



| ИКАО

**ГРУППА ЭКСПЕРТОВ
ПО УПРОЩЕНИЮ
ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)**

ДЕВЯТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 4–7 апреля 2016 года


ДОКЛАД

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Председателю Авиатранспортного комитета

От: Председателя Группы экспертов по упрощению формальностей

Настоящим имею честь представить доклад 9-го совещания Группы экспертов по упрощению формальностей, состоявшегося в Штаб-квартире ИКАО в Монреале 4–7 апреля 2016 года.



Председатель
Группы экспертов по
упрощению формальностей

Монреаль, 7 апреля 2016 года

СОДЕРЖАНИЕ

Препроводительное письмо

Содержание i-1

Введение

Общая информация..... ii-1

Круг полномочий..... ii-1

Повестка дня..... ii-1

Участие ii-3

Открытие совещания ii-3

Должностные лица и Секретариат ii-3

Языки и документация ii-3

Доклад совещания

Пункт 1 повестки дня. Последние наработки ИКАО по вопросу
упрощения формальностей 1-1

Пункт 2 повестки дня. Последние события в Организации Объединенных Наций
и прочих международных организациях в сфере упрощения формальностей 2-1

Пункт 3 повестки дня. Поправки к Приложению 9 3-1
Добавление к пункту 3 повестки дня 3A-1

Пункт 4 повестки дня. Доклад Рабочей группы по инструктивному материалу..... 4-1

Пункт 5 повестки дня. Внедрение Приложения 9 5-1

Пункт 6 повестки дня. Прочие вопросы 6-1

Добавление А. Вступительные замечания председателя Авиатранспортного комитета..... А-1

Добавление В. Список участников..... В-1

Добавление С. Список рабочих и информационных документов..... С-1

**ДОКЛАД ДЕВЯТОГО СОВЕЩАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ****Монреаль, 4–7 апреля 2016 года****ВВЕДЕНИЕ****Общая информация**

1. Девятое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/9) проходило в Штаб-квартире Организации в Монреале с 4 по 7 апреля 2016 года.

Круг полномочий

2. Группе экспертов FAL поручено:

- a) рассматривать документы зональных совещаний FAL, контактов по вопросам упрощения формальностей и Секретариата с целью выработки рекомендаций в отношении новых и измененных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов, принимая во внимание последние изменения в области применимых технологий, современные вызовы и будущие потребности в области повышения эффективности и действенности пограничного контроля и других процессов контроля в аэропортах;
- b) представлять информацию, которая может быть использована Секретариатом при подготовке управленческих пособий (например, руководства) и других инструктивных материалов, призванных помочь государствам осуществлять Приложение 9;
- c) разрабатывать предложения для их рассмотрения на специализированных совещаниях FAL; и
- d) выполнять другие задачи, порученные ей Авиатранспортным комитетом.

Повестка дня

3. Повестка дня совещания была определена Авиатранспортным комитетом и включала следующие пункты (она представлена в документе FALP/9-WP/1):

Пункт 1 повестки дня. Последние наработки ИКАО по вопросу упрощения формальностей

Группе экспертов будет представлена информация о деятельности ИКАО в области упрощения формальностей после ее 8-го совещания, включая итоги Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (23–25 ноября 2015 года) и 27-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (14–18 марта 2016 года).

Ожидаемый результат: рекомендации по приоритетным направлениям программы работы Группы экспертов по упрощению формальностей для рассмотрения Авиатранспортным комитетом (ATC).

Пункт 2 повестки дня. Последние события в Организации Объединенных Наций и прочих международных организациях в сфере упрощения формальностей

Группе экспертов будет предоставлена информация о деятельности Организации Объединенных Наций в области упрощения формальностей, при этом основное внимание будет уделено резолюции Совета Безопасности 2178 (2014) и данным о пассажирах.

Ожидаемый результат: рекомендации по приоритетным направлениям программы работы Группы экспертов по упрощению формальностей для рассмотрения Авиатранспортным комитетом (АТС).

Пункт 3 повестки дня. Поправки к Приложению 9

Группа экспертов рассмотрит предложения о новых/пересмотренных Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) для внесения в поправку 26 к Приложению 9 по вопросам, включающим в себя систему предварительной информации о пассажирах (API), проездные документы и несовершеннолетних пассажиров без сопровождения.

Ожидаемый результат: предложения по поправкам к Приложению 9.

Пункт 4 повестки дня. Доклад Рабочей группы по инструктивному материалу

Группе экспертов будет представлена последняя информация о работе, проводимой в настоящее время ее Рабочей группой по инструктивному материалу (WGGM), которой было поручено провести детальный анализ документа Дос 9957 *"Руководство по упрощению формальностей"* и документа Дос 9636 *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"*, а также разработать новый инструктивный материал по "Процессам самообслуживания пассажиров" и "Совершенствованию обмена информацией о требованиях к данным о пассажирах".

Ожидаемый результат: доклады о ходе работ или предложения относительно нового и измененного инструктивного материала.

Пункт 5 повестки дня. Внедрение Приложения 9

Государствам, участвующим в работе Группы экспертов, будет предложено выступить с сообщениями о ходе внедрения SARPS Приложения 9 в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), а также внести свой вклад в активизацию усилий, направленных на помощь государствам в реализации Приложения 9.

Ожидаемый результат: рекомендации в помощь государствам по обеспечению дальнейшего и более согласованного на глобальном уровне процесса внедрения SARPS Приложения 9.

Пункт 6 повестки дня. Прочие вопросы

Группе экспертов будет предложено рассмотреть прочие вопросы, касающиеся программы ИКАО в области упрощения формальностей.

Ожидаемый результат: рекомендации по действиям, направленным на дальнейшее упрощение формальностей на воздушном транспорте.

Участие

4. Общее количество участников совещания составило **113** человек:
63 человека – члены Группы экспертов, их заместители и советники из **23** государств-членов;
33 наблюдателя и советника из **20** государств-членов; и
16 наблюдателей и советников из **7** международных организаций.
5. Полный список приводится в **добавлении А**.

Открытие совещания

6. Совещание открыл председатель Авиатранспортного комитета г-н Виктор Мануэль Агуадо. Начальник Секции по упрощению формальностей (FAL) д-р Нарджесс Абденнеби приветствовал участников совещания в Монреале и представил сотрудников Секретариата.

Должностные лица и Секретариат

7. Председателем совещания был избран член Группы экспертов от Аргентины г-н Норберто Луонго, а заместителем председателя – г-н Урс Холдиманн, член Группы экспертов от Швейцарии.
8. Обязанности секретаря совещания выполнял г-н Джитендра Тэкер, специалист по вопросам упрощения формальностей Секции упрощения формальностей (FAL), которому помогал г-н Шонхей Кагава, специалист по техническим вопросам Секции FAL.

Языки и документация

9. Предоставление устного перевода на английский, арабский, испанский, русский и французский языки осуществлялось Отделом переводов и публикаций и координировалось директором Административного управления г-ном Винсентом Смитом.
10. Список документов совещания приводится в **добавлении В**.

Пункт 1 повестки дня. Последние наработки ИКАО по вопросу упрощения формальностей**1.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.1.1 Секретарь выступил с сообщением о событиях в ИКАО, связанных с упрощением формальностей, в период после 8-го совещания Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/8), проходившего с 24 по 27 ноября 2014 года, и сделал краткое введение к программе упрощения формальностей, в частности, Приложению 9 *"Упрощение формальностей"* к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция).

1.2 ОБСУЖДЕНИЕ

1.2.1 В ходе своего выступления секретарь обратил особое внимание на события, связанные с проведением проверок соблюдения положений Приложения 9, а именно решение Совета о том, чтобы: сохранялась текущая практика применения механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в области авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) и механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в области безопасности полетов (УППБП-МНМ); Секретариат осуществлял на постоянной основе корректировку вопросов протокола (ВП) УППАБ-МНМ и УППБП-МНМ в целях учета любых новых или измененных положений Приложения 9, связанных с авиационной безопасностью или безопасностью полетов; Секретариат продолжал проводить мероприятия, призванные способствовать внедрению Приложения 9; и было разослано письмо государствам с рекомендацией заполнить в режиме онлайн контрольный перечень соблюдения положений Приложения 9. Секретарь также информировал Группу экспертов о том, что предложения по новым или пересмотренным Стандартам и Рекомендуемой практике Приложения 9 должны сопровождаться перечнем задач по их внедрению, а также общим описанием инструктивного материала и оценками последствий.

1.2.2 Секретарь информировал Группу экспертов о том, что все права, названия и заинтересованность в отношении интеллектуальной собственности, задуманной Группой экспертов FAL и ее рабочими группами, изначально исходящей от них, созданной или разработанной ими (коллективно либо отдельными их членами), сохраняются только и исключительно за ИКАО, за исключением тех случаев, когда ИКАО может принять добровольное и четкое решение передать их полностью или частично.

1.2.3 Председатель обратился к участникам с просьбой воздержаться от обсуждения проблем, рассматриваемых в ходе совещания, с какими-либо другими лицами, кроме как представителями своих соответствующих правительств или организаций, в связи с возможными конфиденциальными вопросами, которые могут быть подняты в ходе совещания.

Пункт 2 повестки дня. Последние события в Организации Объединенных Наций и прочих международных организациях в сфере упрощения формальностей

2.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

2.1.1 Секретарь выступил с сообщением о связанных с упрощением формальностей событиях в Организации Объединенных Наций (ООН) и других международных организациях, происшедших в период после совещания FALP/8.

2.1.2 Наблюдатель от Группы наблюдения за ИГИЛ (ДАИШ)/Аль-Каидой/Талибаном при Совете Безопасности Организации Объединенных Наций выступил с сообщением о возможностях реализации и вызовах, связанных с резолюциями Совета Безопасности о запретах в отношении Аль-Каиды и ее сообщников.

