



FAL/12-WP/107
30/3/04

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

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

**ДОКЛАД КОМИТЕТА 1
ПО ПУНКТУ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый доклад по пункту 5 повестки дня
представляется для утверждения пленарным заседанием.

Пункт 5 повестки дня.	Модернизация аэропортовых средств и систем обслуживания
Пункт 5.1 повестки дня.	Пересмотр главы 6 Приложения 9
Пункт 5.2 повестки дня.	Национальные, региональные и аэропортовые программы упрощения формальностей

5.1 По этим пунктам повестки дня были представлены следующие рабочие документы: WP/7, 17 и 31 (Секретариат), WP/73 (Республика Корея), WP/54 (ИАТА), WP/90 (МФТ), WP/64 (Соединенные Штаты Америки), WP/65 (Соединенные Штаты Америки), WP/46 (ИАОПА), WP/47 (ИАОПА) и WP/84 (МСА).

5.2 ИАТА сделала презентацию, посвященную самолету "Эрбас А-380", и в порядке информации были представлены следующие документы: IP/12 (Секретариат) о проблемах и перспективах обновления главы 6 Приложения 9, IP/17 (Республика Корея) о развитии и функционировании международного аэропорта Инчон, IP/33 (Египет) о развитии и модернизации египетских аэропортов, IP/10 (Секретариат) о сотрудничестве ИКАО с другими организациями при осуществлении проектов в области упрощения формальностей, IP/3 (Танзания) о региональных инициативах по упрощению формальностей на воздушном транспорте, IP/21 (Индия) об осуществлении программы упрощения формальностей в Индии и IP/25 (Франция), озаглавленный "Все на службу клиенту. История и объединение инициатив по глобальному повышению качества обслуживания в аэропортах".

5.3 В документе WP/31 Секретариат остановился на проблемах обеспечения безопасности и упрощения формальностей, ожидаемых в связи с вводом в эксплуатацию самолета "Эрбас А-380" и других новых крупных воздушных судов, связанных, в частности, с зонами регистрации, досмотром пассажиров и багажа, организацией работы с багажом, повышенным риском террористических нападений для пассажиров, увеличением потребности в стерильных зонах, проблемах с посадкой и высадкой большого количества пассажиров, увеличением объема предполетного досмотра в целях безопасности и угрозой, создаваемой переносными зенитно-ракетными комплексами.

5.3.1 После непродолжительной дискуссии Специализированное совещание одобрило этот документ и рекомендовало, чтобы проблемы, возникающие в результате ввода в эксплуатацию новых крупных воздушных судов, учитывались при разработке или изменении Стандартов и Рекомендуемой практики Приложений 9, 14 и 17.

5.4 Специализированное совещание рассмотрело и приняло к сведению документ WP/73, посвященный модернизации аэропортовых средств и готовности систем обслуживания к эксплуатации новых крупных воздушных судов, представленный Республикой Корея, а также представленный ИАТА документ WP/54 о вводе в эксплуатацию воздушного судна "Эрбас А-380".

5.5 В отношении документа WP/90 об эксплуатации воздушных судов "Эрбас А-380", представленного МФТ, Специализированное совещание решило, что вопрос о проблемах аварийных служб, возникающих в связи с вводом в эксплуатацию таких воздушных судов, следует передать Совету ИКАО с просьбой направить его в Аэронавигационную комиссию, которая определит возможные задачи ИКАО в этой области.

5.6 В документе WP/64 (Соединенные Штаты Америки) говорится о необходимости модернизации средств и процедур оформления убывающих пассажиров, экипажей и, в особенности, регистрируемого багажа путем более широкого использования систем радиочастотной идентификации (RFID) багажных бирок. Этот документ настоятельно рекомендует государствам переходить к использованию такой методики и обращаться за

помощью на региональном или международном уровне в решении любых проблем, связанных с таким переходом.

5.6.1 Специализированное совещание не поддержало рекомендации, предложенные в этом документе, поскольку ответственность за выбор, выдачу и использование багажных бирок несут авиакомпании, а также из-за расходов, связанных с введением такой новой технологии. Тем не менее Специализированное совещание отметило, что багажные бирки RFID являются эффективным средством идентификации и поиска для использования в будущем при работе как с обычным, так и специальным зарегистрированным багажом.

5.7 Специализированное совещание рассмотрело и приняло к сведению документ WP/65, также представленный Соединенными Штатами Америки, который посвящен вопросам планировки аэропорта для наземного транспорта и учета аспектов безопасности при планировании строительства нового или реконструкции действующего аэропорта. Специализированное совещание рекомендовало включить представленную информацию в соответствующие разделы инструктивного материала ИКАО по данному вопросу.

