



ИКАО

Безопасность и упрощение
формальностей



ВСЕМИРНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Глобальные грузовые авиаперевозки

Рекомендации, касающиеся безопасной цепи доставки
авиагруза и почты и упрощения формальностей



Издание второе



Безопасность и упрощение
формальностей



ВСЕМИРНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Введение

Меры авиационной безопасности необходимы для того, чтобы защитить международную гражданскую авиацию от актов незаконного вмешательства. Памятуя о тех нападениях, которые были совершены или планировались против гражданской авиации с помощью заложенных в грузовые отправки самодельных взрывных или зажигательных устройств, настоятельно необходимо не ослаблять бдительность и принимать меры по защите авиагруза и авиапочты.

Уязвимость воздушных перевозок грузов и почты с точки зрения безопасности может подтолкнуть преступников к нападению. В этом отношении существуют две основные угрозы: самодельные взрывные или зажигательные устройства, заложенные в груз или почту, предназначенные для погрузки на борт воздушного судна, и захват воздушного коммерческого судна с целью использования его в качестве оружия массового уничтожения.

Способность отрасли грузовых и почтовых перевозок противостоять этим угрозам в крайне сложных оперативных условиях может усложниться тем, что в цепи авиаперевозок задействовано большое количество организаций. Поэтому в данной публикации рассматриваются роль и обязанности различных структур, чтобы показать, как они могут эффективно взаимодействовать друг с другом для защиты авиагруза и авиапочты.

Настоящая публикация предназначена для широкой аудитории, причем исключительно для информационных целей. Это не правовой документ обязательного характера, и она не претендует на то, чтобы считаться пособием, излагающим стандарты или рекомендации.

В контексте данной публикации термин «авиагруз» следует понимать как включающий почту.



Содержание

Послание Генерального секретаря ИКАО	2
Послание Генерального секретаря ВТамО	3
Цепь доставки авиагруза и ее компоненты	4
<i>Обзор цепи доставки авиагруза</i>	
<i>Роли и распределение ответственности</i>	
Защита цепи грузовых авиаперевозок	8
<i>Нормативные рамки ИКАО</i>	
<i>Нормативные рамки ВТамО</i>	
Цепь доставки авиагруза и связанные с ней документы	16
<i>Документопоток, связанный со смешанным грузом</i>	
<i>Модель документооборота при экспресс-перевозках</i>	
Почта	21
Влияние авиагрузовых перевозок на экономическое развитие	24
Роль полномочных органов	27
<i>Международные организации – ИКАО</i>	
<i>Международные организации – ВТамО</i>	
<i>Международные организации – ВПС</i>	
<i>Международные организации – УНП ООН</i>	
<i>Национальные власти: авиационная безопасность</i>	
<i>Национальные власти: таможня</i>	
Заинтересованные стороны	31
<i>МСА, ФИАТА, ГЕА, ИАТА, ТИАКА</i>	
Глоссарий	33



ИКАО

Послание Генерального секретаря ИКАО

Являясь учреждением Организации Объединенных Наций, ведающим вопросами авиации, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) призвана играть ведущую роль в укреплении безопасности грузовых авиаперевозок, но вместе с тем она признает, что в сложных условиях работы ключевым фактором для достижения результатов является тесное сотрудничество с другими заинтересованными сторонами. Только на базе постоянного сотрудничества с Международной таможенной организацией (ВтамО) и другими международными организациями, нашими государствами-членами и представителями отрасли можно обеспечить высочайшие стандарты безопасности и надежности функционирования глобальной сети авиаперевозок.

Эти масштабные задачи могут быть осуществлены только с помощью коллективных усилий основных заинтересованных сторон, таких как ВтамО, и их решение поможет реализовать устремления ИКАО в создании безопасной и эффективной системы воздушного транспорта на базе нашей программы «Ни одна страна не остается без внимания» и повышении благосостояния на основе устойчивого развития в государствах и регионах в целом в соответствии с Повесткой дня 2030 Организации Объединенных Наций и рассчитанными на перспективу Целями устойчивого развития (ЦУР) ООН.

После выхода первого издания данной брошюры, подготовленной совместно ИКАО и ВтамО, была проделана огромная работа по повышению уровня защиты грузовых авиаперевозок. Укреплена нормативная база, расширен инструктивный материал и значительно улучшилось понимание общей угрозы и того, как ей противодействовать. Введены новые меры для решения вопросов трансферных перевозок и груза повышенного риска, а также для ужесточения требований к досмотру. И это было сделано прежде всего с полным учетом аспектов поддержания эффективности операций и коммерческой жизнеспособности.

Данное второе издание брошюры «Глобальные грузовые авиаперевозки» также предназначено для широкой популяризации цепи воздушных грузовых и почтовых перевозок. Оно содержит обновленный материал, подготовленный при участии заинтересованных сторон, регулирующих органов и представителей отрасли. В него также включен новый материал, посвященный экономическому влиянию грузовых перевозок, учитывая ту роль которую международные цепи поставок играют в стимулировании экономического развития регионов.

ИКАО убеждена в том, что данная брошюра будет служить ценным подспорьем для тех, кто только начинает работать в сфере перевозки грузов по воздуху, а также полезным справочником для уже имеющих многолетний опыт работы в этой области. Она будет способствовать внедрению во всем мире эффективных стандартов бесперебойности функционирования воздушного транспорта, что будет очень важно для будущего устойчивого социального и экономического развития во всем мире.



Фан Лю



ВСЕМИРНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Послание Генерального секретаря ВТамО

Всемирная таможенная организация (ВТамО), являющаяся специализированной международной организацией, работающей в сфере таможи, активно занимается решением вопросов упрощения, согласования и стандартизации таможенных процедур, а также разработкой и внедрением программ обеспечения безопасности и соблюдения требований в целях развития и защиты сети международных поставок товаров и поддержки экономического развития.

В условиях ускоренного роста отрасли грузовых авиоперевозок и обеспокоенности вопросами безопасности огромную важность для создания надежной, безопасной и устойчиво развивающейся глобальной авиационной системы приобретают согласованные и коллективные действия таможенных органов, полномочных органов гражданской авиации и других заинтересованных сторон на международном и региональном уровнях.

ВТамО и ИКАО совместно работают в сфере обеспечения безопасности и защиты цепи доставки авиагруза и почты от незаконного вмешательства при одновременном создании условий для упрощения перемещения людей и товаров через границы на основе комплексного подхода на базе разнообразных совместных мероприятий, включающих проведение совещаний рабочих групп по безопасности авиагруза, конференций, семинаров и согласованного и эффективного внедрения стандартов.

Инициатива ИКАО и ВТамО по выпуску второго издания данной брошюры очень своевременна и позволяет предоставить обновленную информацию о введенных ВТамО, ИКАО и другими заинтересованными сторонами мерах по обеспечению безопасности и упрощению формальностей. Эта брошюра будет также во многом способствовать национальным, региональным и международным усилиям, предпринимаемым таможенными службами и их авиационными партнерами по обеспечению сквозной безопасности и упрощению формальностей при осуществлении авиагрузовых и почтовых перевозок во всем мире.



Кунио Микирия

Цепь доставки авиагруза и ее компоненты

Обзор цепи доставки авиагруза

Цепи доставки грузов, процессы перемещения отправок из пункта отправления в пункт назначения зачастую сложны и подпадают под действие множества нормативных требований, особенно если речь идет о международных авиаперевозках.

Авиагруз существенно различается по своим физическим и стоимостным характеристикам. Пункт его отправки и доставки может находиться в любом месте на земном шаре, и в большинстве случаев это товары, пересылаемые от продавца к покупателю или от грузоотправителя к грузополучателю. Грузом могут быть личные вещи, подарки и благотворительная помощь, образцы продукции или оборудование, или даже животные, используемые в профессиональной деятельности или разного рода мероприятиях. Это может быть груз малого риска (обычные отправки из известного источника в сравнительно спокойном регионе) или груз высокого риска, например необычная отправка из неизвестного источника, вызывающая сомнения или фигурирующая в разведданных.

По мере продвижения по цепи доставки, груз проходит через целый ряд структур с разными обязанностями, в числе которых эксплуатанты воздушных судов, экспресс-перевозчики, почтовые операторы, зарегистрированные

агенты, грузоотправители, грузополучатели, транспортные компании и агенты по наземной обработке. Дополнительная сложность заключается в том, что в разных странах или регионах, в которых они находятся, эти структуры называются по-разному.

Прежде чем груз прибудет в пункт своего назначения, он может несколько раз перегружаться с одного рейса на другой, и уже только затем в отношении его будут выполнены различные процедуры и документальное оформление согласно юридическим и коммерческим требованиям. Все полномочные органы, отвечающие за безопасность полетов и авиационную безопасность, предотвращение преступлений и защиту государственных доходов, заинтересованы в том, чтобы их правила соблюдались.

Все стороны, задействованные в этой сложной системе, разделяют ответственность за обеспечение защиты груза и работу в соответствии с законом. Они, в частности, обязаны обеспечить, чтобы ничто в грузе не ставило под угрозу воздушное судно и жизни находящихся на его борту лиц.

Данная брошюра позволяет получить представление о том, как эти разные элементы работают вместе.



Рис. 1. Схема перемещения авиагруза

Роли и распределение ответственности

В рамках цепи поставок одна структура может выполнять несколько функций и отвечать в совокупности за несколько операций.

Брокер

Брокер – это независимый агент, способствующий перемещению товаров от продавца к покупателю, например, путем организации транспортировки или обеспечения соблюдения таможенных требований, например в отношении заполнения товарных деклараций. В рамках одной структуры брокерские функции зачастую совмещаются с функциями экспедитора, консолидатора и даже складирования.

Покупатель

Покупатель – это тот, кто приобретает товары, и в контексте международной торговли его также называют импортером. Покупатель или импортер проходит таможенную очистку самостоятельно, либо обращается к услугам брокера для прохождения различных формальностей пограничного контроля.

Грузоотправитель

Грузоотправитель – это юридическое или частное лицо, являющееся инициатором перемещения или перевозки товаров. Другими словами, это тот, кто отправляет груз («Известный грузоотправитель» – это юридическое лицо, признаваемое в некоторых государствах в качестве субъекта, отвечающего конкретным требованиям в отношении безопасности). Термин «отправитель» часто используется для обозначения юридического или частного лица, являющегося инициатором торговли товарами. Грузоотправитель и отправитель выполняют разные функции, но могут быть одним и тем же юридическим или частным лицом.

Грузополучатель

Под грузополучателем понимается сторона, указанная в накладной или в упаковочной ведомости в качестве получателя товара, прибывающего в конечный пункт перевозки.

Грузовые экспедиторы

В рамках цепи поставок основная задача экспедитора, который является участником транспортно-логистического процесса, состоит в том, чтобы надлежащим образом подготовить и доставить предназначенные к перевозке грузы эксплуатанту воздушного судна. Такие функции могут предусматривать и консолидацию груза.

Грузовой экспедитор и поставщик логистических услуг могут также предоставлять услуги по подготовке груза, его складированию, перевозке и конечной доставке, включая документальное обслуживание и упрощение формальностей. Экспедитор редко выступает в качестве перевозчика. Обычно он организует многоступенчатую перевозку товаров различными видами транспорта и занимается другими услугами, которые формируют цепь доставки. Подобные перевозки могут осуществляться с помощью какого-либо одного вида транспорта или посредством смешанных перевозок. Под смешанными перевозками понимается сочетание авиагрузовых поставок с морской, железнодорожной или местной доставкой груза автотранспортом перед его дальнейшей транспортировкой от грузоотправителя или производителя в аэропорт отправки, а затем из аэропорта назначения – к грузополучателю. Предоставляемые экспедитором услуги могут включать консолидацию груза, его складирование, наземную обработку, упаковывание и распределение. В дополнение к этому экспедитор может предоставлять целую гамму вспомогательных и консультативных услуг, связанных с физическим перемещением грузов. Чаще всего речь идет о вопросах, касающихся таможни и налогов, официального декларирования грузов, страхования, получения или произведения оплаты или оформления документации на груз.

Грузовой экспедитор также предоставляет логистическое обслуживание, используя при этом современные информационно-коммуникационные технологии для перевозки, обработки или складирования товаров и, по сути дела, обеспечивают полное управление цепью доставки.

Что касается авиагрузовых отправок, то обычно экспедитор бронирует у эксплуатанта воздушного судна грузоместо и подписывает с ним контракт в форме соглашения о перевозке груза от аэропорта отправления до аэропорта назначения. Затем экспедитор приступает к отправке груза со своего склада или из другого места, чтобы доставить его напрямую эксплуатанту воздушного судна или его представителю. Обычно этот процесс начинается задолго до завершения таможенного оформления экспортных грузов.



Цепь доставки авиагруза и ее компоненты

Роли и распределение ответственности (продолж.)

Основной обязанностью экспедитора является защита интересов его клиента, консигнанта или грузоотправителя. Экспедитор работает в тесном контакте с эксплуатантом воздушного судна, у которого он бронирует места на борту воздушного судна для партий груза, уже готовых к отправке, по ранее заключенным контрактам и выданным грузовым накладным. Офисы экспедиторов часто располагаются в неконтролируемой зоне аэропорта, однако некоторые из них управляют или даже владеют складами, которые находятся в контролируемой зоне или на границе между неконтролируемой и контролируемой зонами.

Агенты по наземной обработке

Агенты по наземной обработке являются субподрядчиками и работают от имени экспедитора и/или эксплуатанта воздушного судна. Такая практика бытует в тех случаях, когда экспедитор или эксплуатант не имеют собственных помещений. Услуги по наземной обработке могут включать предоставление складских помещений для приема, обработки, подготовки и маркировки груза и почты, равно как погрузку/разгрузку, транзит и хранение груза и почты. Агенты по наземной обработке отвечают за функциональные аспекты обслуживания и действуют согласно указаниям грузовых экспедиторов и эксплуатантов воздушных судов. Подготовив партию груза к отправке, грузовой экспедитор выпускает ее и дает агенту по наземной обработке указание доставить ее эксплуатанту воздушного судна.

Агенты по наземной обработке зачастую расположены на территории аэропорта – в контролируемой зоне или на

границе между неконтролируемой и контролируемой зонами, хотя их можно встретить и в неконтролируемой зоне.

