



ИКАО

Безопасность и упрощение  
формальностей



ВСЕМИРНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

# Глобальные грузовые авиаперевозки

Рекомендации по упрощению формальностей в рамках  
защищенной цепи доставки авиагруза и авиапочты



Издание первое



ИКАО

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.

Для защиты груза и почты важно, чтобы ИКАО и ВТамО разрабатывали и поддерживали нормативные рамки по обеспечению безопасности, содействуя в то же время облегчению передвижения грузов.

ИКАО, ВТамО и представители отрасли стремятся целенаправленно укреплять и сохранять эти глобальные нормативные рамки обеспечения защиты авиагруза и авиапочты, с тем чтобы за счет быстрого передвижения товаров по всему миру способствовать развитию мировой торговли.

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 доставки авиагруза .....	8
<i>Нормативные рамки ИКАО</i>	
<i>Нормативные рамки ВТамО</i>	
Цепь доставки авиагруза и связанные с ней документы .....	15
<i>Документопоток,</i>	
<i>связанный со смешанным грузом</i>	
<i>Модель документооборота при</i>	
<i>экспресс-перевозках</i>	
Почта.....	20
Роль полномочных органов: международные организации .....	22
<i>ИКАО; ВТамО; ВПС</i>	
Роль полномочных органов: национальные полномочные органы .....	24
<i>Авиационная безопасность; таможня</i>	
Заинтересованные стороны.....	26
<i>МСА; ФИАТА; ГЕА; ИАТА; ТИАКА</i>	
Глоссарий.....	28



ИКАО

## Послание Генерального секретаря ИКАО

Являясь специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, в задачи которого входят разработка и внедрение глобальных стандартов для всех видов деятельности гражданской авиации, включая безопасность грузовых авиаперевозок и почтовых отправок, ИКАО в высшей степени отдает себе отчет в том, какую важную роль в решении актуальных проблем играет сотрудничество. Одной из наших целей является укрепление безопасности воздушного транспорта при одновременном содействии своевременному перемещению товаров, в которых нуждается международная торговля. Эти масштабные задачи могут быть осуществлены только с помощью коллективных усилий основных заинтересованных сторон.

Глобальная система грузовых авиаперевозок – это сложная многосторонняя сеть по доставке крупнообъемных грузов, упаковок и почты с использованием как пассажирских, так и чисто грузовых воздушных судов. Ежегодно авиакомпании всего мира перевозят свыше 50 млн тонн грузов и почтовых отправок, а в стоимостном выражении на долю воздушного транспорта приходится более трети дохода мировой торговли, причем, как ожидается, в долгосрочном плане объем перевозимых авиацией товаров будет только возрастать. Масштаб и экономическая значимость этой деятельности лишь подчеркивают серьезность стоящих перед нами проблем и необходимость более широкого сотрудничества.

Данная брошюра – результат такого сотрудничества. Она подготовлена совместно ИКАО и ВТамО для того, чтобы как можно шире популяризировать цепь воздушных грузовых и почтовых перевозок. В ней делается особый упор на тех областях, где наши интересы совпадают, что также отвечает потребностям всего сообщества фрахтовщиков, всей отрасли смешанных перевозок и заинтересованных сторон.

Стремясь достичь своих целей в области обеспечения безопасности грузовых авиаперевозок и упрощения формальностей, ИКАО работает в тесном контакте с ВТамО и намерена и впредь содействовать развитию наших общих усилий по укреплению безопасности авиации и упорядочению процессов, которые в противном случае могли бы помешать свободному потоку товаров.

Мы очень ценим наши партнерские отношения с ВТамО и в предстоящие годы намерены активизировать сотрудничество между нашими организациями.



Раймон Бенжамен



ВСЕМИРНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

## Послание Генерального секретаря ВТамО

Когда в октябре 2010 года среди авиагрузов была обнаружена спрятанная там взрывчатка, это стало напоминанием международному сообществу о том, что глобальная цепь торговых поставок по-прежнему уязвима для действий террористов, организованных преступных банд или тех, кто занимается незаконной деятельностью. К счастью, благодаря обмену информацией между правоохранительными органами и сотрудничеству различных государственных и частных структур, включая таможенную, замыслы злоумышленников были сорваны.

Признавая ту важную роль, которую может играть упрочение партнерства международных таможенных служб с транспортными и торговыми сообществами для предотвращения подобных заговоров и тем самым защитить жизнеспособность глобальной экономической системы, равно как стремясь реагировать на происходящее в мире, ВТамО и ИКАО, в сотрудничестве с ИАТА и другими заинтересованными сторонами, активно рассматривают пути и средства повышения безопасности грузовых авиаперевозок и укрепления наиболее слабых звеньев глобальной цепи торговых поставок.

В дополнение к встречам технических экспертов в штаб-квартире ВТамО и совместным конференциям, проводимым ВТамО и ИКАО по вопросам укрепления безопасности воздушных грузоперевозок и упрощения формальностей, ВТамО и ИКАО решили подготовить данную брошюру, предназначенную для всех участников международной цепи воздушных перевозок.

В брошюре приводится важная информация по вопросам безопасности и мерам упрощения формальностей, которые внедрены ВТамО и ИКАО, а также поощряются те усилия, которые принимают на национальном уровне таможенные службы и их партнеры из авиационной отрасли в целях обеспечения сквозной безопасности и упрощения формальностей грузовых авиаперевозок по всему миру.



Кунио Микиурия

# Цепь доставки авиагруза и ее компоненты

## Обзор цепи доставки авиагруза

Цепь доставки авиагруза представляет собой сочетание взаимосвязанных участников, населенных пунктов, процедур и обмена информацией, в результате чего груз перевозится по воздуху из точки отправления к месту своего назначения. Все участники этого процесса несут совместную ответственность за то, чтобы авиагруз надежно и в условиях безопасности передвигался по всей протяженности этой цепи.

Инициаторами процесса перемещения авиагруза выступают продавец (или «грузоотправитель») и покупатель (в контексте международной торговли именуемый «импортером»), которые хотя и с помощью воздушной перевозки обмениваются товарами. Многие из приводимых здесь терминов на практике взаимозаменяемы: например, под термином «консигнант» обычно имеется в виду грузоотправитель.

