



FAL/12-WP/111
30/3/04

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

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

**ДОКЛАД КОМИТЕТА 2 ПЛЕНАРНОМУ ЗАСЕДАНИЮ
ПО ПУНКТУ 2.3 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

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

Пункт 2.3 повестки дня. Документы, удостоверяющие личность членов экипажа

2.3.1 В документе WP/23, представленном Секретариатом, отмечалось, что необходимость получения виз для всех членов своих экипажей представляет материально-техническую проблему для эксплуатанта и что удостоверение члена экипажа предназначено для идентификации члена экипажа в качестве лица, освобожденного от требования о наличии визы для временного въезда. В настоящее время стандартизация выдачи удостоверений члена экипажа, как представляется, практически отсутствует. Участники Специализированного совещания рассмотрели вопросы, касающиеся выдачи удостоверений члена экипажа и их приемлемости в качестве документов, удостоверяющих личность, для временного въезда на территорию зарубежных государств, и рекомендовало поправки к соответствующим SARPS разделов M и N главы 3.

2.3.2 В документе WP/39, представленном Канадой, описывается инициатива Канады по разработке идентификационной карточки для входа в зоны ограниченного доступа (RAIC), в результате чего будут значительно усилены меры безопасности, принимаемые в канадских аэропортах. Специализированное совещание приняло к сведению содержание этого документа и согласилось с предложением о том, что при необходимости ИКАО включит его в инструктивный материал ИКАО.

2.3.3 В документе WP/76 Индия высказала предложение о том, что государства не следует побуждать давать разрешение на использование других документов, удостоверяющих личность, помимо паспортов и удостоверений члена экипажа (УЧЭ) в целях обеспечения безопасности международных воздушных перевозок. Участники Специализированного совещания приняли предлагаемую новую версию п. 3.76.

2.3.4 В документе WP/51 ИАТА внесла предложение о стандартизации документов, удостоверяющих личность членов экипажа, выполняющих международные полеты. Согласно этому предложению в тех случаях, когда государства выдают УЧЭ, они должны изготавливаться в виде машиносчитываемых карточек в соответствии с требованиями, изложенными в Doc 9303, и государства должны постоянно информировать ИКАО о выдаче и приемлемости таких машиносчитываемых УЧЭ. Специализированное совещание рассмотрело эту рекомендацию в контексте обсуждения документа WP/23, подготовленного Секретариатом.

2.3.5 Участники Специализированного совещания рассмотрели документ WP/44, представленный ИАОПА, в котором рассматривается вопрос о включении стандарта, согласно которому продолжительность выполнения требуемых формальностей, включая меры авиационной безопасности для экипажа, в совокупности должно составлять 15 мин. По мнению участников Специализированного совещания, срок, составляющий 15 мин, представляется нереальным, однако эта цель является приемлемой, и в этой связи совещание рекомендовало включить его в качестве инструктивного материала в соответствующее руководство.

2.3.6 В документе WP/58 Международная федерация транспортников (МФТ) поддержала предложение о стандартизации порядка выдачи УЧЭ и их приемлемость в качестве документов, удостоверяющих личность, однако в этой связи было отмечено, что при этом должна обеспечиваться защита индивидуальных данных и права на неприкосновенность частной жизни. Специализированное совещание приняло предложенные МФТ меры для использования в качестве инструктивного материала ИКАО и в Приложении 9 в целях защиты данных, касающихся УЧЭ. Было также решено включить в главу 3 в качестве Рекомендуемой

практики положения, касающиеся хранения информации о документах, удостоверяющих личность, и процедур проверки правильности данных.

2.3.7 Участники Специализированного совещания также приняли к сведению представленные Соединенными Штатами Америки информационные документы IP/16 и 31, касающиеся реализации государственным ведомством по безопасности на транспорте программы удостоверения личности транспортных служащих и требований США к членам экипажа, прибывающим в Соединенные Штаты Америки или пересекающим их, а также представленный МСДА информационный документ IP/11, касающийся карточки, удостоверяющей личность членов летного экипажа МСДА. Был также принят к сведению представленный Турцией информационный листок № 1, касающийся удостоверения члена экипажа.

2.3.8 Соответственно, Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация А/XX –

Изменить разделы М и N главы 3 следующим образом:

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, базирующиеся на их территории, могли обращаться за получением и получать удостоверения члена экипажа (УЧЭ) для членов своих экипажей 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, так и кабинного экипажа, так и бортипроводниками, 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.

3.73.2 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует устанавливать процедуры, позволяющие любому члену экипажа, которому выдано удостоверение члена экипажа, проверять и оценивать правильность внесенных в него данных и предусматривающие внесение исправлений, при необходимости, бесплатно для члена экипажа.

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

3.74.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует обеспечивать, чтобы информация о каждом выданном, приостановленном или аннулированном документе, удостоверяющем личность, хранилась в электронной базе данных, защищенной от вмешательства и несанкционированного доступа. Вся информация, хранимая в электронной базе данных и содержащаяся в удостоверении члена экипажа, следует ограничивать сведениями, необходимыми для проверки личности члена экипажа.

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, являющимися 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 распространить 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 Договаривающиеся государства отказываются от применения требования о наличии визы к прибывающим членам экипажа, предъявляющим УЧЭ, в тех случаях, когда они 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.

3.76.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует отказываться от применения требования о наличии визы к прибывающим членам экипажа, предъявляющим УЧЭ, в тех случаях, когда они прибывают на воздушном судне другого эксплуатанта или другим видом транспорта в качестве пассажиров и просят разрешения на временный въезд на период, предусмотренный принимающим государством, до начала исполнения ими своих служебных обязанностей на указанном 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.~~

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 енциалиетов 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 ими своих обязанностей, связанных с инспекцией, при условии, что вылет следующим рейсом по маршруту поездки инспектора состоится не позднее чем по истечении обычного периода отдыха.~~