



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
- Пункт 2.3 повестки дня.** Документы, удостоверяющие личность членов экипажа

СТАНДАРТИЗАЦИЯ ДОКУМЕНТОВ, УДОСТОВЕРЯЮЩИХ ЛИЧНОСТЬ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА, ДЛЯ СОВЕРШЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЕЗДОК ПРИ ИСПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Требование о наличии у членов экипажей виз и других проездных документов, необходимых для въезда в каждую страну, которую они посещают при исполнении служебных обязанностей, и их регулярном обновлении представляет для эксплуатантов серьезную материально-техническую проблему. Поскольку назначение отдельных членов экипажей для выполнения различных рейсов зависит от наличия у них документов, эксплуатанты, обслуживающие большое количество пунктов, иногда вынуждены ограничивать свои регулярные перевозки ввиду нехватки служащих с нужными документами по причине болезни или других непредвиденных обстоятельств. Поэтому вопросы, относящиеся к документам, удостоверяющим личность членов экипажа, необходимым для совершения международных поездок при исполнении служебных обязанностей, регулярно поднимались на специализированных совещаниях по упрощению формальностей, начиная с первого совещания в 1946 году, а в Приложение 9 были включены и с годами изменены Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), предусматривающие стандартизацию документов и процедур, в попытке более эффективно решить эти вопросы. Однако реальные факты и "различия", о которых уведомила ИКАО, по-прежнему наводят на мысль о том, что эти положения, видимо, не нашли той широкой поддержки среди Договаривающихся государств, которая ожидалась.

1.2 Цель настоящего документа состоит в том, чтобы рассмотреть вопросы, касающиеся выдачи удостоверений члена экипажа и их признания в качестве идентификационных документов для временного въезда на территории иностранных государств, и рекомендовать соответствующие поправки к SARPS (Приложение 9, пп. 3.73–3.76 включительно).

1.3 Дополнительная цель заключается в представлении незначительных поправок к пп. 3.78–3.81, касающихся инспекторов по производству полетов и обеспечению безопасности в салоне воздушного судна, для рассмотрения Специализированным совещанием.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА ОБ УДОСТОВЕРЕНИЯХ ЛИЧНОСТИ И ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТАХ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

2.1 SARPS, впервые введенные в конце 40-х годов, отражали консенсус относительно того, что свидетельство члена летного экипажа может предъявляться и признаваться вместо паспорта, визы или другого проездного документа, и что члены экипажа, не имеющие свидетельства (например, бортпроводники), также могут освобождаться от требования иметь паспорт, если имеют при себе "удостоверение члена экипажа" (УЧЭ), выданное государством, в котором зарегистрировано воздушное судно. По рекомендации Одиннадцатого Специализированного совещания в данные SARPS были внесены поправки с тем, чтобы отличать УЧЭ, как документ, удостоверяющий личность действующего члена экипажа, от свидетельства, подтверждающего его профессиональную квалификацию, и применять УЧЭ как к членам летного экипажа, так и к бортпроводникам в качестве документа, который может предъявляться вместо паспорта и визы. В то же время была включена Рекомендуемая практика, поощряющая выдачу УЧЭ в машиночитываемой форме.

2.2 С 60-х годов ИКАО играет ведущую роль в разработке технических требований к машиночитываемым проездным документам. Она глубоко изучила концепции и значение документов, удостоверяющих личность, и проездных документов, а также различие между этими документами и свидетельствами/удостоверениями о квалификации. Можно сказать, что за многие годы паспорт завоевал в ИКАО репутацию документа, удостоверяющего личность, который должно иметь каждое лицо, выезжающее за границу. Кроме того, изменились концептуальные подходы, лежащие в основе Приложения 9, в отношении упрощения формальностей пограничного контроля, и основной целью теперь является не устранение паспортов и официальных проездных документов, а их стандартизация и повышение уровня защиты. Как представляется, в настоящее время имеется консенсус относительно того, что требование о наличии паспорта у члена экипажа, выполняющего международные рейсы, уже не может считаться чрезмерно обременительным и фактически отвечает интересам члена экипажа.

2.3 Согласно действующим SARPS Приложения 9, владелец удостоверения вправе ожидать освобождения от требования о наличии паспорта или визы. На практике он ожидает и освобождения от аэропортовых процедур досмотра в целях безопасности, применяемых к пассажирам. Однако в настоящее время стандартизация выдачи удостоверений члена экипажа, как представляется, практически отсутствует, и этот фактор в значительной степени объясняет низкий уровень доверия должностных лиц к такому документу и, следовательно, низкий уровень поддержки данных SARPS.

