



## المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية والإيكاو عن المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل (PLACI)

(النسخة الفرنسية مقدّمة من منظمة الجمارك العالمية)  
أما النسخ العربية والصينية والإسبانية والروسية فمقدّمة من الإيكاو)

الطبعة الأولى

## المحتويات

١	الغرض	١-١
١	خلفية	١-٢
٢	مفهوم المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل	٢-٣
٣	مبادئ "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل"	٣-٤
٣	١-٤ المبادئ الأساسية	٣-٤
٤	٢-٤ مبادئ محدّدة	٤-٤
٤	١-٢-٤ الشراكة	٤-٤
٥	٢-٢-٤ التشغيل الآلي	٥-٤
٥	٣-٢-٤ بروتوكولات التواصل	٥-٤
٥	٤-٢-٤ الجوانب القانونية	٥-٤
٥	٥-٢-٤ المرونة	٥-٤
٦	٦-٢-٤ التكلفة	٦-٤
٦	الإرشادات بشأن عملية تحليل المخاطر في إطار "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل"	٦-٥
٦	١-٥ عملية تحليل المخاطر في إطار "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل"	٦-٥
٨	٢-٥ النتائج الممكنة لعملية تحليل المخاطر في إطار "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل"	٨-٥
٨	١-٢-٥ التقييم المُنجز	٨-٥
٨	٢-٢-٥ طلب المعلومات (RFI)	٨-٥
٨	٣-٢-٥ طلب الكشف الأمني (RFS)	٨-٥
٩	٤-٢-٥ "عدم التحميل" (DNL)	٩-٥
١٠	المرفق رقم ١ بيانات أمن الشحن الجوي قبل التحميل	١٠-٥

## ١ - الغرض

الغرض من هذه الوثيقة هو تقديم إرشادات عامة ومبادئ ووصف لعملية تقييم المخاطر من أجل مساعدة الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) والدول الأعضاء في "منظمة الجمارك العالمية" (WCO) التي تنظر في إمكانية تنفيذ "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" (PLACI)، كطبقة إضافية، لأغراض أمن الطيران. وتشكّل نقطة انطلاق مفيدة لإجراء المزيد من المناقشات بين سلطات الجمارك وأمن الطيران (AVSEC) والقطاع الخاص بهدف تحسين "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" وضمان تحقيق أكبر قدر من الموازنة بين برامج "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" في الحاضر والمستقبل.

## ٢ - خلفية

كان مفهوم برنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" قيد النظر بالفعل من قبل جهات التنظيم باعتباره امتداداً لبرنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن" (ACI). ويُمكن برنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن" الجمارك من استهداف وتقييم مخاطر شحنات البضائع لمجموعة واسعة من المسائل التنظيمية قبل وصولها إلى بلد المقصد، وذلك لتأمين الدخول (PRECISE) والبرنامج التجريبي "استهداف الشحن الجوي قبل التحميل" (PACT) في كندا.

واختبرت المشاريع التجريبية استخدام برنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" لتقييم مدى استخدام الشحنة لإخفاء أحد الأجهزة المتفجرة الارتجالية (IED) و"الأجهزة الحارقة المرتجلة" (IID)، أي وضع "قنبلة مخبأة داخل علبة"، وكيفية التخفيف من حدة هذا الخطر. وبشكل ذلك طبقة إضافية لنظم أمن الشحن الحالية.

وتجدر الإشارة إلى أن البرامج التجريبية التي تختلف من حيث النطاق والحجم، ويتضمن بعضها تجارب مباشرة والبعض الآخر لا يتضمن ذلك، قد أجرت اختبارات على مختلف نماذج أعمال سلسلة إمدادات الشحن الجوي، بما في ذلك تلك المتعلقة بقطاعات عمليات الشحن السريع والشحن العام والبريد، وقد شمل ذلك أوساط الوكلاء النظاميين ومتعهدي الشحن. ويمكن الاطلاع على المزيد من التفاصيل عن البرامج التجريبية في تقرير المرحلة الأولى الصادر عن الإيكاو و"مجموعة العمل المشتركة للمعلومات المسبقة عن الشحن الجوي" (JWGACI).

وقد أظهرت نتائج المشاريع التجريبية والأعمال المنجزة في "مجموعة العمل المشتركة للمعلومات المسبقة عن الشحن الجوي" أنه يمكن تطبيق برنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" تطبيقاً عملياً كطبقة إضافية للتدابير الحالية المرتبطة بأمن الشحن الجوي مع تكبّد الحد الأدنى من الإخلال بسلسلة الإمدادات.