Назначенный почтовый оператор

Назначенным почтовым оператором является любая государственная или частная организация, назначенная государством – членом Всемирного почтового союза (ВПС) для предоставления почтовых услуг и выполнения соответствующих обязательств, вытекающих из Актов ВПС, включая обязательства универсальной почтовой службы. Почта определяется как все почтовые отправления, пересылаемые назначенными почтовыми операторами с соблюдением условий Конвенции ВПС, ее Регламентов, а также технических стандартов, стандартов обмена сообщениями и стандартов безопасности ВПС.

В целях перевозки почтовых отправлений назначенный почтовый оператор работает в контакте с эксплуатантом воздушного судна и, как это предусмотрено соответствующим полномочным органом и положениями Конвенции ВПС, принимает в отношении почты меры по контролю в целях её защиты, включая досмотр.

В целом конфиденциальный характер корреспонденции защищен государственным законодательством, которое может содержать запрет на вскрытие почтовых емкостей или ограничивать применение к ним некоторых методов досмотра. Оно может также предусматривать в отношении почтовых отправлений подход, отличающийся от подхода к другим партиям груза.



Эксплуатант аэропорта

Эксплуатант аэродрома – это юридическое лицо, отвечающее за предоставление инфраструктуры аэропорта и обеспечение ее безопасности. Этот эксплуатант создает безопасные условия для перемещения грузов и может также отвечать за предоставление услуг по обработке грузов на территории аэропорта. В некоторых случаях эксплуатант аэропорта будет отвечать за предпринятие действий в случае с инцидентами, связанными с достоверным выявлением авиагруза, представляющего физическую угрозу.

Эксплуатант воздушного судна

Эксплуатант воздушного судна, известный также как авиакомпания и авиаперевозчик, обеспечивает транспортировку грузов по воздуху. Договор перевозки (грузовая авианакладная) связывает эксплуатанта воздушного судна с соответствующими участниками договора в интересах безопасной и защищенной доставки грузов и почты из одной точки (например, аэропорт отправления) в другую (например, аэропорт прибытия).

Перевозка авиагруза может выполняться на пассажирских и на чисто грузовых воздушных судах. В некоторых случаях, особенно когда речь идет о небольших расстояниях, эксплуатанты воздушных судов могут использовать перевозку авиагруза наземным транспортом. Однако в этом случае грузовая

авианакладная сохраняет свою силу договора перевозки, а наземный сегмент считается частью авиарейса и имеет свой собственный номер. Такой вид операции известен как «дорожная фидерная перевозка».

Экспресс-перевозчики

Экспресс-перевозчики сочетают в рамках одной компании или группы предприятий функции брокера, автоперевозчика, экспедитора, агента по наземной обработке и эксплуатанта воздушных судов, поэтому их иногда называют «интеграторами». Срочная доставка стала в авиации специфическим видом коммерческой деятельности. Экспресс-перевозчики руководят цепями смешанных перевозок, которые охватывают 220 государств и территорий. Они используют самые современные системы ИТК, отслеживающие прохождение груза, и способны «вести» отдельную партию груза с момента ее отправки до момента получения. Эти компании перевозят, как правило, ценный, срочно необходимый груз с доставкой в четкие сроки.



Рис. 2. Модель экспресс-доставки

Защита цепи грузовых авиаперевозок

Нормативные рамки ИКАО

Нормативные рамки ИКАО по защите всей цепи перевозки грузов по воздуху разрабатывались шаг за шагом с течением времени и в настоящее время закреплены в Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) Приложения 17 «Безопасность» к Чикагской конвенции, которое дополняется инструктивным материалом в Руководстве по авиационной безопасности (DOC 8973 – Restricted). Эти нормативные рамки постоянно пересматриваются и обновляются в целях наиболее эффективного противодействия эволюционирующим угрозам.

Данный раздел основан на стандартах и инструктивном материале, которые действовали на момент подготовки данной брошюры (июль 2016 года).

Согласно нормативным рамкам цепь доставки включает указанные ниже субъекты.

Эксплуатанты воздушных судов

В принципе, как это показано ниже, эксплуатант воздушного судна может нести полную ответственность за осуществление мер контроля в целях безопасности, включая 100 % досмотр грузов и почты до их погрузки на воздушное судно.

Однако в то время как все пассажиры и их багаж досматриваются непосредственно перед вылетом, этот подход неприменим в отношении всего выходящего авиагруза.

Альтернативным вариантом является создание защищенной цепи доставки, когда контроль в целях безопасности осуществляется в пункте отправки или в промежуточном пункте до доставки в аэропорт. Это обеспечивает:

- соблюдение существующих обязательств деловых партнеров, задействованных в цепи доставки авиагруза;
- распределение затрат и ответственности между всеми заинтересованными сторонами и обеспечение защиты груза в начале цепи доставки, с тем чтобы уменьшить нагрузку по контролю в целях безопасности, которую несут эксплуатанты воздушных судов;
- облегчение потока грузов, перевозимых по воздуху, сокращение количества или продолжительности возможных задержек, вызванных применением мер контроля в целях безопасности;
- применение соответствующих мер безопасности в отношении особых видов груза, которые, в силу их характера, способа упаковки, размеров или объема, невозможно досматривать с помощью обычных средств;
- сохранение основных преимуществ воздушного транспорта: скорость, безопасность полетов и авиационная безопасность.

В поддержку внедрения концепции защищенной цепи доставки ИКАО и ее государства-члены разработали Стандарты, которыми вводятся режимы зарегистрированного агента и известного грузоотправителя. Эти структуры утверждаются соответствующим уполномоченным органом и могут принимать меры контроля в целях безопасности, включая досмотр, еще в начале цепи доставки. Они обеспечивают, чтобы груз и почта, перевозимые на борту коммерческих воздушных судов, были защищены от

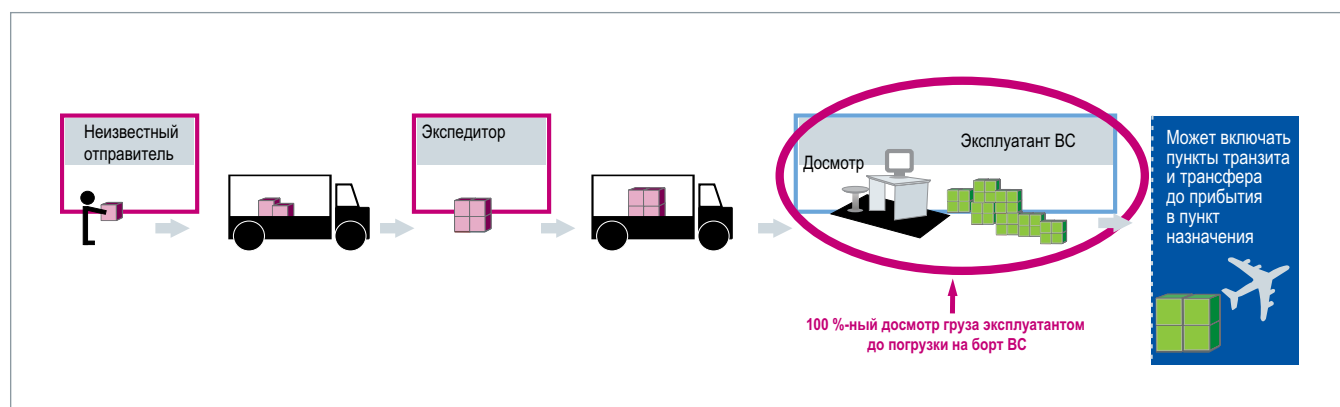


Рис. 3. Меры контроля в целях безопасности, принимаемые эксплуатантом воздушного судна

несанкционированного вмешательства на всем пути следования от места досмотра или другого контроля в целях безопасности вплоть до вылета воздушного судна.

Внедрение защищенной цепи доставки сокращает нагрузку, которую несут эксплуатанты воздушных судов, и в то же время облегчает обработку уже досмотренного груза по прибытии его в аэропорт.

Зарегистрированные агенты

Зарегистрированным агентом является экспедитор груза или любое другое юридическое лицо (например, агент по наземной обработке), осуществляющее коммерческую деятельность с эксплуатантом воздушного судна и обеспечивающее контроль в целях безопасности, который соответствующий полномочный орган признает или требует в отношении груза или почты. Организация, получившая статус зарегистрированного агента, наделяется правом принимать в отношении груза меры контроля в целях безопасности, в том числе проводить досмотр. Эксплуатант воздушных судов может получать груз, уже проверенный на предмет безопасности зарегистрированным агентом, который отвечает за статус безопасности грузоотправлений.

Кандидаты на получение этого статуса зарегистрированного агента должны отвечать конкретным требованиям, которые определяются соответствующим полномочным органом. Зарегистрированный агент должен разрабатывать и совершенствовать программу обеспечения безопасности, в которую включены все необходимые меры безопасности, принимаемые в помещениях, равно как в ходе всех операций по защите груза и сохранению его целостности, до передачи его следующей структуре. К числу таких мер относятся, среди прочего, контроль доступа в контролируемые зоны, контроль помещений, защита грузов от несанкционированного доступа, процессы досмотра, доставки и приемки груза, обучение мерам безопасности всего персонала, имеющего доступ в помещения, и контроль за субподрядчиками.

Зарегистрированный агент может только обеспечивать защиту партии груза или досматривать ее, однако тщательный досмотр некоторых грузов отнимает много времени. И в таком случае использование режима зарегистрированного агента позволяет осуществлять эффективные меры контроля в целях безопасности на стадии производства/сборки или упаковывания.

Проблемы досмотра грузов в последний момент перед погрузкой на борт воздушного судна:

- Непосредственно перед вылетом груз уже пакетирован, и его невозможно досмотреть целиком без разукomплектования поддонов;
- Некоторые грузовые места и/или консолидированные отправки слишком громоздки для обычного досмотра с помощью рентгена, который наиболее распространен на территории аэропорта;
- Следует выбирать наиболее эффективный метод досмотра с учетом характера и содержания груза. Может потребоваться применение разных методов, на что требуется время и оборудование, которым не всегда располагают аэропорты.
- К отправке с каждым рейсом подготовлены тонны грузов, и выделяется слишком мало времени до вылета. Досмотр в последний момент всего груза силами эксплуатанта может затянуть погрузку и негативно сказаться на конкурентоспособности воздушного транспорта;



Защита цепи грузовых авиаперевозок

Нормативные рамки ИКАО (продолж.)

Известный грузоотправитель

Юридическое лицо может действовать как известный грузоотправитель, когда оно отправляет груз или почту за собственный счет и когда его процедуры отвечают общим правилам и стандартам безопасности, достаточным, чтобы разрешать перевозку груза или почты на коммерческом воздушном судне. Как только известный грузоотправитель отчитался за статус безопасности груза, он может быть передан зарегистрированному агенту, другому зарегистрированному юридическому лицу или напрямую эксплуатанту воздушного судна, которые после этого отвечают за его защиту до момента погрузки на борт воздушного судна.

Для того чтобы быть назначенным в качестве известного грузоотправителя, юридическое лицо (например, предприятие-изготовитель или сборщик) обязано продемонстрировать соответствие требованиям программы безопасности для

известных грузоотправителей, согласно которой будет осуществляться деятельность. Эта программа признается и утверждается соответствующим полномочным органом или другой организацией, уполномоченной государством действовать от его имени. Известный грузоотправитель должен на регулярной основе, и не реже чем раз в пять лет, подтверждать в соответствующем полномочном органе свое назначение, одобрение или листинг.

Место известного грузоотправителя в цепи доставки показано на рис. 5.

Досмотр

Для целей авиационной безопасности досмотр – это применение технических и других средств для выявления и/или обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут



Рис. 4. Меры контроля в целях безопасности, принимаемые зарегистрированными агентами

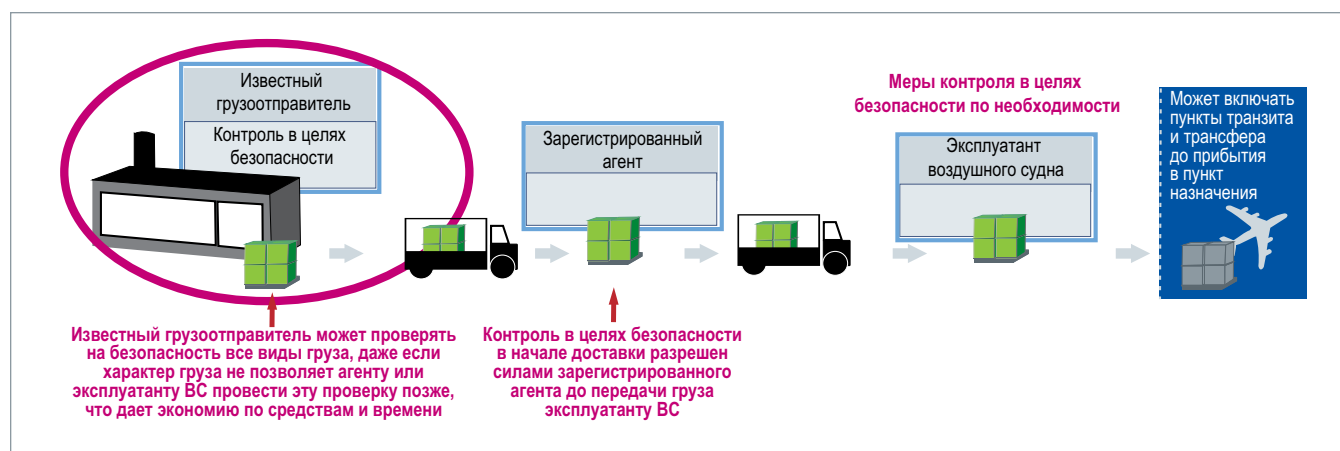


Рис. 5. Меры контроля в целях безопасности, применяемые известным грузоотправителем

быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства. ИКАО признает несколько вариантов досмотра, включая ручную проверку, использование рентгеновской аппаратуры и обнаружение следов взрывчатых веществ.

Структура, обеспечивающая защиту груза, должна осуществлять досмотр с использованием соответствующих средств и методов с учетом характера груза, поскольку не все средства или методы могут подходить для досмотра всех грузов. Некоторые партии груза могут быть отнесены к категории груза высокого риска (например, согласно разведанным) и должны в этом случае подвергаться дополнительному досмотру или другим мерам контроля¹.

