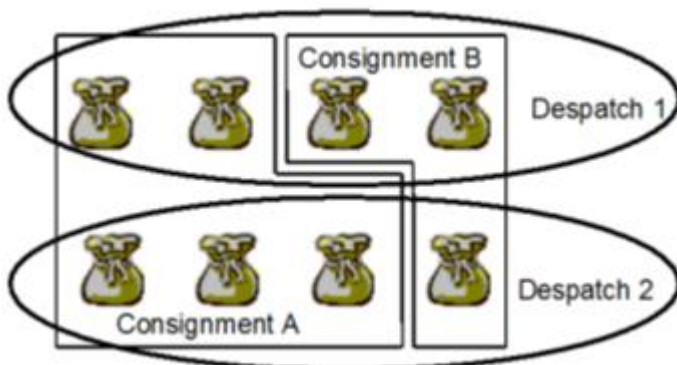
Почтовые депеша состоят из одной или нескольких емкостей. Идентификатор депеша является частью 29-значного идентификатора емкости. Каждая депеша сопровождается бумажной письменной или посылочной картой с описанием депеша с точки зрения количества емкостей, веса и т. д. НО могут договориться на двусторонней или многосторонней основе о том, что депеша (с письмами/посылками), которыми они обмениваются, не должны сопровождаться бумажной письменной/посылочной картой, поскольку сообщения PREDES версии 2.1 предоставляют аналогичную информацию в электронном виде. Депеша может быть разделена на несколько партий грузов, а партии грузов могут состоять из одной или нескольких депеш (см. схему).

Партия грузов

Набор из одной или нескольких емкостей определенной категории почтовых отправлений, использующих общий транспорт в конкретном случае, от определенного места погрузки до определенного места конечного назначения. Термин партия грузов используется для отправлений, находящихся в транспортировке.

Между депешами и партиями грузов нет прямой связи. Одна депеша может перевозиться несколькими различными партиями (частями); одна партия может содержать (части) нескольких различных депеш. Это показано на следующей схеме:

Фото 14 – Партии грузов



Разница между партией груза и депешей может быть выражена следующим образом: набор емкостей, созданный для следования из УО одного НО в УО другого НО, называется депешей. Отправления состоят из наборов почтовых емкостей (мешков с почтовыми отправлениями), которые передаются авиакомпаниям. Партии грузов могут состоять из более чем одной депеши, а депеша может быть разбита на несколько партий грузов. Эта концепция обеспечивает гибкость при отправке авиапочты и изложена в Руководстве по почтовым перевозкам. Накладные сдачи (CN 38, CN 41, CN 47) – это бланки ВПС, содержащие информацию о партии грузов. В рамках стандартов обмена сообщениями ЭОД ВПС партия груза отражается в сообщении PRECON, которое направляет НО места назначения, и CARDIT, которое пересылается перевозчику. Ответы на них называются RESCON и RESDIT соответственно.

Учреждение обмена (УО)

Учреждение в структуре НО, которое формирует и получает депеши. Соответственно, оно создает и получает накладные или ярлыки для емкостей (письменные карты CN 31 или ярлыки для емкостей CN 34, CN 35, CN 36, посылочные карты CP 87 или ярлыки для емкостей CP 83, CP 84 или CP 85) или эквивалент EMS, а также емкости. Для входящей почты УО открывает емкости. УО создает и получает сообщения PREDES и RESDES, которые являются эквивалентом бланков/накладных/ярлыков ВПС, упомянутых выше.

Авиационное отделение перевозки почты (АОПП)

Формирует и получает партии грузов, а также составляет накладные сдачи, такие как CN 38, CN 41 и CN 47.

Центр обработки международной почты (ЦОМП)

ЦОМП, как правило, является одновременно и УО, и авиационным отделением перевозки почты. Более подробную информацию о ЦОМП можно найти в Руководстве по почтовым перевозкам.

Назначенный почтовый оператор или назначенный оператор (НО)

Любая правительственная или неправительственная организация, официально назначенная страной-членом для оказания почтовых услуг и выполнения соответствующих обязательств, вытекающих из Актов Союза, на ее территории.

Критически важный объект

УО, авиационное отделение перевозки почты, почтовое учреждение, где завершается проверка авиационной безопасности, и конечное почтовое учреждение, где почтовые отправления проходят транзитом перед отправкой воздушным транспортом.

