



FAL/12-WP/102
29/03/04

**ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)**

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

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА КОМИТЕТА 2
ПО ПУНКТУ 2.4 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый проект доклада по пункту 2.4 повестки дня вносится на утверждение Комитетом 2 для представления пленарному заседанию.

Пункт 2 повестки дня. Упрощение формальностей, защита проездных документов и формальности пограничного контроля**Пункт 2.4 повестки дня. Предварительная информация о пассажирах (API)**

2.4.1 В документе WP/15 Секретариат отметил, что в ряде государств, где были введены системы API, они оказались весьма успешным средством упрощения формальностей и повышения эффективности систем пограничного контроля. В документе рассматриваются соответствующие вопросы упрощения формальностей, и Договаривающимся государствам предлагается рассмотреть и обновить политику и доктрину ИКАО. Внесено предложение об изменении существующей Рекомендуемой практики 3.34.

2.4.2 Участники Специализированного совещания рассмотрели документ WP/16, в котором Секретариат отмечает, что профайлинг в целях оценки риска является вопросом, имеющим отношение к правам меньшинств, который не должен игнорироваться. В документе также рассматривается вопрос о необходимости создания скрупулезного и действенного государственного инструментария с целью осуществления постоянного контроля и обеспечения того, чтобы при выполнении профайлинга в аэропортах не проводилось различие между категориями лиц и чтобы была создана сбалансированная система проверки соответствия нормам.

2.4.3 В документе WP/38, представленном Канадой, описывается опыт Канады в осуществлении своей программы API с целью идентификации пассажиров, представляющих опасность, до их прибытия на канадскую границу. Специализированное совещание приняло к сведению информацию о канадской программе API и рекомендовало включить ее, при необходимости, в инструктивный материал ИКАО.

2.4.4 В документе WP/53, представленном Саудовской Аравией, отмечалась возможность повышения безопасности и получения эксплуатационных выгод за счет применения системы API как эксплуатантами, так и государственными полномочными органами аэропортов. В документе содержится рекомендация о том, что ИКАО следует разработать инструктивные указания для государств, касающиеся важных мер контроля и шагах, связанных с внедрением системы API, которую участники Специализированного совещания рассмотрели при обсуждении документа WP/15. В отношении включения ссылки на систему API в двусторонние соглашения о воздушных сообщениях, Специализированное совещание высказало мнение о том, что этот вопрос должен обсуждаться отдельными государствами на двусторонней основе.

2.4.5 В документе WP/78 Индия привела краткую информацию об эволюции концепции систем API и изучила возможность ее использования вместо пассажирской ведомости. Вместо Стандарта 2.12 был предложен новый Стандарт.

Рекомендация А/ХХ –

Договаривающиеся государства не запрашивают доступ к записям регистрации пассажиров (PNR) дополнительно к информации, поступающей через системы API, до тех пор, пока ИКАО не разработает основные принципы. Договаривающиеся государства, запрашивающие доступ к PNR, приводят свои требования к данным и свои методы их обработки в соответствии с основными принципами ИКАО.

2.4.6 В документе WP/60 ИАТА представила дополнительную информацию о разработках в области систем API и заявление о принципах, подготовленное Рабочей группой

ИАТА по контрольным полномочным органам (CAWG). Была предложена рекомендация типа В, в которой ИКАО предлагается продолжить разработку Стандартов и Рекомендуемой практики для программы API в сотрудничестве с ВТО и ИАТА. Эта рекомендация аналогична рекомендации, предложенной в документе, представленном Секретариатом (WP/15). Участники Специализированного совещания согласились включить, при необходимости, добавление к документу WP/60, содержащее разработанное Группой ИАТА/CAWG заявление о принципах в отношении систем API в качестве инструктивного материала.

2.4.7 В ходе обсуждения участники Специализированного совещания высказали мнение о том, что предъявляемые некоторыми государствами требования в отношении предоставления эксплуатантами идентификационной информации о пассажирах, как правило, выходят за рамки элементов данных, представленных в машиночитываемой зоне паспорта. Однако, по общему мнению, государствам, запрашивающим дополнительные данные, следует изыскивать возможность получения этих данных из официальных источников, таких, как визовые базы данных. В конечном итоге, Специализированное совещание приняло приводимый ниже текст, предложенный Секретариатом.

Рекомендация A/XX –

Рекомендуется **изменить** Рекомендуемую практику 3.34 и **включить** новый Стандарт, сформулировав следующим образом:

3.34 Рекомендуемая практика. Там, где это целесообразно, Договаривающимся государствам следует вводить систему предварительной информации о пассажирах, которая предусматривает сбор некоторых паспортных или визовых данных до вылета, передачу их с помощью электронных средств своим государственным полномочным органам и проведение анализа таких данных в целях управления риском до прибытия, с тем чтобы ускорить оформление. В целях сокращения продолжительности регистрации следует использовать машиночитывающие устройства, принимающие информацию, внесенную в машиночитываемые проездные документы. —~~При определении передаваемой информации для установления личности пассажиров Договаривающимся государствам следует требовать представления только той информации, которая указывается в машиночитываемых зонах паспортов и виз, отвечающих техническим требованиям, содержащимся в документе Дос 9303 (серия) "Машиночитываемые проездные документы". Следует обеспечивать, чтобы вся требуемая информация соответствовала техническим требованиям к форматам сообщений UN/EDIFACT PAXLST.~~

3.34.1 При определении передаваемой идентификационной информации о пассажирах Договаривающиеся государства требуют представления только элементов данных, имеющих в машиночитываемой форме в проездных документах, отвечающих техническим требованиям, содержащимся в документе Дос 9303 (серия) "Машиночитываемые проездные документы". Вся требуемая информация соответствует техническим требованиям к сообщениям UN/EDIFACT PAXLST.