تم إنشاء "مجموعة العمل المشتركة للمعلومات المسبقة عن الشحن الجوي" في عام ٢٠١٤، لمناقشة أساليب تبادل واستخدام برنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" والتوصية بها عند إجراء تحليل المخاطر الأمنية من قبل سلطات الجمارك وسلطات أمن الطيران لدعم بعضها البعض وتعزيز أمن الشحن الجوي. وقد تألفت هذه المجموعة من ممثلين من "منظمة الجمارك العالمية" والإيكاو وغيرها من الجهات المعنية. وقد اتبعت "مجموعة العمل المشتركة للمعلومات المسبقة عن الشحن الجوي" نهجاً من مرحلتين بالشكل المبين أدناه:

**المرحلة الأولى** - دراسة البرامج التجريبية الجارية وتقييم التكاليف والفوائد، والتحديات والتأثير على أمن الطيران وعملياته، من أجل الإلمام بشكل جيد بالتعاون المتبادل بشأن "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل"؛

**المرحلة الثانية** - بناءً على نتائج المرحلة الأولى، الانتقال نحو مفهوم العمليات الذي يُحدّد عمليات وأساليب جمع واستخدام المعلومات الإلكترونية المسبقة عن الشحن قبل التحميل، بما في ذلك بروتوكولات الاستجابة.

وتم إنجاز المرحلة الأولى في عام ٢٠١٥، والتي اختُتمت بالتقييم الذي مفاده أن "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" يمكن أن تشكّل طبقة إضافية في إدارة مخاطر أمن الشحن الجوي وأنه خلال المرحلة الثانية، ينبغي أن تقوم "مجموعة العمل المشتركة للمعلومات المسبقة عن الشحن الجوي" بإعداد نموذج لاستخدام "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" للدول الأعضاء في الإيكاو والدول الأعضاء في منظمة الجمارك العالمية التي ترغب في اعتماد هذا النظام.

وخلال اجتماع عام ٢٠١٩، اعتبرت "مجموعة العمل المشتركة للمعلومات المسبقة عن الشحن الجوي"، بناءً على الخبرات التشغيلية المتاحة، أن النتائج المتوخاة والتي تم تصوّرها في البداية لوضع مفهوم مفصّل لعمليات "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" إلزامية للغاية، وأن ذلك سيكفي لتوفير نهج عام عن كيفية تطبيق "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" لأغراض أمن الطيران، وترك الدول الأعضاء في الإيكاو والدول الأعضاء في منظمة الجمارك العالمية للعمل على الجوانب التفصيلية وفقاً للنهج الموصى به، إذا كانت ترغب في تنفيذ "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل".

وتوضح هذه "المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية والإيكاو للمعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" النهج العام الذي وضعته "مجموعة العمل المشتركة للمعلومات المسبقة عن الشحن الجوي" كي تُعرض على نظر الدول الأعضاء في الإيكاو والدول الأعضاء في منظمة الجمارك العالمية، إذا كانت ترغب في تنفيذ برنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" لأغراض أمن الطيران من خلال التعاون المتبادل.

### ٣ - مفهوم المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل

تُشكّل "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" طبقة إضافية لنهج متعدد المستويات في مجال أمن الطيران. ولا تُعتبر "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل"، في حد ذاتها، أسلوباً للقيام بالكشف الأمني لأغراض أمن الطيران<sup>١</sup> أو مراقبة أمن الشحن الجوي<sup>٢</sup>، وبالتالي لا ينبغي استخدام ذلك كأسلوب أمني قائم بذاته.

مصطلح "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" هو المصطلح المستخدم لوصف مجموعة بيانات محددة من نوع ٧ + ١ بالشكل الوارد في المرفق الثالث بشأن "إطار معايير السلامة" (SAFE FoS) المستمد من بيانات الشحن والمقدّم إلى جهات التنظيم من قِبل متعهدي الشحن أو الناقلين الجويين أو مشغلي البريد أو شركات تجميع خدمات النقل الجوي أو الوكلاء النظاميين أو غيرها من الكيانات في أقرب وقت ممكن قبل تحميل البضائع على متن الطائرة في آخر نقطة للمغادرة.