2.2 ОБСУЖДЕНИЕ

2.2.1 Секретарь обратил особое внимание на события в Организации Объединенных Наций, связанные с обменом данными о пассажирах, особенно системой предварительной информации о пассажирах (API), после принятия Советом Безопасности ООН в сентябре 2014 года резолюции 2178 (2014). Он также информировал Группу экспертов о событиях в объединенном Контактном комитете по вопросам предварительной информации о пассажирах/записей регистрации пассажиров Всемирной таможенной организации/ИКАО/Международной ассоциации воздушного транспорта в период после совещания FALP/8.

2.2.2 Наблюдатель от Группы по наблюдению учрежденного резолюцией 1267 Комитета Совета Безопасности ООН, излагая соответствующие резолюции Совета Безопасности, касающиеся сотрудничества с ИКАО, а также резолюции, составляющие правовую базу для запретов на поездки и замораживание активов, которые были приняты против ИГИЛ/Аль-Каиды и других подобных групп, и различные инструменты реализации, связанные с этими резолюциями, предложил дальнейшие шаги, которые ИКАО может принять во внимание при рассмотрении вопросов, поднятых в этих резолюциях.

Пункт 3 повестки дня. Поправки к Приложению 9**3.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

3.1.1 В документе WP/2 Секретариат предложил заменить в некоторых Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) и добавлениях 9 (2) и 12 к Приложению 9 слово "паспорт" термином "проездной документ", с тем чтобы, в частности, поощрять государства обеспечивать при получении заявок на все проездные документы такой же уровень обслуживания или порядок выдачи, который в настоящее время применяется к паспортам, а также стандартизировать и упростить формулировки в SARPS и обеспечить последовательность языка.

3.1.2 В документе WP/3 Секретариат изложил предложения о поправках к некоторым положениям Приложения 9, в частности, предложил исключить устаревший Стандарт и уточнить применение других положений.

3.1.3 В документе WP/4 Секретариат предложил внести изменения в Рекомендуемую практику 3.9, касающуюся выдачи биометрических проездных документов, с тем чтобы исключить из нее технические детали и сделать данное положение применимым в целом к машиночитываемым проездным документам.

3.1.4 В документе WP/5 наблюдатель от Нидерландов предложил изменить добавление 2 к Приложению 9, добавив в пассажирской ведомости новую графу для указания "гражданства" пассажиров, с тем чтобы повысить точность и оперативность информации, которую можно направить родственникам пострадавших в авиационных происшествиях.

3.1.5 В документе WP/6 наблюдатель от Нидерландов предложил включить в Приложение 9 три новые Рекомендуемые практики: рекомендацию о том, чтобы государства создавали систему предварительной информации о пассажирах; рекомендацию о том, чтобы государства требовали от эксплуатантов воздушных судов представления данных API национальному полномочному органу; и рекомендацию о том, чтобы государства создавали интерактивную систему API (iAPI). В свете возрастающей важности этой темы, а также в связи с увеличением в Приложении 9 количества пунктов, посвященных обмену данными, в указанном документе также предлагается разработать новую главу, посвященную системам представления данных с информацией о пассажирах.

3.1.6 В документе WP/9 наблюдатель от Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) предложил включить в Приложение 9 новый Стандарт, касающийся концепции "одного окна" для государств, принимающих данные о пассажирах. В указанном документе также предлагается изменить существующее определение "одного окна", с тем чтобы оно включало передачу данных о пассажирах.

3.1.7 В документе WP/10 Франция от имени Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) предложила включить в Приложение 9 соответствующее определение, Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся перевозки несовершеннолетних (как сопровождаемых, так и несопровождаемых), с учетом возрастающей международной осведомленности о феномене иностранных боевиков и о торговле детьми, а также ограниченного наличия международных рекомендаций по обращению с несовершеннолетними, совершающими поездки воздушным транспортом, и в целях оказания помощи в гармонизации политики и процедур, применяемых Договаривающимися государствами и эксплуатантами воздушных судов в вопросах обращения с несовершеннолетними и обеспечения их безопасности.

3.1.8 В документе WP/11 наблюдатель от ИАТА предложил в связи с возрастающим использованием системы API для целей пограничного контроля и борьбы с терроризмом внести изменения в структуру предлагаемой новой главы в рамках Приложения 9, посвященной системам обмена данными о пассажирах (см. документ WP/6), в целях усиления SARPS по API в Приложении 9 и способствовании строгому соблюдению содержания, формата и стандартов передачи данных, что в результате смягчает последствия применения систем API, не удовлетворяющих требованиям. Была также предложена новая Рекомендуемая практика, направленная на достижение целей, преследуемых резолюцией 2178 Совета Безопасности ООН (2014).

3.1.9 В документе WP/12 наблюдатель от ИАТА предложил в свете растущих требований государств, предусматривающих, чтобы пассажиры обращались за разрешением на поездку или регистрировались в режиме онлайн до посадки на рейс, ввести новое определение, а также новый подраздел, содержащие ряд положений для включения в предлагаемую новую главу 9 "Электронные системы оформления поездок (ETS)", в целях: (a) стандартизации связанной с ETS терминологии с учетом широкого диапазона различий в языках и использовании ее в этой области; (b) включения этой функции в политику и регламентирующие рамки применительно к Приложению 9; (c) внедрения ETS с полностью автоматизированной системой валидации в рамках интерактивных обменов API; и (d) предоставления рекомендаций правительствам, планирующим внедрить электронную систему выдачи виз или разрешения на поездку.

3.1.10 В документе WP/13 наблюдатель от ИАТА предложил усовершенствовать положения Приложения 9, касающиеся записей регистрации пассажиров (PNR), в свете роста количества программ PNR и в целях способствования строгому соблюдению содержания, формата и стандартов передачи данных для смягчения последствий запросов данных PNR, не отвечающих требованиям.

3.1.11 В документе WP/14 наблюдатель от ИАТА предложил расширить положения Приложения 9 по автоматизированным системам пограничного контроля (АСПК), учитывая возрастающее использование таких систем.

3.1.12 В документе WP/15 наблюдатель от ИАТА предложил ввести определение термина "неконтролируемая зона", а также изменить положения Приложения 9 в свете последнего нападения на аэропорт в Брюсселе, которое подчеркнуло срочную необходимость в пересмотре процессов оформления пассажиров и решении этой проблемы в целях ускорения пассажиропотоков за счет упрощения формальностей и уменьшения скопления пассажиров.

3.1.13 В документе WP/16 Испания от имени Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) предложила поправку к существующему Стандарту 3.35.1 Приложения 9 в целях устранения практических затруднений в отношении порядка обращения с фальшивыми документами.

3.1.14 В документе IP/3 Секретариат обратил внимание Группы экспертов на решение Совета, требующее, чтобы все новые или пересмотренные SARPS сопровождалась перечнем задач по их внедрению и общим описанием инструктивного материала, а также формой оценки последствий.

3.1.15 Наблюдатель от Исполнительного директората Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций (ИДКК ООН) выступил с сообщением, изложив требование к API, предусмотренные резолюцией 2178 Совета Безопасности ООН (2014), которые подчеркивают важность API как эффективного инструмента, препятствующего поездкам иностранных боевиков-

террористов (ИБТ), других террористов и лиц, вовлеченных в транснациональную организованную преступную деятельность в целом, и призвал государства-члены и международные и региональные организации, в частности ИКАО, стимулировать использование систем АРІ в соответствии с политическим курсом, принятым Советом Безопасности ООН.

3.2 ОБСУЖДЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ

3.2.1 Группа экспертов согласилась с изложенными в документе WP/2 предложениями заменить слово "паспорт" термином "проездной документ" в пп. 3.15, 3.16, 3.53, 3.55 и 6.47, а также в добавлении 9 (2) и разделах 3 и 4 добавления 12 Приложения 9.

3.2.2 После некоторых дискуссий по документу WP/3 Группа экспертов согласилась с предложениями исключить п. 3.14 и изменить п. 3.18 главы 3. Группа экспертов приняла решение о том, что п. 5.28 следует сохранить, так как он должен толковаться в сочетании с п. 5.26.

3.2.3 Группа экспертов приняла содержащиеся в документе WP/4 предложение изменить п. 3.9 Приложения 9, добавив "Примечание" для пояснения того, что документ Дос 9303 не предусматривает включение биометрических данных в визы.

3.2.4 При рассмотрении документа WP/5 Группа экспертов поддержала предложение включить в пассажирскую ведомость, приводимую в добавлении 2 Приложения 9, дополнительную графу для указания "гражданства" пассажиров. Однако, учитывая нередкость случаев, когда некоторые лица могут иметь более одного гражданства, Группа экспертов пришла к согласию о том, что в добавление 2 следует включить "Примечание" для разъяснения того, что в пассажирской ведомости необходимо указывать только одно гражданство таких пассажиров. Группа экспертов признала, что в связи с тем, что в ближайшем будущем все большее число государств будут внедрять системы предварительной информации о пассажирах, вероятность использования печатного варианта пассажирской ведомости будет со временем уменьшаться из-за электронного варианта.

3.2.5 Группа экспертов обсудила изложенные в документах WP/6 и WP/11 предложения в совокупности. В ходе обсуждения Группа экспертов пришла к согласию о следующем:

(a) Создание систем АРІ должно быть Стандартом. В этом отношении она предпочла текст, предложенный в документе WP/6. Группа экспертов также согласилась добавить к новому Стандарту "Примечание", чтобы обратить внимание на соответствующие резолюции Совета Безопасности ООН. Некоторые государства выразили обеспокоенность по поводу того, чтобы сделать систему АРІ обязательной, учитывая, что расходы, связанные с внедрением систем АРІ, могут создать для развивающихся государств трудности в реализации АРІ и выполнении данного требования. В этом отношении было предложено, чтобы ИКАО оказала содействие развивающимся государствам в создании систем АРІ.

