



ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

Каир (Египет), 22 марта – 2 апреля 2004 года

Пункт 2 повестки дня. Упрощение формальностей, защита проездных документов и формальности пограничного контроля

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К SARPS ГЛАВЫ 3 ПРИЛОЖЕНИЯ 9 МЕРЫ БОРЬБЫ С МОШЕННИЧЕСТВОМ В ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Статья 13 Чикагской конвенции требует, чтобы при выполнении международных поездок авиапассажиры соблюдали законы государств вылета, транзита и назначения, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции и паспортного контроля. Поскольку для совершения поездок между государствами большинство лиц должно иметь паспорт, он является ключевым элементом международной перевозки воздушным транспортом.

1.2 В последние годы во всем мире резко возросло количество случаев мошенничества с паспортами в целях незаконной миграции из одного государства в другое, что возлагает тяжелое социально-экономическое бремя на государства. Проблема осложняется привлечением преступных элементов к тайной перевозке мигрантов и применением мнимыми мигрантами различных методов избежания законных иммиграционных процессов путем использования поддельных паспортов и других проездных документов или выдачи себя за законных владельцев подлинных документов, принадлежащих другим людям.

1.3 Мошенническое использование проездных документов может считаться неправомерным использованием международной гражданской авиации, поскольку оно противоречит положениям Чикагской конвенции. Мошенничество с паспортами неблагоприятно сказывается на общей безопасности государств независимо от того, являются ли их территории началом, пунктом транзита или местом назначения такого типа трафика. Поэтому для решения данной проблемы требуется предпринять согласованные международные действия, поскольку сохранение ее может привести к разрушению программ упрощения формальностей, так как государства пытаются локализовать ее, усиливая контроль над законным пассажиропотоком.

1.4 В связи с этим повышение уровня уверенности в защите проездных документов и надежности процедур проверки стало важной целью программы ИКАО по упрощению формальностей. Стратегии, которые могут быть приняты государствами-членами в этом отношении, включают содействие выпуску машиносчитываемых проездных документов, использование новых надежных методов и систем

проверки подлинности таких документов и подтверждения личности их владельцев, поддержку инициатив по совершенствованию процедуры проверки в целях повышения безопасности и эффективности и поддержку принимаемых государственными полномочными органами мер по сдерживанию незаконной миграции в отношении пассажиропотоков как в пунктах начала перевозки, так и в пунктах транзита.

1.5 Эти стратегии составляют основу предлагаемых поправок к главе 3 Приложения 9, которые приводятся в добавлении к настоящему документу. Данные рекомендации также отражают обновленные технические требования документа Doc 9303, направленные на усиление защиты документов, а также принятый ИКАО в мае 2003 года глобальный план в отношении системы подтверждения личности с помощью биометрических технологий, использующих интегральные схемы.

2. ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ГЛАВЫ 3

2.1 Предлагаемые основные изменения структуры главы 3 состоят в добавлении нового раздела о защите проездных документов и переносе Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), касающихся исключительно лиц без права на въезд и депортируемых лиц, а также других аналогичных "проблемных" аспектов, в отсутствующую пока главу 5 (подробно рассматривается в документе FAL/12-WP/5 и добавлении к нему).

2.2 Два новых стандарта, а именно п. 3.4, касающийся действительности машиносчитываемых проездных документов (МСП) и п. 3.10, требующий, чтобы к 2006 году государства выдавали МСП, рассматриваются в отдельных рабочих документах (соответственно FAL/12-WP/13 и WP/14).

2.3 В п. 3.9 предлагается Рекомендуемая практика, способствующая использованию биометрических данных в МСП, в связи с одобрением ИКАО глобального согласованного плана включения биометрических данных в машиносчитываемые проездные документы (МСПД) в целях подтверждения личности владельцев документов. Широкое использование МСПД, усовершенствованных с помощью средств биометрической идентификации, позволяет ускорить прохождение пассажиров через контрольные пункты в аэропортах, повысить уровень авиационной безопасности и усилить защиту от подмены личности. В соответствии с этим мандатом разрабатываются технические требования по введению биометрической информации в МСПД для использования государствами.

2.4 Некоторые из предлагаемых новых SARPS (например в пп. 3.7, 3.8, 3.10, 3.31, 3.32 и 3.46) отражают общие принципы защиты и целостности проездных документов, содержащиеся в Протоколе Организации Объединенных Наций о незаконной миграции, дополняющем Конвенцию ООН против транснациональной организованной преступности, и в резолюциях Генеральной Ассамблеи ООН.

2.5 Предлагаемые поправки к SARPS, касающиеся экипажей и прочего персонала, рассматриваются отдельно в документе FAL/12-WP/15.

3. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

3.1 Специализированному совещанию предлагается рекомендовать принять поправки к SARPS главы 3 Приложения 9, представленные в добавлении.

ДОБАВЛЕНИЕ

ГЛАВА 3. ПРИБЫТИЕ И УБЫТИЕ ЛИЦ И ИХ БАГАЖА

Изменить главу 3 следующим образом:

А. Общие положения

....

3.3 (3.7) Договаривающиеся государства, использующие ~~интриговые коды~~ интегрированные системы (ИС) или прочие факультативные технологии машинного считывания для отображения данных о личности в паспорте, **включая биометрические данные**, предусматривают возможность открытия зашифрованных данных владельцу документа по его просьбе.

3.4 (3.11 ~~Примечание 4~~) Договаривающиеся государства не пытаются продлевать срок действия своих машиносчитываемых проездных документов с помощью резиновых печатей или других ручных средств.

Примечание. Техническими требованиями к машиносчитываемым проездным документам (Doc 9303, серия) не допускается изменение даты истечения срока действия и других данных, указанных в машиносчитываемой зоне.

....

С. Защита проездных документов

3.7 Договаривающиеся государства регулярно модернизируют средства защиты в новых вариантах своих проездных документов в целях предохранения от ненадлежащего использования их и содействия обнаружению в случае незаконного изменения, копирования или выпуска таких документов.

3.8 Договаривающиеся государства устанавливают контроль в отношении законного создания и выпуска проездных документов в целях предохранения от хищения их запасов и неправомерного присвоения выпускаемых проездных документов.

3.9 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует включать биометрические данные в свои машиносчитываемые проездные документы, используя одну или несколько факультативных технологий хранения данных в дополнение к машиносчитываемой зоне, технические требования к которой указаны в документе Doc 9303 (серия) "Машиносчитываемые проездные документы".

€ D. Паспорта

3.10 Договаривающиеся государства начинают выпуск машиносчитываемых проездных паспортов в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Doc 9303 не позднее 1 апреля 2006 года.

3.11 (3.5) **Рекомендуемая практика.** При выдаче ~~паспортов~~, виз или прочих документов, удостоверяющих личность и принятых для целей перевозки, Договаривающемуся государству следует выдавать их в машиносчитываемой форме, указанной в документе Doc 9303 (серия) "Машиносчитываемые проездные документы".

3.12 (3-6) При выдаче паспортов, не являющихся машиносчитываемыми, Договаривающиеся государства обеспечивают соответствие данных о личности и выдаче документа и формата страницы, содержащей данные, техническим требованиям к "визуальной зоне", указанным в части 1 "Машиносчитываемый паспорт" документа Дос 9303. "Машиносчитываемая зона" заполняется, например, фразой "настоящий паспорт не является машиносчитываемым" или прочими данными, препятствующими мошенническому нанесению машиносчитываемых знаков.

3.13 (3-8) Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует создавать Договаривающиеся государства создают общедоступные службы для приема заявлений об оформлении паспортов и/или для выдачи паспортов.

....

3.16 (3-11) Рекомендуемая практика. При выдаче или повторной выдаче паспортов для туристических или деловых поездок Договаривающимся государствам, как правило, следует обеспечивать, чтобы срок их годности составлял не менее пяти лет и чтобы они были действительны для неограниченного числа поездок в любые государства и территории.

Примечание 1. Техническими требованиями к машиносчитываемым паспортам (Дос 9303, часть 1) не допускается изменение данных, указанных в машиносчитываемой зоне, включая дату истечения срока действия. Поэтому продление срока действия машиносчитываемого паспорта является практически нецелесообразным.

Примечание 2. С учетом изнашиваемости документов и изменения со временем внешности владельца паспорта рекомендуется, чтобы срок их действия составлял не более 10 лет.

....

I. Проверка проездных документов

3.54.1 Рекомендуемая практика. Соответствующим государственным полномочным органам Договаривающихся государств следует в одностороннем порядке или на совместной основе заключать договоренности о сотрудничестве, например в форме меморандумов о взаимопонимании (МОВ), с авиакомпаниями, выполняющими международные перевозки с пунктами назначения и отправления в таких государствах, в которых излагаются основные принципы взаимной поддержки и сотрудничества в борьбе со злоупотреблениями, связанными с подделкой проездных документов. В таких договоренностях необходимо определить взаимные обязательства государственных полномочных органов и авиакомпаний по установлению годности и подлинности проездных документов выполняющих посадку на борт пассажиров, а также необходимые меры по предотвращению утери или уничтожения пассажирами документов при следовании в пункт назначения.

3.31 Договаривающиеся государства и эксплуатанты, осуществляющие международные перевозки между такими государствами, сотрудничают в интересах достижения цели устранения злоупотреблений, связанных с мошенничеством в использовании проездных документов.