2. Бланки и ярлыки для отправки почты

Все бланки, используемые при отправке международной почты, независимо от страны подачи, имеют единые идентификационные номера и названия, установленные соглашениями ВПС. В этом разделе описаны различные бланки, упоминаемые в данном руководстве. Сообщения ЭОД, упомянутые в данном глоссарии, используются наряду с этими бланками или вместо них, поскольку эти сообщения определяют ответственное хранение и подотчетность почты на всем протяжении логистической сети.

НО должны настоятельно рассмотреть возможность печати соответствующих бланков/ярлыков со стандартным штрих-кодированием. Это облегчит электронное отслеживание почты для НО и авиакомпаний.

Письменная карта CN 31, ярлыки для емкостей CN 34, CN 35, CN 36, посылочные карты CP 87 и ярлыки для емкостей CP 83, CP 84, CP 85

Эти карты создаются УО назначенного оператора, которое обрабатывает эту почту. Сообщения ЭОД PREDES описывают отправления в депеше и емкости, чтобы включить информацию, содержащуюся в этих бумажных бланках. Руководство по почтовым перевозкам содержит более подробную информацию о составлении этих карт и их серийных номерах. Координатор почтовой службы аэропорта должен обладать определенными рабочими знаниями об этих бланках, поскольку информация и способ создания идентифицирующей информации могут быть полезны при выполнении различных функций, связанных с безопасностью, включая расследования.

Накладные сдачи CN 38, CN 41, CN 47, PRECON и CARDIT

Накладные сдачи используются для учета партий грузов с авиапочтой, сформированных НО. Они составляются для каждой депеши или группы депеш в определенный пункт. Эти накладные также являются

основанием для оплаты авиакомпаниям за предоставленные ими перевозки. Кроме того, все передачи почты между авиакомпаниями и почтовыми подразделениями должны быть подписаны лицом, получающим почту, как со стороны авиакомпаний, так и со стороны почты, если не используется обмен сообщениями ЭОД. Если используются бумажные накладные, необходимо распечатать достаточное количество копий для документирования всех процедур учета передачи партий грузов. В рамках стандартов передачи сообщений ЭОД ВПС накладная на доставку груза включает в себя сообщение PRECON, которое отправляет НО места назначения, и CARDIT, которое пересылается перевозчику. Краткое различие в использовании этих различных накладных заключается в следующем:

- накладная сдачи CN 38 – авиапочта
- накладная сдачи CN 41 – S.A.L.
- накладная сдачи CN 47 – порожние емкости

Значение этих накладных или сообщений невозможно переоценить. Они служат подтверждением получения между НО подачи, авиаперевозчиками и НО назначения и содержат информацию о партии грузов, такую как происхождение, место назначения, вес, количество почтовых мешков, тип почты и наиболее прямой маршрут, запрошенный НО подачи. Наличие бланков ВПС (накладных сдачи, ярлыков для емкостей) позволяет переместить почту из хранилища авиакомпании в аэропорту в хранилище почтовой службы во внутреннем УО (которое может находиться на большом расстоянии от аэропорта) для прохождения почтовой таможенной очистки.

Таможенная декларация CN 22/CN 23

Информация о содержимом отправления содержится в этом бланке (CN 22 для мелких пакетов до 2 кг и CN 23 для 0-20 кг) и используется при таможенном декларировании и оформлении. Эта информация относится к сообщениям ЭОД ITMATT, которые отправляются от одного НО другому. Эта информация также используется таможенными органами и органами безопасности места назначения для проведения предварительной оценки рисков в отношении международных почтовых отправлений через EAD.

Конверт для передачи накладных CN 45

Конверт для передачи накладных CN 45 – это конверт, предназначенный для хранения и передачи бланков CN 38 и CN 41 в надежном и упорядоченном виде. Он может передаваться вместе с депешей и передаваться из рук в руки или вкладываться в последний мешок F депеши.

CN 42

В случае перегрузки авиапочты между воздушными судами одной авиакомпании, выполняющими последовательные этапы перелета, или воздушными судами двух разных авиакомпаний, почтовые мешки могут быть снабжены ярлыком CN 42 в дополнение к ярлыкам, предусмотренным для пересылки авиапочты.