5.8 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/46 о средствах обслуживания операций в местах стоянки в аэропортах, представленный ИАОПА, и согласилось принять следующую рекомендацию:

Рекомендация А/ –

Изменить подпункт с) Рекомендуемой практики 6.15, как указано ниже:

6.15 Рекомендуемая практика. *Для ускорения оформления, а также в целях сокращения времени перронного обслуживания и стоянки воздушных судов следует принимать надлежащие меры для обеспечения удобной стоянки и перронного обслуживания воздушных судов всех типов и категорий (выполняющих регулярные и нерегулярные рейсы, а также воздушных судов авиации общего назначения). В частности, для этого желательно:*

...

- с) оборудовать места стоянки необходимыми средствами для быстрого, удобного и безопасного выполнения всех работ по перронному обслуживанию воздушных судов, в том числе оборудованием для надежного крепления;*

...

5.9 Затем Специализированное совещание рассмотрело документ WP/47, также подготовленный ИАОПА, о предоставлении экипажу или уполномоченному агенту доступа к воздушному судну на стоянке. В данном документе рекомендовалось внести поправку к подпункту h) Рекомендуемой практики 6.15. После некоторой дискуссии Специализированное совещание согласилось с тем, что, несмотря на поддержку данного предложения, данный документ следует направить Группе экспертов по упрощению формальностей для дальнейшего рассмотрения.

5.10 Специализированное совещание приняло к сведению описанный в документе WP/84 вклад МСА в проводимую сейчас в ИКАО работу по пересмотру главы 6 Приложения 9,

а также поддержку этой организацией предложения ИКАО, содержащегося в документе IP/2, о создании группы экспертов для продолжения разработки данной главы.

5.11 В документе WP/17 Секретариат изложил вопросы регулирования, связанные с переходом права собственности и функций управления от государства к частному сектору при предоставлении аэропортового обслуживания. Специализированное совещание приняло к сведению содержание данного документа и внесло следующую рекомендацию о принятии нового стандарта Приложения 9:

Рекомендация А/ –

Принять новый стандарт в следующей формулировке:

6.-- Договаривающиеся государства обеспечивают дальнейшее выполнение положений Приложения 9 в случае приватизации аэропортов.

5.12 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/7, представленный Секретариатом, об инструктивном материале относительно организации аэропортовой и национальной программ упрощения формальностей. В документе предлагалось принять два новых добавления вместо существующих добавлений 11 и 12 к Приложению 9.

5.12.1 После некоторой дискуссии, в ходе которой были согласованы незначительные изменения к предложенному новому добавлению 11, Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация А/ –

Заменить существующие добавления 11 и 12 к Приложению 9 следующим текстом:

"ДОБАВЛЕНИЕ 11

ТИПОВАЯ АЭРОПОРТОВАЯ ПРОГРАММА УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

1. ЦЕЛЬ АЭРОПОРТОВОЙ ПРОГРАММЫ FAL

1.1 Целью аэропортовой программы FAL является реализация целей Приложения 9 на оперативном уровне, упрощение выполнения пограничных формальностей в аэропорту в отношении воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза.

2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ АЭРОПОРТОВОЙ ПРОГРАММЫ FAL

2.1 Аэропортовая программа FAL охватывает все положения Приложения 9, касающиеся процессов прохождения пограничных формальностей в аэропорту, а также планирования этих процессов и управления ими. В нижеуказанной таблице приводится типичный перечень выполняемых задач с указанием Стандарта(ов) или Рекомендуемой практики (SARPS), применимых к каждой задаче.

Задача аэропортовой программы FAL	SARPS Приложения 9 (одиннадцатое издание)
Устанавливать, рассматривать и изменять, при необходимости, процедуры, связанные с прибытием и оформлением рейсов в соответствующем аэропорту	Стандарт 6.1
Регулярно рассматривать ход выполнения всеми сторонами задачи оформления прибывающих пассажиров в течение 45 мин и убывающих пассажиров в течение 60 мин. Проводить хронометражи и делать анализы причин возникновения очередей для определения, где следует внести коррективы	Рекомендуемая практика 3.28 и 3.31
Вводить современные системы иммиграционного и таможенного контроля, используя применимую технологию. Сотрудничать в создании автоматизированных систем оформления пассажиров	Стандарты 3.37 и 6.26; Рекомендуемая практика 3.33
Вносить необходимые изменения в организацию потоков движения и контрольных пунктов в аэропорту с учетом растущих объемов перевозок	Стандарт 6.3
Повышать качество и количество знаков в местах прохождения досмотра во избежание возникновения путаницы у клиентов	Рекомендуемая практика 6.9 и 6.12.1
Рассматривать вопросы кадрового обеспечения пунктов досмотра (рабочие смены, сверхурочная работа и т. д.) и стремиться вносить коррективы для удовлетворения спроса на перевозки	Рекомендуемая практика 6.3.1
Вносить вклад от имени постоянных эксплуатантов авиакомпаний и контрольных органов в проектирование новых аэропортов или мест досмотра	Стандарты 6.2 и 6.7
Контролировать и улучшать способы доставки багажа в зону таможенного досмотра	Стандарт 6.28
Доводить до сведения соответствующих полномочных органов любые проблемы обслуживания, связанные с обменом валюты. Рекомендовать установку банкоматов в зоне прибытия	Стандарты 6.63, 6.64 и 6.65
Координировать процедуры упрощения формальностей, контроля за наркотиками, авиационной безопасности и обработки опасных грузов для реализации целей каждой из этих четырех программ	Стандарт 8.19
Не забывать груз! Координировать действия и требования различных контрольных органов в целях обеспечения быстрого оформления и доставки партий авиагруза. Предоставлять надлежащие средства загрузки/выгрузки и надежного хранения груза, ждущего таможенной очистки	Стандарт 4.25; Рекомендуемая практика 4.28 и 4.29, а также 6.38–6.50 включительно
Создавать и содержать в исправности электронные системы декларации, таможенной очистки и доставки груза	Стандарты 4.15 и 4.4