2.4 33-я сессия Ассамблеи (25 сентября – 5 октября 2001 года) одобрила ряд предложений, направленных на повышение авиационной безопасности, одно из которых предусматривает стандартизацию удостоверения личности сотрудников авиакомпаний и аэропортов в соответствии с документом Дос 9303, частьЗ "Официальные машиночитываемые проездные документы". По предложению Группы экспертов AVSEC (Авиационная безопасность), внесенному в ноябре 2001 года, Совет принял нижеуказанную рекомендацию, которая была включена в седьмое издание Приложения 17 в контексте мер, относящихся к контролю доступа:

4.7.4 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать выдачу документов, удостоверяющих личность членов экипажа воздушного судна, согласно соответствующим техническим требованиям, предусмотренным в документе Дос 9303 "Машиночитываемые проездные документы".*

2.5 Данная рекомендация означает признание того, что применение технических требований, указанных в части 3 документа Дос 9303, при выдаче документов, удостоверяющих личность членов экипажа, дает выгоды всемирной стандартизации, глобальной интероперабельности и высокой степени защиты документов, предусмотренной техническими требованиями к карточке размера ПД-1 (размер бумажника). Кроме того, стандартизация дает следующие эксплуатационные преимущества:

- а) *Перекрестное использование ресурсов.* Документы, удостоверяющие личность, выданные в соответствии с этими техническими требованиями, могут проверяться и личность их владельцев может подтверждаться с использованием тех же технических средств и систем, которые используются при проверке проездных документов.
- б) *Плюсы наличия "дополнительного экипажа".* Стандартный документ, удостоверяющий личность, облегчит принятие и использование авиакомпанией членов экипажей других авиакомпаний в качестве "ездоков на откидных сиденьях".

2.6 Группа экспертов FAL на своем 4-м совещании (2–5 апреля 2002 года) пришла к выводу о том, что существующие положения Приложения 9, касающиеся удостоверения члена экипажа, устарели и что в этой связи необходимо сделать акцент на стандартизацию и обеспечение защиты документа в целях повышения значения УЧЭ и доверия к нему, а также уточнить его статус и функцию как документа, удостоверяющего личность, используемого при совершении международной поездки.

Для рассмотрения этих вопросов и внесения предложений о поправках к SARPS была создана исследовательская группа, представляющая интересы заинтересованных государств и организаций-наблюдателей.

2.7 Прodelав работу по переписке и с использованием средств связи, исследовательская группа пришла к следующим выводам:

- а) хотя масштабы выдачи УЧЭ государствами-членами неизвестны, ИКАО следует по-прежнему требовать, чтобы правительства выдавали такие документы и не отказывались от этой функции и не передавали ее организациям частного сектора;
- б) ИКАО следует настаивать на том, чтобы УЧЭ выдавались в машиночитываемой форме в соответствии с требованиями документа Дос 9303, что является условием его признания принимающими государствами в качестве официального документа, удостоверяющего личность, дающего его владельцу право на упрощенный временный въезд;
- с) одновременно ИКАО следует решительно поддержать стандартизацию выдаваемых частным сектором идентификационных карточек членов экипажа, обеспечивающих возможность подтверждения личности, имея в виду, что эти карточки вовсе не обязательно будут иметь машиночитываемую зону, основанную на технологии OCR;
- д) УЧЭ должен предъявляться не как проездной документ, заменяющий паспорт, а как документ, удостоверяющий личность, означающий освобождение от требования о наличии визы;

- e) контроль за выдачей УЧЭ имеет существенное значение для укрепления уверенности среди полномочных органов пограничного контроля;
- f) УЧЭ может использоваться для освобождения от визы только в тех случаях, когда член экипажа находится при исполнении служебных обязанностей; и
- g) условия, на которых УЧЭ может представляться для получения освобождения от требования о наличии визы для членов экипажа, находящихся при исполнении служебных обязанностей, могут быть упрощены, а различия между членами экипажей разных типов эксплуатантов устранены.

2.8 Эти выводы составили основу нижеуказанных предлагаемых поправок.