(b) В отношении предложений, требующих создания АРІ в рамках национального законодательства и в соответствии с руководящими принципами, разработанными ВТамО, ИАТА и ИКАО, Группа экспертов переработала текст и согласилась включить "Примечание" для указания того, что в этих инструктивных указаниях должны быть отражены международные стандарты для АРІ.

(с) Следует рекомендовать рассмотреть вопрос об использовании интерактивной системы API (iAPI). В этой связи Группа отдала предпочтение тексту, предложенному в документе WP/6.

3.2.6 В ходе дальнейшего рассмотрения документа WP/6 Группа экспертов пришла к согласию о том, что необходимость в Рекомендуемой практике 9.10 отсутствует.

3.2.7 При дальнейшем рассмотрении документа WP/11 Группа экспертов согласилась с предложенной новой Рекомендуемой практикой 9.7, однако с некоторыми изменениями, внесенными в этот текст.

3.2.8 Содержащееся в документе WP/9 предложение, касающееся включения концепции "одного окна" для систем обмена данными о пассажирах, было поддержано Группой экспертов, но только в качестве Рекомендуемой практики. Группа экспертов согласилась с необходимостью разработки отдельного определения для режима одного окна, предназначенного для представления данных о пассажирах, отличающегося от существующего определения, которое применяется конкретно к авиагрузу.

3.2.9 В ходе последующего рассмотрения предложений, связанных с предлагаемой новой главой 9, Группа экспертов одобрила содержащиеся в документе WP/12 предложения, в которых описывается новый режим "электронной системы оформления поездок" для Приложения 9, хотя и с изменением, включающим новую Рекомендуемую практику 9.22 в качестве подпункта (е) в п. 9.20.

3.2.10 При рассмотрении документа WP/13, также связанного с предлагаемой новой главой 9, Группа экспертов одобрила предложение повысить уровень существующих пп. 3.49 и 3.49.2 (предлагаемые новые пп. 9.26 и 9.26.1) до статуса Стандартов с небольшими изменениями в обоих пунктах, и поддержала включение в Приложение 9 новой Рекомендуемой практики 9.27, хотя и с существенной переработкой предложенного текста для пояснения того, какие государства должны участвовать в сотрудничестве, связанном с обменом данными PNR.

3.2.11 В ходе рассмотрения документа WP/10 Группа экспертов одобрила предложение включить в главу 3 Приложения 9 новый раздел Q, озаглавленный "Несовершеннолетние дети", и поддержала предложенные пункты Рекомендуемой практики, содержащиеся в этом новом разделе, хотя и с некоторыми изменениями. После обсуждения и переработки текста Группа экспертов также пришла к согласию о том, чтобы предложенные новые пункты в главе 5 были Стандартами, а не Рекомендуемой практикой, как это первоначально указывалось в рабочем документе. Наконец, Группа экспертов одобрила предложение о включении в главу 1 новых определений, отражающих понятия "сопровождающего лица" и "несопровождаемого несовершеннолетнего ребенка", с добавлением новых "Примечаний" в обоих случаях, а также с незначительными изменениями в тексте. После обсуждения предложения о включении в главу 1 также нового определения для "несовершеннолетнего ребенка" Группа экспертов решила, что следует рекомендовать какое-то определение для включения в данное Приложение. При этом был подготовлен проект нового определения. Однако в результате различий во мнениях относительно того, следует или не следует включать вообще какое-либо определение, решение о включении было принято после голосования "поднятием рук", при котором 8 членов проголосовали за добавление определения, а 7 членов были против. На этапе чтения доклада некоторые члены выразили обеспокоенность по поводу количества членов, поддержавших включение определения "несовершеннолетнего ребенка", и стремились вновь вернуться к вопросу о правомерности принятия (в том числе предложенного) определения в условиях отсутствия четкого большинства участвующих членов Группы экспертов.

Другие члены выразили на этапе чтения доклада свою озабоченность в отношении возобновления обсуждения данной проблемы.

3.2.12 Относительно документа WP/14 Группа экспертов одобрила предложения, касающиеся новой Рекомендуемой практики для главы 3 по вопросам автоматизированной системы пограничного контроля (АСПК), с незначительной поправкой к одному пункту.

3.2.13 Группа экспертов после предметного обсуждения решила, что она не может поддержать предложение, изложенное в документе WP/15, поскольку рассмотрение каких-либо поправок к Приложению 9 является преждевременным, пока вопросы, поднятые в данном документе, не будут вначале изучены и обсуждены Группой экспертов по авиационной безопасности (AVSEC). Однако Группа экспертов выразила признательность в связи с усилиями ИАТА заняться рассмотрением данного вопроса и обратить на него внимание Группы экспертов. В результате этого обсуждения ИАТА, приняв во внимание предложение некоторых делегаций о том, что поднятые в документе идеи следует скоординировать и обсудить с Группой экспертов AVSEC, приняла решение отозвать данный документ.

3.2.14 При рассмотрении документа WP/16 Группа экспертов не смогла поддержать изложенное в данном документе предложение, но решила изменить существующий п. 3.35.1, включив в конце его положение, предусматривающее изъятие фальшивых документов в случаях, когда это осуществляется в рамках правоприменения.

3.2.15 На этапе чтения доклада Группа экспертов приняла решение о том, что существующая Рекомендуемая практика 3.48.3 должна быть исключена, поскольку данное положение перестало соответствовать положениям, касающимся обмена данными о пассажирах, рекомендованными для принятия в ходе этого совещания.

3.3 Согласованный Группой экспертов текст приводится в **добавлении** к докладу по пункту 3 повестки дня.

ДОБАВЛЕНИЕ

1. **Изменить** Приложение 9 следующим образом: [см. документ WP/2]

Глава 3. Прибытие и убытие лиц и их багажа

...

3.15 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует создавать общедоступные службы для приема заявлений об оформлении ~~паспортов~~ проездных документов и/или для выдачи ~~паспортов~~ проездных документов.

3.16 Договаривающиеся государства устанавливают прозрачные процедуры подачи заявлений о выдаче, обновлении или замене ~~паспортов~~ проездных документов и предоставляют информацию о таких процедурах будущим подателям заявлений по их просьбе.

...

3.53 **Рекомендуемая практика.** В случае истечения срока действия ~~паспорта~~ проездных документов ~~пребывающего лица до окончания срока действия визы государству, выдавшему визу, следует по-прежнему признавать визу вплоть до наступления даты окончания ее действия при условии, что она представляется вместе с новым ~~паспортом~~ проездным документом временно пребывающего лица.~~

...

3.55 После личного предъявления пассажирами и членами экипажа своих ~~паспортов или других официальных~~ проездных документов соответствующие официальные лица сразу же после проверки, за исключением отдельных особых случаев, возвращают документы.

...

Глава 6. Средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах

...

6.47 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, ограничивающим ввоз или вывоз валюты других государств, следует предусматривать выдачу пассажирам по прибытии в данное государство справок об имеющейся у них валюте и разрешать им при отправлении из данного государства вывозить эту валюту по предъявлении такой справки. Этой же цели может служить соответствующая отметка в ~~паспорте или другом официальном документе~~ проездном документе ~~для поездки.~~

Добавление 9. Рекомендуемые формы документов, касающихся возврата лиц без права на въезд

2. Письмо, касающееся сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов, а также подлинных документов, предъявленных лицами, выдающими себя за других лиц (см. п. 5.7)

...

Настоящим направляем фотокопию сфабрикованного/поддельного/фальшивого ~~паспорта~~ проездного документа/удостоверения личности/подлинного документа, предъявленного лицом, выдающим себя за другое лицо.

Номер документа:

Государство, выдавшее документ:

Вышеупомянутый документ использовался лицом, заявляющим о себе следующее:

Фамилия:

Имя (имя и отчество):

Дата рождения:

Место рождения:

Гражданство:

Место жительства:

Фотография,
если она
имеется

Данное лицо прибыло (дата) в аэропорт (название) рейсом (номер рейса) из (город и/государство).

...

...

Добавление 12. Типовая национальная программа FAL

...

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

3.1 Основная ответственность за национальную программу FAL возлагается на полномочный орган гражданской авиации (ПОГА) и/или министерство транспорта. Однако для успешной реализации программы требуется активное участие других министерств или ведомств, в частности:

таможенного управления,
министерства иностранных дел,
министерства сельского хозяйства/охраны
окружающей среды,
служб безопасности и контроля за
наркотиками,
министерства туризма,

иммиграционной службы,
полномочных органов по выдаче ~~паспортов~~
проездных документов/виз,
министерства здравоохранения,
полномочных органов, выдающих
идентификационные карточки,
карантинной службы.

...

4. СОЗДАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ FAL

...

Мандат Чикагской конвенции	Выполняемые задачи
...	
<p>Статья 23. <i>Таможенные и иммиграционные процедуры</i> Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной авионавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Устанавливать и изменять, при необходимости, таможенные и иммиграционные процедуры, осуществляемые в аэропортах, в целях приведения их в соответствие со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 9. – Обеспечивать и поощрять выдачу национальных паспортов и прочих проездных документов в соответствии с техническими требованиями ИКАО, содержащимися в документе Дос 9303 "<i>Машиночитываемые проездные документы</i>"
...	

2. **Изменить главу 3 Приложения 9** следующим образом: [см. документ WP/3]

~~3.14 При выдаче паспортов, не являющихся машиночитываемыми, Договаривающиеся государства обеспечивают соответствие данных о личности и выдаче документа и формата страницы, содержащей данные, техническим требованиям к "визуальной зоне", указанным в части 4 документа Дос 9303. "Машиночитываемая зона" заполняется, например, фразой "настоящий паспорт не является машиночитываемым" или прочими данными, препятствующими монетническому нанесению машиночитываемых знаков.~~

...