Под «грузоотправителем» понимается структура, отвечающая за производство и/или продажу товаров. Ее также называют «экспортером» или «торговцем». Грузоотправитель нередко прибегает к услугам брокера или агента по управлению

перемещением товаров, который также берет на себя выполнение формальностей, связанных с пограничными службами (например, с таможней).

С коммерческой точки зрения грузоотправитель расположен на противоположной от покупателя (или «импортера» в международной торговле) точке в цепи доставки. Лицо, выступающее инициатором поставки товаров, может быть их изготовителем или же приобрело их с целью перепродажи. Грузоотправитель (в международном контексте «импортер») действует в соответствии с установленными процедурами и участвует в процессе обмена информацией, поступающей в связи с куплей-продажей товаров. Нередко грузоотправитель прибегает к услугам брокера или агента, который занимается организационно-нормативными аспектами его коммерческой деятельности, в частности готовит для таможни товарные декларации, решает вопросы, связанные с многочисленными потенциальными лицензиями, разрешениями и сертификатами, которые могут потребоваться другим пограничным регламентирующим органам.



Рис. 1. Схема перемещения авиагруза

## Роли и распределение ответственности

### *Грузоотправители*

Этот термин обозначает юридическое или частное лицо, которое выступает инициатором перемещения или перевозки товаров. Иными словами, это отправитель груза. Поскольку термин «отправитель» применяется в отношении организации или лица, которое инициирует процесс обмена товарами, то «грузоотправителю» и «отправителю» отводятся различные роли, хотя нередко речь идет об одном и том же субъекте.

Функции «брокера» зачастую сочетаются с обязанностями экспедитора, консолидатора или даже специалиста по складированию. Тем не менее к ним следует относиться как к самостоятельным видам деятельности, каждый из которых поддерживает присущие ему уникальные нормативные и административные отношения с таможенными службами и другими агентствами.



### *Грузополучатели*

Под грузополучателем понимается сторона, указанная в накладной или в упаковочном реестре в качестве получателя товара, прибывающего в конечный пункт перевозки. Так же, как и в случае с началом перемещения груза, важно различать роли грузополучателя и покупателя. Роль грузополучателя связана с перевозкой товаров, в то время как роль покупателя – с торговыми аспектами. В международной торговле «покупатель» также известен как «импортер». Покупатель или импортер нередко пользуется услугами брокера или агента, который занимается организационно-нормативными аспектами его деятельности, в частности заполняет для таможни грузовую декларацию, равно как занимается вопросами, связанными с многочисленными потенциальными лицензиями, разрешениями и сертификатами, которые могут потребоваться другим пограничным контрольным органам. Хотя одна и та же организация может выступать в роли как покупателя, так и грузополучателя, важно проводить различие между этими ролями, поскольку поступающая от них информация носит различный характер, предоставляется в различные сроки и используется для различных целей.

### *Грузовые экспедиторы*

В рамках цепи поставок основная задача экспедитора, который является участником транспортно-логистического процесса, состоит в том, чтобы подготовить и доставить предназначенные к перевозке товары эксплуатанту воздушного судна. При необходимости 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 товаров, включая документальное обслуживание и упрощение формальностей. В рамках транспортной цепи экспедитор редко выступает в качестве перевозчика. Обычно он организует многоступенчатую перевозку товаров различными видами транспорта и занимается другими услугами, которые формируют цепь поставок. 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 грузоотправителю. 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 товаров. Чаще всего речь идет о вопросах, касающихся таможни и налогов, декларирования товаров для официальных целей, страхования, получения или произведения оплаты, или о документации на товары.



# Цепь доставки авиагруза и ее компоненты

## Роли и распределение ответственности *(продолж.)*

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

Что касается авиагрузовых отправок, то обычно экспедитор бронирует у эксплуатанта воздушного судна грузоместа 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.

Основной обязанностью экспедитора является защита интересов его клиента – 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 площади аэропорта, однако некоторые из них управляют или даже владеют складами, которые находятся в контролируемой зоне или поблизости от нее.

### *Наземное обслуживание*

Компании наземного обслуживания 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 наземному обслуживанию могут включать предоставление складских помещений для приема, обработки, подготовки и маркировки груза и почты, равно как погрузку/разгрузку, транзит и хранение груза и почты. Компании, осуществляющие наземное обслуживание, отвечают за функциональные аспекты обслуживания и действуют согласно инструкциям экспедиторов и эксплуатантов воздушных судов. Подготовив партию груза к отправке, грузовой экспедитор выпускает ее и инструктирует агента по наземному обслуживанию доставить ее эксплуатанту воздушного судна.

Компании по наземному обслуживанию 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 ее безопасности, 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.

#### Эксплуатанты воздушных судов

Эксплуатант воздушного судна, известный также как авиакомпания и авиаперевозчик, обеспечивает транспортировку товаров. 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 совершаться 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 наземному обслуживанию, 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 поставкой в четкие сроки.



Рис. 2. Модель экспресс-доставки

# Защита цепи доставки авиагруза

## Нормативные рамки ИКАО

Нормативные рамки ИКАО, касающиеся защиты цепи доставки авиагруза, возникли не сразу. ИКАО занималась ими поэтапно, разрабатывая стандарты обеспечения безопасности, которые легли в основу нынешней концепции защищенной цепи доставки авиагруза.

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 (март 2013 года).

### Эксплуатанты воздушных судов

ИКАО разработала набор стандартов, устанавливающих меры контроля в целях безопасности, включая досмотр, которые надлежит применять, если это практически возможно, в отношении всех грузов и почты до их погрузки на борт воздушного судна, совершающего коммерческие рейсы.

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

В то время как проверка всех пассажиров и их багажа возможна даже в последний момент перед вылетом, этот подход неприменим в отношении авиагруза и авиапочты, поскольку эксплуатанты воздушных судов не в состоянии провести систематический досмотр всех грузовых мест и почты непосредственно перед вылетом.

Более подробное описание возникающих при этом проблем дается в выделенной части текста на следующей странице:

ИКАО, государства-члены и представители отрасли совместно разработали стандарты ИКАО по обеспечению безопасности грузовых авиаперевозок и по адаптации их к эксплуатационным ограничениям и повседневной практике. В глобальном плане можно добиться защиты цепи доставки авиагруза и авиапочты с помощью подхода, предусматривающего принятие мер контроля в целях безопасности в пункте вылета. Эффективным решением является внедрение концепции защищенной цепи доставки, основанной на оценке риска, которая ставит перед собой следующие цели:

- 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.