Декларация о безопасности грузовой отправки (CSD)
(Дополнительные подробности смотреть в разделе “Цепь доставки авиагруза и связанная с ней документация”)

Крайне важно, чтобы на всем протяжении цепи доставки, включая пункты трансфера, участники этого процесса обменивались информацией о статусе груза и почты с точки зрения безопасности для того, чтобы убедиться, что все что нуждается в проверке или перепроверке в целях безопасности, надлежащим образом выявлено и досмотрено.

Для обеспечения передачи такой информации организация, отвечающая за защиту авиагруза, обязана выдавать декларацию о безопасности, отражающую статус безопасности груза и почты и содержащую прочую, важную с точки зрения безопасности, информацию. Эта декларация передается каждому последующему участнику цепи доставки, чтобы они могли принять соответствующие меры безопасности в отношении груза и защитить его от несанкционированного доступа.

Дополнительной автоматизации связанных с перевозкой авиагруза процессов способствует использование электронного варианта CSD (т.е. eCSD), которая позволяет эксплуатантам осуществлять электронный обмен и хранение необходимой для обеспечения безопасности информации.

После приемки авиагруза зарегистрированный агент или эксплуатант воздушного судна автоматически просматривает эту декларацию, чтобы определить, каким образом надлежит производить транспортную обработку груза, его подготовку, хранение и, при необходимости, досмотр. CSD выдается только после осуществления соответствующих мер контроля в целях безопасности. В тех случаях, когда статус безопасности груза не указан или отсутствует декларация о его безопасности, следует считать, что до этого меры контроля в целях безопасности в отношении груза не принимались. CSD заполняется на каждом этапе безопасной цепи доставки в подтверждение того, что другая уполномоченная организация, действующая в рамках безопасной цепи, взяла на себя ответственность за обеспечение защиты груза.

Только организации, назначенные государством в качестве зарегистрированного агента, известного грузоотправителя или эксплуатанта воздушных судов, имеют право выдавать или заполнять упомянутую декларацию. При этом производится регистрация их личного идентификационного номера, подтверждающего их ответственность и административные полномочия. CSD можно передавать в распечатанном виде или в электронном формате.

У экспресс-перевозчиков соответствующая информация о безопасности груза обычно заложена в их внутренние системы ИТК.

Почтовые отправления также оформляются иначе.

¹ В настоящее время рассматривается возможность электронного анализа связанных с грузовыми отправками данных на предмет выявления тех из них, которые могут представлять повышенный риск. Всем подпадающим под эту категорию грузам будет уделяться повышенное внимание, и в отношении их будут, возможно, применяться дополнительные меры безопасности. Такие системы предварительной предпозвездочной информации о грузе (PLACI) могут обеспечивать дополнительный уровень проверки в будущем.

Защита цепи грузовых авиаперевозок

Нормативные рамки ВТамО

Разработанная ВТамО «Система рамочных стандартов по обеспечению безопасности и содействию глобальной торговле» (SAFE) является для таможенных служб инструментом, который охватывает все виды транспорта и призван обеспечить безопасность сети поставок и упростить процедуры международной торговли. Применение этих рамок влечет за собой определенные как национальные, так и международные последствия. Рамки содержат четкие стандарты, предусматривающие:

- развитие партнерских связей между таможенными службами, между таможенными службами и частным сектором, между таможенными службами, авиационными властями и другими правительственными учреждениями, действующими в приграничной зоне;
- согласование требований, предъявляемых к предварительной электронной информации и/или предпогрузочной предварительной информации о грузе, которые необходимы для оценки риска с целью устранения угроз в области безопасности;
- проверка груза высокого риска перед его отправкой и/или транспортировкой;
- использование современного неинтрузивного оборудования для осуществления досмотра;
- внедрение режима уполномоченного экономического оператора (УЭО); организации, отвечающие установленным требованиям безопасности, получают преимущества в части упрощения формальностей;

- взаимное признание таможнями их соответствующих УЭО и процедур контроля.

В некоторых регионах уже в определенной степени практикуется взаимное признание статуса АЕО и зарегистрированного агента/известного грузоотправителя, и этот процесс может быть дополнительно согласован и продлен.

Таможенные службы традиционно отвечают за претворение в жизнь широкого круга политических решений своих правительств, касающихся таких разнообразных аспектов как сбор налоговых поступлений, соблюдение торгового законодательства и упрощение формальностей, борьба с наркотиками, защита культурного наследия и соблюдение положений об интеллектуальной собственности. Столь обширный диапазон обязанностей объясняется тем, что на таможенные ведомства издавна возлагается задача по осуществлению практических административных мер в областях, которыми в политическом плане руководят другие министерства и агентства – такие, как здравоохранение, сельское хозяйство, экология, сбор торговой статистики и, в определенных случаях, иммиграция.

Таможенная служба наделена правом проводить досмотр грузов и транспортных средств, поступающих в государство, находящихся в нем транзитом или покидающих его. В некоторых случаях таможня может отказать желающим во въезде в страну, в транзите или в выезде из нее. Хотя эти полномочия широки, важен комплексный подход, способный с оптимальной отдачей обеспечить безопасность международных поставок при одновременном





усовершенствовании процесса упрощения торговых формальностей. Поэтому таможня широко применяет практику сотрудничества с другими государственными учреждениями в рамках так называемого скоординированного управления в приграничной зоне.

Методы, применяемые современными таможенными службами, основаны на международной Конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур (Пересмотренная Киотская конвенция, ПКК). После событий 9/11 Совет ВТамО принял «Систему рамочных стандартов по обеспечению безопасности и содействию глобальной торговле» (SAFE), тем самым одоблив интегрированное управление цепью поставок. 169 членов ВТамО подписали письмо о намерениях следовать этой системе. В настоящее время мониторингом ее осуществления и релевантности занимается Рабочая группа по системе рамочных стандартов ВТамО (SAFE) в рамках процесса постоянного пересмотра.

В положения Приложения 9 «Упрощение формальностей» ИКАО, касающиеся упрощения формальностей при перевозке грузов, время от времени вносятся изменения в целях поддержания их максимального соответствия ПКК и рамочным стандартам SAFE. В последний раз они пересматривались в 2015 году для включения в это Приложение концепции УЭО.

В так называемом пакете SAFE, принятом ВТамО, объединены инструменты и инструктивные материалы, поддерживающие внедрение рамочных стандартов SAFE. Пакет включает рамочные стандарты SAFE; инструктивный материал по интегрированному управлению сетью поставок; инструктивный материал по одобрению уполномоченного экономического оператора (УЭО); справочник по УЭО; типовые апелляционные процедуры УЭО; сборник материалов «Выгоды УЭО», подготовленный консультативной группой ВТамО по частному сектору; рекомендации по закупке и эксплуатации неинтрузивного досмотрового оборудования, включая инструктивный материал по угрозам и техническим решениям;

рекомендации ВТамО, касающиеся таможенных процедур в связи с временным допуском устройств обеспечения безопасности контейнерных перевозок (CSD); механизм сохранения данных SAFE; инструктивный материал по оживлению торговли; брошюру «Часто задаваемые вопросы о малых и средних предприятиях»; инструктивный материал по подготовке сборника договоренностей и соглашений о взаимном признании процедур; элемент 1 (таможня – таможня) и типовой набор данных по УЭО; справочник по координированному управлению границами «Среда единого окна» (тома 1 и 2); совместную брошюру ВТамО/ИКАО; справочник по взаимодействию между таможней и бизнесом; рекомендацию Совета по таможенному сотрудничеству о руководящих принципах обеспечения качества данных (июнь 2015 года).

Рамки SAFE являются динамически развивающимся инструментом, сочетающим в себе упрощение процедур и методы контроля в целях обеспечения безопасности глобальной цепи товарных поставок.

Интегрированные процедуры таможенного контроля

Все, что поступает на территорию таможенной службы или покидает ее, подлежит таможенному контролю. В рамках интегрированной цепи контроля целостность груза, принятого к перевозке, обеспечивается с того момента, когда он покидает место своего происхождения и вплоть до прибытия в пункт окончательной доставки. Этот процесс начинается с предварительного электронного сообщения, содержащего типовую информацию, которая требуется от экспортера или его агента. Она должна поступить в таможню до того, когда товар будет погружен на транспортное средство, используемое для перевозки (или в контейнер) в целях экспорта.

После этого в установленный срок может прийти еще одно предварительное сообщение, на этот раз от эксплуатанта. По сообщениям безопасности таможенная служба обычно

Защита цепи грузовых авиаперевозок

Нормативные рамки ВТамО *(продолж.)*

ограничивает свою информацию теми требованиями, которые содержатся в стандартной документации эксплуатантов воздушного судна, основанной на приложении II рамочных стандартов SAFE.

В равной мере тогда же поступит предварительное электронное сообщение от эксплуатанта или его агента с адресованной таможене предписанной информацией. Затем, в установленный срок, последует дополнительное сообщение от импортера.

Рамочные стандарты SAFE содержат положения, согласно которым любое коммерческое предприятие, задействованное в процессе перемещения товаров по международной цепи поставок и отвечающее требованиям по обеспечению безопасности этой сети, может быть сертифицировано таможенной службой как УЗО. Уполномоченным экономическим операторам разрешается представлять таможене упрощенный объем данных перед прибытием, которые, тем не менее, должны содержать минимальную информацию, позволяющую таможене провести оценку риска для безопасности.

Эти договоренности могут быть расширены концепцией узаконенной цепи поставок, в рамках которой эксплуатационные участники одобряются таможенной как удовлетворяющие конкретным стандартам безопасной обработки груза. Партии грузов, проходящие с начала до конца по этой цепи, будут, как правило, считаться товарами с низким уровнем риска и при пересечении границы им могут предоставляться дополнительные льготы при оформлении таможенной документации.

В рамках интегрированной цепи таможенного контроля таможенные службы на постоянной основе занимаются оценкой риска в целях безопасности цепи поставок. Этот процесс может начинаться с момента получения таможенной первоначальной экспортной декларации и продолжаться в дальнейшем по мере поступления новой информации – такой, как данные грузовой таможенной декларации. Подобный сквозной процесс позволяет избежать излишнего дублирования усилий.

Если на любом отрезке цепи поставок у таможенных властей возникает подозрение, что конкретное грузовое отправление представляет собой определенный риск, они могут запросить о нем более полную информацию, предпринять дополнительные меры по выяснению ситуации, провести неинтрузивную проверку груза или открыть его для физического осмотра. Груз, предназначенный для экспорта или импорта, выпускается сразу же по завершении всех таможенных формальностей. В установленные сроки таможенные службы извещают заинтересованную сторону, которая предоставила требуемую информацию, можно ли ей грузить, разгружать или выпускать товары. Груз, перемещаемый утвержденным экономическим оператором в рамках безопасной сети поставок, пользуется дополнительными льготами – например, приоритетом при рассмотрении документации и при таможенной очистке груза.

Таможенные власти пункта отправления обычно уведомляют офис в пункте назначения о такой поставке, чтобы те обнаружили любые признаки несанкционированного вмешательства. В дополнение к этому, руководителям таможенной службы в пунктах отправления и назначения следует договориться об использовании системы



электронной информации в целях обмена таможенными данными. Особенно это должно касаться результатов контроля и уведомлений о прибытии груза с высокой степенью риска.

В рамках интегрированной цепи межтаможенного контроля таможенные службы по всей цепи поставок могут на повседневной основе обмениваться между собой данными, особенно о партиях грузов с высокой степенью риска.

Управление информацией

Усилиями сторон, заинтересованных в функционировании сети по транспортировке грузов, в аэропортах установлены электронные системы - так называемые грузовые коммунальные системы. Таможенные службы обычно участвуют в таких системах, которые обеспечивают им доступ к информации, необходимой для оценки риска. Современные таможенные власти используют для управления риском автоматизированные системы и стремятся избежать разнobia в данных, предназначенных для защиты и облегчения торговли; а также, где это возможно, признают другие международные стандарты, не дублируют межправительственных требований и не противоречат им.

В целях стандартизации и гармонизации таможенной информации по импорту и экспорту, ВТамО разработала свою Модель данных, которая определяет максимальный объем информации, необходимой для прохождения экспортных и импортных таможенных формальностей, и формат электронных сообщений. Модель включает информацию, требуемую таможенной службе для контроля и оценки риска, равно как элементы данных, в которых нуждаются другие службы.

Предварительная информация

На протяжении ряда лет таможенные власти в качестве важного средства обработки и оценки грузовых партий на предмет их безопасности используют предполетную предварительную информацию о грузе (ACI) в соответствии с рамочными стандартами SAFE ВТамО. В настоящее время в качестве дополнительного средства оценки риска в рамках многослойной системы также рассматривается возможное использование предпогрузочной предварительной информации о грузе (PLACI). ИКАО и ВТамО совместно работают над определением того, как электронную PLACI можно использовать для оценки факторов риска в контексте защиты авиагруза.

Возможные преимущества использования системы PLACI заключаются в следующем:

- дополнительный уровень безопасности, повышающий эффективность многослойной системы и основанного на оценке факторов риска подхода;
- концентрация внимания на грузоотправлениях повышенного риска безопасности и упрощение их обнаружения;
- сокращение задержек с обработкой грузоотправлений малого риска;
- соблюдение таможенных требований и требований авиационной безопасности в рамках единого совместного процесса, позволяющего избежать дублирования;
- возможность гибкой адаптации к различным моделям цепи доставки при обеспечении сопоставимого уровня безопасности;
- упрощение процесса перемещения грузов по глобальным цепям доставки, отличающимся сложным, трансграничным и смешанным характером..

Цепь доставки авиагруза и связанные с ней документы

Документопоток, связанный со смешанным грузом

Приводимый ниже обзор бизнес-процесса иллюстрирует физический поток товаров и обмен информацией между заинтересованными сторонами-участниками цепи доставки. Схема отражает процесс, в рамках которого экспедитор груза консолидирует грузы, поступающие от различных отправителей,

в единую партию в пункте отправления и обеспечивает брокерские услуги и доставку в пункте назначения.

На протяжении всей цепи доставки используются 14 основных документов, как показано на с. 17.