١ - تعريف مصطلح "الكشف الأمني" في الملحق السابع عشر - "الأمن" باتفاقية الطيران المدني الدولي - "تطبيق وسائل فنية أو وسائل أخرى يقصد بها تحديد و/أو كشف وجود أسلحة أو متفجرات أو أجهزة خطرة أخرى أو أشياء أو مواد قد تستخدم لارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع".

٢ - تعريف مصطلح "مراقبة الأمن" في الملحق السابع عشر - "الأمن" باتفاقية الطيران المدني الدولي - "وسيلة يمكن عن طريقها منع إدخال الأسلحة أو المتفجرات أو الأجهزة أو الأشياء أو المواد الخطرة الأخرى التي قد تستخدم لارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع".

ويمكن لجهات التنظيم (الجهات التي تُعنى بالتحليل و/أو المُستهدِفة) استخدام "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" لتقييم المخاطر المحتملة على أمن الطيران التي تشكلها الشحنة. وقد يشير ذلك إلى الحاجة إلى المزيد من المعلومات أو الإجراءات، كما هو موضح بمزيد من التفصيل في القسم ٥.

#### ٤ - مبادئ "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل"

تهدف المبادئ التالية إلى التأكد من أن برامج "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" متوائمة ومتوافقة بشكل متبادل وتواكب احتياجات وقدرات كل من جهات التنظيم وقطاع الطيران.

##### ٤-١ المبادئ الأساسية

أ) الهدف من "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" هو الكشف فقط عن "الأجهزة الحارقة المرتجلة" في مجال الشحن الجوي. وبالإقتران مع المعلومات الاستخباراتية وغيرها من المعلومات، فإن بيانات شحنات "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" تساعد المنظمين (مثل الجهات التي تُعنى بالتحليل أو المُستهدِفة) على إجراء تقييم أولي للمخاطر المحتملة التي تمثلها هذه الشحنات، مما قد يدعو إلى ضرورة اتخاذ المزيد من الإجراءات.

ب) بالنظر إلى الطابع العالمي والمتربط للشحن الجوي والقطاعات التي يخدمها، ينبغي للدول الأعضاء في "منظمة الجمارك العالمية" والدول الأعضاء في الإيكاو (المُشار إليها فيما يلي بالأعضاء) التي تعترزم تنفيذ برنامج "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" اتباع نهج منسق عالمياً. بالإضافة إلى ذلك، وفي ضوء تأثير تنفيذ برنامج "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" على قطاع الشحن الجوي والخبرة التي يمكن أن يوفرها قطاع الطيران، ينبغي إعداد نُظم "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" بالتشاور بين السلطات المسؤولة عن أمن الطيران والشحن الجوي وغيرها من الجهات المعنية في قطاع الطيران. وينبغي أن تتم عملية الإعداد أيضاً من خلال الاختبار المباشر الذي يشمل جميع الجهات المعنية.

ج) ينبغي ألا تعوق نُظم "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" أو تؤخر دون داعٍ تدفق حركات البضائع عبر سلسلة الإمدادات. وعن قيام سلطة مختصة بإبلاغ المشغل بأن لديه شواغل كبيرة لم يتم حلها ناشئة عن عملية تقييم المخاطر التي تتعلق بتهديد محتمل على أمن الطيران، لا ينبغي تحميل الشحن على متن طائرة متجهة إلى بلد يعتمد برنامج "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" حتى يتم اتخاذ الإجراءات المناسبة للتخفيف من حدّة هذا الخطر. وباستثناء الحالة التي تصدر فيها رسالة مفادها "عدم التحميل"، تستمر حركات التحميل عبر سلسلة الإمدادات أثناء عملية "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" وعندما تنشأ شواغل إزاء البضائع العابرة بالفعل عن طريق الجو، ينبغي حلها في أقرب فرصة ممكنة.

د) مع أنه قد تنظر الدول الأعضاء في اتباع نموذج لتنفيذ "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" يشمل كلاً من سلطات أمن الطيران وسلطات الجمارك، ينبغي لها التنسيق لتحديد نقطة واحدة للاتصال في الوقت الفعلي مع قطاع الطيران فيما يخص تقديم "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" وإرسال بروتوكولات الاستجابة لأغراض أمن الطيران ("طلب المعلومات" (RFI) و"طلب الكشف الأمني" (RFS) و"عدم التحميل" (DNL). ولتحقيق قدر أكبر من الكفاءة، ينبغي لسلطات أمن الطيران وسلطات الجمارك استكشاف أفضل الممارسات لتمكين تبادل المعلومات بين السلطات المعنية.