Поверочные уведомления CN 43 и CP 78

Они представляют собой отчеты по исключительным ситуациям между УО и позволяют выявить проблемы с транспортировкой. Для решения общих проблем, связанных с почтой, и создания документа, который можно использовать как для учета, так и для анализа, поверочное уведомление CN 43 является стандартным средством письменной коммуникации между НО. Обычно оно используется местным почтовым эксплуатационным подразделением – в большинстве случаев почтовым операционным подразделением места назначения или транзита – для сообщения о нарушениях отправляющему почтовому эксплуатационному подразделению.

3. Электронный обмен данными (ЭОД)

Это общий термин, который охватывает электронный обмен данными, обычно между различными сторонами. Многие отрасли промышленности обмениваются данными через сети ЭОД. В почтовом мире термин «обмен ЭОД» используется для обозначения электронного обмена сообщениями на основе стандартов обмена сообщениями ЭОД ВПС. На веб-сайте ВПС можно найти ресурсы для дальнейшего ознакомления с этой темой. Для целей данного руководства читатель должен, по крайней мере, понимать, что эти сообщения могут использоваться в дополнение или вместо нескольких бланков ВПС, которые в основном устанавливают ответственность за почту в цепи поставок. Краткие пояснения к сообщениям приведены на схемах ниже.