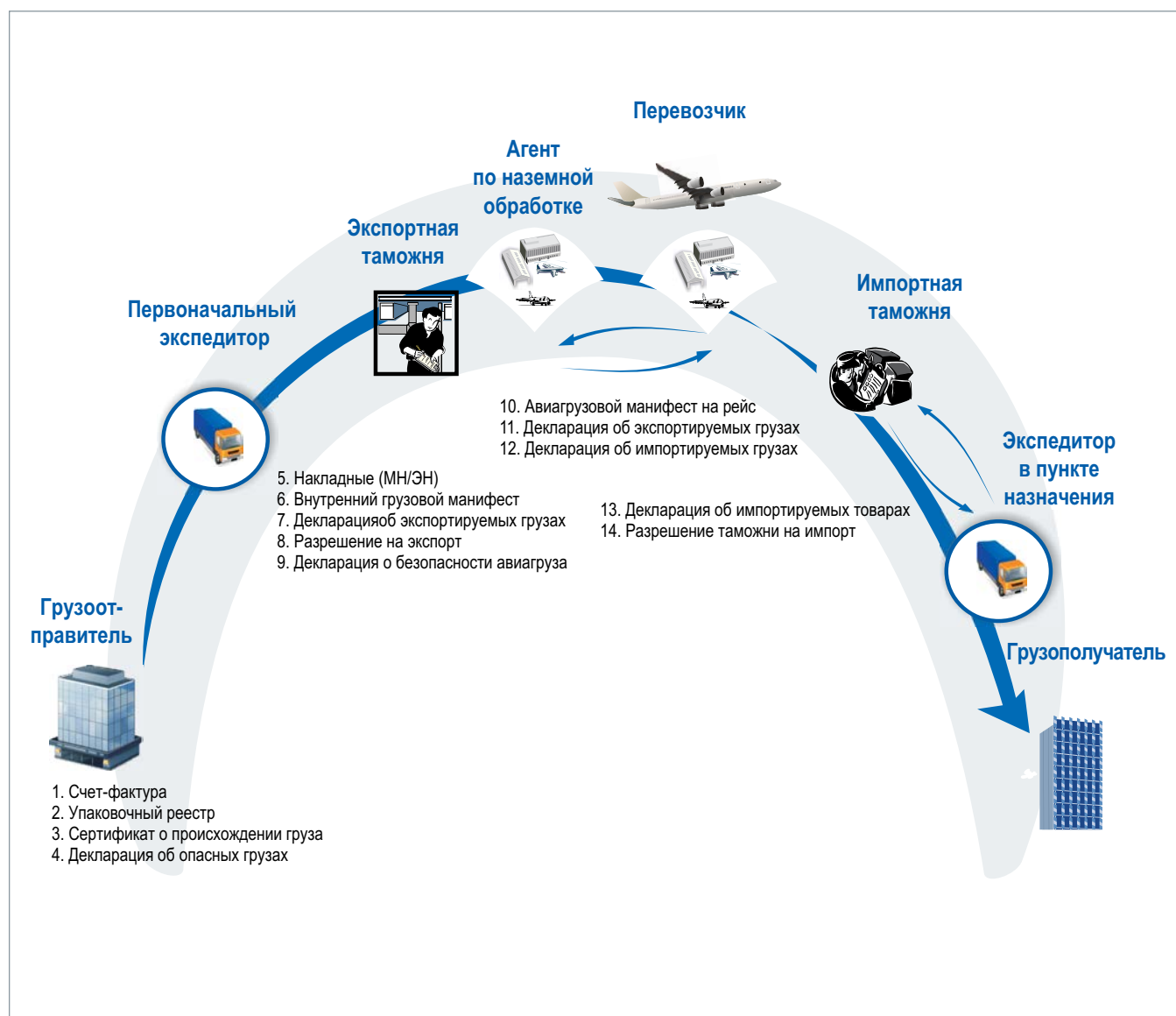


Рис. 6. Смешанный груз: наиболее типичная таможенная документация

Таблица 1. Требуемая документация для цепи доставки

Авиагрузовой манифест	Выдается эксплуатантом в распечатке или в электронном формате. Содержит подробную информацию о грузе на борту конкретного рейса, перечень номеров накладных и генеральных накладных на перевозимые на борту ВС грузы. В этом документе также указывается тип груза, его вес и количество грузомест в каждой партии на конкретном рейсе, равно как используемый способ комплектации
Авиагрузовая накладная	Заполняется перевозчиком или от его имени и подтверждает наличие договора между перевозчиком и эксплуатантом(ами) на перевозку по маршруту эксплуатанта(ов). Нужна в первую очередь как договор о перевозке (на оборотной стороне оригинала накладной приводятся условия договора) и как подтверждение о получении груза. Эта накладная является самым важным документом, выдаваемым эксплуатантом напрямую или через его зарегистрированного агента (экспедитора груза), и охватывает перевозку груза от аэропорта до аэропорта. Ее одиннадцатизначный номер используется для бронирования, проверки статуса доставки и местонахождения груза. Первые три цифры означают номер эксплуатанта
Внутренняя авиагрузовая накладная	Грузовой экспедитор, отвечающий за консолидацию груза, передает отправителю собственную грузовую накладную – так называемую внутреннюю накладную, которая может использоваться и для смешанных перевозок. Это договор между экспедитором (консолидатором) и каждым отправителем консолидированного груза. Во внутренней накладной указывается номер генеральной накладной, с которой она связана, и ее собственный номер, который всегда отличается от номера другого экспедитора, без ограничений или стандартных цифр. По нему можно отслеживать груз через экспедитора
Генеральная авиагрузовая накладная	Выдается экспедиторами-консолидаторами или от их имени. Конкретизирует глобальный договор между экспедитором (или консолидатором) и эксплуатантом(ами) на перевозку грузов нескольких отправителей в одно государство, аэропорт или иной пункт конечного назначения. Генеральная накладная требуется при представлении нескольких внутренних накладных. Ее номер можно использовать для отслеживания авиагруза через эксплуатанта воздушного судна
Сертификат о происхождении груза	Документ по идентификации груза. В нем полномочный орган или соответствующее учреждение, выдавшее сертификат, подтверждает, что авиагруз прибыл из конкретной страны. Может включать декларацию изготовителя, производителя, поставщика, экспортера или другого компетентного лица
Декларация о безопасности грузовой отправки (CSD)	Определяет статус груза и почты с точки зрения безопасности. Позволяет отслеживать его перемещение по цепи доставки и убедиться, что зарегистрированные агенты, известные отправители и эксплуатанты выполняют свои обязанности по обеспечению безопасности груза. Декларация выдается в виде распечатки или в электронном формате органом, который отвечает за принятие и поддержание мер безопасности по грузу. См. матрицу CSD в <i>Руководстве по авиационной безопасности ИКАО (Doc 8973 Restricted)</i> .
Разрешение таможен на экспорт	Документ, которым таможенник выпускает груз и передает его для экспорта в распоряжение заинтересованной стороны (т. е. таможенная накладная)
Разрешение таможен на импорт	То же применительно к импорту
Декларация об опасных грузах	Выдается грузоотправителем в подтверждение того, что опасные грузы упакованы, маркированы и декларированы в соответствии с международными стандартами
Экспортная декларация (вылет)	Общее обозначение документа, который также известен как грузовая декларация. В нем приводятся подробности, необходимые таможенным властям в отношении экспортного груза, перевозимого коммерческим транспортом
Декларация на экспортируемые товары	Документ, используемый для декларирования товаров для получения таможенного разрешения на экспорт
Внутренний грузовой манифест	Документ, содержащий ту же информацию, что и грузовой манифест, а также дополнительные данные относительно количества груза и т. п.
Импортная декларация (прибытие)	То же, что и выше, применительно к прибывающему грузу
Декларация на импортируемые товары	Документ, используемый для декларирования товаров для получения таможенного разрешения на импорт
Счет-фактура	Документ для таможен страны-импортера. В нем экспортер, в целях определения таможенной стоимости товаров в стране импорта, предоставляет ценовую информацию по товарам (напр., их продажную цену или стоимость аналогичного товара), указывает расходы на фрахт, страхование и упаковывание, условия поставки и оплаты
Упаковочный реестр	Документ, содержащий перечень товаров, находящихся в каждом грузовом месте.

Цепь доставки авиагруза и связанные с ней документы

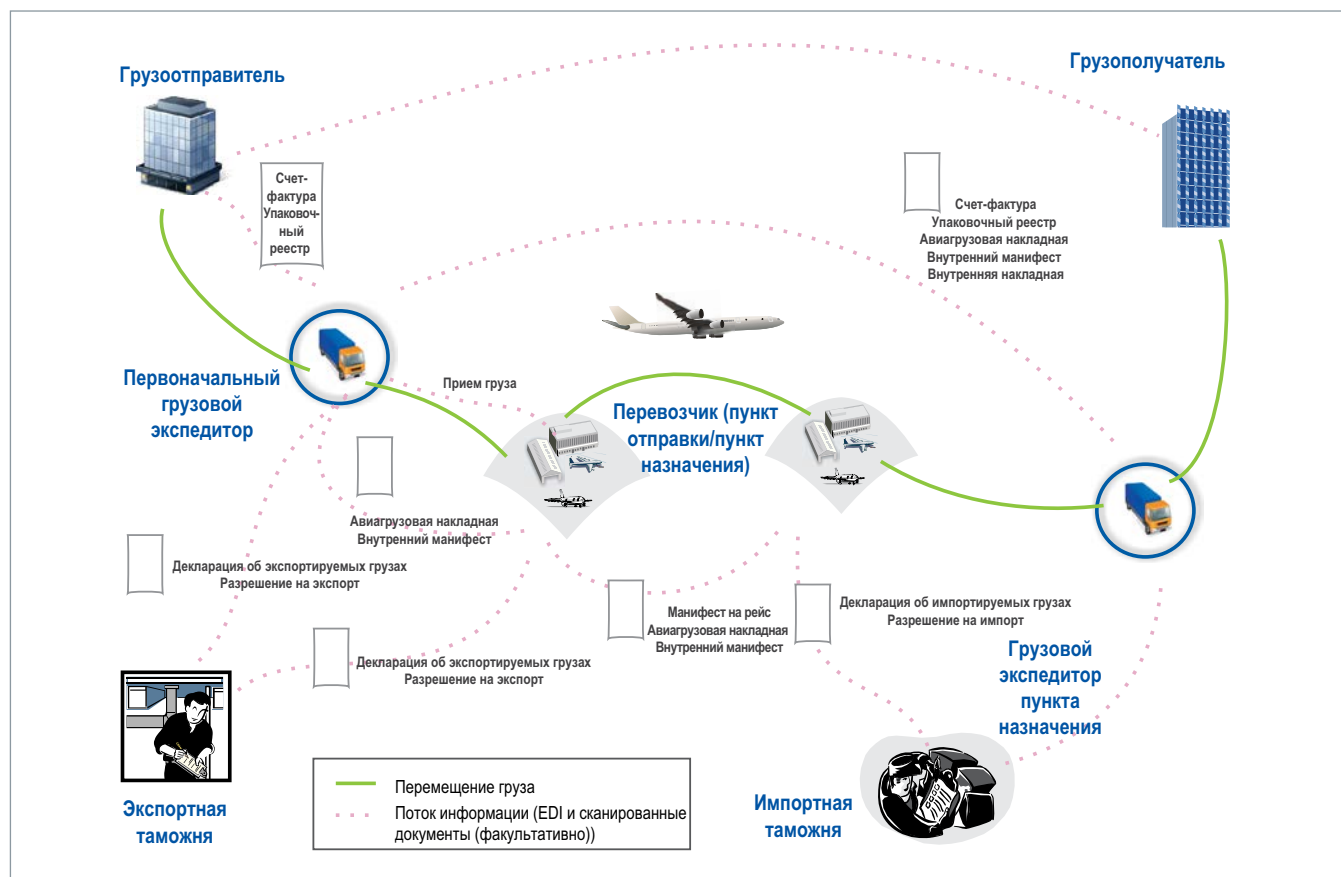


Рис. 7. Обзор бизнес-процесса: обмен между участниками процесса

Документопоток, связанный со смешанным грузом (продолж.)

В том случае, когда грузовой экспедитор в месте отправления действует в качестве таможенного агента или брокера и пользуется информацией, полученной от грузоотправителя (консигнанта), он заполняет и посылает на таможню экспортную декларацию. Таможня дает разрешение на экспорт и извещает об этом экспедитора в пункте отправки груза, переслав ему это разрешение по электронной почте. Первоначальный экспедитор готовит внутренний манифест, а также генеральную накладную и посылает их эксплуатанту воздушного судна в пункте отправления. Если эксплуатант еще не представил ее, то экспедитор, действуя от имени эксплуатанта или отправителя груза, может направить таможне информацию для предварительной оценки риска для безопасности и, когда это применимо, PLACI (7+1 элементов данных). Это позволяет таможне произвести собственную предварительную оценку риска и, в зависимости от результатов этой оценки и от государства, она может дать

ответ по электронной почте. Первоначальный экспедитор может направить экспедитору в пункте назначения предварительное уведомление, что позволит экспедитору-получателю груза заранее подготовить для таможни документацию на предмет очистки груза. Упомянутое уведомление может включать счет-фактуру, упаковочный реестр, внутренний манифест, внутреннюю и генеральную накладные, равно как другие требуемые документы.

Если в этом процессе задействован таможенный агент или брокер, то экспедитор пункта назначения пересылает предварительную информацию этому таможенному агенту или брокеру в пункте назначения.

Первоначальный экспедитор передает отправляемый груз эксплуатанту воздушного судна в пункте отправки, который, после его проверки, принимает груз как «готовый к перевозке».

Агент по наземному обслуживанию, действуя от имени эксплуатанта воздушного судна, может получить предназначенный для перевозки груз.

Первоначальный эксплуатант воздушного судна в пункте отправки пересылает экспортной таможене экспортную декларацию и получает в ответ разрешение на отправку груза. Эксплуатант в пункте отправки оформляет «манифест» на рейс и после взлета воздушного судна направляет эксплуатанту а пункте назначения предварительное уведомление. Это уведомление содержит манифест на рейс, внутренний манифест и генеральную авиагрузовую накладную. Еще до прибытия рейса в пункт назначения таможенные власти некоторых стран могут потребовать от эксплуатанта в пункте назначения переслать им электронным путем общую декларацию с указанием номера рейса и расчетного времени его прибытия в пункт назначения.

Некоторые операции эксплуатанта воздушного судна могут проделать от его имени агенты по наземному обслуживанию.