هـ) ينبغي أن تمثل الدول الأعضاء لمبادئ التعاون الدولي في مجال أمن الطيران، التي اعتمدها الدورة الأربعون للجمعية العمومية للإيكاو والمدرجة في الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو، و"إطار معايير السلامة" الذي وضعته منظمة الجمارك العالمية لاستخدام "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" لأغراض أمن الطيران.

و) ينبغي لكل دولة من الدول الأعضاء أن تنظر بعناية ما إذا كان يوجد ما يكفي من المبررات لتنفيذ برنامج "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل"، الأمر الذي يتطلب استثمارات كبيرة في الموارد البشرية والمالية وتكنولوجيا المعلومات، مع مراعاة كاملة للتهديدات ضد أمن الطيران على أراضيها. ويُعتبر استخدام النظم الآلية لتقييم المخاطر أمراً حيوياً لتجنب إعاقة تدفق التجارة المشروعة. وينبغي أن تكون الدول الأعضاء في وضع يمكنها من التعامل مع كم هائل من المعلومات بسرعة لإجراء عمليات التقييم في الوقت المناسب لبيانات "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" التي يتم إرسالها.

## ٤-٢ مبادئ محدّدة

### ٤-٢-١ الشراكة

إن معالجة نقاط الضعف أو الثغرات في سلسلة الإمدادات الدولية والتهديدات ضد أمن الشحن الجوي والمناخ الاقتصادي المتوتر والكوارث الطبيعية والكوارث التي هي من صنع الإنسان هي مسؤولية مشتركة بين القطاعين العام والخاص. وقد شكّلت هذه الشراكات عنصراً حاسماً في الاشتراك في إعداد البرامج التجريبية عن "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" وأظهرت أنه من الممكن تسهيل المبادلات مع ضمان مستوى عالٍ من أمن الشحن الجوي. ومن المهم أيضاً إقامة التعاون على مستوى عالٍ بين سلطات الجمارك وسلطات أمن الطيران وغيرها من الجهات المعنية من أجل تنظيم وتقديم الإرشادات والاستجابة بسرعة عند تناول المعلومات ما قبل التحميل.

- تمتلك سلطات أمن الطيران خبرة فيما يخص متطلبات أمن الطيران وتقييم المخاطر في سياق الطيران المدني، ولدى سلطات الجمارك خبرة في جمع البيانات وتحليلها وتقييم المخاطر.
  - يُعتبر التواصل والشراكة مع الجهات التجارية أمراً حاسماً، كما أن التنسيق بين السلطات المذكورة أعلاه ضروري لإعداد العمليات التي تساهم في تقليص حجم أعباء عمليات الشحن إلى أدنى حد وتجنّب الازدواجية، مع تحسين أمن سلسلة الإمدادات على المستوى الدولي.
  - تُعتبر الشفافية بين الحكومة وقطاع الطيران شرطاً مسبقاً لإقامة تواصل مثمر ومُجدٍ؛ وتعزّز استيعاب أولويات وأهداف كل منها، وكذلك القدرات والقيود المتصلة بكل منها.
- مراعاة المتطلبات الحالية لبلد المغادرة مقابل البلد الذي يعتمد "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" لإتاحة فرص التخفيف من أجل تحقيق نهج الاعتراف المتبادل (أي كل من النظم الجمركية ونظم أمن الطيران).
- تحقيق أكبر قدر ممكن من مواءمة بروتوكولات الكشف الأمني عند إصدار الإحالات من قِبل جهات تنظيم "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل".
- لا بد من التزام الطرفين. وستحقق الالتزامات المنتظمة نتائج.
- قد يكون من الضروري إتاحة القدر الكبير من الوقت والموارد للتواصل مع الجهات المعنية التجاريين (يمكن أن تكون الجمعيات الصناعية عاملاً مضاعفاً للتوعية والتعليم).
- ينبغي للدول الأعضاء التي تنظر في استحداث برنامج من نوع "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" أن تتواصل مع الدول الأعضاء الأخرى التي نفذت هذا البرنامج.

#### ٤-٢-٢ التشغيل الآلي

- يعتبر نظام الاستهداف الآلي المتماسك والخاضع للاختبار شرطاً مسبقاً لاستحداث برنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" يتسم بالفعالية والكفاءة. ومع ذلك، فإن التشغيل الآلي ينطوي على استخدام كثيف للموارد، لذلك ينبغي للدول الأعضاء أن تنتظر بعناية فيما إذا كانت التهديدات الأمنية الداخلية لديها تبرر تكاليف الإعداد والصيانة المرتبطة بتنفيذ نظام رسائل "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل"، سواء بالنسبة للسلطات أو قطاع الطيران.