3. **ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩЕНИЯ**

3.1 Специализированному совещанию предлагается рассмотреть вопросы, затронутые в настоящем документе, принять поправки к соответствующим SARPS раздела М главы 3 и обновить раздел N, как это предлагается в добавлении.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

М. Экипаж и прочие служащие эксплуатантов Удостоверение личности и въезд членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов

~~3.72 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы досмотр членов экипажа и их багажа по прибытии или при вылете, если он требуется, занимал как можно меньше времени.~~

3.72 Договаривающиеся государства в сотрудничестве с эксплуатантами и аэропортовыми полномочными органами устанавливают меры, направленные на ускорение досмотра членов экипажа и их багажа, требующегося при вылете и по прибытии.

3.73 Договаривающиеся государства создают условия для того, чтобы ~~члены экипажей их авиакомпаний~~ эксплуатанты на их территории могли обращаться за получением и получать УЧЭ для членов своих летных экипажей и бригад бортпроводников без задержки и бесплатно, ~~получить удостоверения члена экипажа (УЧЭ), действительные в течение всего срока найма соответствующих членов экипажа.~~

Примечание. УЧЭ было разработано в виде карточки для использования в качестве удостоверения личности как членами летного экипажа, так и бортпроводниками, тогда как свидетельства членов экипажа будут выполнять свою основную функцию, заключающуюся в подтверждении профессиональной квалификации летного экипажа.

3.73.1 **Рекомендуемая практика.** ~~Договаривающимся государствам следует выдавать удостоверения, о которых говорится в пп. 3.73, 3.74 и 3.75, должны представлять собой в форме машиночитываемой машиночитываемые карточки, выпускаемые в соответствии с техническими требованиями, содержащимися в части 3 "Официальные машиночитываемые проездные документы размера 1 и размера 2" документа Doc 9303. Если это невозможно, то удостоверения следует выпускать в формате, показанном в добавлении 7, т. е. в компоновке, соответствующей параметрам зоны визуальной проверки машиночитываемого удостоверения члена экипажа.~~

3.74 **Рекомендуемая практика.** ~~В том случае, если эксплуатанты или неправительственные организации принимают решение выдавать идентификационные карточки члена экипажа, Договаривающимся государствам следует требовать, чтобы такие документы, удостоверяющие личность, изготовлялись в формате, показанном в добавлении 7, т. е. в компоновке, соответствующей параметрам зоны визуальной проверки машиночитываемого удостоверения члена экипажа, и обеспечивали возможность подтверждения личности и проверки элементов защиты документа с помощью машины.~~

3.75 В отношении выдачи УЧЭ и других официальных документов, удостоверяющих личность членов экипажа, применяются надлежащие меры контроля в целях предотвращения мошенничества, такие, например, как проверка анкетных данных и подтверждение служебного статуса просителя перед выдачей документа, контроль за сохранностью запаса бланков карточек и обязательная отчетность персонала, выдающего документы.

3.74 В тех случаях, когда работающие в авиакомпании члены летного экипажа и бортпроводники, имеющие при себе удостоверения члена экипажа при посадке на борт и высадке, остаются в аэропорту, где совершило посадку воздушное судно, или в пределах

~~границ примыкающих к этому аэропорту городов, и убывают тем же или очередным регулярным рейсом данного воздушного судна, каждое Договаривающееся государство признает такие удостоверения членов экипажа документами, дающими право на временный допуск на его территорию, и не требует предъявления паспортов или виз.~~

~~Примечание 1. Цель настоящего положения состоит в том, чтобы удостоверение члена экипажа признавалось документом, в достаточной степени удостоверяющим личность его владельца, даже если он не является гражданином государства регистрации воздушного судна, на котором он выполняет свои обязанности. При этом не имеется в виду препятствовать Договаривающимся государствам выдавать, если они того желают, такие удостоверения членов экипажа проживающим на их территории членам экипажа, являющимся иностранцами.~~

~~Примечание 2. Выполнение п. 3.74 дает возможность авиакомпаниям быстро и эффективно распоряжаться своим персоналом. Наибольшая эффективность может быть достигнута лишь при условии принятия этих положений всеми Договаривающимися государствами.~~

3.74.1 Каждое Договаривающееся государство распространяет привилегии временного допуска, аналогичные предусмотренным в п. 3.74, на членов летного экипажа и бортпроводников воздушного судна, которое выполняет перевозки за плату или по найму вне расписания регулярных международных воздушных сообщений, при условии, что такие члены летного экипажа и бортпроводники покинут территорию этого государства первым рейсом данного воздушного судна.

