



FAL/12

Международная организация гражданской авиации

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

ДВЕНАДЦАТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Каир, Египет, 22 марта – 1 апреля 2004 года

ДОКЛАД

Место проведения и продолжительность совещания

1. Двенадцатое Специализированное совещание по упрощению формальностей Международной организации гражданской авиации проходило в Каире (Арабская Республика Египет) с 12 марта по 1 апреля 2004 года по приглашению правительства Египта. В зале Хеопса Каирского международного конференц-центра состоялась церемония открытия и приветствия участников совещания, на которой выступил генерал, министр гражданской авиации distinguished Ахмед Шафик, Президент Совета ИКАО д-р Ассад Котайт и Его Превосходительство премьер-министр Египта д-р Атеф Эбейд (тексты выступлений на открытии приводятся в **добавлении 1**).

Должностные лица Специализированного совещания

2. Вице-маршал авиации М. эль-Багури (Египет) был избран председателем Двенадцатого Специализированного совещания; г-жа М. Муньяги (Танзания) была избрана первым заместителем председателя, а г-н М. Аван (Пакистан) – вторым заместителем председателя.

3. Специализированное совещание учредило два комитета, председателями которых были:

Комитет 1: г-н Т. Ли (Китай)
Комитет 2: г-н А. Ауэр (Швейцария)

Заместителями председателей были:

Комитет 1: г-н А. Азиз Алангари (Саудовская Аравия)
Комитет 2: г-н Дж. Ханна (Австралия)

Секретариат

4. Общее руководство работой секретариата Специализированного совещания осуществляла г-жа Мэри Макманн, начальник Секции упрощения формальностей ИКАО, которая также выполняла функции секретаря Специализированного совещания. Секретарями комитетов были:

Комитет 1: д-р Р.И.Р. Абейратне, исполняющий обязанности координатора программ в области воздушного транспорта, Авиатранспортное управление (АТУ).
Комитет 2: г-н Дж. Такер, технический сотрудник Секции упрощения формальностей АТУ.

5. Г-жа Х. Бернацки, сотрудник Секции авиационной безопасности АТУ, г-н М.Е.Б. Зарруг, сотрудник регионального бюро по вопросам воздушного транспорта (Каир) и г-жа Магда Булос, экономист Секции экономической политики АТУ, исполняли обязанности помощников секретарей.

6. Административное обслуживание предоставлялось под руководством г-на М. Бланша, начальника Секции обслуживания конференций и помещений; г-на Ж. Дау, руководителя типографской службы; г-на Ю. Беляева, начальника переводческой службы/переводчика/редактора – русский язык; г-на П. Батлера, переводчика/редактора;

г-жи Р. Эзрати, начальника службы устного перевода; г-жи Д. Рахмани, координатора по вопросам контроля за документацией и дистанционного перевода; г-жи Л. Дери-Крофорд, координатора по вопросам автоматизации; г-жи Д. Прованше, координатора по вопросам автоматизации; г-жи Р. Загоритис, руководителя службы регистрации; г-на Н. Амайи, руководителя службы распространения документации и г-на А. Трада, сотрудника по административным вопросам регионального Ближневосточного бюро.

7. Помимо вышеуказанных лиц, секретарское обслуживание предоставляли г-жа Дж. Нуну, г-жа К. Денман, г-жа С. Джозеф, г-жа Х. Манентис, г-жа Н. Суто и г-жа У. Кили-Валике.

Повестка дня и правила процедуры

8. Нижеуказанная повестка дня, представленная Авиатранспортным комитетом, была принята без замечаний.