По прибытии воздушного судна в пункт назначения или несколько раньше, эксплуатант воздушного судна в пункте назначения представляет импортной таможене импортную декларацию и получает от таможи разрешение на выпуск груза для доставки экспедитору пункта назначения или другой

стороне, уполномоченной на его получение. Экспедитор пункта назначения получает груз и передает декларацию об импортируемых товарах (часто заполняемую загодя) импортной таможене в целях очистки груза (его физического и фискального выпуска). Импортная таможня производит оценку риска и, в зависимости от ее результатов, может запросить у экспедитора пункта назначения дополнительную информацию (например, накладную, упаковочный реестр или иные другие требуемые документы).

Если в этом процессе участвует таможенный агент или брокер, то таможенной очисткой занимается этот агент или брокер, а не экспедитор пункта прибытия. Агент или брокер может действовать на основании инструкций, полученных от экспедитора или импортера (иногда и от грузополучателя).

Импортная таможня может переслать по электронной почте экспедитору пункта назначения (или другим сторонам, декларирующим груз) разрешение на импорт. После таможенный очистки экспедитор пункта назначения убеждается, что товары погружены на транспортное средство, которое доставляет их конечному грузополучателю или в другое указанное место доставки.

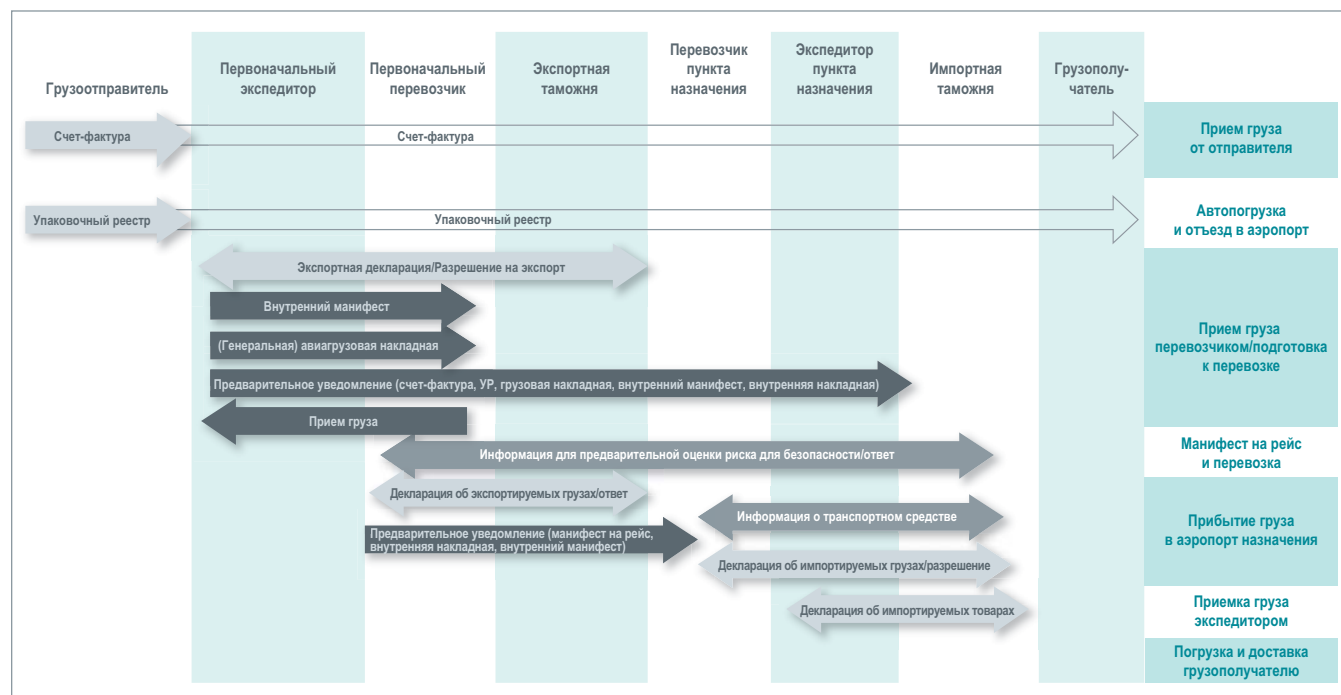


Рис. 8. Последовательность документирования цепи доставки

Цепь доставки авиагруза и связанные с ней документы

Модель документооборота при экспресс-перевозках

Отрасль срочной доставки грузов оснащена передовыми и полностью интегрированными информационно-коммуникационными системами, с помощью которых она обрабатывает данные, касающиеся цепи доставки, и управляет потоками информации до физического перемещения соответствующих грузов. Эти специализированные ИК-системы компаний-перевозчиков срочных грузов позволяют отрасли работать в безбумажном формате, который необходим для предоставления услуг по срочной доставке. Занятые в этом сегменте компании предпочитают

представлять требуемую официальную документацию (такую, как манифесты и товарные декларации) электронным путем. Сопроводительная документация типа коммерческих счетов-фактур переводится в цифровой формат и может предоставляться в электронном виде или имеется в прямом доступе, когда это необходимо или запрашивается. В тех случаях, когда национальное законодательство все еще требует предоставления бумажной документации, эти документы могут быть распечатаны по требованию в установленной форме.

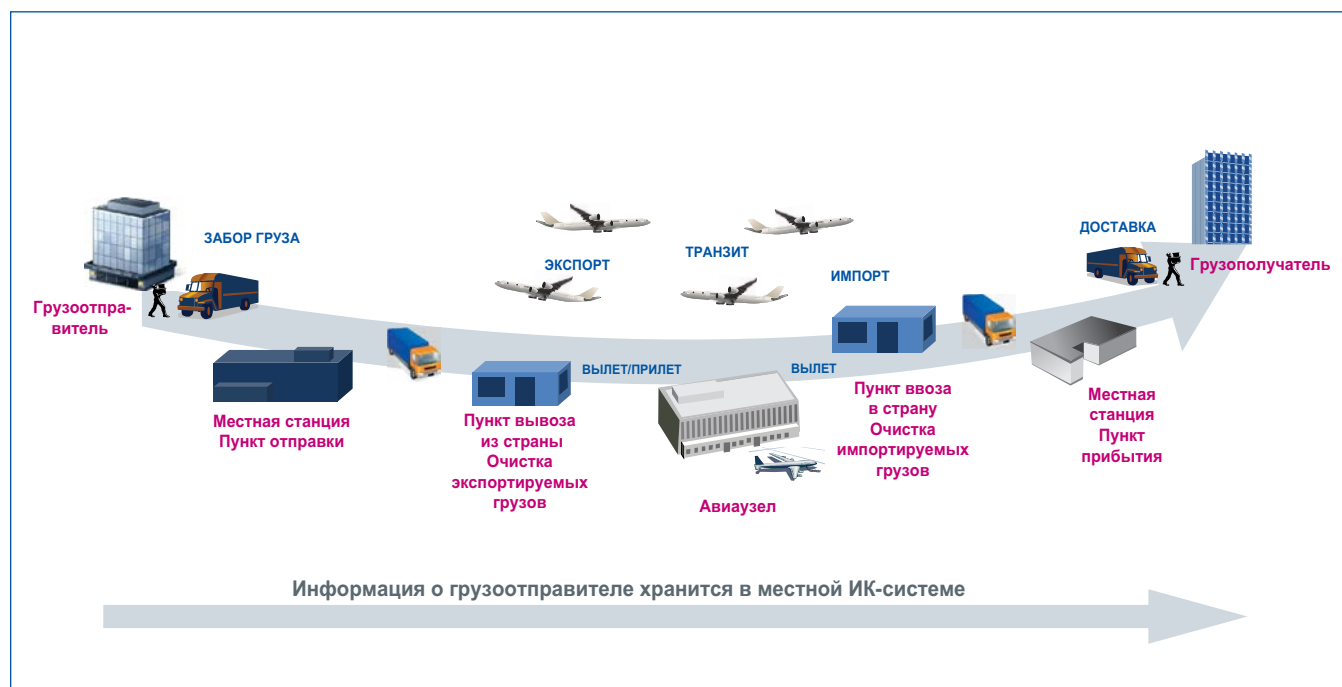


Рис. 9. Поток информации при срочной доставке

Почта

Деятельность назначенных почтовых операторов регулируются актами Всемирного почтового союза (ВПС). В рамках этой брошюры под почтой понимается все, на что необходима таможенная декларация, за исключением открыток и прочей корреспонденции. Самым первым звеном в цепи почтовых услуг является прием отправлений в отделении почтовой связи, оформляющем экспортные отправления. При оформлении этой услуги отправителя просят подтвердить, что отправление не содержит опасных вложений или предметов, запрещенных почтовым законодательством к пересылке. После этого к отправлению прилагается таможенная декларация.

После дальнейшей обработки отправления в принявшем его почтовом отделении и возможной проверки сотрудником экспортного отдела таможни, пункт отправки адресует отправление эксплуатанту воздушного судна. Каждая почтовая отправка, передаваемая эксплуатанту, сопровождается перевозочной документацией, равно как эксплуатационными документами для целей экспорта. До погрузки на борт воздушного судна отправление проходит досмотр на предмет безопасности. Статья 9 конвенции ВПС содержит конкретные положения об ответственности почтовых служб за обеспечение

безопасности и защиты почтовых отправлений. В дополнение к этому некоторые почтовые работники сертифицированы как зарегистрированные агенты, имеющие право на досмотр почты. Некоторые почтовые операторы также являются уполномоченными УЭО.

После этого почта доставляется в аэропорт, обслуживающий почтовое отделение – импортер, напрямую или пройдя через несколько транзитных остановок. Здесь эксплуатант воздушного судна, которому доверена почта, передает ее отделению почтовой связи в стране импорта. Импортная таможня проводит проверку всех прибывших отправлений с целью определения их приемлемости и, в случае необходимости, определяет размер взимаемой пошлины. После очистки импортной таможней почтовые отправления проходят эксплуатационную обработку на территории почтового отделения-импортера. Наконец, они поступают к получателю.

Ниже приводится упрощенная схема цепи доставки почтовых отправлений.