3.75 Если работающему в авиакомпании члену экипажа необходимо по служебным делам совершить поездку каким-либо видом транспорта в качестве пассажира в другое государство, где находится его воздушное судно, то каждое государство в целях временного допуска этого члена экипажа и обеспечения необходимой свободы его передвижения в пределах своей территории к месту нахождения данного воздушного судна признает взамен паспорта и визы указанное в пп. 3.73.1 и 3.74 удостоверение члена экипажа, а также, где это необходимо, документ от работодателя члена летного экипажа, подтверждающий цель поездки.

3.75.1 **Рекомендуемая практика.** ~~Каждому Договаривающемуся государству следует распространять на тех же основаниях привилегии временного допуска, аналогичные предусмотренным в п. 3.75, на члена экипажа воздушного судна, которое выполняет перевозки за плату или по найму вне расписания регулярных международных воздушных сообщений.~~

3.76 При условии соблюдения требования о предъявлении действительного паспорта Договаривающиеся государства отказываются от применения требования о наличии визы к прибывающим членам экипажа, предъявляющим УЧЭ или другие официальные документы, удостоверяющие личность членов экипажа, выданные в машиносчитываемой форме, в тех случаях, когда они:

- а) прибывают международным рейсом при исполнении служебных обязанностей и просят разрешения на временный въезд на период, предусмотренный принимающим государством, до начала исполнения ими своих служебных обязанностей на следующем указанном им рейсе;

b) прибывают рейсом другого эксплуатанта или другим видом транспорта как пассажиры и просят разрешения на временный въезд на период, предусмотренный принимающим государством, до начала исполнения ими своих служебных обязанностей на следующем указанном им рейсе.

~~3.76 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует принимать меры для ускорения допуска на свою территорию прибывающего для продолжительного пребывания наземного и летного персонала зарубежных авиакомпаний, выполняющих полеты на территорию или через территорию данных государств, в той мере, в какой такой персонал требуется для решения организационно-технических задач, связанных с осуществлением этими авиакомпаниями международных воздушных сообщений.~~

[Примечание: вышеуказанный текст представляется уже ненужным в Приложении 9, поскольку в настоящее время данное положение широко используется в двусторонних соглашениях.]

3.77 Договаривающиеся государства принимают меры для обеспечения незамедлительного въезда на свою территорию для временного пребывания технического персонала иностранных авиакомпаний, эксплуатантов, выполняющих полеты на территорию или через территорию данных государств, с целью восстановления летной годности воздушного судна, которое по техническим причинам не может продолжать полет. В тех случаях, когда государства требуют Если государство требует гарантии, например в отношении оплаты расходов, связанных с пребыванием, а также содержания таких лиц на его территории и/или их возвращения с нее енциалистов с их территории, эти вопросы согласовываются таким образом, чтобы не задерживать их незамедлительный допуск, такого персонала.

N. Персонал Инспекторы по производству полетов гражданской авиации и обеспечению безопасности в салоне воздушного судна

3.78 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует обеспечивать, чтобы инспекторы по производству полетов и обеспечению безопасности в салоне воздушного судна другого Договаривающегося государства, выполняющие свои обязанности, связанные с инспекцией, оформлялись при выполнении ими своих обязанностей, связанных с инспекцией, таким же образом, как и члены экипажа как указано в п. 3.72. при прохождении процедур, связанных с прибытием и убытием.

3.79 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует выдавать своим инспекторам по производству полетов и обеспечению безопасности в салоне воздушного судна удостоверения, содержащие сведения, указанные документ, удостоверяющий личность, по форме, указанной в добавлении 8. и действительные на срок службы инспектора.

3.80 Рекомендуемая практика. Инспекторам по производству полетов и обеспечению безопасности в салоне воздушного судна следует иметь при себе удостоверение, упомянутое документ, удостоверяющий личность, упомянутый в п. 3.79, копию маршрута поездки летного инспектора, утвержденного государством, на службе у которого находится инспектор, и действительный паспорт.

3.81 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует распространять привилегии временного допуска, указанные в п. 3.74 3.76 в отношении членов экипажа, на инспекторов по производству полетов и обеспечению безопасности в салоне воздушного судна

другого Договаривающегося государства, предъявляющих документы, указанные в п. 3.80, в ходе выполнения или своих обязанностей, связанных с инспекцией, при условии, что вылет следующим рейсом по маршруту поездки инспектора состоится не позднее чем по истечении обычного периода отдыха.

– КОНЕЦ –