1. Развитие событий после Одиннадцатого Специализированного совещания.
2. Упрощение формальностей, защита проездных документов и формальности пограничного контроля:
 - 2.1 Машиночитываемые проездные документы (МСПД).
 - 2.2 Биометрия.
 - 2.3 Документы, удостоверяющие личность членов экипажа.
 - 2.4 Предварительная информация о пассажирах (API).
 - 2.5 Реализация мер в области авиационной безопасности.
3. Выполнение современных положений по упрощению формальностей и обеспечению безопасности в сфере грузовых авиаперевозок:
 - 3.1 Упрощение таможенной очистки грузов.
 - 3.2 Безопасность.
4. Борьба с мошенничеством в использовании проездных документов и незаконной миграцией.
5. Модернизация аэропортовых средств и систем обслуживания:
 - 5.1 Пересмотр главы 6 Приложения 9.
 - 5.2 Национальные, региональные и аэропортовые программы упрощения формальностей.
6. Международные медико-санитарные правила (ММСП).
7. Прочие вопросы упрощения формальностей:
 - 7.1 Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях.

9. Аннотированная повестка дня (FAL/12-WP/1) приводится в **добавлении 2**. Совещание проводилось на тему "Решение проблем безопасности в целях упрощения деятельности воздушного транспорта".

10. Правилами процедуры служили *Постоянные правила процедуры для совещаний в области воздушного транспорта* (Doc 8683-AT/721) и *Директивы Совета о проведении совещаний ИКАО* (Doc 7986-C/915).

Состав участников

11. В работе Специализированного совещания приняли участие 474 представителя от 87 Договаривающихся государств ИКАО и 19 делегаций-наблюдателей.

12. На Специализированном совещании были представлены следующие Договаривающиеся государства ИКАО:

Австралия	Кот-д'Ивуар	Сент-Люсия
Австрия	Куба	Сингапур
Алжир	Кувейт	Сирийская Арабская Республика
Аргентина	Ливан	Соединенное Королевство
Бахрейн	Ливийская Арабская Джамахирия	Соединенные Штаты Америки
Бельгия	Литва	Таиланд
Бразилия	Литва	Того
Бурунди	Маврикий	Тонга
Венгрия	Малави	Тунис
Венесуэла	Малайзия	Турция
Габон	Марокко	Уганда
Гана	Мексика	Узбекистан
Германия	Намибия	Украина
Греция	Нигерия	Уругвай
Демократическая Республика Конго	Нидерландов, Королевство	Фиджи
Египет	Новая Зеландия	Филиппины
Замбия	Норвегия	Финляндия
Индия	Объединенная Республика Танзания	Франция
Индонезия	Объединенные Арабские Эмираты	Центральноафриканская Республика
Ирак	Оман	Чешская Республика
Иран	Пакистан	Чили
Ирландия	Панама	Швейцария
Исландия	Парагвай	Швеция
Испания	Польша	Шри-Ланка
Италия	Португалия	Эфиопия
Йемен	Республика Корея	Южная Африка
Камерун	Республика Молдова	Япония
Канада	Российская Федерация	
Катар	Румыния	
Кения	Саудовская Аравия	
Китай		

13. Палестина участвовала в качестве наблюдателя.

14. Нижеуказанные организации принимали участие в качестве наблюдателей:

АКГА	– Африканская комиссия гражданской авиации
ВОЗ	– Всемирная организация здравоохранения
ВОТ	– Всемирная организация по туризму
ВТО	– Всемирная таможенная организация
ЕКГА	– Европейская конференция гражданской авиации
ЕС	– Европейское сообщество

ИАОПА	–	Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов
ИАТА	–	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИМО	–	Международная морская организация
ИФАЛПА	–	Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
ЛАКГА	–	Латиноамериканская комиссия гражданской авиации
МСА	–	Международный совет аэропортов
МСДА	–	Международный совет деловой авиации
МФТ	–	Международная федерация транспортников
СИТА	–	Международное общество авиационной электросвязи
ТИАКА	–	Международная ассоциация грузовых авиаперевозчиков
УВКБ	–	Управление Верховного комиссара ООН по делам беженцев

15. Список участников приводится в **добавлении 3**.