~~3.18 Рекомендуемая практика. При выдаче паспортов для туристических или деловых поездок Договаривающимся государствам, как правило, следует обеспечивать, чтобы срок ~~их~~ ~~годности~~ действия паспортов составлял не менее пяти лет и чтобы они были действительны для неограниченного числа поездок в любые государства и территории.~~

Примечание 1. С учетом изнашиваемости документов и изменения со временем внешности владельца паспорта рекомендуется, чтобы срок их действия составлял не более 10 лет.

Примечание 2. Срок действия паспортов, выдаваемых в экстренных случаях, дипломатических, служебных и других специальных паспортов может быть более коротким.

Примечание 3. Учитывая быстро меняющуюся внешность детей, для детских паспортов рекомендуется срок действия, не превышающий пяти лет.

3. **Изменить главу 3** Приложения 9 следующим образом: [см. документ WP/4]

3.9 Рекомендуемая практика. ~~Договаривающимся государствам следует включать биометрические данные в свои машиночитываемые паспорта, визы и другие официальные проездные документы, используя одну или несколько факультативных технологий хранения данных в дополнение к машиночитываемой зоне, технические требования к которой указаны в документе Doc 9303 "Машиночитываемые проездные документы". Требуемые данные, хранящиеся на кристалле интегральной схемы, аналогичны напечатанным на странице данных; т. е. это данные, содержащиеся в машиночитываемой зоне, плюс цифровое фотографическое изображение лица. Изображение(я) отпечатков пальцев и/или изображение(я) радужной оболочки глаза являются факультативной биометрией для Договаривающихся государств, решивших дополнить изображение лица еще одним биометрическим параметром в паспорте. Договаривающиеся государства, включающие биометрические данные в свои машиночитываемые паспорта, хранят данные на кристалле бесконтактной интегральной схемы, соответствующей стандарту ИСО/МЭК 14443 и программируемой в соответствии с логической структурой данных, определенной ИКАО.~~

Примечание. Документ Doc 9303 не предусматривает включение биометрических данных в визы.

5. **Изменить Приложение 9** следующим образом: [см. документы WP/6, 9, 11, 12 и 13]

Глава 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНОВ И ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

А. Определения терминов

Режим одного окна для представления данных о пассажирах. Средство, позволяющее сторонам, участвующим в перевозке пассажиров по воздуху, представлять стандартизированную информацию о пассажирах (т. е. API, iAPI и/или PNR) через один пункт входа данных, чтобы выполнить все нормативные требования в отношении въезда и выезда пассажиров, которые могут предъявляться различными ведомствами Договаривающегося государства.

Примечание. Режим одного окна для представления данных о пассажирах, предназначенный для обеспечения передачи API/iAPI, не обязательно должен являться тем же средством, которое используется для обеспечения обмена данными PNR.

...

Электронные системы оформления поездок (ETS). Автоматизированный процесс подачи, принятия и верификации имеющегося у пассажира разрешения на поездку в то или иное государство вместо стандартного корешка визы на бумажном носителе.

...

Глава 9. Системы обмена данными о пассажирах

А. Общие положения

9.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам, требующим обмена предварительной информацией о пассажирах (API), информацией интерактивной API (iAPI) и/или данными записей регистрации пассажиров (PNR) от эксплуатантов воздушных судов, следует создать режим одного окна для представления данных о пассажирах по каждой категории данных, позволяющий участвующим сторонам представлять стандартизированную информацию с использованием общего пункта входа передаваемых данных по каждой категории для выполнения всех соответствующих требований в отношении данных о пассажирах и членах экипажа в рамках этой сферы компетенции.

9.2 3.48.10 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует, где это целесообразно и применимо, оказывать на круглосуточной (постоянной) основе семь дней в неделю оперативную и техническую помощь в проведении анализа любого выхода из строя или отказа системы и принятии соответствующих мер в целях обеспечения возврата к нормальной работе в кратчайший срок.

9.3 3.48.11 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует устанавливать и внедрять соответствующие процедуры уведомления и восстановления в отношении как регулярного технического обслуживания информационных систем, так и незапланированных выходов из строя или отказов систем.

9.4 3.49.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует обеспечивать соответствующий уровень связи (по возможности круглосуточно 7 дней в неделю).

В. Предварительная информация о пассажирах (API)

9.5 Каждое Договаривающееся государство создает систему предварительной информации о пассажирах (API).

Примечание. Совет Безопасности ООН в п. 9 резолюции 2178 (2014) "[п]ризывает государства-члены требовать, чтобы авиационные компании, действующие на их территории, заблаговременно представляли соответствующим национальным властям информацию о пассажирах для выявления случаев въезда с их территории или попыток въезда на их территорию или транзитного проезда через нее на борту воздушных судов гражданской авиации лиц, обозначенных Комитетом, учрежденным резолюциями 1267 (1999) и 1989 (2011) ("Комитет"), и далее призывает государства-члены сообщать Комитету о любых таких случаях выезда с их территории или попытках въезда на их территорию или транзита через нее таких лиц, а также направлять эту информацию государству проживания или гражданства, сообразно обстоятельствам и согласно внутригосударственному законодательству и международным обязательствам."

~~3.48 Каждое Договаривающееся государство, которое в рамках своего национального законодательства вводит программу в области предварительной информации о пассажирах (API), придерживается признанных международных стандартов передачи предварительной информации о пассажирах.~~

9.6 Система API каждого Договаривающегося государства поддерживается соответствующим правовым документом (таким как, например, законодательством, нормативным положением или указом) и соответствует признанным международным стандартам для API.

Примечание 1. API предусматривает, что перед вылетом перевозчик вводит биографические данные о пассажирах или членах экипажа и подробные сведения о полете. Эта информация электронным способом передается органам пограничного контроля в стране назначения или вылета. Таким образом, подробные сведения о пассажирах или членах экипажа принимаются заранее до вылета или прибытия рейса.

Примечание 2. Сообщение PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН является стандартным электронным сообщением, разработанным конкретно в качестве подраздела стандарта ЭДИФАКТ ООН для обеспечения обработки передач пассажирских ведомостей (в электронном виде). ЭДИФАКТ ООН означает "Правила Организации Объединенных Наций для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте". Данные правила состоят из комплекта согласованных на международной основе стандартов, указателей и рекомендаций по электронному обмену структурированными данными, и в частности теми из них, которые относятся к торговле товарами и услугами между независимыми, компьютеризированными информационными системами. ВТамО, ИАТА и ИКАО совместно согласовали максимальный комплект данных API, которые следует включать в сообщение PAXLST, подлежащее использованию для передачи таких данных эксплуатантами воздушных судов органам пограничного контроля в стране назначения или вылета. Предполагается, что стандарт ЭДИФАКТ ООН может быть заменен современными методами передачи сообщений, такими как международные стандарты xml или веб-приложения.

Примечание 3. В рамках структуры нынешнего формата сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН не будет учитываться использование авиации общего назначения.

Примечание 4. Признанные международные стандарты для API в настоящее время определяются конструктивными указаниями ВТамО/ИАТА/ИКАО.

9.7 Рекомендуемая практика. *Каждому Договаривающемуся государству, разрабатывающему законодательство для целей внедрения системы API, следует рассмотреть вопрос о разработке согласованных нормативных положений, которые удовлетворяют потребностям всех участвующих ведомств, определить общий для всех набор элементов данных API, необходимых для этой сферы компетенции в соответствии со стандартами построения сообщений, и назначить одно государственное ведомство для получения данных API от имени всех других ведомств.*

9.8 3.48.1 При определении передаваемой идентификационной информации о пассажирах Договаривающиеся государства требуют представления только элементов данных, имеющих в машиночитываемой форме в проездных документах, отвечающих спецификациям, содержащимся в документе Doc 9303. Вся требуемая информация соответствует спецификациям на сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН, содержащимся в Инструктивных указаниях ВТамО/ИАТА/ИКАО, касающихся системы API.

9.9 3.48.2 При желании осуществить национальную программу в области предварительной информации о пассажирах (API) Договаривающиеся государства, не имеющие возможности полностью выполнять содержащиеся в п. 3.48.1 положения в отношении требуемых элементов данных, обеспечивают включение в требования такой национальной программы только тех элементов данных, которые были определены для включения в сообщение PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН, или следуют процедуре ВТамО в отношении запроса о ведении данных (DMR) при любом отклонении от стандарта.

~~**3.48.3 Рекомендуемая практика.** *В тех случаях, когда при осуществлении новой программы в области предварительной информации о пассажирах (API) Договаривающимся государствам, которые не могут принимать информацию о пассажирах, передаваемую согласно спецификациям на сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН с использованием отраслевого стандартного метода передачи, указанного в п. 3.48.1, следует консультироваться с пользователями относительно эксплуатационных и финансовых последствий преобразования сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН и его содержания в требуемый альтернативный формат.*~~

9.10 3.48.4 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует стремиться сводить к минимуму количество передач данных API по каждому конкретному рейсу.*

9.11 3.48.5 Если Договаривающееся государство требует осуществлять обмен данными API, оно стремится в максимально возможной степени ограничивать эксплуатационную и административную нагрузку на эксплуатантов воздушных судов и повышать при этом уровень упрощения формальностей в отношении пассажиров.

9.12 3.48.6 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует воздерживаться от наложения штрафов и санкций на эксплуатантов воздушных судов за любые ошибки, вызванные отказом систем, которые могут повлечь за собой непередачу данных или передачу искаженных данных государственным полномочным органам по системам API.*

9.13 3.48.7 Договаривающиеся государства, требующие передачи данных о пассажирах в электронном виде по системе предварительной информации о пассажирах, не требуют представления также пассажирской ведомости на бланке.