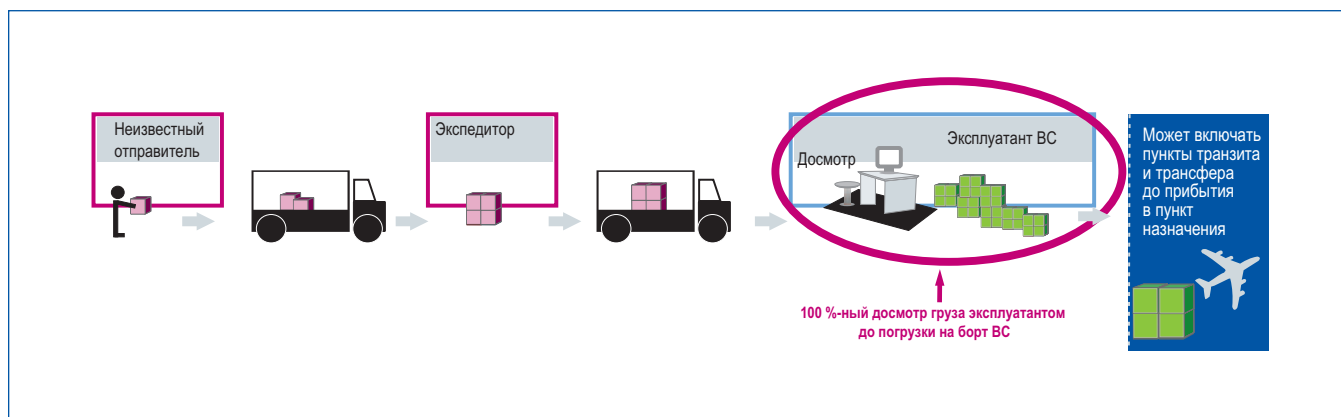


Рис. 3. Меры контроля в целях безопасности, принимаемые эксплуатантом воздушного судна

В целях применения этого подхода к обеспечению безопасности цепи поставок ИКАО и государства-члены разработали Стандарты, содержащиеся в Приложении 17 (Безопасность) к Чикагской конвенции, которыми вводятся режимы зарегистрированного агента и известного грузоотправителя. Эти режимы позволяют еще в начале цепи принимать меры контроля в целях безопасности, в том числе досмотр силами организаций, назначенных на это соответствующими национальными полномочными органами, что позволит избежать ненужного дублирования мер контроля в целях безопасности. Организации, назначенные национальным полномочным органом, призваны следить за тем, чтобы груз и почта, перевозимые на борту коммерческого воздушного судна, были защищены от несанкционированного вмешательства на всем пути следования от места досмотра или другого контроля в целях безопасности вплоть до вылета воздушного судна.

Внедрение защищенной сети 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 считается 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.

Концепция зарегистрированного агента позволяет эксплуатантам воздушных судов получать уже досмотренный груз от организации, назначенной соответствующим полномочным органом, например от зарегистрированного агента, что поднимает статус безопасности этого груза.

Организация, получившая статус зарегистрированного агента, наделяется правом принимать меры контроля в целях безопасности применительно к грузу, в том числе проводить досмотр. Кандидаты на получение этого статуса 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

## Проблемы, связанные с досмотром грузов в последний момент перед погрузкой на борт воздушного судна:

- Непосредственно перед вылетом груз уже пакетирован, и его невозможно досмотреть целиком без разуклопывания поддонов.
- У каждого аэропорта или авиакомпании свои, ограниченные по объему, средства досмотра и оборудование.
- Некоторые грузовые места и/или консолидированные отправки слишком громоздки для обычного досмотра с помощью рентгена, который наиболее распространен на территории аэропорта.
- Упаковка грузовых мест может затруднять их досмотр в аэропорту.
- 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.
- Следует выбирать наиболее эффективный метод досмотра с учетом характера и содержания груза. Для досмотра некоторых грузов операторам службы безопасности может потребоваться применение разных методов, на что требуется время, которым не всегда располагают аэропорты.



# Защита цепи доставки авиагруза

## Нормативные рамки ИКАО (продолж.)

### Зарегистрированные агенты (продолж.)

операций по досмотру груза и его защите вплоть до передачи его следующей структуре. К числу таких мер относятся, среди прочего, контроль доступа в контролируемые зоны, контроль помещений, защита грузов от несанкционированного доступа, идентификация лиц, имеющих право доступа в помещения, процессы досмотра, доставки и приемки груза, обучение мерам безопасности всего персонала, имеющего доступ в помещения, и контроль за субподрядчиками.

Хотя принимаемые зарегистрированным агентом меры контроля в целях безопасности облегчают перемещение товаров, по-прежнему необходимо решить одну, все еще сохраняющуюся проблему: **как обеспечить безопасность авиагруза, если тип этого груза или его упаковка не позволяют провести эффективный досмотр с использованием обычных средств, имеющихся в помещениях зарегистрированного агента или эксплуатанта воздушного судна?**

Решению этой проблемы может помочь внедрение режима известного грузоотправителя, поскольку этот режим позволяет принимать эффективные меры по контролю в целях безопасности еще на стадии производства/сборки и упаковки – то есть

меры, учитывающие характер груза, включая такие ситуации, когда в силу характера груза невозможно провести его досмотр на более позднем участке цепи.

