



ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

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

Пункт 1 повестки дня.	Развитие событий после Одиннадцатого Специализированного совещания
Пункт 2 повестки дня.	Упрощение формальностей, защита проездных документов и формальности пограничного контроля
Пункт 2.5 повестки дня.	Реализация мер в области авиационной безопасности

СВЯЗАННЫЕ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА (SARPS) ПРИЛОЖЕНИЯ 9 *"УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ"*

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Осуществляемая в рамках программы по упрощению формальностей стратегия заключается в том, чтобы обосновывать и поддерживать действия, предпринимаемые Договаривающимися государствами в трех основных областях, а именно: стандартизация проездных документов, рационализация систем и процедур прохождения формальностей на границе и развитие международного сотрудничества в целях решения проблем, связанных с обеспечением безопасности пассажиров и груза. Хотя основная цель Приложения 9 заключается в обеспечении выполнения государствами предусмотренного в статье 22 Чикагской конвенции обязательства, а именно "...принимать все возможные меры... по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза...", тем не менее дополнительно были разработаны многочисленные положения, направленные на повышение эффективности процесса контроля и оказание поддержки в выполнении такой важной задачи, как повышение уровня общей безопасности.

1.2 Кроме того, события, имевшие место 11 сентября 2001 года и после этой даты, показали, что осуществление национальных программ выдачи проездных документов и обеспечения безопасности, а также повышение эффективности систем проверки в процессе контроля контрабанды и незаконной иммиграции может оказать серьезное влияние на уровень обеспечения безопасности гражданской авиации.

2. SARPS, СВЯЗАННЫЕ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ

2.1 В нижеследующей таблице приводятся положения Приложения 9 (11-е издание, 2002 год), которые непосредственно связаны с обеспечением безопасности системы гражданской авиации и которые имеют отношение к указанным положениям Приложения 17.

Вопрос	Положения Приложения 9	Положения Приложения 17
Упрощение формальностей и безопасность	Стандарты 1.6, 2.2 и 3.2: при разработке процедур эффективного пограничного контроля должны учитываться требования к обеспечению авиационной безопасности	Рекомендация 2.2: введение мер контроля в целях безопасности и правил безопасности должно вызывать минимальные помехи или задержки для деятельности гражданской авиации. Стандарт 3.1.1: применение правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярности и эффективности полетов
Сотрудничество отрасли с государственными органами	Рекомендуемая практика 2.3: меморандумы о взаимопонимании, касающиеся сотрудничества в целях осуществления контроля за контрабандой наркотических средств	Стандарт 3.1.6: координация связанной с обеспечением авиационной безопасности деятельности министерств, ведомств и других организаций государства, аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и других заинтересованных органов
Меры контроля за воздушными судами	Стандарты 2.40, 2.41: конкретные требования и процедуры в отношении предварительного уведомления о полетах авиации общего назначения и прочих нерегулярных полетах	Стандарт 4.2.1: проверки в целях обеспечения безопасности вылетающих воздушных судов, осуществляющих международные рейсы
Меры контроля за багажом	Стандарт 3.48: требование о том, чтобы в тех случаях, когда невозможно осуществить прямую передачу неправильно засланного багажа, принимались меры по временному хранению такого багажа под тщательным наблюдением и при передаче его с одного воздушного судна на другое к нему применялись меры контроля в целях обеспечения авиационной безопасности	Стандарт 4.4.3: обеспечение того, чтобы эксплуатанты не перевозили багаж пассажиров, не явившихся на борт воздушного судна, если этот багаж не был подвергнут надлежащему контролю в целях безопасности, который может предусматривать проведение досмотра
Надежное хранение багажа	Стандарт 6.35.2: надежное хранение невостребованного, неопознанного и неправильно засланного багажа	Стандарт 4.4.4: создание безопасных складских зон в аэропортах..., где может храниться засланный багаж, пока он не будет отправлен, предъявлен к выдаче или уничтожен в соответствии с местными законами

Вопрос	Положения Приложения 9	Положения Приложения 17
Меры контроля за пассажирами	Рекомендуемая практика 3.29 и 3.33: применение системы разделения прибывающих и убывающих пассажиров в целях обеспечения иммиграционного и паспортного контроля. Стандарты 3.53 и 3.54: эксплуатанты в пункте посадки на борт должны принимать меры, чтобы убедиться в том, что пассажиры имеют действительные проездные документы, а государственные полномочные органы и эксплуатанты должны сотрудничать с этой целью	Стандарт 4.3.1: меры для обеспечения того, чтобы вылетающие пассажиры и их ручная кладь досматривались перед посадкой на борт воздушного судна
Меры контроля за транзитными пассажирами	Стандарт 3.44 и определение термина "зона прямого транзита" – такая зона должна находиться под непосредственным контролем государственных полномочных органов	Стандарт 4.3.2: трансферные и транзитные пассажиры и их ручная кладь подвергаются надлежащему контролю в целях безопасности
Таможенный контроль за пассажирами	Стандарт 3.37: применение двухканальной системы или другого выборочного процесса таможенного досмотра пассажиров и багажа с учетом требований управления риском	Раздел 4.3: меры, касающиеся пассажиров и их ручной клади. Раздел 4.4: меры, касающиеся перевозимого в грузовом отсеке багажа
Обеспечение безопасности рейсов при перевозке лиц в рамках административного производства	Стандарты 3.60.1 и 3.66: государственные полномочные органы заблаговременно информируют эксплуатанта о выдворении лица без права на въезд или депортируемого лица, с тем чтобы позволить эксплуатанту принять меры предосторожности для обеспечения безопасности при выполнении рейса	Стандарт 4.6.1: обеспечение уведомления эксплуатанта и командира воздушного судна для осуществления надлежащего контроля в целях безопасности в тех случаях, когда пассажиры должны перевозиться вследствие того, что они были подвергнуты судебному или административному разбирательству
Контроль за лицами, перевозимыми в рамках административного производства	Стандарты 3.60, 3.61, 3.62, 3.67: стандартные процедуры выдворения и репатриации лиц без права на въезд и депортируемых лиц. <i>Примечание. Поправки, предлагаемые в WP/5.</i>	Стандарт 4.6.3: эксплуатанты должны предусматривать меры и процедуры для обеспечения безопасности на борту их воздушных судов в тех случаях, когда пассажиры... были подвергнуты судебному или административному разбирательству