Документация

16. Список рабочих документов, рассмотренных Специализированным совещанием, приводится в **добавлении 4**.

ДОБАВЛЕНИЕ 1**РЕЧЬ ДОСТОПОЧТЕННОГО МИНИСТРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЕГИПТА
НА ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ ДВЕНАДЦАТОГО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО
СОВЕЩАНИЯ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ**

Доктор Атеф Эбейд, Премьер-министр Египта!
Доктор Ассад Котайт, Президент Совета ИКАО!
Дамы и господа, уважаемые делегаты!

Мне доставляет удовольствие приветствовать вас в качестве дорогих гостей на земле Египта и пожелать вам приятного пребывания и успешного совещания. Хотел бы воспользоваться этой возможностью и приветствовать доктора Ассада Котайта и выразить нашу глубокую благодарность за его эффективный и постоянный вклад в международную гражданскую авиацию.

Сознавая важность созыва в Египте 12-го Специализированного совещания по упрощению формальностей, ведомство гражданской авиации Арабской Республики Египет более года принимало все меры к тому, чтобы подготовить, организовать и обеспечить успех этого важного совещания. Ваше совещание созывается в критический период для мирового воздушного транспорта. За последние три года после событий 11 сентября 2001 года имели место негативные последствия для воздушных перевозок, важнейшими из которых стало введение более строгих мер обеспечения авиационной безопасности. Важность вашего совещания, а также рекомендаций и выводов, которые вы выработаете, подчеркивается новыми задачами обеспечения авиационной безопасности в чрезвычайных ситуациях, а также последующими событиями, которые потребуют принятия таких мер, и новых стратегий, направленных на упрощение формальностей при выполнении воздушных перевозок и обеспечение экономичной и эффективной эксплуатации воздушного транспорта. Задачи, которые встали перед гражданской авиацией Египта, а также мировой гражданской авиацией, явились стимулом для разработки и применения всеобъемлющего национального плана, направленного на всестороннее развитие во всех областях и сферах деятельности. Надеемся, что у вас будет возможность ознакомиться с различными аспектами нашего плана.

Я искренне благодарю доктора Ассада Котайта и уважаемый Совет за то, что Каир был выбран местом проведения вашего важнейшего совещания, что дает основания полагать, что столица Египта, который являлся одним из основателей нашей Международной организации и который подписал Конвенцию 60 лет назад, сыграет эффективную роль в деле оказания постоянной поддержки ИКАО и содействия выполнению ее правил.

Благодарю доктора Атефа Эбейда за то, что он согласился, чтобы Египет принимал совещание, и за то, что совещание создано по его инициативе. Еще раз мне доставляет честь приветствовать вас в Египте, пожелать вашей Конференции полного успеха и выразить надежду, что ваши выводы будут содействовать экономическому росту гражданской авиации во всем мире.

Желаю вам приятного пребывания в Египте, окруженного теплотой и искренним отношением к вам египетского народа.

Благодарю вас.

— — — — —

**РЕЧЬ ПРЕЗИДЕНТА СОВЕТА МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО) Д-РА АССАДА КОТАЙТА НА ОТКРЫТИИ
ДВЕНАДЦАТОГО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL/12)**

От имени Совета и Генерального секретаря горячо приветствую вас на Двенадцатом Специализированном совещании по упрощению формальностей и выражаю Его Превосходительству министру гражданской авиации Египта маршалу авиации Ахмеду Мохамеду Шафику и в его лице правительству Арабской Республики Египет глубокую признательность и благодарность за организацию этого Специализированного совещания и, в особенности, за их исключительное гостеприимство. Великолепные средства и службы, которые они предоставили, будут, несомненно, в значительной степени способствовать успешному проведению наших дискуссий. Находиться здесь, в одном из древнейших и интереснейших городов мира, – большая честь для нас.