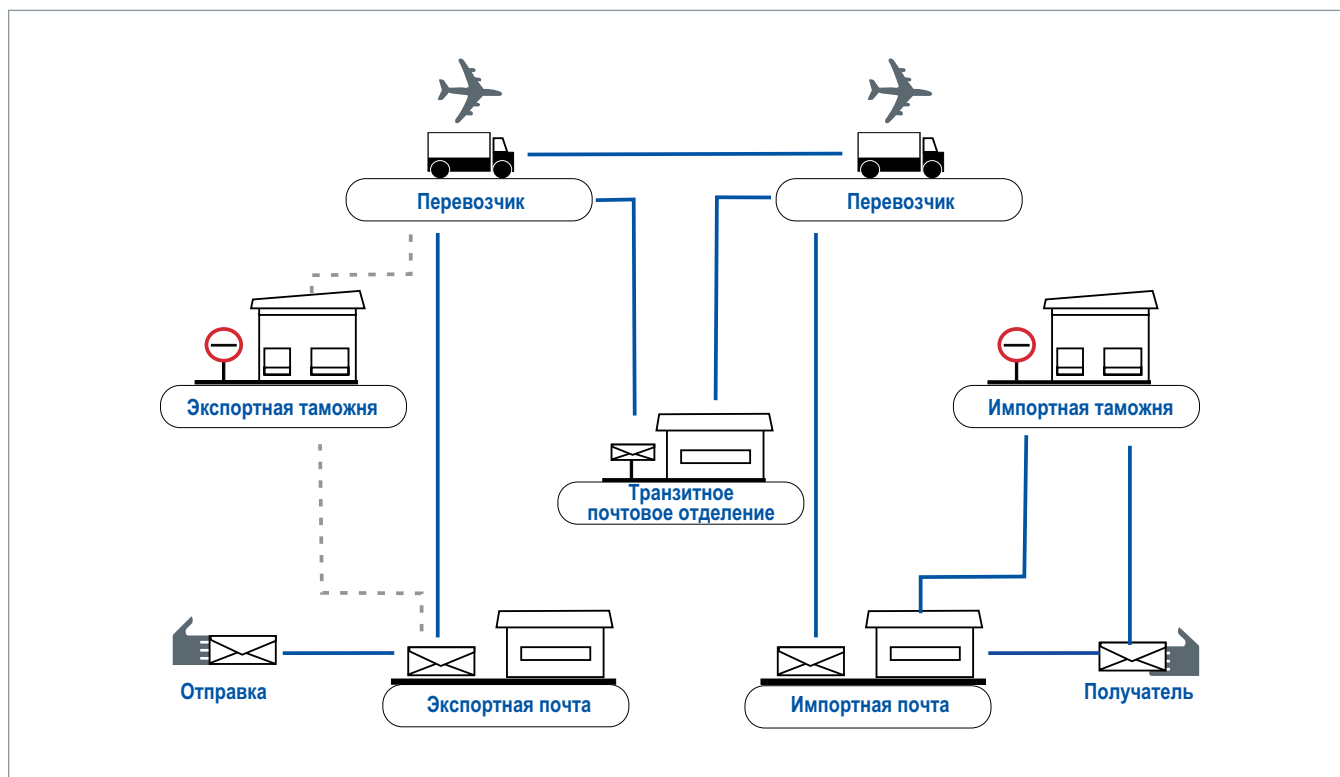


Рис. 10. Цепь доставки почтовых отправлений

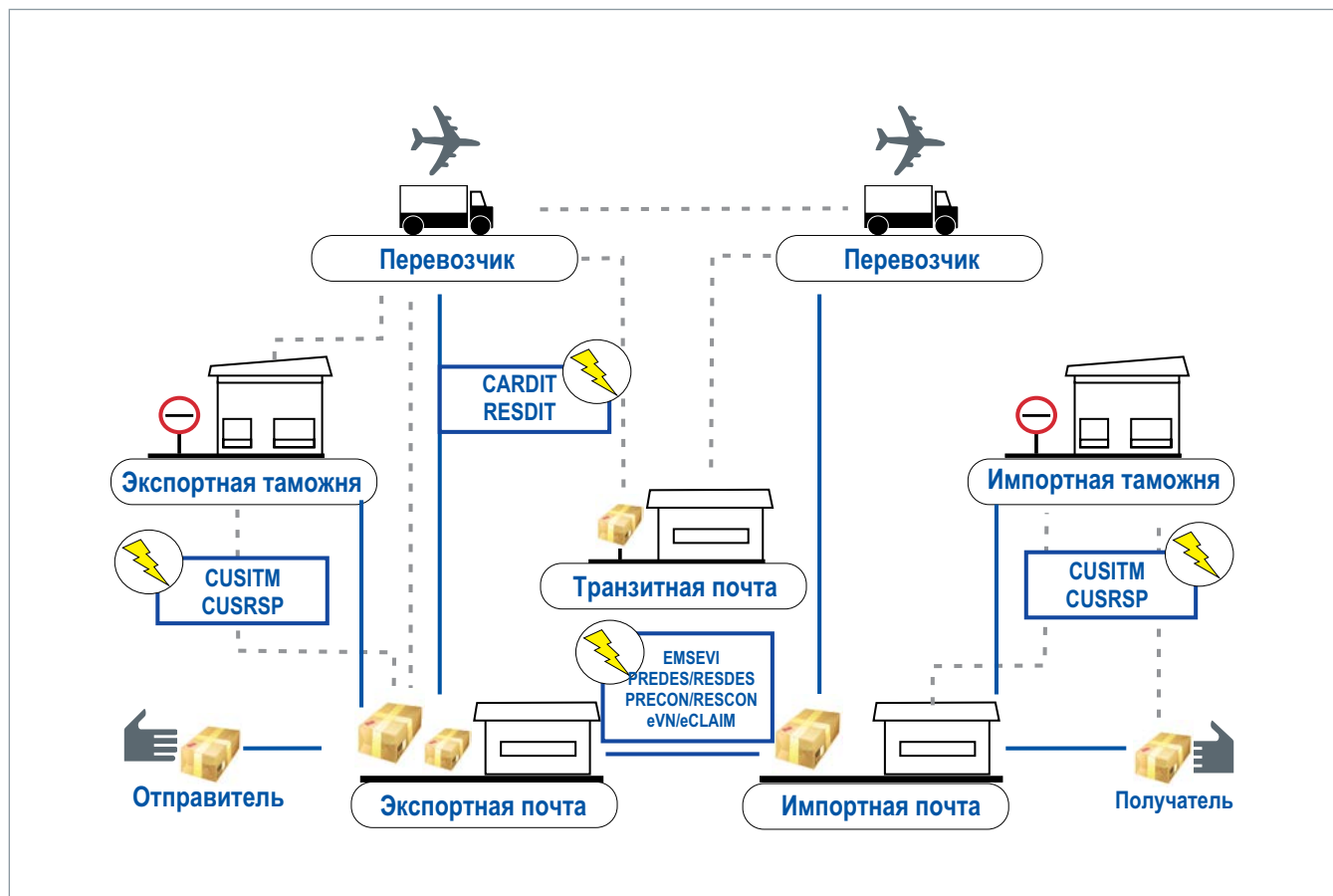


Рис. 11. Обмен электронной информацией

Перемещение международной почты предусматривает три этапа обмена информацией: между почтовыми службами, между почтовыми службами и эксплуатантами воздушных судов, между почтовыми службами и таможней. Этот процесс всё чаще происходит по электронной почте. Для каждого из этих этапов существует стандартизированный формат сообщений. ВТамО и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) тесно сотрудничали с ВПС в разработке дотамженных сообщений и сообщений, поступающих от эксплуатанта воздушного судна.

ВПС также тесно сотрудничает с ВТамО, ИКАО и другими организациями в вопросах подготовки почтовой модели,

которая должна предоставлять соответствующим заинтересованным сторонам предварительную электронную информацию для целей безопасности. В 2012 году Конгресс ВПС дополнил Конвенцию ВПС положением об обязательном предоставлении такой предварительной информации.

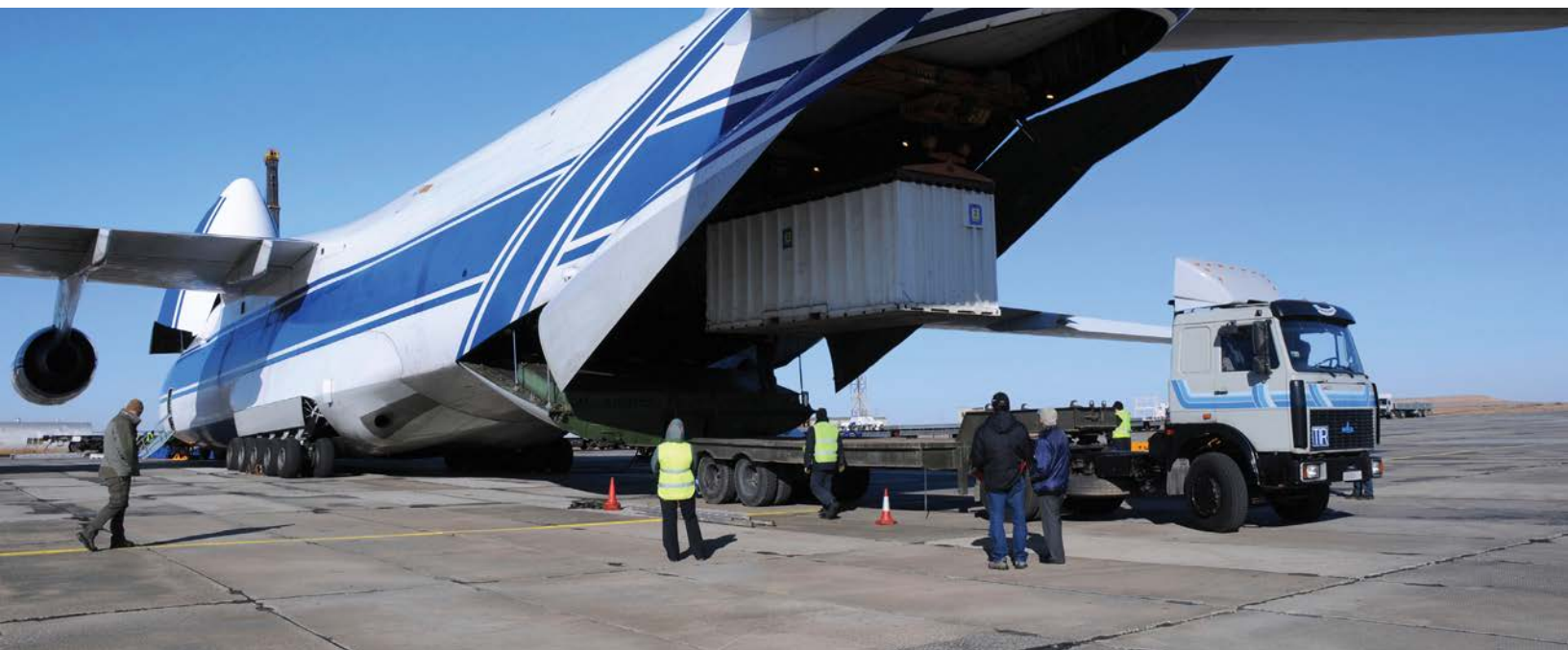
ВПС и ВТамО разработали систему сообщений CUSITM (Таможенное отправление) и CUSRSP (Таможенный ответ). В этой системе почтовое отделение связи, принявшее отправление к пересылке, направляет предварительное уведомление CUSITM местной таможенной службе. Как показано на приводимой ниже схеме, уведомление сообщает таможне предварительную информацию о почтовом

отправлении – фамилию отправителя и адресата, содержание отправки, оплаченный почтовый сбор и декларированную стоимость. Эта информация позволяет таможене принять решение о том, как поступать с этим отправлением: задержать его для проверки безопасности или же взять с него налоги и пошлины. Сообщения CUSRSP отправляются таможенной почтовому отделению (обычно в ответ на предварительное уведомление, поступившее через CUSRSP) и извещают его о том, можно ли выпускать отправление для дальнейшей обработки или же оно остается на таможне для проверки или начисления пошлин.

В ВПС действует система таможенных деклараций (СТД), предназначенная для обработки электронных таможенных деклараций, циркулирующих между почтовыми отделениями и таможенным/пограничным пунктом контроля. СТД основана на совместных стандартах передачи сообщений ВТамО и ВПС. Это программное обеспечение предоставляет обширные функциональные возможности клиентам как почты, так и таможенного/пограничного контроля. Система таможенных деклараций облегчит контроль в целях безопасности и будет поощрять электронную торговлю через почту.

В результате принятия дополнительных мер авиационной безопасности и требований, предъявляемых к безопасности, сотрудничество между ВПС и ИКАО возросло. Обе организации участвуют в деятельности органов по вопросам безопасности друг друга и учебные материалы для почтовых работников готовятся в сотрудничестве с ИКАО. ВПС также разработал стандарты безопасности (S58 и S59), которые основаны на требованиях Приложения 17 ИКАО и рамочных стандартах SAFE ВТамО и теперь обязательны для применения государствами – членами ВПС. В 2009 году был подписан Меморандум о взаимопонимании между ИКАО и ВПС, который был обновлен в 2015 году и теперь включает положение о комитете по связям.

В 2007 году ВТамО и ВПС также подписали Меморандум о взаимопонимании и сотрудничают по вопросам, представляющим взаимный интерес, включая вопросы защиты цепи почтового обмена, через комитет по связям.



Влияние авиагрузовых перевозок на экономическое развитие

Экономические преимущества авиагрузовых перевозок

Независимо от географического положения государств авиагрузовые перевозки позволяют им иметь быстрый и надежный доступ к удаленным рынкам и глобальным цепям поставок. Это исключительно важно для внедрения передовой международной практики ведения бизнеса, включая оперативное управление запасами и выпуск продукции по заказу.

Авиагрузовые перевозки являются эффективным фактором стимулирования экономического прогресса в развивающихся странах, поскольку они связывают рынки на разных континентах. По всему миру перевозятся дорогостоящая электронная аппаратура и скоропортящиеся грузы, например пищевые продукты и цветы, что позволяет сохранять рабочие места и обеспечивать устойчивый экономический рост в регионах, которые получают выгоды от такой торговли.

Воздушный транспорт имеет огромное значение для малых островных развивающихся государств (SIDS), развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (LLDC), и наименее развитых стран (LDC), т. к. он позволяет им решить проблему отсутствия регулярного судоходства и неразвитой инфраструктуры наземного транспорта. В таких районах авиагрузовые перевозки играют роль важнейшего регионального звена жизнеобеспечения.

Присущие авиации скорость и надежность имеют также огромное значение при осуществлении операций по предоставлению срочной помощи во время чрезвычайных ситуаций, связанных с природными бедствиями, эпидемиями и войнами. При устранении последствий гуманитарных катастроф организации, предоставляющие помощь, в первую очередь полагаются на доставку грузов по воздуху. Велика роль авиагрузовых перевозок также в оперативной доставке по всему миру медицинских препаратов и необходимых для пересадки органов.

Согласно данным Группы действий по вопросам воздушного транспорта (ATAG) самые большие экономические преимущества, обеспечиваемые развитой сетью авиагрузовых перевозок, связаны с широкими долгосрочными экономическими выгодами за счет общего повышения производительности труда. Открываются новые рынки, увеличиваются объемы экспорта, а на внутреннем рынке растет конкуренция и выбор товаров, производимых за рубежом.

49,3

млн тонн грузов перевезено по воздуху в 2013 году



Экономическая модель: Экономическая зона аэропорта Чжэнчжоу (ZAEZ)

В ноябре 2011 года в китайском городе Чжэнчжоу была открыта на территории 5 кв. км беспоплиная таможенная зона в окрестностях аэропорта для ускоренного производства и сбыта дорогостоящих товаров. Фирма Foxconn создала там производственный комплекс по сборке телефонов iPhone фирмы Apple и других цифровых устройств, который обеспечивает работой 240 000 человек. Благодаря выпускаемым на этом производственном комплексе смартфонам объем экспорта провинции Хэнань в период 2011–2012 гг. удвоился. В настоящее время в ZAEZ идет строительство еще ряда объектов стоимостью до 1 млрд долл. США каждый. В их число входят объекты фирм Amer International Group, Cainiao Networks, Fair Friend Precision Machinery Park, IBM и Microsoft. В 2013 году было подписано 48 новых контрактов на общую сумму 24,3 млрд долл. США.

(Источник: "Gateway Airports: Commercial Magnets and Critical Business Infrastructure" 2014, By John D. Kasarda, Ph.D.)

Товар	Объем перевозок за 2012 г.* (эквивалент A330)	Суммарный годовой прирост 2002–2012 гг.
Полупроводники	18	7,5 %
Электротехнические изделия	15	5,0 %
Детали автомобилей	18	5,3 %
Аэрокосмическая продукция	6	6,1 %
Свежая рыба, обычные фрукты и овощи	37	2,0 %
Экзотические фрукты, суши, вина	13	6,1 %
Фармацевтическая продукция	12	6,9 %
Медицинское оборудование и принадлежности	5	8,0 %

Типичные товары, перевозимые по воздуху, и их объемы
Источник: Airbus

*2 рейса/день

Нормативные рамки

Под связностью сети воздушного транспорта понимается обеспечение перевозки пассажиров почты и груза с минимальным количеством пунктов транзита, что позволяет максимально сократить время перевозки, оптимально удовлетворить потребности пользователей (отправителя, получателя, пассажира) при минимальной возможной цене.

Для обеспечения оптимальной связности требуется хорошо развитая инфраструктура. Сюда входят доступ к рынкам и либерализация, оптимальное использование системы аэронавигационного обслуживания, авиационные и аэропортовые системы, а также эффективные процедуры упрощения формальностей и обеспечения безопасности. Для полной реализации преимуществ хорошей связности большое значение имеет хорошо отлаженная система смешанных перевозок и эффективная работа авиакомпаний.

ИКАО вносит значительный вклад в совершенствование связности по разным направлениям путем содействия реализации различных инициатив в рамках этой структуры.

Экономическая модель: Кения

В Кении отрасль выращивания цветов на срез генерирует 90 000 рабочих мест (и обеспечивает средствами для существования 500 000 человек). На нее приходится 1,6 % национального экономического продукта и до 1 млрд долл. США валютных поступлений в год. (Источник: *Kenya Flower Council, 2012*). Цветоводство является самым быстро развивающимся сектором в Кении, который занимает третье место по объему валютных поступлений после туризма и чаеводства. Более 90 % свежих цветов перевозятся воздушным транспортом. Примерно до 70 % цветочной продукции производится по периметру озера Найваша к северо-западу от Найроби. Протяженность хорошо развитой дорожной сети между цветочными плантациями в районе озера Найваша и международным аэропортом им. Джомо Кениата в Найроби составляет 80–100 км. Срезанные утром цветы вечером поступают на рынки Амстердама.