#### ٤-٢-٣ بروتوكولات التواصل

- ينبغي وضع بروتوكولات التواصل لتحديد أدوار ومسؤوليات مختلف الأطراف والتأكد من أن الرسائل بشأن "طلب المعلومات" (RFI) أو "طلب الكشف الأمني" (RFS) أو "عدم التحميل" (DNL) قد تم توجيهها إلى جميع الأطراف المعنية. وينطبق ذلك أيضاً على عبور/نقل الشحن والتحميل المشترك والاستخدام المشترك للرموز وعمليات الرحلات العارضة وعمليات مواصلة الرحلة على طائرة أخرى وغيرها من أشكال مشاركة عدة مشغلين (مثل الإبداع المتعدد والنقل متعدد الوسائط).
- ينبغي أن تقوم الدول الأعضاء بالتعاون وتنسيق تواصلها مع الدول الأعضاء الأخرى التي تستخدم برنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل" لتحقيق التخفيف بشكل متسق ومتناسق للمخاطر قدر الإمكان، لا سيما بالنسبة لنقل/عبور الشحن عبر أكثر من بلد يستخدم برنامج "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل".
- ينبغي للدول الأعضاء إقامة قنوات التواصل مع الدول الأعضاء التي لا تقوم سوى الوكالات الحكومية فيها بإجراء كشف أمني ثانوي لتلبية الطلبات في إطار "طلب الكشف الأمني" (RFS)، الموجهة إلى المشغل الخاص.
- في حالة إصدار "عدم التحميل"، ينبغي لجهات التنظيم وقطاع الطيران التأكد من أنها (إلى جانب الموظفين المعنيين) على دراية ببروتوكولات الأمن القومي المعمول بها بالفعل والامتثال لها. وفي حالة عدم إعداد هذه البروتوكولات، ينبغي الاتفاق عليها قبل تنفيذ "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل".

#### ٤-٢-٤ الجوانب القانونية

- ينبغي أيضاً مراعاة الممارسات والإجراءات الواردة بشكل مفصل في هذه الوثيقة بأكبر قدر ممكن. غير أنه يجب عدم تضارب أي إجراء يتم اتخاذه مع القوانين الوطنية والدولية المعمول بها، بما في ذلك الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو و"إطار معايير السلامة"، ولا حتى مع الهياكل والعمليات القائمة.

#### ٤-٢-٥ المرونة

- من المهم أن تتعاون السلطات مع قطاع الطيران لإعداد برنامج قابل للتطبيق وحل المشاكل. "ما ينطبق على البعض لا ينطبق على الكل".
  - تجنب اتخاذ إجراءات إلزامية أو تقييدية مُفرطة بشأن العملية حيث ينبغي أن يتم نقل البيانات والتشجيع على نقل البيانات من قبل جميع الأطراف.
  - العمل، قدر المستطاع، على تزويد الشركات بما يكفي من المرونة لتحديد الأسلوب الذي ينبغي من خلاله تعديل العمليات التجارية لديها وكيفية القيام بذلك.

- ينبغي النظر بعناية في ضرورة تنفيذ برنامج "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" وتأثير ذلك، سواء بالنسبة للسلطات أو قطاع الطيران. وينبغي عدم الاستخفاف بالاستثمارات الهامة في الموارد البشرية والمالية وتكنولوجيا المعلومات.
- للحدّ من التكاليف والاضطرابات التشغيلية في سلسلة الإمدادات، يجب على قطاع الطيران التأكيد من أن نقل البيانات يتم في أسرع وقت ممكن، ويجب على جهات التنظيم تقييم تلك البيانات وإعادة إرسال نتائج التقييم إلى مقدمي البيانات وذلك في أقرب وقت ممكن.

## ٥- الإرشادات بشأن عملية تحليل المخاطر في إطار "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل"

تقدّم الفقرات والرسم البياني أدناه وصفاً وتفسيراً لعملية "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" (انظر الرسم البياني في الصفحة ٧).