Схемы ЭОД

Фото 15

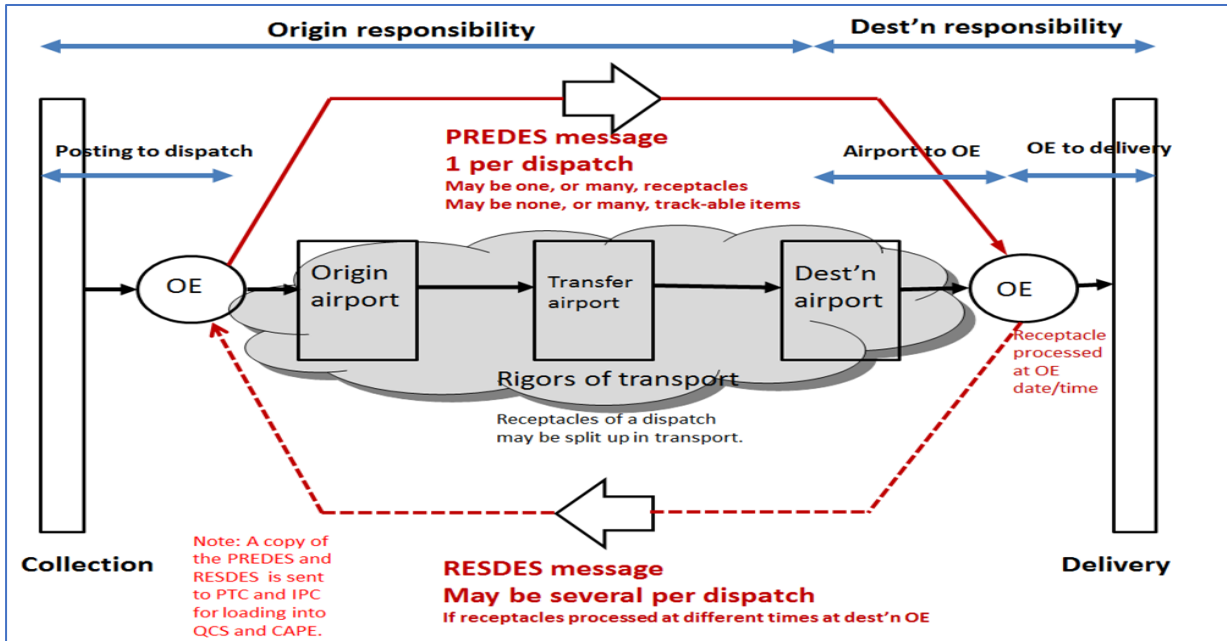


Фото 16

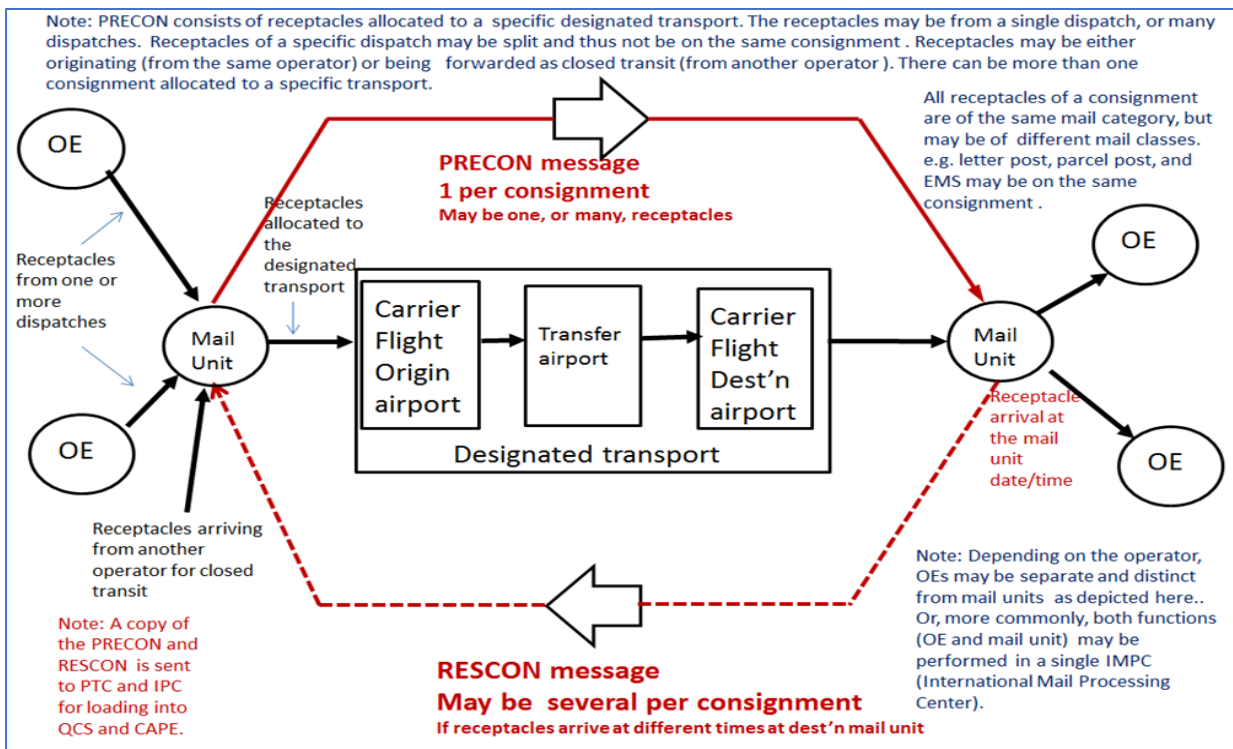
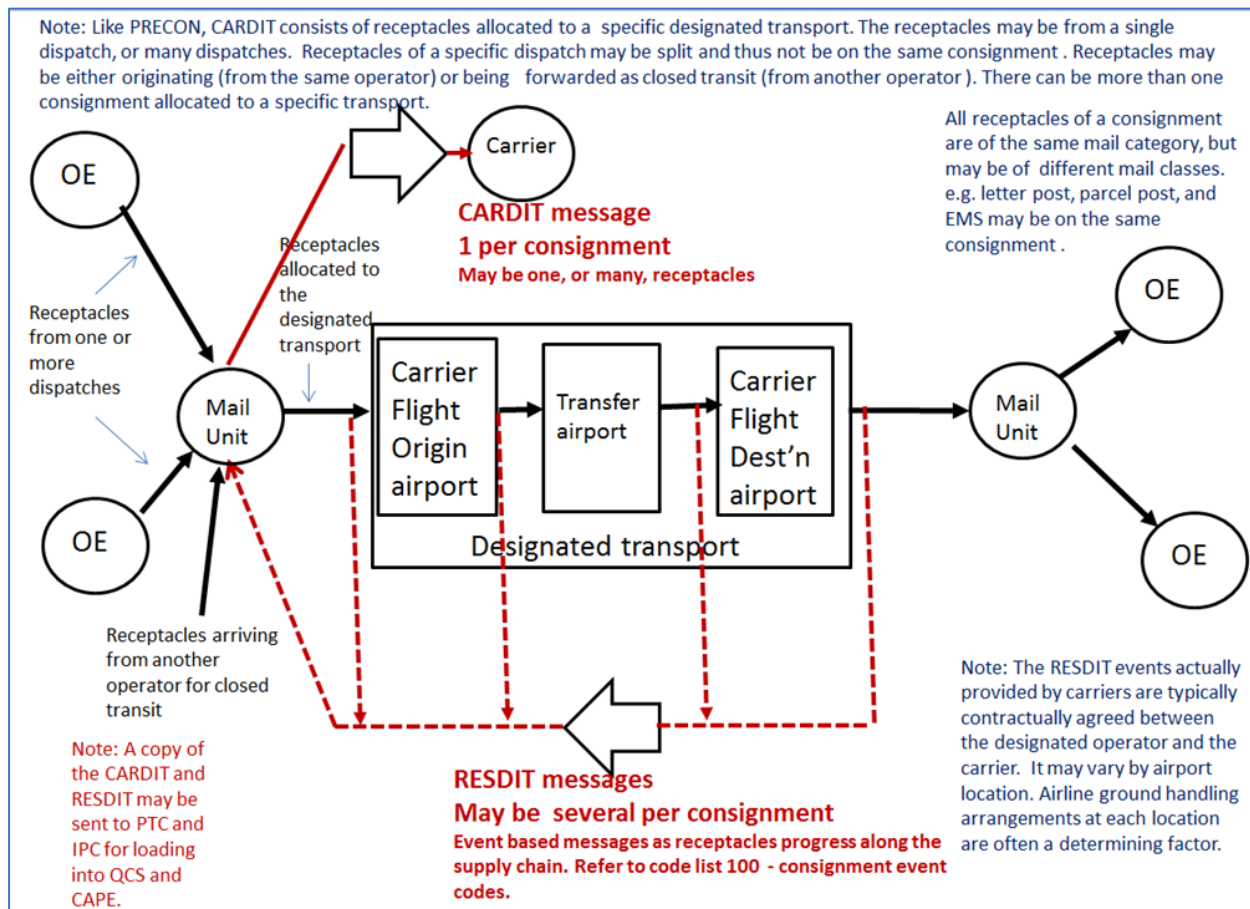