(Источник: "Air Freight: A Market Study with Implications for Landlocked Countries" The World Bank, 2009)

Влияние авиагрузовых перевозок на экономическое развитие



Нормативные рамки *(продолж.)*

Это включает разработку ИКАО международных соглашений по либерализации воздушных перевозок, в том числе грузовых перевозок.

ИКАО также оказывает государствам поддержку в реализации многосторонних соглашений, таких как Монреальская конвенция 1999 года (МС99)¹, которая способствует использованию авиакомпаниями электронных записей, включая электронные авиагрузовые накладные (e-AWB), и Кейптаунская конвенция 2001 года (СТС 2001)², позволяющая приобретать более современные воздушные суда.

Улучшение связности сети является одним из важнейших условий экономического роста и развития благодаря авиагрузовым перевозкам.

ВТамО способствует упрощению формальностей при грузовых перевозках, не ставя под угрозу безопасность и защиту цепи поставок, путем выпуска ряда пособий и средств, таких как РКС, Справочник по управлению факторами риска, Модель данных ВТамО, Дематериализация вспомогательной документации, Справочник по координированному управлению границами, Справочник по единому окну, Справочник по взаимодействию между таможенной и бизнесом.

35 %

мировой торговли в стоимостном выражении обеспечивается воздушным транспортом

(Источник: ATAG, "Aviation Benefits Beyond Borders", 2014) Borders", 2014)

98 %

точности в прогнозировании роста мировых грузовых перевозок и глобального ВВП (и наоборот)

(Источник: World Bank, "World Development Indicators" 2002)

¹ Конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, Монреаль, 1999 г.

² Конвенция о международных правах на подвижное оборудование, Кейптаун, 2001 г.

Роль полномочных органов

Международные организации – ИКАО

Международная организация гражданской авиации была создана в 1944 году в результате подписания в Чикаго Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) в целях обеспечения безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире. Это специализированное учреждение Организации Объединенных Наций служит форумом для сотрудничества во всех областях гражданской авиации среди 191 ее государства-члена, разрабатывает международные стандарты и принимает правила, необходимые для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и регулярности авиации, равно как для охраны окружающей среды от воздействия авиации. Благодаря сотрудничеству государств-членов, ИКАО играет важную лидирующую роль в области авиационной безопасности, ставя себе конечной целью укрепление безопасности гражданской авиации во всем мире. Поэтому в своей деятельности она уделяет основное внимание разработке и координации эффективной глобальной политики и правовых рамок, реагирующих на эволюционирующую угрозу гражданской авиации. Наиболее важная нормативная функция ИКАО заключается в разработке и принятии Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) для международной гражданской авиации.

Связанные с авиационной безопасностью SARPS изложены в Приложении 17 к Чикагской конвенции, а все положения, касающиеся упрощения формальностей, содержатся в Приложении 9. Стандартом является требование, которое обязаны выполнять Договаривающиеся государства, за исключением тех случаев, когда они сообщают о невозможности для них выполнить данный стандарт, в то время как Рекомендуемой практикой является требование, применение которого желательно.

Руководство по авиационной безопасности (Doc 8973 Restricted) помогает государствам-членам внедрять SARPS Приложения 17, предоставляя им инструктивный материал о том, как выполнять его положения. Приложение 17 и Руководство постоянно пересматриваются и дополняются с учетом появления новых угроз и технологий, имеющих отношение к эффективности мер, предназначенных для предупреждения актов незаконного вмешательства. В свете попытки совершения акта саботажа, предпринятой в октябре 2010 года, когда на борту грузового воздушного судна были обнаружены сокрытые в чернильных картриджах взрывные устройства, ИКАО сыграла важную роль в подготовке новых SARPS с учетом новых угроз для авиационных грузов.

Кроме того, возросшее сотрудничество в выработке рамок обеспечения безопасности авиагрузовых перевозок и

упрощения формальностей с заинтересованными сторонами в авиационной отрасли и с другими международными организациями, такими как ВТамО и ВПС, подчеркивает большое значение, которое международное сообщество придает обеспечению безопасности грузовых перевозок и упрощению формальностей. Накопление технических знаний и опыта и создание рабочих групп, занимающихся вопросами обеспечения безопасности авиагрузов, также является частью этих усилий, направленных на повышение качества и базового уровня требований к обеспечению безопасности авиагрузов, внедряемых по всему миру. Наконец, подразделение Авиатранспортного управления ИКАО под названием «Секция поддержки внедрения и развития – авиационная безопасность» предоставляет помощь государствам в их усилиях по внедрению SARPS Приложения 9 и Приложения 17, включая их аспекты, касающиеся безопасности авиагрузовых перевозок.

Международные организации – ВТамО

Основанная в 1952 году под названием «Совет таможенного сотрудничества», Всемирная таможенная организация ставит своей основной целью гармонизацию и стандартизацию таможенных процедур и разработку технических мер по обеспечению безопасности и поощрению международной торговли. ВТамО является форумом, дающим правительствам возможность сравнивать свой политический опыт, участвовать в поисках решения общих проблем, выявлять передовую практику и стандарты, равно как координировать политику таможенных служб. Организация также известна своей деятельностью в областях, касающихся разработки глобальных стандартов по упрощению формальностей в торговле, классификации товаров, оценочных мер и правил происхождения, равно как проблематики осуществления нормативов, безопасности сквозной цепи поставок, защиты и охраны здоровья людей, поощрения профессиональной этики и инициативами по устойчивому наращиванию потенциала таможенных служб.

Будучи неправительственной организацией, ВТамО является центром передового опыта и играет ведущую роль в таможенных вопросах на международном уровне, предоставляя таможенным администрациям консультации по вопросам управленческой практики, технических методов и инструментария наращивания их потенциала в целях внедрения эффективного и действенного трансграничного контроля, наряду со стандартизированными и гармонизированными процедурами по облегчению законной торговли и поездок, равно как пресечения незаконных сделок и деятельности. ВТамО пользуется репутацией организации, помогающей правительствам в осуществлении их политических целей благодаря укреплению сотрудничества между таможенными администрациями, внедрению инструментов ВТамО и передовой

Роль полномочных органов

Международные организации – ВТамО

(продолж.)

международной практики, поскольку глобальные вызовы не признают границ и требуют принятия столь же глобальных ответных мер. Для обеспечения безопасности торговли, борьбы с контрабандой и мошенничеством в торговле, необходим высокий уровень сотрудничества между государствами, основанного на общепризнанных и общеприменимых методах и стандартах. Являясь пограничной организацией, которая напрямую имеет дело с трансграничным перемещением товаров, людей и транспортных средств, таможенная служба может с максимальной эффективностью содействовать безопасности международной торговли, тем самым внося свой вклад в повышение национальной экономической конкурентоспособности.

При поддержке своих 180 членов, которые в совокупности обрабатывают свыше 98 % объема мировой торговли, ВТамО стремится быть выразительницей интересов таможенных служб и глобальным центром передовой практики в области внедрения и освоения эффективных, действенных и современных таможенных процедур и стандартов, основанных на международном сотрудничестве, обмене знаниями, благом управления и программах по наращиванию потенциала. Тем самым она отвечает запросам правительств и общества на создание лучшего мира, проявляя при этом широту мышления, сохраняя свою востребованность и актуальность.

Международные организации – ВПС

Созданный в 1874 году в соответствии с Бернским договором, Всемирный почтовый союз является межправительственной организацией, расположенной в Берне (Швейцария). Правила, применимые к международной почтовой службе, содержатся в его Конвенции и ее положениях, которые являются обязательными для всех 192 государств – членов Союза.

ВПС служит основным форумом по сотрудничеству между правительствами, почтовыми службами и другими заинтересованными участниками всемирного почтового сектора. Он располагает глобальной сетью учреждений, которые предоставляют современные продукты и услуги, и прилагает усилия к наращиванию объема почты и улучшению обслуживания клиентов. Национальные почтовые сети связаны между собой правилами, стандартами и технологическими средствами, которые помогают обеспечивать единообразие и совершенствовать качество почтовых услуг по всему миру.

Глобальный почтовый сектор сталкивается с многочисленными вызовами, возникшими в результате

либерализации рынка, возросшей конкуренции и развития коммуникационных технологий. Эти вызовы меняют характер деятельности почтовых служб по всему миру. В то время, как физический объем почты сокращается, новые средства коммуникации и информационные технологии, наряду с ростом электронной торговли, открывают для почты широкое поле новых возможностей. Сегодня почтовые отделения диверсифицируют свою деятельность и предоставляют почтовые финансовые услуги, обеспечивают отправку и доставку посылок и небольших пакетов, предоставляют логистические и почтовые электронные услуги, удовлетворяющие потребности новых рынков. ВПС наращивает финансирование этих новых возможностей и борется с новыми вызовами.

Секретариат ВПС, который называется Бюро, насчитывает около 220 сотрудников со всего мира и осуществляет мониторинг за работой ВПС в широком круге областей, начиная с оказания помощи государствам-членам в улучшении качества их почтовых услуг вплоть до развития электронного почтового обслуживания и регулирования отношений с международными таможенными службами, эксплуатантами воздушных судов, равно как стандартизации методов ускорения отправок, обработки и поставки глобального почтового обслуживания. ВПС также использует спонсорский домен высокого уровня .post, являющийся безопасным пространством на Интернетe, где учреждения почтовой отрасли могут общаться друг с другом и обеспечивать безопасность почтовых услуг, создав новую территорию для обмена почтой и применения передовых современных почтовых услуг, предоставляемых в цифровом формате. Как ожидается, развитие службы .post и параллельный прогресс электронной торговли приведут к наращиванию объема почтовых отправок.

У ВПС давние традиции в области защиты и безопасности, которые восходят ко времени создания таможенного контроля: с самого начала своего организационного оформления международные почтовые службы были обязаны проходить таможенный контроль. Почтовые пакеты и посылки индивидуальных отправителей традиционно досматривались таможней в пункте их отправки. С появлением в 1970-х и начале 1980-х годов организованного терроризма, усилия в области почтовой безопасности сосредоточились в основном на выявлении и обезвреживании взрывчатых веществ, заложенных в почтовые отправления. Сегодня подразделения по обеспечению почтовой безопасности работают во всем мире в сотрудничестве с национальными правоохранительными органами в целях защиты почтовых работников и клиентов, активов и дохода, и сохранения неприкосновенности почты. Реагируя на предпринимаемые повсеместно усилия по укреплению мер, обеспечивающих сохранность и безопасность почтовых отправок и стремясь содействовать утверждению

в рамках глобального почтового сообщества ВПС прочной культуры безопасности, Союз создал в 1996 году группу по почтовой безопасности. Он также сотрудничает с другими международными и межправительственными организациями в усилиях, направленных на то, чтобы почта оставалась безопасным средством перевозки.

Международные организации – УНП ООН

Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН) было создано в 1997 году в результате слияния Программы Организации Объединенных Наций по контролю за наркотиками и Центра по предупреждению международной преступности. Его мандат заключается в оказании правительствам поддержки в борьбе с незаконным оборотом наркотиков, международной организованной преступностью терроризмом, руководствуясь следующими тремя международными конвенциями:

- Конвенция Организации Объединенных Наций о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ,
- Конвенция Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности,
- Конвенция Организации Объединенных Наций против коррупции.

УНП ООН работает во всех регионах мира на базе широкой сети представительств на местах. Триema основными составляющими его программы работы являются наращивание в государствах-членах потенциала по борьбе с незаконным оборотом наркотиков, преступностью и терроризмом; проведение научных и аналитических исследований с целью улучшить знание и понимание связанных с преступностью вопросов; и оказание помощи государствам в ратификации и внедрении международных договоров.

При оказании технической поддержки УНП ООН всегда уделяло особое внимание вопросу управления границами. С этой целью оно работает не только с государствами и их компетентными органами на национальном уровне, но и в рамках более широких региональных и глобальных инициатив, в частности с такими международными партнерами, как Всемирная таможенная организация, Всемирный почтовый союз, Интерпол, в целях совершенствования практических мер, процедур и мер безопасности на границе.

В 2004 году УНП ООН и ВТамО приступили к осуществлению Программы контроля за контейнерными перевозками на

море (CCP-Sea), что способствует защите цепи поставок товаров в морском секторе. Эта инициатива продолжает расширяться и в настоящее время реализуется в 40 портах 25 государств. Эта программа помогла властям выявить сотни морских контейнеров с незаконными товарами, контрабандой и опасными грузами.

В 2015 году УНП ООН вновь объединило усилия с ВТамО, а теперь и с ИКАО, по совместной работе с национальными компетентными властями в целях создания специальных межучрежденческих подразделений по авиагрузу для предотвращения ненадлежащего использования международной системы воздушного транспорта и цепи товарных поставок. Программа CCP-Air предусматривает создание в международных аэропортах межучрежденческих подразделений, прошедших подготовку по современным методам оценки факторов риска, целевого сбора информации и оперативной проверки, которые, работая в национально правовом и оперативном поле, будут помогать выявлять неправильно задекларированные запрещенные товары, контрабанду и опасные грузы, предъявляемые к перевозке воздушным транспортом. Эти новые подразделения будут способствовать повышению уровня безопасности и экспортным, и импортным, и трансферным авиагрузовым перевозкам.

Национальные полномочные органы: авиационная безопасность

Обычно соответствующим полномочным органом по вопросам авиационной безопасности является министерство транспорта или генеральный директорат гражданской авиации (Управление гражданской авиации). На соответствующий полномочный орган возлагается целый ряд ответственных функций и задач по внедрению SARPS на национальном уровне. Кроме того, соответствующий полномочный орган разрабатывает политику и правила в области грузовых авиаперевозок в целях соблюдения международных обязательств и эффективного управления рисками для цепи грузовых авиаперевозок с учетом известных угроз и уязвимостей и результатов оценки угроз, предоставленных национальными органами по анализу разведывательных данных.