Задача аэропортовой программы FAL	SARPS Приложения 9 (одиннадцатое издание)
Обслуживание потребителей: регулярно рассматривать работу всех сторон в отношении достижения цели выполнения формальностей, связанных с проверками, в течение трех часов и вносить поправки по мере необходимости и возможности	Рекомендуемая практика 4.28 и 4.29
Рассматривать вопросы кадрового обеспечения контрольных органов в зоне оформления грузов (рабочие смены, сверхурочная работа и т. д.) и стремиться вносить коррективы с учетом потребностей потребителей.	Стандарт 6.60.1

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

3.1 Рекомендуемым средством ведения программы упрощения формальностей на оперативном уровне является аэропортовый комитет по упрощению формальностей. Хотя национальному комитету по упрощению формальностей следует поощрять создание таких комитетов, а последним следует постоянно информировать его о своих проблемах и достижениях, аэропортовые комитеты вовсе не обязательно должны контролироваться национальным органом. Их основным делом является решение повседневных проблем и выполнение положений Приложения 9.

3.2 Рекомендуется, чтобы начальник аэропорта возглавлял комитет и регулярно созывал его совещания. В состав комитета следует включать старших должностных лиц, возглавляющих соответствующие контрольные органы в аэропорту, например таможенную, иммиграционную службу, карантинный пост и т. д., а также руководителей представительств авиакомпаний, выполняющих международные полеты в данный аэропорт. Участие всех сторон необходимо для успешного осуществления аэропортовой программы FAL."

"ДОБАВЛЕНИЕ 12

ТИПОВАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА FAL

1. ЦЕЛЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ FAL

1.1 Цель национальной программы FAL заключается в исполнении мандата Чикагской конвенции, обязывающего Договаривающиеся государства предусматривать и упрощать формальности, связанные с пересечением границы, которые должны выполняться в отношении воздушных судов, занятых в международных перевозках, а также их пассажиров, экипажей и груза.

2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ FAL

2.1 Применимые статьи Чикагской конвенции и задачи, связанные с выполнением каждой из них, приводятся в нижеуказанной таблице. Мероприятия по выполнению этих и других связанных с ними задач в государстве составляют национальную программу FAL.¹

Мандат Чикагской конвенции	Выполняемые задачи
Статья 10. <i>Посадка в таможенном аэропорту...</i> любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта...	– Создавать таможенные аэропорты и открывать новые по мере необходимости. – Разрабатывать процедуры, следуя которым эксплуатанты регулярных и нерегулярных авиалиний могут запрашивать разрешение на посадку в таможенном аэропорту или вылет из него. – Принимать меры к созданию служб пограничного контроля в таможенных аэропортах
Статья 13. <i>Правила о въезде и выпуске</i> Законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие, как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, соблюдаются такими пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства	– Поддерживать заинтересованные органы пограничного контроля в создании и поддержании эффективных систем досмотра в аэропорту и в их усилиях по упорядочению своих процедур. – Разрабатывать программы решения проблем безопасности, таких, как подделка документов, нелегальная миграция и контрабанда.

¹ Группа небольших государств со сходными потребностями и целями может учредить субрегиональную программу FAL в интересах достижения экономии за счет расширения масштаба программы.

