



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)

СЕДЬМОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 22–26 октября 2012 года

Пункт 5 повестки дня. Поправки к Приложению 9

**ВЫДВOREНИЕ ДЕПОРТИРУЕМЫХ ЛИЦ: ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВOK
В ПРИЛОЖЕНИЕ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ"**

(Представлено Канадой от имени Рабочей группы CAWG ИАТА)

(В связи с нехваткой ресурсов переведены только тексты аннотации и добавления)

АННОТАЦИЯ

Несмотря на то, что глава 5 Приложения 9 предлагает Договаривающимся государствам Стандарты и Рекомендуемую практику по вопросам организации процесса выдворения депортируемых лиц, эксплуатанты воздушных судов по-прежнему сталкиваются с трудностями при выдворении депортируемых лиц, приводящими к тому, что транзитные государства и/или государства конечного назначения отказывают таким лицам во въезде в страну. Поэтому Рабочая группа уполномоченных органов контроля ИАТА (IATA/CAWG) предлагает внести поправки в Приложение 9 с тем, чтобы улучшить процесс обмена информацией между государственными органами и эксплуатантами воздушных судов, подчеркнуть ответственность Договаривающихся государств за предоставление заблаговременного уведомления о перевозке депортируемого лица в транзитное государство и/или государство назначения и признать право эксплуатанта воздушного судна отказаться перевозить депортируемое лицо на конкретном рейсе по причинам обеспечения безопасности полета или авиационной безопасности.

Признавая важность своевременного обмена информацией между государственными полномочными органами и эксплуатантами воздушных судов по вопросам, помимо перевозки депортируемых лиц, Рабочая группа IATA/CAWG также предлагает Группе экспертов FAL рассмотреть вопрос о включении дополнительных положений в главу 1 "Общие принципы", призывающих эксплуатантов воздушных судов и государственные полномочные органы обмениваться контактной информацией для решения всех вопросов упрощения формальностей.

Действия Группы экспертов FAL:

Группе экспертов FAL предлагается рассмотреть предложения, описанные в данном документе, и согласиться внести поправки в Приложение 9, приведенные в добавлении к данному рабочему документу.

1. INTRODUCTION

1.1 The IATA Control Authorities Working Group (IATA/CAWG) was established in 1987, primarily as a forum for on-going dialogue between Airlines and Immigration officials in respect of the control of illegal migration. Whilst the original focus was on inadmissible passengers, IATA/CAWG now deals with many key areas of passenger facilitation. Twenty-one (21) Contracting States, along with a representative from a national airline from each State are presently represented on the IATA/CAWG.

1.2 Based on analysis of existing national policies relating to deportation and removal processes adopted by the various Contracting States that began in 1998, IATA/CAWG identified significant inconsistencies in the processes employed to support deportee removals. In an effort to respond to these inconsistencies, and to provide best practice guidance to both aircraft operators and public authorities, IATA/CAWG developed and adopted its Guidelines for the Removal of Deportees (“Removal Guidelines”) in October, 1999. This document has been periodically reviewed to ensure continued relevance, with the third revision agreed in May, 2010.

1.3 IATA/CAWG believes that existing provisions within Annex 9 that pertain to deportees and their removal are no longer entirely sufficient, and that additions to and modifications of those provisions is warranted as to address process inconsistencies identified at the national level. Accordingly, IATA/CAWG approved the creation of a working group, comprised of both government agency and aircraft operator representatives¹.

1.4 The working group initially evaluated the Removal Guidelines to determine which of its principles were not adequately represented in Annex 9, Chapter 5, and which might therefore be recommended for incorporation into the Annex as standards or recommended practices.

1.5 The working group subsequently has agreed that the following provisions contained in IATA/CAWG’s Removal Guidelines should form the basis for changes to Annex 9 that are being recommended in Annex 1.

- a) Definition: Escort means a person authorised by the deporting State to accompany a deportee (DEPA) during the removal. [APPENDIX Chapter 1 - Definitions and General Principles – Escorts]
- b) Aircraft operators should establish and provide contact numbers for arrangements and policy questions relating to the removal of deportees, both at headquarters and local or regional offices. Deporting States agree to direct any matters regarding deportation arrangements to these contact numbers wherever possible.[APPENDIX 5.XX.1 -New Recommended Practice] & [APPENDIX Chapter 1 General Principles - 1.xx.x]
- c) The deporting State should provide a 24-hour contact concerning deportee situations. Deporting States should also provide contact information for an official or office to which questions of policy interpretation can be addressed. [APPENDIX 5.XX.1 -New Recommended Practice]

¹ The working group was comprised of representatives from Austrian Federal Minister of the Interior, Australia Department of Immigration and Citizenship, Canada Border Service Agency, Netherlands Immigration and Naturalization Service, Swedish National Police Board and the UK Border Agency, Air Canada, Austrian Airlines, QANTAS, KLM, Scandinavian Airlines and the National Airlines Council of Canada.