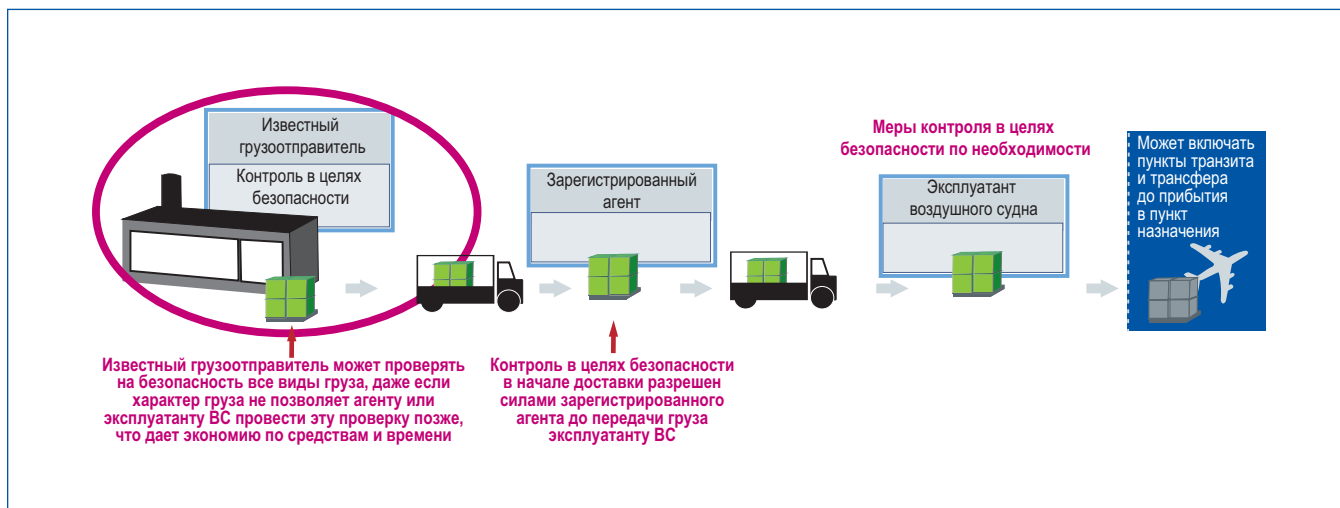
### Известные грузоотправители

Известным грузоотправителем является юридическое лицо, утвержденное в качестве такового соответствующим полномочным органом или организацией, уполномоченной действовать от его имени. Он наделяется правом подтверждать принятие мер контроля за обеспечением безопасности в отношении грузов, перевозимых по воздуху, и отвечать за них. 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, отправка может быть передана другому юридическому лицу, например зарегистрированному агенту или напрямую эксплуатанту воздушного судна, что обеспечивает и гарантирует безопасность груза.

Для того чтобы быть назначенным в качестве известного грузоотправителя, юридическое лицо (например



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



**Рис. 5. Контроль в целях безопасности применяется также известным грузоотправителем**

авиапредприятие-производитель 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 зарегистрированным агентом, эксплуатантом воздушных судов 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.

*Декларация о безопасности грузовой отправки (CSD)*  
 Дополнительные подробности смотреть в разделе  
 «Цепь доставки авиагруза и связанные с ней документы» на странице 16

Крайне важно, чтобы на всем протяжении цепи доставки участники этого процесса обменивались информацией о статусе безопасности груза и почты для того, чтобы убедиться, что все, что нуждается в проверке или пере проверке в целях безопасности, надлежащим образом выявлено и досмотрено. Конечной целью этой меры является обеспечение 100 %-ной защиты груза и почты до их загрузки на борт воздушного судна.

Поэтому 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 информация передается

каждому последующему участнику цепи доставки, чтобы они могли принять соответствующие меры безопасности в отношении груза и защитить его от несанкционированного доступа.

По принятии авиагруза, представленного к перевозке, 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, которые могут включать досмотр. 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 защищенной 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 информационные системы.

# Защита цепи доставки авиагруза

## 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 и другими правительственными учреждениями, действующими в приграничной зоне;
- согласование требований, предъявляемых к электронной информации, которые необходимы для оценки риска с целью устранения угроз в области безопасности;
- использование современного неинтрузивного оборудования для осуществления досмотра;
- внедрение режима уполномоченного экономического оператора (УЭО), который, обеспечив соответствие установленным нормам безопасности, пользуется дополнительными преимуществами с точки зрения упрощения формальностей;
- взаимное признание таможенными их соответствующих УЭО и процедур контроля.

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 таможенник 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 таможенники широко применяют 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). 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. 166 членов ВТамО подписали письмо о намерениях следовать этой системе. В настоящее время мониторингом ее осуществления и релевантности занимается Рабочая группа SAFE ВТамО.

В пакете SAFE, принятом ВТамО, объединены все инструменты и инструктивные материалы ВТамО, поддерживающие внедрение рамок SAFE. Пакет включает рамки 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; 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 и типовой набор данных по УЭО.

Рамки SAFE являются активным 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 таможенную службу до того, когда товар будет погружен на транспортное средство (или в контейнер), используемое для перевозки в целях экспорта.

После этого в установленный срок может прийти еще одно предварительное сообщение, на этот раз от эксплуатанта. По соображениям безопасности таможенная служба обычно ограничивает свою информацию теми требованиями, которые содержатся в стандартной документации эксплуатантов воздушного судна, основанной на приложении II к Рамочным стандартам 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 УЭО. Уполномоченным экономическим операторам разрешается представлять таможене упрощенный объем данных, 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

# Защита цепи доставки авиагруза

## Нормативные рамки ВТамО *(продолж.)*

риска в целях безопасности цепи поставок. Этот процесс может начаться 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 избегать разнобоя в данных, предназначенных для защиты и облегчения торговли; а также, где это возможно, признают другие международные стандарты, не дублируют межправительственные требования 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, требующуюся таможенной службе для контроля и оценки риска, равно как элементы данных, в которых нуждаются другие службы.





# 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 могут использоваться 14 основных документов, указанных в нижеприведенной таблице.