Вопрос	Положения Приложения 9	Положения Приложения 17
Удостоверение личности члена экипажа	Стандарты 3.73–3.75.1: стандартизация документов и порядка оформления экипажей. <i>Примечание. Поправки, предлагаемые в WP/5.</i>	Рекомендация 4.7.4: документы, удостоверяющие личность членов экипажа воздушного судна, следует выдавать согласно соответствующим техническим требованиям, предусмотренным в документе Doc 9303
Таможенная очистка оборудования для обеспечения безопасности	Стандарт 4.41: оперативный выпуск или быстрая таможенная очистка наземного оборудования и оборудования для обеспечения безопасности и их сменных деталей., импортируемых или экспортируемых эксплуатантом другого государства. Рекомендуемая практика 4.39: освобождение от импортных пошлин и налогов наземного оборудования и оборудования для обеспечения безопасности и их составных частей, ввозимых иностранными эксплуатантами	Разделы 4.3, 4.4 и 4.5: меры, касающиеся пассажиров, ручной клади, перевозимого в грузовом отсеке багажа, груза, почты и других предметов
Меры контроля за товарами (авиагрузом)	Стандарт 1.3: использование методов управления риском при досмотре товаров. Стандарт 4.4: координация контрольных функций различных органов, проявляющих интерес к партии товаров. Стандарт 4.5: использование системы управления риском для определения подлежащих досмотру импортируемых или экспортируемых товаров и масштаба такого досмотра. Стандарт 4.6: использование современных технических средств проверки, упрощающих физический досмотр импортируемых или экспортируемых товаров	Стандарт 4.5.2: груз, курьерские и срочные отправления и почта, предназначенные для перевозки пассажирскими рейсами, должны подвергаться надлежащему контролю в целях безопасности. Стандарт 4.5.3: эксплуатанты не должны принимать партии грузов, курьерские и срочные отправления или почту для перевозки пассажирскими рейсами, если безопасность таких партий и грузов не обеспечена зарегистрированным агентом или такие партии грузов не были подвергнуты другим видам контроля в целях безопасности...
Меры контроля за партиями транзитного авиагруза	Стандарт 4.47: позволять эксплуатантам производить под наблюдением соответствующих государственных полномочных органов выгрузку транзитных грузов, поступивших в контейнерах и на поддонах, с целью их сортировки и комплектования для дальнейшей перевозки...	Стандарт 4.5.1: охрана груза, багажа, почты, бортиприпасов и различных запасов эксплуатанта, которые транспортируются в пределах аэропорта и предназначены к перевозке на борту воздушного судна, с целью защиты такого воздушного судна от акта незаконного вмешательства

3. **ДРУГИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 9, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ**

3.1 Укреплению безопасности гражданской авиации существенно способствуют и другие положения Приложения 9, несмотря на то, что с положениями Приложения 17 они непосредственно не связаны. Эти положения относятся в основном к управлению информацией и защите документов.

3.1.1 ***Управление информацией***

В Стандарте 1.4 предусматривается требование о том, чтобы разрабатывались эффективные информационные технологии для повышения эффективности процедур контроля.

В Стандарте 1.5 предусматривается требование о том, чтобы разрабатывались процедуры представления данных до прибытия воздушного судна в целях обеспечения заблаговременной проверки груза и людей.

В Рекомендуемой практике 3.34 предусматривается создание систем предварительной информации о пассажирах.

В Стандарте 4.4 предусматривается требование о том, чтобы грузовые ведомости и авиагрузовые накладные принимались в электронной форме.

В Рекомендуемой практике 4.28 предусматривается применение концепции "исключительных процедур" в отношении уполномоченных импортеров, соблюдающих определенные критерии в отношении ведения учетной документации и заблаговременного представления информации государственным полномочным органам.

3.1.2 ***Защита документов***

В Рекомендуемой практике 3.5 и Стандарте 3.6 указывается, что паспорта и другие проездные документы должны выдаваться в соответствии с форматами, предусмотренными в документе Doc 0303.

В Стандарте 3.10 предусматривается требование о том, чтобы отдельные паспорта выдавались каждому лицу.

В Стандарте 3.40 предусматривается требование о том, чтобы при выдаче виз на ограниченное количество въездов на них делались соответствующие ясные пометки.

В Стандарте 3.56 предусматривается требование о том, чтобы обеспечивалось изъятие государственными полномочными органами сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов у лиц без права на въезд.

3.1.3 Следует отметить, что этот перечень не является исчерпывающим, так как существуют многочисленные другие положения, обеспечивающие взаимодействие систем контроля и, таким образом, оказывающие косвенное влияние на уровень безопасности.

4. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

4.1 Специализированному совещанию предлагается рассмотреть различные области, в которых цели SARPS Приложения 9 тесно связаны с положениями Приложения 17 или иным образом способствуют повышению безопасности, и принять следующую рекомендацию.

Рекомендация В/хх –

Государствам-членам при создании, осуществлении и оценке эффективности своих программ обеспечения авиационной безопасности рекомендуется учитывать соответствующие цели, Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 9.

— КОНЕЦ —