3.32 (3-54-2) Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует заключать договоренности, такие, как меморандумы о взаимопонимании (МОВ), рассматривать вопрос о заключении договоренностей с другими Договаривающимися государствами в целях предоставления возможности размещения "сотрудников по координации" в аэропортах или установления других форм

~~международного сотрудничества для оказания помощи авиакомпаниям в определении годности и подлинности паспортов и виз проездных документов~~ выполняющих посадку на борт пассажиров.

3.33 (3.53) Эксплуатанты в пункте посадки на борт воздушного судна принимают меры, чтобы убедиться в том, что пассажиры имеют действительные проездные документы, предписанные государствами транзита и назначения и описанные в разделе В главы 3 главе 3.

3.54 ~~Договаривающиеся государства и эксплуатанты сотрудничают, где это практически возможно, в установлении годности и подлинности паспортов и виз, предъявляемых выполняющими посадку на борт пассажирами.~~

....

Г. К. Процедуры и обязанности, связанные с прибытием

3.39 (3.34) **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам в сотрудничестве с эксплуатантами и аэропортовыми полномочными органами следует стремиться обеспечивать оформление в течение не более сорока пяти (45) минут после высадки с борта воздушного судна всех пассажиров, подлежащих обычной проверке, независимо от вместимости воздушного судна и времени прибытия по расписанию.

3.40 (3.33) **Рекомендуемая практика.** В целях ускорения проверок Договаривающимся государствам ~~Договаривающиеся государства~~ в сотрудничестве с администрациями аэропортов ~~следует использовать~~ используют применимую технологию и ~~принять~~ принимают многоканальную систему иммиграционного контроля или другие методы разделения пассажиров в тех международных аэропортах, где это оправдано объемом пассажиропотока.

3.41 (3.32) За исключением особых случаев, Договаривающиеся государства не требуют сдачи пассажирами и членами экипажа ~~паспортов, официальных~~ проездных документов или прочих документов, удостоверяющих личность, до прибытия в пункт паспортного контроля.

3.42 (3.52) Соответствующие государственные полномочные органы незамедлительно принимают пассажиров и экипаж для проверки на предмет определения, имеют ли они право на въезд в данное государство.

3.42-Примечание (3.52.1 Примечание) ~~Примечание. Термин "принят к проверке" обычно считается относящимся к первой явке пассажира к сотруднику контрольных органов после высадки с целью получения разрешения на въезд в соответствующую страну; в это время сотрудник контрольных органов проверяет документы, представляемые пассажиром, и, как правило, принимает решение о том, имеет ли этот пассажир право на въезд. Такая проверка не включает просмотра документов у трапа воздушного судна сразу же после высадки, который может осуществляться государственными полномочными органами для целей предварительного сличения.~~

Пассажир или член экипажа "принимается к проверке" в момент его первой явки в контрольный пункт зоны прибытия после высадки с воздушного судна с целью получения разрешения на въезд в соответствующую страну; в это время сотрудник контрольного пункта принимает решение, имеет ли он право на въезд. Такая проверка не включает просмотра проездных документов, который может осуществляться сразу же после высадки с воздушного судна.

3.43 (3.52.1) Эксплуатант несет ответственность за охрану и опеку высадившихся пассажиров и членов экипажа с момента покидания воздушного судна до тех пор, пока они не будут приняты к проверке, предусмотренной в п. 3.42.

3.44 (3.52.2 первая часть)) ~~Рекомендуемая практика.~~ После принятия к проверке (с оговорками или без таковых) соответствующие государственные полномочные органы ~~должны нести~~ несут ответственность за охрану и опеку пассажиров и членов экипажа до тех пор, пока им не будет ~~на законном основании~~ разрешен въезд или не будет установлено, что они являются лицами без права на въезд. ~~и они будут вновь переданы под охрану эксплуатанта для отправления с территории данного государства.~~

3.45 (3.65) ~~Обязательство~~ Ответственность эксплуатанта ~~отправить какое-либо лицо с территории Договаривающегося государства~~ за охрану и опеку пассажиров и членов экипажа прекращается в тот момент, когда ~~это лицо на законном основании допущено для въезда в данное государство~~ эти лица допускаются на территорию данного государства.

3.46 (3.56) Каждое Договаривающееся государство обеспечивает изъятие государственными полномочными органами сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов у лиц без права на въезд. Государственные полномочные органы также изымают проездные документы у лица без права на въезд, выдающего себя за законного обладателя проездного документа. Такие документы изымаются из обращения и возвращаются соответствующим полномочным органам государства, названного в качестве выдавшего их, ~~так скоро, как это практически возможно~~ или постоянному дипломатическому представительству данного государства.

....