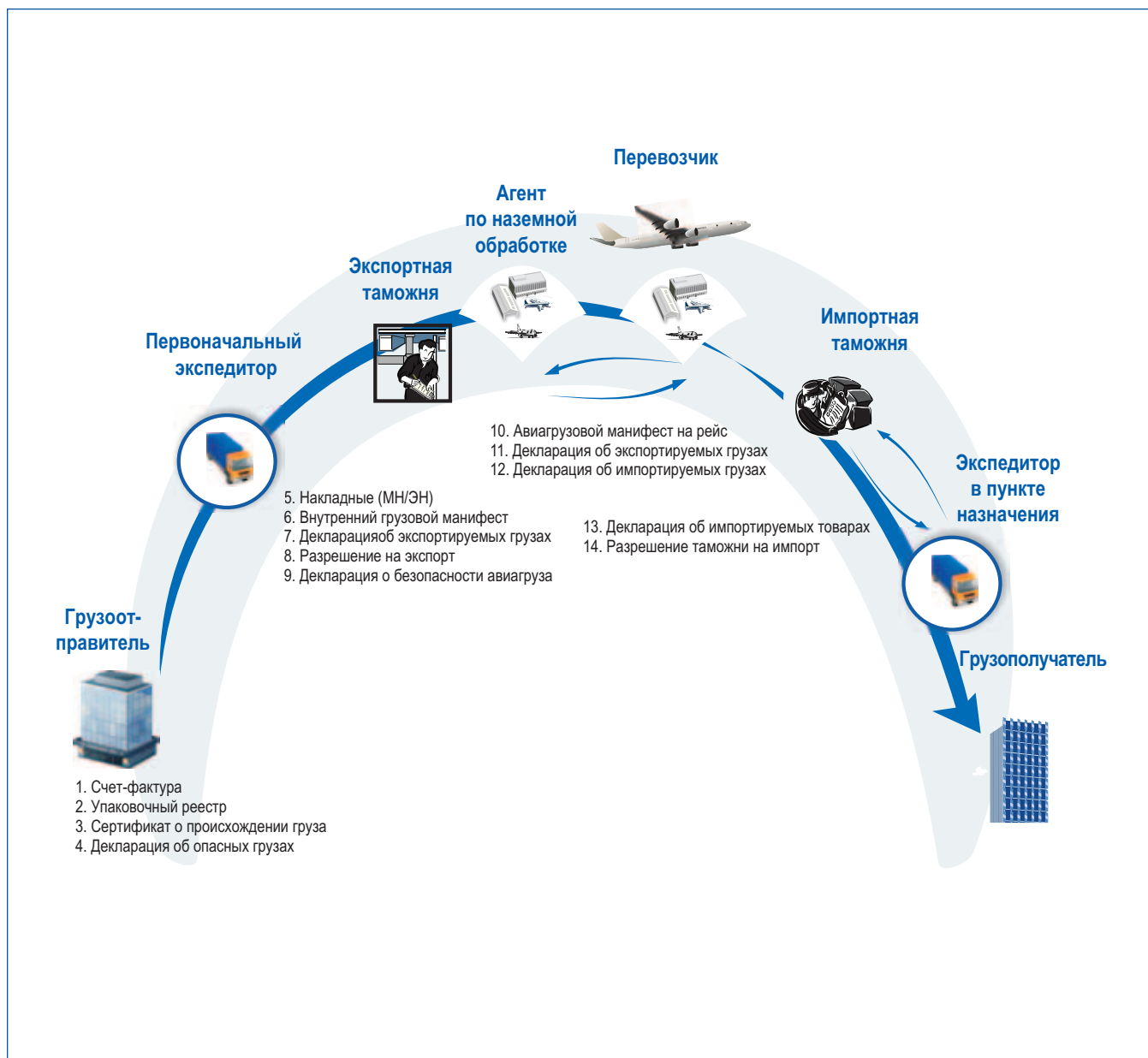


Рис. 6. Смешанный груз: наиболее типичная таможенная документация

# Цепь доставки авиагруза и связанные с ней документы

Таблица 1. Требуемая документация для цепи доставки

Декларация безопасности грузовой отправки (CSD)	Документ, определяющий статус безопасности груза. Позволяет отслеживать защищенный статус груза и почты по мере их перемещения по защищенной цепи доставки и убедиться, что зарегистрированные агенты, известные отправители и эксплуатанты выполняют свои обязанности по принятию в отношении груза мер контроля в целях безопасности. Декларация выдается в виде распечатки или в электронном формате организацией, которая обеспечивает защищенный характер груза. См. матрицу CSD в Руководстве по авиационной безопасности (Doc 8973 Restricted) ИКАО.
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 указываются тип товара, 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). Авиагрузовые накладные выполняют несколько функций, но основные из них заключаются в том, чтобы служить договором перевозки (на оборотной стороне оригинала накладной приводятся условия договора) и подтверждением 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.
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.
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 указываются 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.
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.
Разрешение таможи на экспорт	Документ, которым таможня выпускает груз и передает его для экспорта в распоряжение заинтересованной стороны (т. е. таможенное извещение о поставке).
Разрешение таможи на импорт	То же, что и выше, но применительно к импорту.
Декларация об опасных грузах	Выдается грузоотправителем в подтверждение того, что опасные грузы упакованы, маркированы и декларированы в соответствии с международными стандартами.
Декларация об экспортируемых грузах (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 об импортируемых грузах (прибытие)	То же, что и выше, но применительно к импорту.
Декларация об экспортируемых товарах	Документ, используемый для декларирования товаров для получения таможенного разрешения на экспорт.
Декларация об импортируемых товарах	Документ, используемый для декларирования товаров для получения таможенного разрешения на импорт.
Внутренний грузовой манифест	Документ, содержащий ту же информацию, что и грузовой манифест, а также дополнительные данные относительно количества груза и т. п.
Счет-фактура	Документ для таможи страны-импортера. В нем экспортер в целях определения таможенной стоимости товаров в стране импорта предоставляет ценовую информацию по товарам (например, 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.