9.14 Рекомендуемая практика. *Каждому Договаривающемуся государству следует рассмотреть вопрос внедрения интерактивной системы предварительной информации о пассажирах (iAPI).*

9.15 3-48.8 Рекомендуемая практика. Договаривающиеся государства, желающие внедрить систему интерактивной предварительной информации о пассажирах (iAPI), должны:

- a) стремиться минимизировать воздействие на существующие системы и техническую инфраструктуру эксплуатантов воздушных судов путем проведения консультаций с эксплуатантами воздушных судов до разработки и внедрения системы iAPI;
- b) совместно с эксплуатантами воздушных судов разрабатывать системы iAPI, согласующиеся с используемыми эксплуатантами воздушных судов системами контроля за отправлениями;
- c) при необходимости использования iAPI соблюдать "Инструктивные указания по системе предварительной информации о пассажирах (API)", принятые ВТАмО/ИКАО/ИАТА.

9.16 3-48.9 Рекомендуемая практика. Системы API Договаривающихся государств и эксплуатантов воздушных судов, включая iAPI, должны быть способны работать круглосуточно семь дней в неделю, имея в наличии процедуры сведения к минимуму перебоев в случае выхода из строя или отказа системы.

С. Электронные системы оформления поездок (ETS)

9.17 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам, намеревающимся создать электронную систему оформления поездок, следует интегрировать систему верификации, проводимой перед поездкой, с интерактивной системой предварительной информации о пассажирах.

Примечание. Это позволит государствам обеспечить интеграцию с системами контроля вылета пассажиров авиакомпаний, используя стандарты сообщения данных в соответствии с международными руководящими принципами, с тем чтобы обеспечить ответ эксплуатанту воздушного судна в реальном масштабе времени в целях проверки в ходе регистрации подлинности имеющегося у пассажира разрешения на поездку.

9.18 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам, намеревающимся внедрить электронную систему оформления поездок (ETS), следует:

- a) Обеспечить надежную платформу электронной подачи заявки, где может быть произведена онлайн-заявка на получение разрешения на поездку. Государству следует четко разъяснить, что его платформа является предпочтительным средством для подачи заявки в режиме онлайн, с тем чтобы сократить количество неофициальных продавцов третьей стороны, которые могут взимать дополнительную плату за подачу заявки отдельного лица.
- b) Предусмотреть вспомогательный инструментарий, встроенный в заявку, для оказания помощи отдельным лицам во избежание ошибок при заполнении формы заявки, в том числе четкие инструкции относительно ее применимости с указанием того, для граждан каких государств требуется ETS, и не допускать обработки заявки для пассажиров, не подпадающих под установленные критерии (например, гражданство и/или тип документа).
- c) Ввести систему автоматизированной и непрерывной проверки соответствующих перечней, содержащих предупреждающую информацию.

- d) Предоставить пассажиру электронное уведомление вместо печатного свидетельства утверждения его для поездки.
- e) Обеспечить, чтобы требуемая от пассажира информация была доступна для понимания в соответствии с национальным законодательством и нормативными положениями данного государства.

9.19 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует предусмотреть определенный график внедрения, который способствует обеспечению информированности о предстоящих изменениях и выработке коммуникационных стратегий на многих языках в сотрудничестве с другими правительствами, туристической отраслью, авиакомпаниями и организациями в целях распространения информации о запланированном внедрении ETS.

9.20 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует предусмотреть период информированного соблюдения требований после первоначального нормативного срока внедрения, когда пассажирам позволяют въезд в страну, но их информируют о новых требованиях, например, путем вручения отрывного листка с новыми требованиями.

9.21 Рекомендуемая практика. Эксплуатанту воздушных судов, осуществляющему перевозки в государство, где требуется использование ETS, следует информировать своих пассажиров о требованиях, касающихся ETS, во время бронирования мест и стремиться сместить процесс проверки правомочности посадки на борт на более ранний этап на пункт убытия, а не на последний участок полета перед въездом в страну назначения.

Примечание. Это будет в значительной степени зависеть от имеющихся у других эксплуатантов воздушных судов возможностей сквозной интерлайновой регистрации и взаимоотношений между эксплуатантами воздушных судов.

D. Данные записей регистрации пассажиров (PNR)

~~3.49~~ **9.22 Рекомендуемая практика.** Каждое Договаривающееся государство, требующее доступа к данным записей регистрации пассажиров (PNR), следует соотносить свои требования к данным и методы обработки таких данных с основными принципами, содержащимися в документе Doc 9944 "Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)" ИКАО и в инструктивных материалах по внедрению сообщений PNRGOV, опубликованных и обновленных ВТамО и поддержанных ИКАО и ИАТА.

~~3.49.2 Рекомендуемая практика.~~ При определении требований к передаче данных PNR Договаривающимся государствам следует учитывать вопросы принятия и внедрения сообщений PNRGOV в качестве одного из методов передачи данных PNR.

9.22.1 Договаривающиеся государства, требующие передачи данных PNR, принимают и внедряют основанные на стандартах ЭДИФАКТ сообщения PNRGOV в качестве основного метода передачи данных PNR от авиакомпаний государству.

Примечание 1. Сообщение PNRGOV является стандартным электронным сообщением, совместно одобренным ВТамО/ИКАО/ИАТА. В зависимости от конкретной системы бронирования и контроля за отправлениями, используемой эксплуатантом воздушных судов, могут предоставляться соответствующие элементы данных.

Примечание 2. Данное положение не предназначено для замены или использования вместо каких-либо сообщений, которыми обмениваются эксплуатанты воздушных судов и администрации таможенных органов в целях обеспечения местных операций в аэропортах.

9.23 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам, требующим предоставления данных PNR, следует учитывать влияние сбора данных PNR и их передачи электронными средствами на проблему обеспечения конфиденциальности данных в рамках своих собственных национальных систем, а также других государств. В случае необходимости Договаривающимся государствам, требующим предоставления данных PNR, и тем государствам, которые ограничивают такой обмен данными, следует на раннем этапе наладить сотрудничество для согласования юридических требований.

6. **Изменить** Приложение 9 следующим образом: [см. документ WP/10]

Глава 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНОВ И ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

А. Определения терминов

...

Несовершеннолетний ребенок. Несовершеннолетний ребенок означает любое лицо, не достигшее возраста 18 лет, за исключением случаев, когда в рамках закона, применимого к несовершеннолетнему ребенку, совершеннолетие наступает раньше.

Несопровождаемый несовершеннолетний ребенок. Несовершеннолетний ребенок, осуществляющий поездку в одиночестве или только в компании с другим несовершеннолетним ребенком.

Примечание. Следует отметить, что может возникнуть необходимость применения данного определения в связи с любым обязательством, вытекающим из применения национальных нормативных положений, касающихся пограничных проверок.

...

Сопровождающее лицо. Совершеннолетний человек, осуществляющий поездку с несовершеннолетним ребенком. Это лицо не обязательно является родителем или законным опекуном несовершеннолетнего ребенка.

Примечание. Следует отметить, что может возникнуть необходимость применения данного определения в связи с любым обязательством, вытекающим из применения национальных нормативных положений, касающихся пограничных проверок.

...

Глава 3. ПРИБЫТИЕ И УБЫТИЕ ЛИЦ И ИХ БАГАЖА

...

Q. Несовершеннолетние дети

3.81 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует обеспечить подготовку своих государственных полномочных органов в вопросах учета благополучия несовершеннолетних детей, как сопровождаемых, так и не сопровождаемых.

3.82 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует обеспечить надлежащую подготовку эксплуатантами воздушных судов своего наземного и кабинного персонала по вопросам обращения с несовершеннолетними детьми.

3.83 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует, по возможности, обмениваться информацией с соответствующим(и) круглосуточным(и) контактными(и) пунктом(ами), к которым можно обратиться по поводу проблем, касающихся благополучия несовершеннолетнего ребенка.

3.84 **Рекомендуемая практика.** В тех случаях, когда это позволяют ограничения в отношении конфиденциальности и защиты данных, Договаривающимся государствам следует обеспечить, чтобы эксплуатанты воздушных судов выражали любые свои озабоченности, касающиеся благополучия несовершеннолетнего ребенка, соответствующим государственным полномочным органам.

3.85 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос о том, чтобы при первой представившейся возможности поручать заботу о несовершеннолетнем ребенке соответствующему государственному полномочному органу, если существуют серьезные опасения в отношении благополучия несопровождаемого несовершеннолетнего ребенка во время поездки, которые не могут быть оперативно устранены.

3.86 Договаривающиеся государства используют надлежащие меры для обеспечения того, чтобы эксплуатанты воздушных судов не позволяли несовершеннолетним детям в возрасте до пяти (5) лет совершать поездки без сопровождающего лица.

3.87 Договаривающиеся государства используют надлежащие меры для обеспечения того, чтобы эксплуатанты воздушных судов вводили программу, касающуюся обращения с несопровождаемыми несовершеннолетними детьми, осуществляющими поездку под их надзором.

Глава 5. ЛИЦА БЕЗ ПРАВА НА ВЪЕЗД И ДЕПОРТИРУЕМЫЕ ЛИЦА

В. Лица без права на въезд

...

5.11.2 В тех случаях, когда выдворение лица без права на въезд касается несопровождаемого несовершеннолетнего ребенка, выдворяющее государство принимает соответствующие меры для обеспечения надлежащих договоренностей для этого несовершеннолетнего ребенка в пункте убытия, транзита и пункта назначения.