Фото 17



4. Дополнительная информация

Postal Transport Guide (Руководство по почтовым перевозкам), 2018, ВПС

An introduction to postal EDI exchanges (Знакомство с обменом ЭОД о почтовых отправлениях), ВПС

EDI – The key to post–airline supply chain integration (ЭОД – Ключ к интеграции логистической сети почта-авиакомпания), IPC

Postal security – General security measures (S58-4) (Почтовая безопасность – Общие меры безопасности (S58-4)), ВПС

WCO–UPU guidelines on the exchange of electronic advance data (EAD) between designated operators and customs administrations (Руководство ВТамО-ВПС по электронному предварительному информированию (EAD) между назначенными операторами и таможенными администрациями), также размещенное на веб-сайте ВПС

Standards and recommended practices set forth in ICAO Annex 17 and guidance material in ICAO Aviation Security Manual, Doc 8973, restricted access (Стандарты и рекомендуемая практика, изложенные в Приложении 17 ИКАО, и инструктивный материал в Руководстве по авиационной безопасности ИКАО, Док 8973, ограниченный доступ)

IATA–UPU Mail SafeBety Guidelines: Recommendations to Designated Postal Operators (Руководство по безопасности почты ИАТА-ВПС: рекомендации назначенным почтовым операторам)

SAFE Framework of Standards, (Рамочные стандарты SAFE), ВТамО

«Do not load» (DNL) guidance document (Инструктивный документ «Не грузить» (DNL)), ВПС

Contingency planning – Explosive devices in the Post (Планирование действий в чрезвычайных ситуациях – Взрывные устройства в почтовых отправлениях),

Guidelines for Postal Crime Prevention (Руководство по предотвращению преступлений в области почтовой связи), ВПС

5. Полезные веб-сайты

UPU – Universal Postal Union (ВПС – Всемирный почтовый союз)

ICAO – International Civil Aviation Organization (ИКАО – Международная организация гражданской авиации)

IATA – International Air Transport Association (ИАТА – Международная ассоциация воздушного транспорта)

WCO – World Customs Organization (ВТамО – Всемирная таможенная организация)