Мандат Чикагской конвенции	Выполняемые задачи
	– Координировать подготовку к оформлению большого числа иностранных посетителей, прибывающих на специальные мероприятия, например, на международные спортивные соревнования
Статья 14. Предотвращение распространения болезней Каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством аэронавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами...	– Определять, рассматривать и изменять, при необходимости, национальную политику предотвращения распространения инфекционных болезней воздушным транспортом, в частности программы дезинсекции и дезинфекции воздушных судов, программы введения карантина, связанные со здравоохранением, и меры досмотра, подлежащие применению в чрезвычайных с точки зрения здравоохранения ситуациях
Статья 22. Упрощение формальностей Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска	– Устанавливать, рассматривать и изменять, при необходимости, национальные правила, обеспечивающие исполнение таможенных, иммиграционных и карантинных законов, касающихся международного передвижения воздушным транспортом
Статья 23. Таможенные и иммиграционные процедуры Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной аэронавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции. Ничто в настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее созданию аэропортов, свободных от выполнения таможенных формальностей	– Устанавливать и изменять, при необходимости, таможенные и иммиграционные процедуры, осуществляемые в аэропортах, в целях приведения их в соответствие со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 9. – Обеспечивать и поощрять выдачу национальных паспортов и прочих проездных документов в соответствии с техническими требованиями ИКАО, содержащимися в документе Дос 9303 "Машиночитываемые проездные документы"

Мандат Чикагской конвенции	Выполняемые задачи
Статья 37. Принятие международных стандартов и процедур Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее ... j) таможенных и иммиграционных процедур; ...	– Участвовать в деятельности ИКАО по совершенствованию Приложения 9. – Периодически пересматривать национальные процедуры в целях обеспечения их соответствия положениям Приложения 9
Статья 38. Отклонения от международных стандартов и процедур Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Совет в течение шестидесяти дней после принятия поправки к международному стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства	– Периодически рассматривать вопрос о соблюдении всеми соответствующими органами положений Приложения 9 и уведомлять ИКАО о различиях между национальной практикой и соответствующими стандартами

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

3.1 Основная ответственность за национальную программу FAL возлагается на полномочный орган гражданской авиации (ПОГА) и/или министерство транспорта. Однако для успешной реализации программы требуется активное участие других министерств или ведомств, в частности:

таможенного управления,
министерства иностранных дел,
министерства сельского хозяйства/
охраны окружающей среды,
служб безопасности и контроля за
наркотиками,
министерства туризма

иммиграционной службы,
полномочных органов по выдаче
паспортов/виз,
министерства здравоохранения
полномочных органов, выдающих
идентификационные карточки

3.2 Кроме того, важное значение имеет активное участие аэропортовых полномочных органов (государственных или частных) и постоянно находящихся в данной стране международных авиакомпаний или их представительных организаций.

3.3 К числу других юридических лиц, могущих играть консультативную роль, относятся правительственные учреждения или неправительственные организации, содействующие развитию международного туризма и торговли.

3.4 Рекомендуемым средством осуществления национальной программы FAL является **национальный комитет по упрощению формальностей**, состоящий из глав соответствующих правительственных учреждений и руководителей национальных организаций, представляющих авиакомпании и аэропортовые полномочные органы. Председателем комитета должно быть главное должностное лицо ПОГА или соответствующего полномочного органа. Для поддержания тесных связей между национальным комитетом по упрощению формальностей и национальным комитетом по авиационной безопасности соответствующие члены национального комитета по авиационной безопасности могут также быть членами национального комитета по упрощению формальностей и наоборот.

3.5 В целях осуществления деятельности комитета его члены могут назначать одно или более лиц из числа руководителей среднего звена своих организаций для представления их на совещаниях на уровне управленческого персонала (рабочих групп). Этих должностных лиц следует наделять достаточными полномочиями, чтобы они могли выступать от имени своих организаций и предпринимать необходимые действия по обеспечению выполнения работы комитета. Председателю следует назначать должностное лицо из числа руководителей среднего звена своего департамента или учреждения для ведения и созыва совещаний на уровне управленческого персонала.

3.6 Принятие решения о созыве совещаний национального комитета по упрощению формальностей или совещаний представителей, назначенных членами комитета, а также определение периодичности и места проведения таких совещаний являются вопросами, решаемыми по усмотрению председателя. Рабочие мероприятия по решению различных задач, связанных с выполнением положений Конвенции, будут зависеть от характера задачи и рассматриваемого вопроса.

4. СОЗДАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ FAL

4.1 Круг полномочий национальной программы FAL и состав национального комитета по упрощению формальностей рекомендуется устанавливать на основании законодательных актов, нормативных положений и распоряжений главы государства с целью обеспечения участия различных заинтересованных учреждений и отраслевых групп и гарантии ее постоянства. Процесс получения такого мандата в рамках национальной политической системы следует осуществлять генеральному директору гражданской авиации (ГДГА) или соответствующему полномочному органу."

– КОНЕЦ –