5.18.2 В тех случаях, когда депортируемым лицом является несопровождаемый несовершеннолетний ребенок, выдворяющее государство принимает соответствующие меры для обеспечения надлежащих договоренностей для этого несовершеннолетнего ребенка в пункте убытия, транзита и пункта назначения.

7. *Изменить главу 3 Приложения 9 следующим образом: [см. документ WP/14]*

I. Проверка проездных документов

...

3.36 Рекомендуемая практика. *Каждому Договаривающемуся государству следует рассмотреть вопрос о внедрении автоматизированных систем пограничного контроля (АСПК) в целях упрощения и ускорения оформления лиц, прибывающих или убывающих воздушным транспортом.*

3.36.1 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам, применяющим системы АСПК, следует в соответствии с пп. 3.9.2 и 3.10.1 использовать информацию, имеющуюся в ДОК, для проверки достоверности электронных МСПД, осуществлять сверку биометрических данных для установления того, что этот пассажир является законным владельцем документа, и запрашивать базу данных ИНТЕРПОЛа об украденных и утерянных проездных документах (SLTD), а также другие учетные данные пограничного контроля для установления права на пересечение границы.*

~~3.4.1~~ **3.36.2 Рекомендуемая практика.** *Договаривающиеся государства, использующие автоматизированные системы пограничного контроля (АСПК), должны обеспечивать наличие соответствующего персонала в функционирующих контрольных пунктах выхода на посадку для обеспечения беспрепятственного пассажиропотока и быстрого решения проблем, связанных с безопасностью и целостностью, в случае отказа системы.*

8. *Изменить главу 3 Приложения 9 следующим образом: [см. документ WP/16]*

...

3.35.1 Государственные полномочные органы каждого Договаривающегося государства изымают сфабрикованные, поддельные или фальшивые проездные документы. Государственные полномочные органы также изымают проездные документы у лица, выдающего себя за законного обладателя проездного документа. Такие документы незамедлительно изымаются из обращения и возвращаются соответствующим полномочным органам государства, указанного в качестве выдавшего их, или постоянному дипломатическому представительству данного государства, за исключением случаев, когда государственные полномочные органы изымают документы в рамках правоприменения.

Пункт 4 повестки дня. Доклад Рабочей группы по инструктивному материалу**4.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

4.1.1 В документе IP/1 Австралия, как докладчик Рабочей группы FALP по совершенствованию обмена информацией о требованиях к данным о пассажирах, сообщила Группе экспертов последние сведения о работе, проводимой в настоящее время в этой области. Всем заинтересованным членам Группы экспертов, наблюдателям от государств и организаций, желающим принять участие в разработке этого предложения, было рекомендовано обратиться к докладчику.

4.1.2 В документе IP/4 Сингапур, как докладчик Рабочей группы по инструктивному материалу (WGGM) Группы экспертов, представил последнюю информацию о работе, проделанной, а также проводимой в настоящее время Рабочей группой, которой на совещании FALP/7 было поручено провести детальный анализ документа Дос 9957 *"Руководство по упрощению формальностей"* и документа Дос 9636 *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"*, а также разработать типовую Национальную программу по упрощению формальностей, в том числе инструктивный материал по использованию этого образца.

4.2 ОБСУЖДЕНИЕ

4.2.1 Группа экспертов приняла к сведению последнюю информацию о проводимой работе, изложенную в документах IP/1 и IP/4.

Доклад по пункту 5 повестки дня. Внедрение Приложения 9**5.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

5.1.1 В документе IP/2 член Группы экспертов от Португалии от имени Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) изложил руководящие принципы ЕКГА, устанавливающие согласованный подход к предоставлению информации авиакомпаниями и аэропортами на веб-сайтах, особенно для пассажиров с ограниченной возможностью передвигаться (PRM). При этом член Группы экспертов подчеркнул возрастающее значение информации, все более активно предоставляемой авиапассажирам и совершающей поездки публике через Интернет, и отметил, что эти новые процессы могут вызвать разочарование, если веб-сайты не подготовлены адекватным образом или если эта информация не доступна непосредственно некоторым категориям пассажиров, например, PRM.

5.1.2 Член Группы экспертов от Катара выступил с сообщением об упрощении формальностей на воздушном транспорте и внедрении таких мер в его государстве. При этом он обратил особое внимание на международные и национальные обязательства Катара в области упрощения формальностей и описал эксплуатационные аспекты национальной системы Катара по упрощению формальностей на воздушном транспорте и различные инструменты, используемые для внедрения SARPS Приложения 9 и координации деятельности в области упрощения формальностей в государстве.

5.2 ОБСУЖДЕНИЕ

5.2.1 Ссылаясь на замечания Секретариата, сделанные после открытия совещания 4 апреля 2016 года в отношении плановой разработки региональных семинаров FAL, ориентированных на внедрение, на следующий трехлетний период (2017–2019 гг), председатель обратился к участникам с просьбой сообщить Секретариату любые идеи в этом отношении и поделиться информацией о любой имеющейся у них передовой практике по вопросу о том, как эти семинары можно структурировать или разработать.

Доклад по пункту 6 повестки дня. Прочие вопросы**6.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

6.1.1 В документе WP/7 Секретариат предложил концепцию "карт-заданий" для четкого определения работы Группы экспертов и гарантии наличия достаточной информации, касающейся содержания, обоснования, контрольных сроков и четких практических результатов по всем пунктам работы Группы экспертов в целях упрощения контроля и представления докладов.

6.1.2 В документе WP/8 Секретариат предложил разработать Глобальный план упрощения формальностей в авиации (GAFP) с соответствующими задачами и целями, поддающимися измерению и отражающими потребности государств и регионов. Задачи будут всеобщими и касаться вопросов упрощения формальностей в авиации и вызовов, стоящих как перед развитыми, так и развивающимися государствами. Будет разработан ряд показателей эффективности с целью обеспечения контроля за выполнением каждой задачи по крайней мере по одному показателю за согласованный целевой год.

6.1.3 Председатель Аэронавигационной комиссии (АНК) в своем выступлении по глобальным планам по управлению программами работы описал, каким образом АНК использует концепцию "карт-заданий" для планирования и достижения своих целей и задач.

6.2 ОБСУЖДЕНИЕ

6.2.1 При рассмотрении документа WP/7 Группа экспертов одобрила предложенную концепцию карт заданий, изложенную в этом документе. Некоторые делегации выразили обеспокоенность по поводу того, что карты заданий могут внести в работу ИКАО определенный элемент бюрократии, но отметили, что это представляется эффективным механизмом управления рабочей программой FAL и что, помимо прочего, с Группой экспертов FAL будут консультироваться, прежде чем включать какие-либо пункты в любую карту заданий, затрагивающую ее работу.

6.2.2 В отношении предложений, содержащихся в документе WP/8, несколько делегаций, подвергая сомнению конкретную практическую пользу от предлагаемого Глобального плана по упрощению формальностей в авиации (GAFP), выразили обеспокоенность по поводу его введения, например, учитывая ресурсы, которые могут понадобиться для реализации плана, способность различных регионов обеспечить работу в рамках этого плана, внесение дополнительного элемента бюрократии для контроля его реализации. Указанные делегации предложили, чтобы приоритетным направлением программы FAL стало проведение оценки различий с Приложением 9, обследование ситуации в государствах путем направления писем государствам для определения их уровня внедрения и выяснение требований в отношении FAL, достижение целей программы FAL, используя существующие меры, участие в дополнительных исследованиях и оказание содействия государствам в выполнении SARPS Приложения 9, отвечающих их потребностям.

6.2.3 Другие государства поддержали введение GAFP, чтобы таким образом сосредоточить внимание на возможных способах оказания государствам помощи в реализации SARPS, установить важные связанные с Приложением 9 цели, определить меры по наращиванию потенциала, которые помогли бы государствам достичь своих целей в области упрощения формальностей и разработать для государств дорожную карту реализации общих задач.

6.2.4 После обсуждения Группа экспертов согласилась с тем, чтобы в качестве первого шага была создана Рабочая группа для изучения затронутых в данном документе концепций и принципов, которые отражали бы потребности государств и регионов. Рабочая группа будет работать в период между сессиями и представит доклад на следующем совещании Группы экспертов, предварительно запланированном на сентябрь 2018 года. Группа экспертов согласилась с кругом полномочий Рабочей группы, изложенным в добавлении к докладу.

6.2.5 Несколько членов выразили обеспокоенность по поводу того, что ряд рабочих документов не был переведен на рабочие языки Группы экспертов, и попросили Секретариат довести эту информацию до Авиатранспортного комитета и Совета, с тем чтобы данная ситуация была разрешена и таким образом позволила всем делегациям принимать полноценное участие в будущих совещаниях.

6.2.6 Китайская делегация, обращая внимание Секретариата на существующий п. 2.8 Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, который гласит: **"Рекомендуемая практика. Документы на прибывающие и вылетающие воздушные суда следует принимать в том случае, если они оформлены на русском, английском, арабском, испанском или французском языках. Любое Договаривающееся государство может требовать устного или письменного перевода этих документов на свой язык"**, попросила включить в текст слово "китайском", поскольку последний является одним из официальных языков Организации. Группа экспертов выразила полную поддержку включению китайского языка в п. 2.8 Приложения 9.

Добавление к пункту 6 повестки дня

РАБОЧАЯ ГРУППА ПО GAFP ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

Членский состав

Докладчиком данной Рабочей группы Группы экспертов FAL является секретарь. Члены Группы включают представителей от: Ганы, Канады, Нигерии, Нидерландов, Сингапура, Соединенных Штатов Америки и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

Круг полномочий

Рабочая группа по Глобальному плану упрощения формальностей в авиации (WG-GAFP) Группы экспертов FAL изучит концепции и принципы, рассматриваемые в документе FALP/9-WP/8, и определит уровни внедрения и требования к FAL государств-членов путем рассылки писем государствам, с тем чтобы определить дальнейшие шаги в вопросах введения GAFP. Рабочая группа представит результаты своей работы в период между сессиями для рассмотрения Группой экспертов FAL в установленном порядке и свои рекомендации на 10-м совещании Группы экспертов FAL.