Соответствующий полномочный орган отвечает за присвоение организациям-кандидатам, в рамках установленной процедуры, статуса зарегистрированного агента и принимает меры к тому, чтобы разработанная этим агентом программа обеспечения безопасности в полной мере отвечала требованиям, установленным на национальном уровне, и обеспечивала удовлетворительный уровень безопасности груза, подлежащего доставке на борт воздушного судна.

Роль полномочных органов

В том случае, если программа обеспечения безопасности признается удовлетворительной, соответствующий полномочный орган проводит выездную проверку внедрения, эффективности и действенности содержащихся в ней мер безопасности. По завершению процесса валидации за организацией на определенный срок признается статус зарегистрированного агента. Соответствующий полномочный орган продолжает надзор за агентом, чтобы убедиться, что программа безопасности должным образом обновляется и что на всем протяжении действия соглашения, заключенного с зарегистрированным агентом, меры безопасности поддерживаются на требуемом уровне. С этой целью он может использовать свое право запрашивать необходимую информацию или документы и проводить проверки. В случае выявления в действиях агента недостатков или сообщения о них соответствующий полномочный орган может приостановить действие соглашения или отозвать его, и организация лишается права работать в качестве зарегистрированного агента до тех пор, пока не будут исправлены замеченные недостатки.

Государствам также следует принимать соответствующее законодательство и устанавливать нормативные рамки, создающие режим известного грузоотправителя. Эти рамки должны содержать требования по безопасности, обязательные для известных грузоотправителей, равно как предназначенные для организаций-кандидатов процедуры присвоения и отзыва этого статуса, определение их роли и круга ведения, что будет содействовать эффективному внедрению программы известного грузоотправителя.

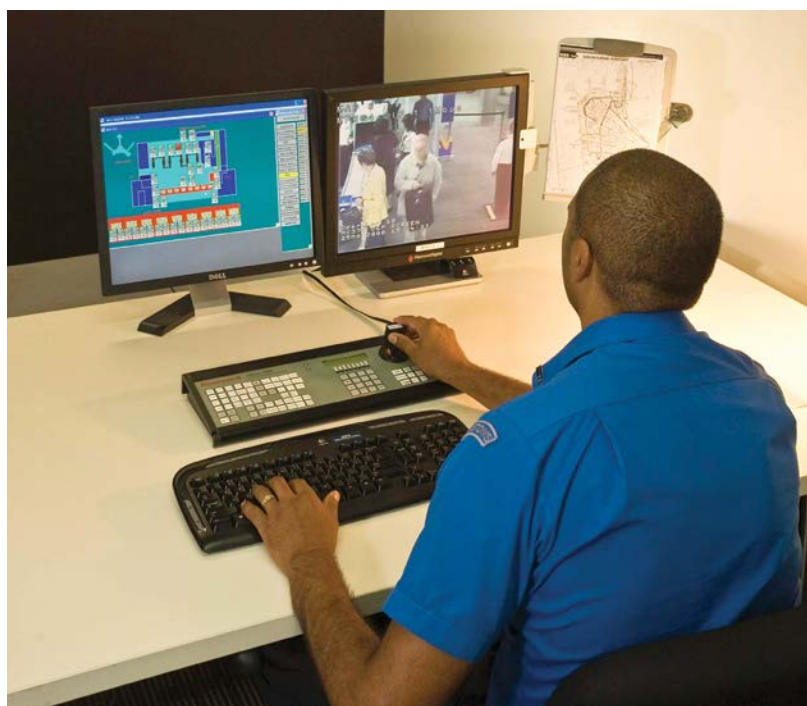
Перед присвоением статуса известного грузоотправителя заявитель должен пройти проверку со стороны соответствующего полномочного органа (или представляющего его юридического лица) с целью подтверждения, что национальные требования по безопасности, установленные для известных грузоотправителей, эффективно выполняются на местах.

Если заявитель соответствует установленным требованиям, то соответствующий полномочный орган может присвоить ему статус известного грузоотправителя и внести его в официальную базу данных по грузовым авиаперевозкам или в список, который ведет этот полномочный орган. Инструктивный материал по требованиям безопасности, предъявляемым к известным грузоотправителям, включая матрицу с типовой моделью программы известного грузоотправителя по безопасности, можно найти в Руководстве по авиационной безопасности (Doc 8973 Restricted).

Национальные полномочные органы: таможня

Таможенная служба является государственным органом, отвечающим за сбор и удержание таможенных пошлин и контроль за потоком пассажиров и грузов, включая животных, транспортные средства, личные вещи пассажиров и опасные предметы, ввозимые в государство и вывозимые из него.

Таможня следит за соблюдением правил и положений, касающихся запрещенных или ограниченных для импорта и экспорта товаров, и играет отведенную ей роль в скоординированной деятельности по управлению границей. Эта деятельность предусматривает сотрудничество всех соответствующих органов и агентств, занимающихся вопросами безопасности границы и выполнением регламентирующих положений, касающихся пассажиров, товаров и транспортных средств, перемещаемых через границу. Действуя в рамках скоординированного управления границей, государства ввели практику «единого окна», которая позволяет тем, кто занимается торговлей и транспортом, подавать стандартизированную информацию и документы в одном пункте въезда в страну и выполнять там все необходимые формальности, связанные с импортом, экспортом и транзитом. Это не только облегчает торговлю, но и повышает эффективность и действенность усилий государственных учреждений по управлению риском для безопасности.



Заинтересованные стороны

ИКАО и ВТамО признательны приводимым ниже заинтересованным сторонам за их вклад в подготовку данной публикации. Материалы этого раздела представлены соответственно МСА, ФИАТА, ГЕА, ИАТА и ТИАКА.

МСА – Международный совет аэропортов

В Международный совет аэропортов (МСА), являющийся единственной всемирной ассоциацией аэропортов, входят 590 аэропортовых полномочных органов, действующих в 1850 аэропортах 173 стран. Основной целью МСА является продвижение интересов аэропортов и поощрение высоких профессиональных норм управления аэропортами и их эксплуатации. Этот мандат осуществляется с помощью многочисленных мероприятий по подготовке кадров, равно как через сопоставительную программу клиентского обслуживания «Качество аэропортового обслуживания», обширную гамму конференций, подготовки статистических продуктов и предназначенных для отрасли публикаций по передовой практике.

Аэропорты выступают в роли координаторов цепи грузовых авиаперевозок, предоставляя необходимую инфраструктуру и средства, которые позволяют грузовым авиаперевозчикам обеспечивать беспрепятственный товарооборот. Отношения между эксплуатантом аэропорта и перевозчиком авиагрузов в значительной степени будут зависеть от типа авиагрузовых операций, сочетания видов авиаперевозок (чисто грузовые, экспресс-доставка, чисто пассажирские), и от специфических потребностей каждого вида.

Обеспечение безопасности грузов в аэропорту зависит от физической конфигурации аэропорта, взаимоотношений между всеми участниками операций в аэропорту и от нормативных рамок, установленных государством.

ФИАТА – Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций

ФИАТА (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (фр.), International Federation of Freight Forwarders Associations (англ.)) создана в Вене (Австрия) 31 мая 1926 года.

Сегодня ФИАТА является ведущей неправительственной организацией в области перевозок и логистики. Она

представляет свыше 40 000 компаний, в которых занято до 10 млн человек более чем в 150 странах. В нее входят 112 членских ассоциаций, имеющих право голоса и более 5600 индивидуальных членов. Таким образом, ФИАТА обладает всеми возможностями для того, чтобы представлять уникальные интересы экспедиторов в глобальной цепи поставок. Ее члены обладают профессиональной компетенцией во всех аспектах деятельности международного транспорта и логистики, которая подкрепляется автономной программой обучения кадров, действующей почти в 100 странах.

ФИАТА активно осуществляет свой мандат по определению, укреплению и продвижению роли экспедитора в отрасли международных грузовых авиаперевозок, прилагая целенаправленные усилия по совершенствованию профессиональных требований к экспедиторам в области авиаперевозок, в том, что касается упрощения формальностей, и обеспечения безопасности. Все эти цели отражены в статутах ФИАТА, которые размещены в открытом доступе на веб-сайте ФИАТА (www.fiata.com) вместе с обширной дополнительной информацией по экспедированию грузов и логистике.

ГЕА – Ассоциация “Глобальный экспресс”

Неправительственная организация, представляющая четырех основных экспресс-перевозчиков: DHL Express, FedEx, TNT Express и UPS. Создана в 1983 году в Швейцарии под названием «Международная конференция экспресс-перевозчиков». Имеет статус наблюдателя в ООН, ВПС и ВТамО. ГЕА часто принимает участие в работе ряда органов и комитетов ИКАО.

Заинтересованные стороны

ИАТА – Международная ассоциация воздушного транспорта

Создана на Кубе в 1945 году. Является основным органом сотрудничества между авиакомпаниями по содействию развитию безопасного, регулярного и экономического воздушного транспорта в интересах потребителей во всем мире. Сегодня отрасль регулярных международных воздушных перевозок в 100 с лишним раз превышает свой уровень 1945 года. Лишь немногие другие отрасли могут сравниться с ней по динамизму роста, который был бы гораздо менее впечатляющим, если бы она не располагала стандартами, передовой практикой и процедурами, которые разработала ИАТА. На момент своего создания ассоциация имела 57 членов из 31 страны, в основном из Европы и Северной Америки. Теперь у нее 240 членов, которые действуют в 126 странах по всему миру и обеспечивают 84 % общего объема авиаперевозок. Современная ИАТА является преемницей Международной ассоциации воздушных перевозок, которая была учреждена в Гааге в 1919 году – в году, когда было положено начало международному регулярному авиасообщению. Воздушный транспорт – одна из наиболее динамичных отраслей в мире, и ИАТА является его глобальной отраслевой организацией. За 70 с лишним лет своего существования ИАТА разработала коммерческие стандарты, на основе которых действует сегодня целая глобальная отрасль.

ТИАКА – Международная ассоциация грузовых авиаперевозок

ТИАКА – глобальная некоммерческая отраслевая ассоциация. Представляет все основные сегменты отрасли грузовых авиаперевозок и логистики, включая эксплуатантов пассажирских и чисто грузовых воздушных судов, экспедиторов, аэропорты, компании по наземной обработке грузов, автоперевозчиков, таможенных брокеров, логистические компании, грузоотправителей, ИТ-компании, изготовителей воздушных судов и оборудования, отраслевую прессу и образовательные учреждения.

В рамках осуществления своей миссии ТИАКА занимается деятельностью по укреплению внутриотраслевого сотрудничества, поощряет новации, обмен знаниями, содействует повышению качества и эффективности обслуживания, популяризирует образование. ТИАКА стремится информировать как публику, так и своих членов о роли и важности грузовых авиаперевозок, о происходящих в отрасли изменениях и технических тенденциях. ТИАКА взаимодействует с соответствующими властями, публикует аналитические материалы по отраслевой тематике и издает бюллетень TIACA Times. Веб-сайт ассоциации является важным отраслевым ресурсом и содержит базу данных с возможностью поиска информации по профессиональным вопросам. В рамках реализации совместных проектов и программ студенческих стипендий ТИАКА установила научные связи с рядом университетов.

Глоссарий

Контролируемая зона

Рабочая площадь аэропорта, прилегающая к ней территория и расположенные вблизи здания или части их, доступ к которым контролируется.

Грузовая отправка

Одно или несколько грузовых мест, принятых эксплуатантом от одного грузоотправителя в одно время и в один адрес, включенных в одну партию и перевозимых одному грузополучателю в один пункт назначения.

Консолидация

Отправка из нескольких партий груза, отправителями которых являются несколько субъектов, каждый из которых заключил соглашение о перевозке с экспедитором грузов.

Обычно консолидация предусматривает выдачу генеральной накладной, с которой связаны несколько внутренних авианакладных и грузовой манифест.

Неконтролируемая зона

Зона аэропорта и здания, к которым имеют неограниченный доступ как авиапассажиры, так и публика (зона неограниченного доступа).

Охраняемая зона ограниченного доступа

Те участки контролируемой зоны аэропорта, которые определены как зоны наивысшего риска и в которых, в дополнение к контролю доступа применяются другие меры контроля в целях безопасности. Как правило, такими зонами, кроме всех прочих, являются все зоны, предназначенные для вылетающих пассажиров коммерческой авиации, от пунктов досмотра и до воздушного судна, а также перрон, зоны сортировки багажа, включая зоны обслуживания воздушных судов, где присутствуют досмотренные багаж и груз, грузовые склады, центры сортировки почты, помещения служб бортового питания и чистки самолетов, расположенные в контролируемой зоне.

Трансферный груз и почта

Груз и почта, отправляемые не на том воздушном судне, на котором они прибыли.

Глобальные грузовые авиаперевозки

Цель данной брошюры – содействовать повышению осведомленности публики о цепи доставки авиагруза и почты, и в ней делается упор на процедуры обеспечения безопасности и упрощения формальностей, разработанные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Всемирной таможенной организацией (ВТАМО).

Брошюра призвана помочь тем, кто связан с отраслью грузовых перевозок, глубже понять этот процесс и, в более широком плане, заинтересовать тех, кто хотел бы больше узнать о стандартах, применяемых в области международных авиагрузовых и почтовых перевозок.

Брошюра знакомит читателя с тем, какую роль играют и какие обязанности выполняют все участники цепи воздушной перевозки грузов и почты. В ней рассматриваются различные эксплуатационные аспекты, вопросы безопасности, процессы упрощения формальностей и документация, связанные с этой цепью перевозок.

Читатель узнает, какие нормативные рамки разработаны в этой области, характер усилий, прилагаемых отраслью международной гражданской авиации и таможенными властями в области обмена информацией и непрерывного обеспечения безопасности авиагрузовых перевозок. Эти положения и эта деятельность способствуют перемещению товаров и поощряют эффективное укрепление безопасности сквозной цепи поставок.



ИКАО

Безопасность и упрощение
формальностей

Международная организация
гражданской авиации
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, QC, Canada
H3C 5H7

Эл. почта: asf@icao.int
Эл. почта: aircargo@icao.int
Тел.: +1 514-954-8219
Факс: +1 514-954-6077

www.icao.int/security/aircargo



ВСЕМИРНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Всемирная таможенная
организация
Rue du Marché, 30
B-1210 Brussels
Belgium

Эл. почта: information@wcoomd.org
Тел.: +32 (0)2 209 92 11
Факс: +32 (0)2 209 92 62

www.wcoomd.org