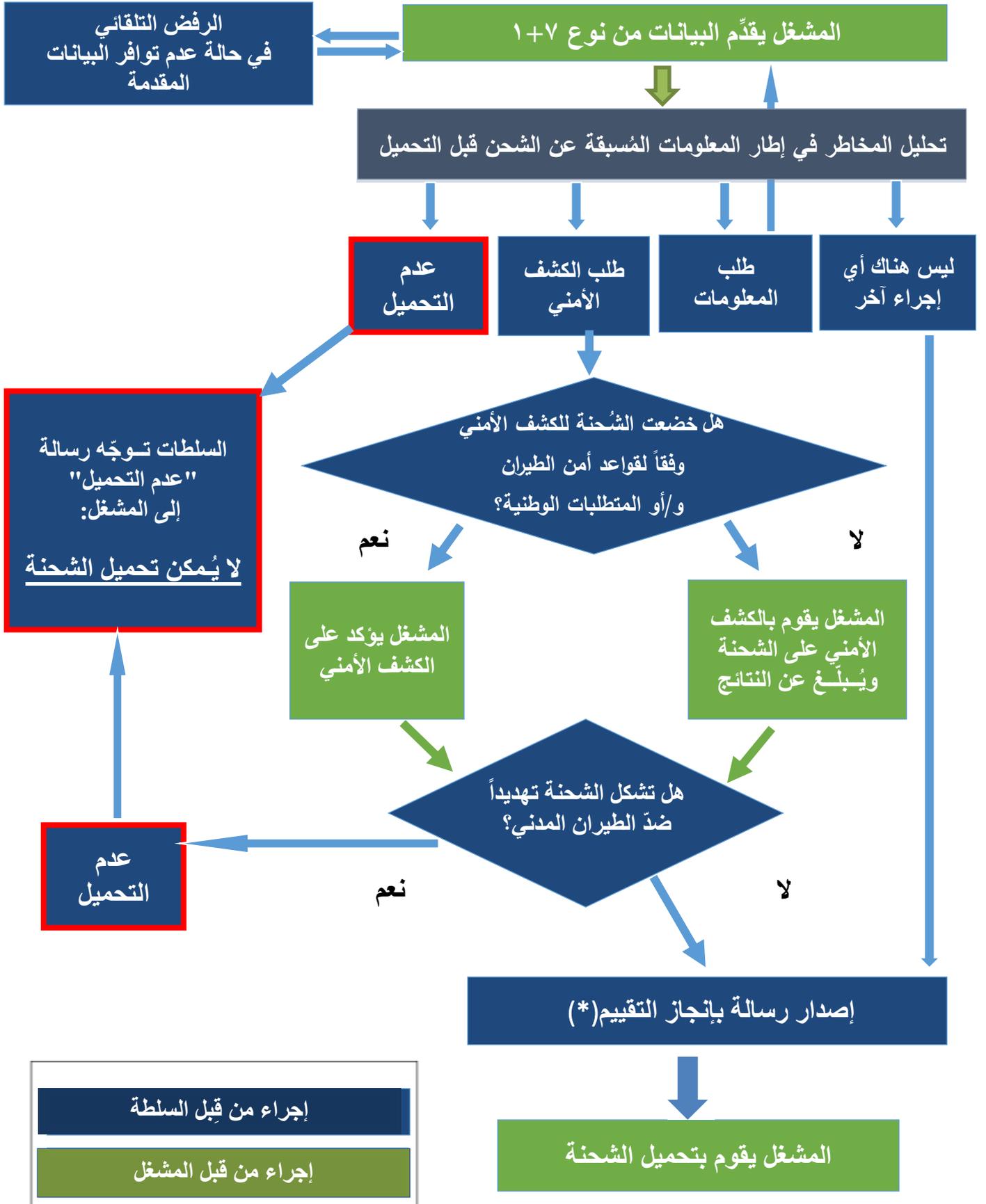
### ٥-١ عملية تحليل المخاطر في إطار "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل"

إن عناصر بيانات "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" من نوع ١+٧ تُزوّد جهات التنظيم (مثل الجهات التي تُعنى بالتحليل أو الجهات المُستهدفة) بالبيانات المتاحة عند بداية سلسلة الإمدادات، وذلك للقيام بشكل كافٍ بتقييم أولي للمخاطر لأغراض التهديدات ضد أمن الطيران (مثل القنابل المخبأة بداخل صندوق). أما الكيانات التي تقدّم بيانات "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل" إلى جهة (جهات) التنظيم المعنية فتشمل شركات التسليم السريع أو شركات النقل الجوي أو ممثليهم المرخص لهم (مثل وكلاء الخدمات الأرضية) وهيئات البريد ومتعهدي الشحن.