Методы работы

Докладчик Рабочей группы по согласованию с ее членами определяет методы работы Группы.

[Принято 7 апреля 2016 года]

ДОБАВЛЕНИЕ А**ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ АВИАТРАНСПОРТНОГО
КОМИТЕТА Г-НА ВИКТОРА М. АГУАДО,**

Доброе утро, дамы и господа!

Мне доставляет большое удовольствие как председателю Aviатранспортного комитета Совета ИКАО приветствовать вас в Монреале на 9-м совещании Группы экспертов по упрощению формальностей. Я благодарю вас за приезд в Монреаль для совместной работы над решением важных вопросов в рамках стратегической цели ИКАО *"Авиационная безопасность и упрощение формальностей"*, а также за приезд в Монреаль, чтобы насладиться нашей весенней погодой, как вы заметила. Пару дней назад я прибыл из Испании, и мне здесь несколько холодновато!

Важные проблемы, стоящие перед этим совещанием Группы экспертов, охватывают целый ряд содержащихся в Приложении 9 тем, которые вам придется рассмотреть с учетом изменяющихся потребностей государств и отрасли в области пограничного контроля и обеспечения безопасности границы. Ваш вклад затрагивает не только администрацию гражданской авиации, но и таможенные и иммиграционные ведомства государства, а также касаются, к примеру, сферы международных отношений, сельского хозяйства, туризма, общественного здравоохранения и других сфер. Это довольно сложная область в ИКАО; она не столь проста, как другие технические вопросы, с которыми мы имеем дело.

Этот тезис очень хорошо подчеркнут в Руководстве по типовой национальной программе упрощения формальностей на воздушном транспорте, одобренном этой Группой экспертов на последнем совещании, состоявшемся в 2014 году. Как вы знаете, руководство было опубликовано в 2015 году на всех языках ИКАО, и его можно использовать для оказания содействия государствам-членам в выполнении предусмотренных Приложением 9 давних обязательств, которые требуют введения таких программ на основе положений об упрощении формальностей в Чикагской конвенции, а также в самом Приложении 9. Поэтому примите, пожалуйста, мою благодарность за вклад Группы экспертов в успешное завершение работы над этим Руководством.

На последнем 8-м совещании вы предложили ряд рекомендаций по поправкам к Приложению 9, одна из которых касалась вопроса об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, что получило широкое одобрение и поддержку на Ассамблее в 2013 году. Другие были связаны с вопросами упрощения формальностей и безопасности международной торговли. Некоторые были нацелены на усиление связанных с пассажирами мер пограничного контроля и обеспечения безопасности границы. Все эти рекомендации содержали решение различных проблем, стоящих в настоящее время перед государствами. Ваши рекомендации были приняты Советом и сейчас являются неотъемлемой частью 14-го издания Приложения 9.

Позвольте мне поделиться с вами относительно работы на этот год четырьмя своими идеями и парой размышлений. В этом году, в ходе сегодняшнего совещания здесь и в течение последующих нескольких дней вам предстоит рассмотреть ряд очень важных вопросов. Хочу выделить, в частности, один из них. После принятия в сентябре 2014 года резолюции 2178 Совета Безопасности ООН обмен данными о пассажирах вновь оказался в центре особого внимания и на этот раз на самом высоком глобальном политическом уровне. Указанная резолюция подчеркивает критически важную роль, которую играет предварительная информация о пассажирах во всем

мире в деле обеспечения безопасности границ, особенно применительно к тем, кто намерен нарушить мир и безопасность. Поэтому я рад тому, что Группа экспертов рассмотрит вопрос о совершенствовании программ обмена данными о пассажирах в контексте международных нормативных рамок, каковыми у нас является Приложение 9. Авиатранспортный комитет и Совет ИКАО с нетерпением ожидают результатов вашего рассмотрения проблем, которые становятся все более важными для безопасности авиации, для национальной безопасности и, конечно, для борьбы с терроризмом.

Вторым моментом, который я хотел бы упомянуть здесь, является тот факт, что работа Группы экспертов играет решающую роль в установлении международных Стандартов и Рекомендуемой практики для Приложения 9. Однако у многих государств отсутствуют опыт и ресурсы для выполнения положений ИКАО, и они нуждаются в инструктивном материале; им необходима помощь и поддержка международного сообщества в наращивании соответствующего потенциала. В этом отношении мне приятно отметить, что вы продолжаете разработку инструктивного материала для оказания помощи государствам в применении ими этих положений в своих национальных законодательствах.

Третьим моментом, которым я хотел бы отметить, является то, что Группа экспертов рассмотрит в ходе этого совещания вопрос о разработке перспективного и амбициозного плана, касающегося упрощения формальностей в авиации: это – глобальные рамки, объединяющие три ключевых направления деятельности в программе упрощения формальностей, а именно: положения Приложения 9, программа идентификации пассажиров ИКАО и Директория открытых ключей ИКАО. Указанные компоненты заслуживают серьезного учета, и данная программа могла бы стать стержнем предлагаемого глобального плана по упрощению формальностей в авиации, аналогичного уже разработанному для двух других стратегических целей ИКАО, которыми являются авиационная безопасность и аэронавигационный потенциал. Как вам известно, в ИКАО имеются планы ГПБП и ГАНП, которые направлены на решение проблем, связанных с этими двумя основными стратегическими целями, а также, возможно, вы знаете об осуществляемой в настоящее время разработке глобального плана обеспечения авиационной безопасности. Итак, мы имеет пять крупных стратегических целей, у нас уже есть два глобальных плана, вводится еще один, третий план, в области авиационной безопасности, и нам хотелось бы, чтобы на другие стратегические цели также был распространен глобальный подход к решению проблем.

Четвертым моментом, который я хотел бы затронуть с вами, является осознание также важности учета того, что ваша работа требует тщательного согласования с другими органами Организации в пределах наших установленных рамок. В соответствии с моделью принятия решения ИКАО все вновь предложенные Стандарты и Рекомендуемая практика (я имею в виду SARPS) должны сопровождаться оценкой их последствий, показателями эффективности и необходимыми справочными материалами. Это важное соображение, которое должно быть принято во внимание при рассмотрении любых новых или измененных SARPS. Кроме того, в целях обеспечения эффективной, действенной и скоординированной деятельности и управления в этой Организации предлагается, чтобы программа работы Группы экспертов FAL была разработана в соответствии с системой, которую мы называем картами заданий. Эта предложенная концепция карт заданий, используемая в других областях деятельности Организации, является рабочим механизмом и будет предложена в одном из рабочих документов, представленных на рассмотрение Группы экспертов FAL, для четкого определения ее работы и получения возможности приступить к работе с гарантией наличия достаточной информации о заявлениях руководящего характера, содержании, обосновании, контрольных сроках, четких практических результатах и распределении обязанностей для упрощения контроля и представления докладов о ходе выполнения всех пунктов работы. И вновь говорю, что аналогичную работу мы проводим в

других областях в этой Организации, и такой подход поможет. Как я упоминал ранее, необходимы координированная исполнительская деятельность и управление всем, что мы делаем в данной Организации.

Я поделился с вами мнениями по четырем представляющим интерес вопросам, и сейчас я коснусь двух размышлений.

Первое формулируется вопросом: будет ли необходимым для этой Организации планировать проведение проверок, связанных со Стандартами и Рекомендуемой практикой, содержащимися в Приложении 9? Вы хорошо знаете, что в ИКАО существует установившаяся программа проверок в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Действительно, некоторые положения Приложения 9, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности, уже используются в этих программах проверки. Однако у нас не введена исчерпывающая программа проверок для всех принятых положений. В отношении конкретно Приложения 9 Совет проконсультировался с Группой экспертов FAL и Группой экспертов AVSEC по вопросу о дальнейших шагах. Совет понимает, что Приложение 9 связано со сложными областями, поскольку оно касается не только администраций гражданской авиации, но также других многочисленных органов и государственных служб, что делает проведение проверок несколько более сложной задачей. 21 декабря 2015 года было разослано письмо государствам ЕС 6/3-15/90 по вопросу о заполнении в режиме онлайн контрольного перечня соблюдения положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, напоминающего государствам-членам заполнить до 31 марта 2016 года онлайн-контрольный перечень соблюдения положений (КПСП) в Электронной системе представления информации о различиях (EFOD).

Контрольный перечень позволит зарегистрировать информацию о соблюдении Стандартов Приложения 9, что позволит Совету прежде всего оценить масштаб их соблюдения и затем определить, потребуются ли дальнейшие действия, в том числе рассмотрение вопроса о проведении проверок.

Перед этим я поделился своим первым размышлением, а второе сводится к более общему замечанию. Мы всегда говорим, что авиационная безопасность и упрощение формальностей должны идти рука об руку и осуществляться сбалансированным образом. Это легче сказать, но гораздо труднее осуществить. В мире, в котором мы сегодня живем, в условиях постоянно изменяющихся вызовов в области авиационной безопасности, от нас требуется прилагать все больше усилий в сфере авиационной безопасности; и эта тенденция, как ожидается, будет продолжаться. Баланс между авиационной безопасностью и упрощением формальностей всегда будет тонким и трудным для достижения. Ясно, что нам придется уделять все больше внимания, уделяемое упрощению формальностей. Это имеет важное значение, поскольку мы знаем, что такой баланс окажет несомненное влияние на устойчивое развитие авиации, повышая при этом важность работы данного совещания Группы экспертов FAL.