- d) The departing State should inform the aircraft operator, to the extent legally allowed, of the results of its risk assessment to facilitate the aircraft operator's own evaluation and notification process. [APPENDIX 5.19.XX – New Standard]

2. DISCUSSION

2.1 The “Removal Guidelines” contain a recommendation that, when official en-route supervision of a deportee is warranted based on the results of risk assessment, the departing State should ensure that the escort(s) travelling with the deportee possess all travel documents required by destination and transit States, unless alternative arrangements have been approved by those States. The group determined that Annex 9 sufficiently reflects this obligation. However, the term “Escort” is not defined in Chapter 1 of the Annex. The group recognized that an escort may be used for the removal of both inadmissible passengers and deportees, and that aircraft operators may employ, or require the use of an escort depending on the situation, and therefore decided to expand the definition found in the “Removal Guidelines” to more accurately reflect the circumstances where use of an escort might be warranted.

2.2 The group discussed the two provisions contained in the “Removal Guidelines” relating to the need for exchange of contact information between aircraft operators and Deportee States, particularly as relates to deportees and their transportation. Based on those discussions, the Working Group is proposing a new recommended practice to be added to Chapter 5, C. Deportees.

2.3 The group also discussed the relevance of a provision in Chapter 1, General addressing the need for Aircraft Operators and Public Authorities to exchange appropriate contact information in order to facilitate more effective communication and coordination in all matters relating to Facilitation. This suggested provision is broader than that addressed in 2.2 above. The proposed text for this new provision is reflected in the Appendix to this Working Paper.

2.4 The group then addressed the issue of Contracting States providing aircraft operators with risk assessments for the acceptance of a deportee, comparing provisions contained in the “Removal Guidelines and those found in Annex 9. While Annex 9 does contain have specific provisions speaking to this issue, the Working Group determined that more specific language, particularly addressing the aircraft operator's right to refuse transport based on perceived threats to the safe operation of the flight or when such transport is contrary to the aircraft operator's policies, was warranted. A new standard is being proposed in the Appendix to this paper (5.19) that specifically addresses this point, and additionally, speaks to the need for cooperation in determining appropriate alternative flights and/or acceptable methods for transportation of the person in question.

ДОБАВЛЕНИЕ

Внести следующие поправки в Приложение 9:

Глава 1. Определения терминов и общие принципы

А. Определения терминов

Сопровождающее лицо. *Сопровождающим лицом является физическое лицо, уполномоченное Договаривающимся государством или эксплуатантом воздушного судна сопровождать лиц без права на въезд или депортированных лиц, выдворяемых из такого Договаривающегося государства.*

В. Общие принципы

1.6 Рекомендуемая практика. *Договаривающиеся государства и эксплуатанты воздушных судов должны обмениваться информацией о соответствующем контактном лице (контактных лицах), которым пограничные и таможенные органы должны направлять свои вопросы.*

Глава 5. Лица без права на въезд и депортируемые лица

С. Депортируемые лица

5.XX.1 Рекомендуемая практика. *Договаривающиеся государства и эксплуатанты воздушных судов должны, по мере практической возможности, обмениваться информацией о соответствующем контактном лице (контактных лицах), работающем(их) круглосуточно, которому(ым) следует направлять вопросы относительно депортируемых лиц.*

5.19.XX *Эксплуатант воздушного судна и/или командир воздушного судна имеют право отказаться перевозить депортируемое лицо на конкретном рейсе при наличии обоснованных причин, связанных с обеспечением безопасности полета и авиационной безопасности в ходе выполнения рейса, или когда количество депортируемых лиц на борту конкретного рейса превышает количество, предусмотренное политикой эксплуатанта воздушного судна.*

Примечание 1. Договаривающееся государство проводит консультации с эксплуатантом воздушного судна относительно наиболее оптимального, с практической точки зрения, рейса или альтернативного метода перевозки.

Примечание 2. Ссылка дана на пп. 12.2.1.3 и 12.1.2.6 документа Doc 8973 "Руководство ИКАО по авиационной безопасности".

— КОНЕЦ —