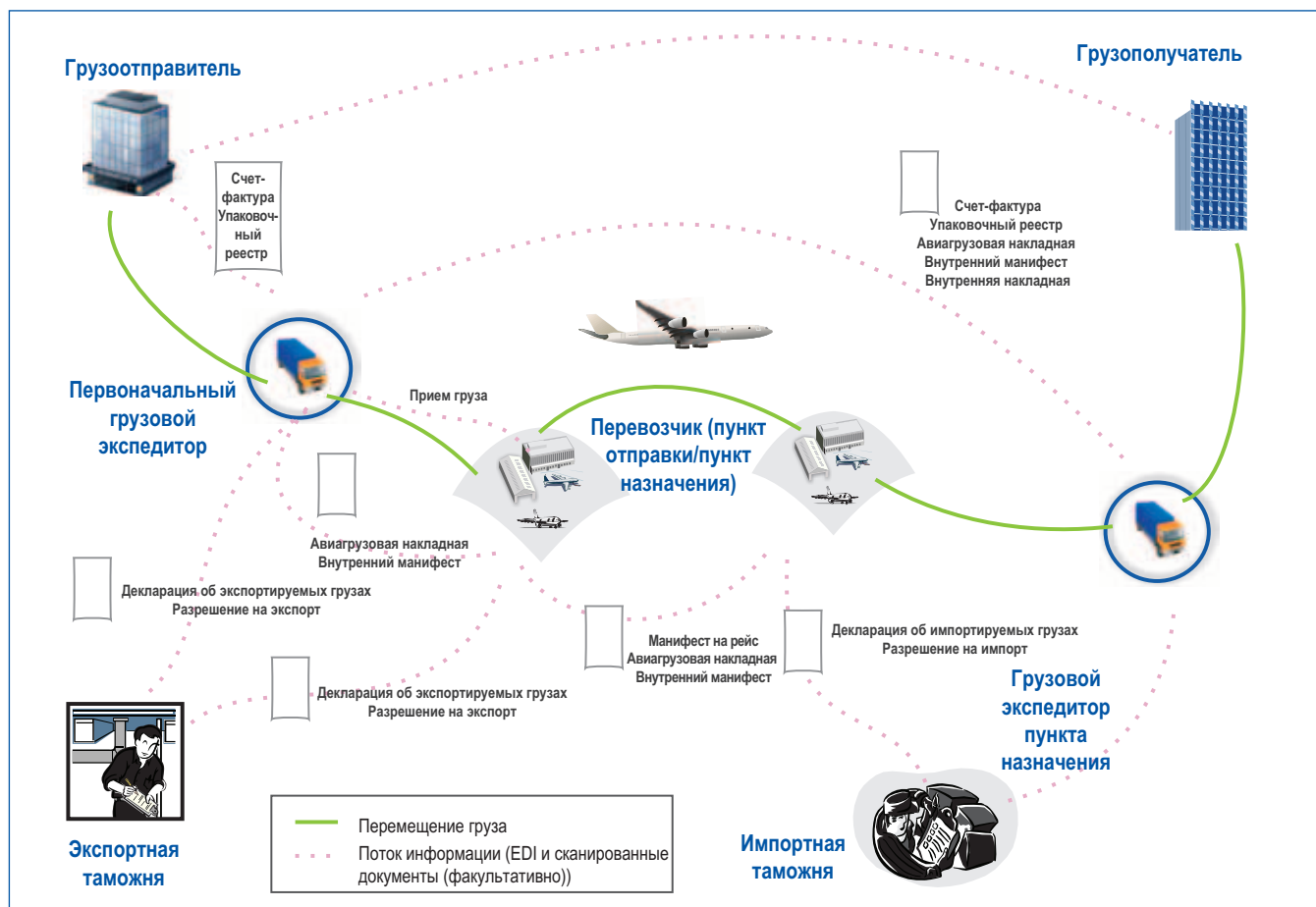


Рис. 7. Обзор бизнес-процесса. Обмен между участниками процесса (обоюдоострая стрела означает ответные действия)

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. 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 таможне экспортную декларацию и получает в ответ разрешение на отправку груза.

# Цепь доставки авиагруза и связанные с ней документы

## Документопоток, связанный со смешанным грузом (продолж.)

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

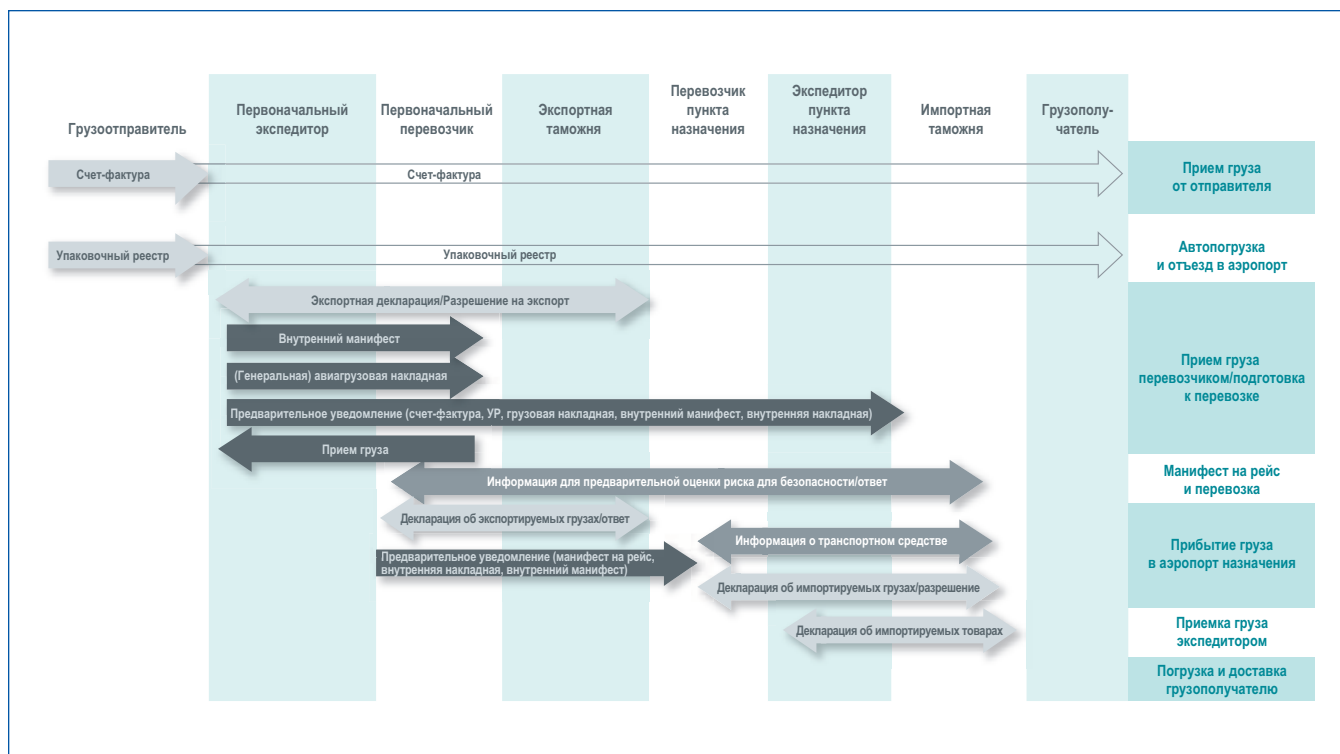


Рис. 8. Последовательность документирования цепи доставки

## Модель документооборота при экспресс-перевозках

Отрасль срочной доставки грузов оснащена передовыми и полностью интегрированными информационно-коммуникационными (ИК) 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

Международные почтовые операции 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 таможи 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.