Авиатранспортный комитет с нетерпением ждет доклада с вашими выводами. Успех программы упрощения формальностей в этой Организации зависит от ваших экспертных рекомендаций и помощи. Ваши постоянные усилия позволят программе по упрощению формальностей добиться дальнейшего успеха в эти изменяющиеся времена. На этом желаю вам плодотворных дискуссий, выработки успешных выводов и рекомендаций, и я имею честь объявить 9-е совещание Группы экспертов открытым.

ДОБАВЛЕНИЕ В**СПИСОК УЧАСТНИКОВ ДЕВЯТОГО СОВЕЩАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ****Члены Группы экспертов, их заместители и советники**

Mr. Gilon Smith Ms. Arun Gupta	Член Советник	Австралия
Mr. Norberto Luongo	Член	Аргентина
Ms. Deise Menezes Nascimento Ms. Priscilla Thabata Alves da Silva	Член Заместитель члена	Бразилия
Mrs. Catherine Hoffman	Член	Гана
Mr. Magdy Abdel-Malik Ibrahim Sobh	Член	Египет
Mrs. Cinzia Mariani Mr. Antonino Bardaro	Член Заместитель представителя в Совете	Италия
Ms. Karen Plourde Ms. Nicoletta Bouwman Ms. Cheryl Burrell Ms. Maxine Hurter Mr. John Watts Ms. Kathy Therien Ms. Terri Gabbatt	Член Советник Советник Советник Советник Советник Советник	Канада
Mr. Fahad Dabsan Alqahtani Mr. Mohammad Jamil Marabha	Член Советник	Катар
Ms. Jie Yang Mr. Chunyu Ding	Член Заместитель представителя в Совете	Китай
Ms. Qian Hufang Mr. Shihui Jiang Mr. Hui Zhang Mr. Gang Li Mr. Zhengwei Fu	Советник Советник Советник Советник Советник	
Mr. Jorge Félix Castillo de la Paz	Заместитель члена	Куба
Mrs. Mary Oluwakemi Adigun	Член	Нигерия
Mr. David Philp	Член	Новая Зеландия

Mrs. Wafa Abdulla Al Obaidli Mr. Joseph Wasike Makasi Mr. Tariq Mohammed Al Marzouqi Mr. Marion Meyer Mr. Mohammad Al Dossari	Член Советник Советник Советник Советник	Объединенные Арабские Эмираты
Ms. Teresa Antunes Mrs. Maria Helena Faleiro de Almeida	Член Представитель в Совете	Португалия
Mr. Dmitry V. Shiyani Mr. Dmitry Mirko Ms. Nadezhda Malikova	Член Советник Советник	Российская Федерация
Mr. Douglas Yeo Mr. Aiden Yeo Ms. Rachel Zeng Mr. Nicholas Lum	Заместитель члена Советник Советник Советник	Сингапур
Ms. Sara Harrison Mr. Mark Rodmell Ms. Nichola Folley	Член Представитель в Совете Советник	Соединенное Королевство
Ms. Esta Rosenberg Ms. Katie Logisz Mr. Matt Cornelius Ms. Barbara Kostuk Mr. Andres Hirschfeld Ms. Elizabeth Merritt Mr. Ronald May	Член Советник Советник Советник Советник Советник Советник	Соединенные Штаты Америки
Dr. Roberto Perdomo Protti Mr. Carlos Daniel Amado Diaz Mr. Vicente Foggia	Член Представитель в Совете Советник	Уругвай
Mr. Patrick Lansman Mr. Maxime Millefert	Член Заместитель представителя в Совете	Франция
Mrs. Marie Hauerová Mr. Fathy Aly Ahmed Ghoniemy	Член Советник	Чешская Республика
Mr. Urs Haldimann Mr. Frédéric Rocheray	Член Заместитель члена	Швейцария
Ms. Mari Greyling Mr. Welcome Makamo	Член Советник	Южная Африка

Примечание. В совещании не участвовали следующие члены Группы экспертов:

Ms. An De Lange	Член, Бельгия
Mr. Syed Muzaffar Alam	Член, Пакистан
Mr. Moussa Ndiaye	Член, Сенегал
Dr. J. Meesomboon	Член, Таиланд

Примечание. Нижеуказанные члены Группы экспертов не смогли принять участие в совещании, но были представлены на нем:

Mrs. Mareike Bartkowski	Член, Германия
Mr. Anil Shrivastava	Член, Индия
Mr. Nicholas E. Bodo	Член, Кения
Mr. Mubarak Al Shahrani	Член, Саудовская Аравия
Mr. Yu Ukawa	Член, Япония

Наблюдатели от государств

Mr. Lionel Isaac	Наблюдатель	Гаити
Mr. Arnold Franck	Советник	
Ms. Michaëlle Pierre	Советник	
Mr. Mynor Duvalier Meza Villatoro	Наблюдатель	Гватемала
Mr. José Daniel Navas Zepeda	Советник	
Ms. Rhéa Grutter	Наблюдатель	Германия
Ms. Alana Marbella	Наблюдатель	Гондурас
Colindres Hernandez		
Mr. Alex Santana	Наблюдатель	Доминиканская
Ambassador Carlos Antonio	Представитель в Совете	Республика
Veras Rosario		
Mr. Satyajit Dutta	Наблюдатель	Индия
Mr. Arif Budiman	Наблюдатель	Индонезия
Mr. Andy Aron	Заместитель представителя при ИКАО	
Mr. Harjoko	Советник	
Mr. Victor Manuel Aguado	Представитель в Совете	Испания
Mr. Angel Soret Lafraya	Наблюдатель	
Ms. Harkamal Gahunia	Наблюдатель	Кения
Mr. Yong Heng Lim	Представитель в Совете	Малайзия

Mr. Dionisio Mendez Mayora Mrs. Dulce Maria Valle Álvarez	Представитель в Совете Заместитель представителя в Совете	Мексика
Mr. Ye Htut Aung	Наблюдатель	Мьянма
Ms. Diantha Raadgers Ms. Ellen Okkersen Mr. Ben Radstaak	Наблюдатель Советник Советник	Нидерланды
Mr. Abdul Hakim Al-Kiyumi	Наблюдатель	Оман
Ms. Jennifer Hyunjoo Park	Наблюдатель	Республика Корея
Mr. Abdullah Attall Al-Raddadi Mr. Mohammad Alahmadi Mr. Mohammad Jamil Mahmoud	Наблюдатель Советник Советник	Саудовская Аравия
Mr. Yildirim Kemal Yillikçi	Советник представителя при ИКАО	Турция
Ms. Annelie Sjölund	Наблюдатель	Швеция
Mr. Kertu Martshenkov	Наблюдатель	Эстония
Ms. Naoko Ueda Mr. Masakazu Ishii	Представитель в Совете Заместитель представителя в Совете	Япония
Mr. Yasuhisa Arai	Советник	
Наблюдатели от международных организаций		
Ms. Patricia Reverdy Mr. José Maria Peral Pecharromás	Наблюдатель Советник	ЕКГА
Mr. Christopher Ross	Глава представительства, представитель ЕС в ИКАО	ЕС
Mr. Robert Davidson Mr. Chris Hornek Mr. Dominique Antonini Ms. Celine Canu	Наблюдатель Советник Советник Советник	ИАТА
Mr. Arnaud du Bédat Ms. Carole Couchman	Наблюдатель Советник	ИФАЛПА
Mr. Antoine Rostworowski Ms. Nina Brooks Mr. Serge Yonke Nguewo	Наблюдатель Советник Советник	МСА

Mr. Michael Hohm

Наблюдатель

МСДА

Mr. Ghaith Zubi

Наблюдатель

ОРГАНИЗАЦИЯ

Mr. Nikolaus Schultz

Наблюдатель

ОБЪЕДИНЕННЫХ

Mr. Harri Humaloja

Наблюдатель

НАЦИЙ

ДОБАВЛЕНИЕ С

СПИСОК РАБОЧИХ И ИНФОРМАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ

FALP/9 № WP	Пункт повестки дня	Название документа	Представлен
Рабочие документы			
1	—	Повестка дня	Секретариатом
2	3	Предлагаемые изменения к Приложению 9. Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) по проездным документам	Секретариатом
3	3	Предлагаемые изменения к Приложению 9. Стандарт 3.14, Рекомендуемая практика 3.18 и Стандарт 5.28	Секретариатом
4	3	Предлагаемые изменения к Приложению 9. Рекомендуемая практика 3.9	Секретариатом
5	3	Предлагаемая поправка к добавлению 2 Приложения 9. Пассажирская ведомость	Нидерландами
6	3	Системы обмена данными о пассажирах	Нидерландами
7	6	Job card concept	Секретариатом
8	6	Global Aviation Facilitation Plan (GAFP)	Секретариатом
9	3	Single Window Concept for Passenger Data Exchange Systems	ИАТА
10	3	Proposed Amendments to ICAO Annex 9: Transport of Minors	ЕКГА
11	3	Advance Passenger Information (API)	ИАТА
12	3	Electronic Travel Systems	ИАТА
13	3	Passenger Name Record (PNR) Data	ИАТА
14	3	Automated Border Control	ИАТА
15	3	Airport Traffic Flow Arrangements	ИАТА
16	3	Proposed Amendment to Annex 9: Standard 3.35.1	ЕКГА
Информационные документы			
FALP/9 № IP	Пункт повестки дня	Название документа	Представлен
1	4	Update on Progress of Working to Improve Information Sharing on Passenger Data Requirements	Австралией
2	5	Guidelines on Websites' Information to Passengers with Reduced Mobility (PRMs)	ЕКГА
3	3	Annex Amendments: Impact Assessment, Implementation Task List and Guidance Material	Секретариатом
4	4	Working Group on Guidance Material: Update	Докладчиком WGGM