وينبغي تقديم البيانات الكاملة من نوع ٧ + ١ بمجرد توافر المعلومات ولكن في موعد لا يتجاوز قبل عملية التحميل على متن الطائرة في آخر نقطة مغادرة إلى الإقليم الذي يعتمد "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل". وينبغي تقييم البيانات المقدّمة في الوقت المناسب وفقاً للقواعد والمؤشرات المرتبطة بالمخاطر، والتي ينبغي إعدادها وفقاً للمعلومات الاستخباراتية والتهديدات والمخاطر الخاصة بكل دولة من الدول الأعضاء.

بالإضافة إلى عناصر البيانات من نوع ٧ + ١ المطلوبة لعمليات تقديم "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل"، يمكن لبيانات الشحن الأخرى أن تُفيد في تقييم المخاطر وتجنب ضرورة اتخاذ تدابير إضافية للتخفيف من المخاطر بالنسبة للشحنات. وبالتالي، يمكن لهيئات قطاع الطيران أن تقدّم بشكل اختياري، وأن تقبل جهات التنظيم، المعلومات الإضافية المتعلقة بالشحنات.

عملية "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل"



(\*) ليس شرطاً مسبقاً لتحميل الشحن، سيتم تحميل بعض نماذج الأعمال بشكل مستقل عن هذه الرسالة.

## ٥-٢ النتائج الممكنة لعملية تحليل المخاطر في إطار "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل"

قد تحدث ردود الأفعال التالية كنتيجة لعملية تحليل المخاطر في إطار "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل": "التقييم المُنجز" و"طلب المعلومات" و"طلب الكشف الأمني" و"عدم التحميل". غير أنه وبإستثناء حالة إصدار رسالة "عدم التحميل"، تستمر حركات التحميل عبر سلسلة الإمدادات خلال عملية "المعلومات المُسبقة عن الشحن قبل التحميل".

### ٥-٢-١ التقييم المُنجز

في حالة عدم تحديد أي مخاطر ترتبط بأمن الشحن الجوي أو عند معالجة أحد المخاطر المتصورة بنجاح، قد تُقرر جهة التنظيم برمجة برامج تكنولوجيا المعلومات لتوجيه رسالة إلى مُقدّم البيانات من نوع ٧ + ١ مفادها أن عملية تقييم المخاطر قد أُنجزت. وإذا اتخذ المشغل قراراً تجارياً للبدء بتحميل الشحنات على متن الطائرة دون إنجاز عملية التقييم، فإن ذلك سيكون على مسؤوليته الخاصة.

### ٥-٢-٢ طلب المعلومات (RFI)

ينبغي تقديم إحالة "طلب المعلومات" (RFI) فيما يخص الشحنات عندما يتعدّر إجراء تقييم كامل للمخاطر ضد أمن الطيران وفقاً للمعلومات الواردة في الإيداع الأولي. وينبغي إرسال هذه الطلبات في أقرب وقت ممكن.

وينبغي للمشغل الرد وفقاً للمعلومات المطلوبة في أقرب وقت ممكن بما يُمكن السلطات المختصة إجراء تقييم للمخاطر. وقد يتيح بعض المشغلين إمكانية استخدام النظم الداخلية لخفض الحاجة إلى إحالات "طلب المعلومات" (RFI).

وقد تقترح السلطات المختصة أيضاً الإدراج الاختياري للمعلومات الأمنية الإضافية أو تأكيد عدم إجراء أي كشف أمني (بما في ذلك نوع الكشف الأمني) على الشحنة المعنية. ويمكن أيضاً طلب هذه المعلومات في "طلب الكشف الأمني" (RFS)، كما هو موضح أدناه. وقد يؤدي توفير هذه المعلومات الإضافية إلى تجنب ضرورة تطبيق التدابير الأمنية الإضافية.

### ٥-٢-٣ طلب الكشف الأمني (RFS)

عندما يكون هناك ما يدعو إلى وجود أدلة إضافية لتحديد ما إذا كان هناك خطر على أمن الطيران أو لا يمكن تحديد الخطر وفقاً للمعلومات المتاحة (بما في ذلك المعلومات الإضافية المستمدة من "طلب المعلومات")، يُمكن إرسال "طلب الكشف الأمني" باستخدام أسلوب ثانوي مناسب (إجراء كشف أمني على الشحن بالغ الخطورة والبريد) أو يمكن للسلطات المختصة إرسال تأكيد بالكشف الأمني. ولا ينبغي تحميل الشحنة على متن طائرة قبل القيام بالكشف الأمني وموافقة السلطات المختصة والمشغلين واتفاق السلطات المختصة والمشغل على ضرورة نقل الشحنة إلى مكان مزوّد بمعدات الكشف الأمني المناسبة.