После этого почта доставляется в аэропорт, обслуживающий почтовое отделение-импортер, напрямую или пройдя через несколько транзитных остановок. Наконец, 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.

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 все чаще

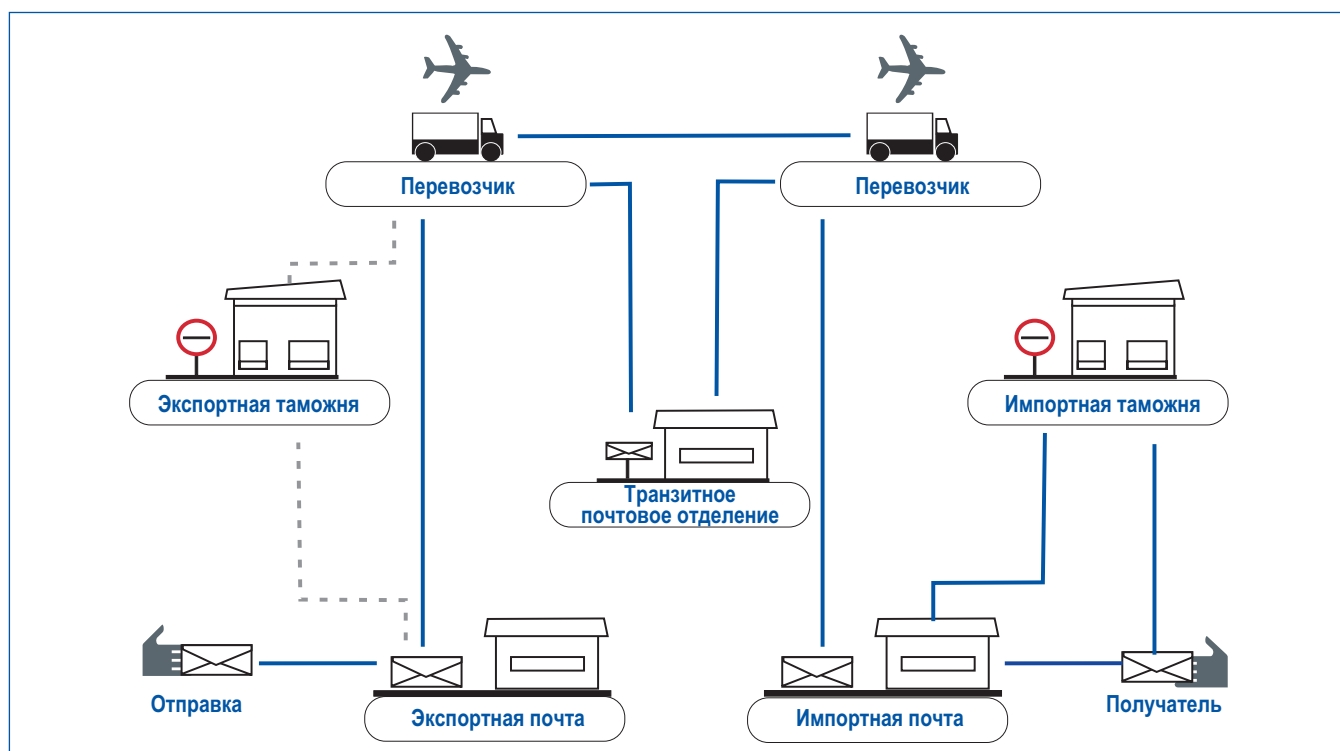


Рис. 10. Цепь почтовой доставки

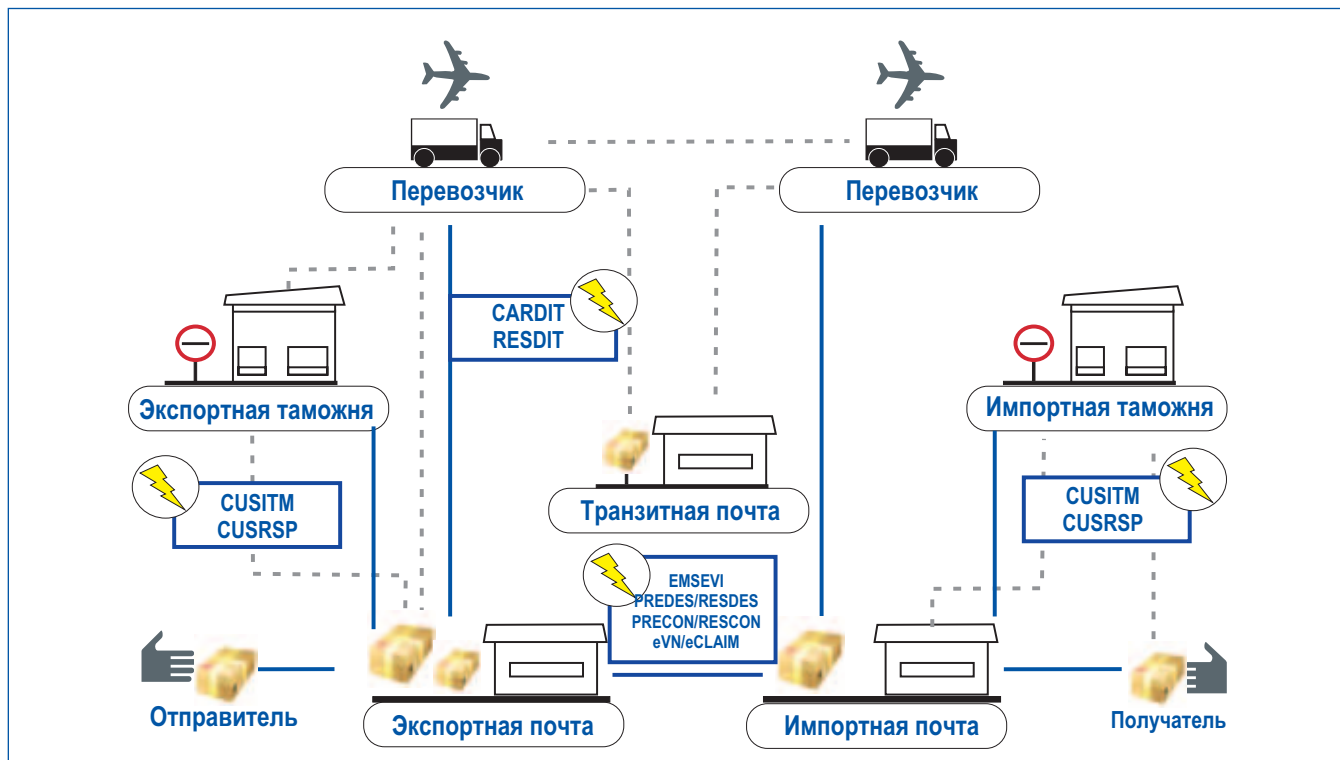


Рис. 11. Обмен электронной информацией

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 дотамованных 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 совместно разработали систему сообщений CUSITM (Тамованное отправление) и CUSRSP (Тамованный 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 таможене 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 таможене почтовому отделению (обычно в ответ

на предварительное уведомление, поступившее через CUSRSP) и извещают его о том, можно ли выпустить отправление для дальнейшей обработки или же оно остается на таможне для проверки или начисления пошлин.

В ВПС действует система таможенных деклараций, предназначенная для обработки электронных таможенных деклараций, циркулирующих между почтовыми отделениями и таможенным/пограничным пунктом контроля. 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. Недавно ВПС разработал стандарты безопасности на основе требований Приложения 17 ИКАО. Вскоре соблюдение этих стандартов безопасности приобретет для государств – членов ВПС обязательный характер. Меморандум о взаимопонимании по этому вопросу был подписан между двумя организациями в 2009 году.

# 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 ее 191 государства-члена, разрабатывает 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.

## 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.

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 самодельные 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, Секция поддержки внедрения и развития – авиационная безопасность ИКАО, работающая в рамках Отдела авиационной безопасности, предоставляет помощь государствам в их усилиях по внедрению SARPS Приложения 9 и Приложения 17, включая аспекты, касающиеся безопасности авиагрузовых перевозок.

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 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



## ВТамО *(продолж.)*

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 179 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.

## 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 коммуникационные и информационные технологии и рост 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 Международное 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. Недавно ВПС создал на уровне почтовой службы спонсорский домен высокого уровня - безопасное пространство 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 почты и параллельный с ним прогресс электронной торговли приведут к наращиванию объема почтовых отправок.

ВПС также имеет 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 таможеной 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 сообщества ВПС прочной культуры безопасности, ВПС создал в 1996 году Группу по почтовой безопасности. ВПС также сотрудничает с другими международными и межправительственными организациями в усилиях, направленных на то, чтобы почта оставалась безопасным средством перевозки.

## Авиационная безопасность

Обычно соответствующим полномочным органом по вопросам авиационной безопасности является министерство транспорта или генеральный директорат гражданской авиации (ведомство 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, предоставляемых 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.

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 документе ИКАО «Руководство по авиационной безопасности» (Doc 8973 Restricted).



Фото представлено Таможенной службой Австралии.