2.4.8 Участники Специализированного совещания также рассмотрели и в целом одобрили предложение о том, что эксплуатанты не должны подвергаться штрафным санкциям в связи с передачей ими API. Участники совещания также согласились с тем, что государства,

принимающие системы API, в дальнейшем не должны представлять пассажирскую ведомость на бланке; была также одобрена цель предложения Индии о новом Стандарте, который, соответственно, можно включить в главу 3.

Рекомендация A/XX

Рекомендуется **принять** приводимую ниже Рекомендуемую практику и Стандарт:

3.34.2 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует воздерживаться от наложения штрафов и санкций на эксплуатантов за любые ошибки, которые могут быть допущены ими при передаче данных государственным полномочным органам по системам API.*

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

2.4.9 В конечном итоге, участники Специализированного совещания настоятельно призвали ИКАО разработать инструктивный материал в отношении систем API и согласились принять приводимую ниже рекомендацию типа B.

[текст рекомендации типа B в документе WP/15 изменен следующим образом: после слов "требования в отношении данных" внесено "и процедур"]

Рекомендация B/XX –

Договаривающимся государствам, планирующим введение новых или усовершенствованных систем API, настоятельно рекомендуется согласовывать свои требования в отношении данных **и процедур** в рамках стандартных наборов данных, совместно установленных ИКАО, ВТО и ИАТА, в интересах обеспечения глобальной интероперабельности.

2.4.10 Вопрос об обеспечении государствам доступа к записям регистрации пассажиров (PNR) в качестве средства получения информации в дополнение к информации, получаемой в рамках системы API, рассматривался участниками Специализированного совещания отдельно от вопроса, касающегося предварительной информации о пассажирах. В этой связи в документах WP/22, представленном Швейцарией, WP/74, представленном ИАТА, и WP/75, представленном Европейским союзом, была высказана обеспокоенность относительно того, что в настоящее время некоторые государства в одностороннем порядке требуют обеспечить доступ к PNR, и настоятельно рекомендуется разработать под эгидой ИКАО согласованный перечень принципов и процедур.

2.4.11 Ряд делегаций также высказали обеспокоенность о том, что, по всей вероятности, ИКАО не следует рассматривать вопрос о доступе государств к PNR, учитывая аспекты конфиденциальности, присущие такой процедуре и обработке полученных данных. Они пожелали четко заявить о том, что в настоящее время большинство стран не требуют обеспечения доступа к PNR и не намерены идти в этом направлении. Однако, поскольку большинство государств и их эксплуатанты фактически сталкиваются с этим требованием,

прагматичный подход будет заключаться в том, чтобы поставить этот процесс в согласованные на международном уровне рамки, а ИКАО принять на себя ответственность за его реализацию. Такие рамки должны предусматривать требования о наличии в каждом государстве процесса проведения консультаций между отраслью и правительством, наличии процедуры уведомления ИКАО о том, что государство вводит требование о доступе к PNR, а также требование об учете затрат отрасли.

2.4.12 Соответственно, Специализированное совещание приняло рекомендацию Швейцарии о принятии следующего нового Стандарта, в которую по предложению Нигерии были внесены изменения.

Рекомендация A/XX –

Принять приводимый ниже новый Стандарт главы 3.

3.____ Договаривающиеся государства не запрашивают доступ к записям регистрации пассажиров (PNR) дополнительно к информации, поступающей через системы API, до тех пор, пока ИКАО не разработает основные принципы. Договаривающиеся государства, запрашивающие доступ к PNR, приводят свои требования к данным и свои методы их обработки в соответствии с основными принципами ИКАО.

2.4.13 Была также принята приводимая ниже рекомендация типа B.

[См. п. 4.1 документа WP/22. Последнюю строку изменить следующим образом: "...~~которые которыми могут быть переданы экслуантам государству получателю~~ **обмениваться эксплуатант и государство-получатель**"]

Рекомендация B/ –

Рекомендуется, чтобы ИКАО разработала инструктивный материал для тех государств, которым может потребоваться доступ к записям регистрации пассажиров (PNR) для дополнения идентифицирующих данных, поступающих через систему API, включая основные принципы распространения, использования и хранения данных, а также сводный перечень элементов данных, ~~которые которыми могут быть переданы экслуантам государству получателю~~ **обмениваться эксплуатант и государство-получатель**.

2.4.14 Участники Специализированного совещания высказали мнение о необходимости продолжения работ в области передачи данных PNR и о том, что ИКАО следует рассмотреть возможность передачи этих вопросов Исследовательской группе, которая представит Группе экспертов FAL и Совету свои выводы и рекомендации.

2.4.15 Участники Специализированного совещания приняли к сведению представленный Соединенными Штатами Америки документ IP/32, касающийся их системы API.