وعند استلام "طلب الكشف الأمني" (RFS)، ينبغي أن يؤكد المشغل أي كشف أمني تم إجراؤه بالفعل و/أو إجراء الكشف الأمني المطلوب، إذا لزم الأمر ذلك، وفقاً للوائح الواردة في الملحق السابع عشر للإيكاو و/أو تدابير البرنامج الوطني لأمن الشحن المطبقة على الدولة العضو. وينبغي تأكيد نتائج أي كشف أمني لدى السلطات المختصة. ومن شأن تقديم أسباب الإحالة إلى المشغل، في ظل بعض الظروف، أن يساعده على تحديد أسلوب الكشف الأمني الأكثر ملاءمة لمواجهة الخطر المحتمل، بالرغم من أنه قد لا يُمكن دائماً تقديم هذه التفاصيل إذا كانت المعلومات ذات طابع سري (مثلاً، المعلومات عن الممتلكات والاستخبارات السرية).

#### ٥-٢-٤ "عدم التحميل" (DNL)

عند تطابق المعلومات المسبقة عن الشحن مع معلومات استخباراتية محددة أو سيناريوهات التهديدات التي تُفيد بوجود تهديد وشيك ضد أمن الطيران (أي "قنبلة مخبأة بداخل صندوق")، ستصدر السلطات المختصة أمراً بشأن "عدم التحميل". ويمكن أيضاً إصدار أمر "عدم التحميل" في حالة تحديد عنصر ينطوي على تهديد بداخل الشحنة أثناء عملية حلّ "طلب الكشف الأمني" (RFS). ووفقاً لمتطلبات الإيكاو، يجب أن تكون لدى الدول الأعضاء بروتوكولات معمول بها لمعالجة حالات التهديد الوشيك ضد الطائرات والمتمثلة في إحدى عمليات الشحن الجوي. ويمكن أن تستفيد السلطات من هذه البروتوكولات في سياق "المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل".

-----

## المرفق رقم ٢١ بيانات أمن الشحن الجوي قبل التحميل

الوصف	الاسم	الرقم المرجعي لمنظمة الجمارك العالمية (WCO ID)	الرقم
اسم الطرف المرسل للبضائع على النحو المنصوص عليه في عقد النقل من قبل الطرف الذي يُصدر أمراً بالنقل.	اسم الشاحن	R020*	١
التفاصيل المتعلقة بالعنوان [ينبغي ربطها بالمعلومات عن الشاحن].	عنوان الشاحن	04A	٢
اسم [وعنوان] الطرف الذي أرسلت إليه البضائع.	اسم المرسل إليه	R014	٣
التفاصيل المتعلقة بالعنوان [ينبغي ربطها بالمعلومات عن المرسل إليه].	عنوان المرسل إليه	04A	٤
عدد المواد المعبأة كل على حدة بحيث لا يمكن تجزئتها دون التخلص من العبئة أولاً.	عدد الطرود	144	٥
وزن (كتلة) البضائع بما في ذلك عملية التعبئة ولكن باستثناء معدات الناقل لأغراض الإعلان.	مجموع إجمالي الوزن (بما في ذلك أداة تصنيف وحدات التداوير)	131	٦
تقديم وصف عن استخدام لغة مبسطة فيما يخص الشحن بواسطة إحدى وسائل النقل، وبعبارة عامة فقط.	وصف موجز عن البضائع	138	٧

\* يُمثل الرقم المرجعي R020 أحد عناصر البيانات من فئة ID 30A الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية، على النحو التالي "الطرف الذي يقوم، بموجب التعاقد مع الناقل، بشحن أو إرسال البضائع مع الناقل، أو نقلها بواسطته".

الملاحظة ١— يجب تقديم تعريف مقدّم البيانات مع الرقم HAWB و/أو MAWB وفقاً لنموذج أعمال الشحن الجوي.

—انتهى—

<sup>٢</sup> - بالشكل المنصوص عليه في المرفق الثالث من "إطار معايير السلامة" الصادر عن منظمة الجمارك العالمية.