## 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 ГЕА, ИАТА, МСА, ТИАКА и ФИАТА.

### ГЕА – Ассоциация «Глобальный экспресс»

Неправительственная организация, представляющая четырех основных экспресс-перевозчиков: DHLExpress, FedEx, TNTExpress 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.

### 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 60 с лишним лет своего существования ИАТА разработала коммерческие стандарты, на основе которых действует сегодня целая глобальная отрасль.

### МСА – Международный совет аэропортов

У МСА 573 члена, действующих в 1751 аэропорте 174 стран и территорий, которые совместно обслуживают свыше 95 % глобальных перевозок через аэропорты. МСА является некоммерческой организацией, которая ставит себе основной целью продвижение интересов аэропортов и поощрение высоких профессиональных норм управления аэропортами и их эксплуатации. Этот мандат осуществляется с помощью многочисленных мероприятий по подготовке кадров, а также с использованием сопоставительной программы клиентского обслуживания, обширной гаммы конференций, предназначенных для отрасли статистических продуктов и 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.

---

## 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. Вебсайт 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.

---

## ФИАТА– Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций

ФИАТА (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (французский), International Federation of Freight Forwarders Associations (английский), Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (немецкий)) 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, безопасности полетов и авиационной безопасности. Все эти цели отражены в статутах ФИАТА, которые размещены в открытом доступе на веб-сайте ФИАТА ([www.fiata.com](http://www.fiata.com)) вместе с обширной дополнительной информацией по экспедированию грузов и логистике.

## 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 человек, каждый из которых заключил соглашение с экспедитором грузов. Условия этого соглашения могут быть или не быть такими же, что и условия, применяемые регулярным авиаперевозчиком в отношении такого груза.

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

---

## Контролируемая зона

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

---

## 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 прочих, являются все зоны, предназначенные для вылетающих пассажиров коммерческой авиации, от пунктов досмотра 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.

# Identify the trends. Optimize your planning.



The ICAO [Global Air Transport Outlook \(GATO\)](#) to 2030 summarizes the latest and most expansive passenger and freight traffic forecasts ever produced by ICAO. Designed to help regulators and the aviation industry respond to evolving passenger and shipper needs over the next 20 years, the publication also includes forecasts of corresponding aircraft movements and extended global

forecasts of passenger and freight traffic to 2040, in support of greenhouse gas emissions analyses.

This unique document benefits from an expanded system of routes and more sophisticated econometric techniques, as well as the worldwide expertise of ICAO and the extensive data provided by its Member States.



| ICAO

[www.icao.int/store](http://www.icao.int/store)

# 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 rue University  
Montréal, QC, Canada  
H3C 5H7

Эл. почта: [sfp@icao.int](mailto:sfp@icao.int)  
Эл. почта: [aircargo@icao.int](mailto:aircargo@icao.int)  
Тел.: +1 514-954-8219  
Факс: +1 514-954-6077

[www.icao.int/security/aircargo](http://www.icao.int/security/aircargo)



ВСЕМИРНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

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

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

[www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)