Со времени проведения последнего Специализированного совещания в 1995 году мир авиации существенно изменился. Мировой воздушный транспорт только сейчас выходит из самого беспокойного периода своей истории, вызванного совокупным влиянием трагических событий 11 сентября 2001 года, резким спадом мировой экономики и недавней вспышкой тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС) в регионе Азии и Тихоокеанском регионе, который нарушил воздушные перевозки в этой части мира. В настоящее время мировая экономика начинает восстанавливаться. Подъем торговли и промышленного производства отмечается во всех основных регионах, а регион Азии и Тихоокеанский регион, в частности, в определенной степени восстановили свою экономическую мощь. Объемы воздушных перевозок продолжают расти, несмотря на некоторые недавние временные спады, и мы рассчитываем на годовой рост порядка 4% в 2004 году и постепенное возвращение к традиционным темпам роста в 2005 году и в последующие годы.

Стабильный подъем отрасли воздушного транспорта зависит от состояния экономики и отсутствия в дальнейшем актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Что касается второго аспекта, то мы признаем, что проблемы обеспечения национальной безопасности стали чрезвычайно сложными. Помимо традиционных угроз, связанных с контрабандой, мошенническим использованием документов в целях незаконной иммиграции и захватом воздушных судов, мы должны научиться противостоять новым и появляющимся угрозам, создаваемым международным терроризмом, таким, как использование воздушных судов в качестве оружия массового уничтожения или покушение на их сбитие с помощью переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК).

Я неоднократно говорил о целесообразности рассмотрения концепции создания универсального режима контроля за ПЗРК по примеру того, который нам удалось создать в отношении пластических взрывчатых веществ в 1991 году. Я также подчеркивал, что ИКАО и Организация Объединенных Наций должны тесно сотрудничать в создании такого режима. В то время как государства-члены активно ищут способы укрепления своих границ и повышения безопасности гражданской авиации, формирование консенсуса с целью обеспечения глобальной гармонизации и интероперабельности приобретает как никогда важное значение. Хотя это может показаться привлекательным в краткосрочном плане, я полагаю, что государствам не следует поддаваться искушению вводить в одностороннем порядке новые требования в сфере безопасности без полного учета их влияния на системы в других государствах. Эффективная глобальная система безопасности может быть построена только на

глобальной основе, звено за звеном, с гарантией того, что даже самое слабое из этих звеньев является достаточно сильным, чтобы остановить террористов.

Именно в этом Специализированное совещание по упрощению формальностей может сыграть стратегическую роль сплочения мирового авиационного сообщества на достижение общей цели. Как участники Специализированного совещания вы представляете целый ряд направлений деятельности, таких, как политика в области гражданской авиации, таможенный контроль, иммиграционный и паспортный контроль, карантинный надзор и здравоохранение. Все вы занимаетесь разработкой или осуществлением мер контроля, и целью таких мер является безопасность определенного типа; безопасность ваших национальных границ; безопасность ваших доходов; безопасность ваших аэропортовых сооружений и воздушных судов; и, естественно, безопасность людей и товаров, перевозимых в авиатранспортной системе. Это жизненно важные аспекты мирового сообщества. В то же время все мы участвуем в решении общей задачи – предоставлять авиатранспортные услуги надежно и своевременно. Поэтому мы обязаны сделать все возможное для повышения как эффективности, так и действенности разрабатываемых и осуществляемых нами мер контроля. Ваша задача в течение следующих нескольких дней разработать, согласовать и рекомендовать стандарты в отношении таких мер и процедур, с тем чтобы мы могли достичь более высокой степени интероперабельности в глобальном масштабе.

Рекомендации, которые вам предлагается внести, являются рекомендациями двух типов. Рекомендации типа А, предусматривающие поправки к Стандартам и Рекомендуемой практике Приложения 9, пройдут обычную процедуру ИКАО, связанную с обновлением Приложений, и станут частью следующего издания Приложения 9. Рекомендации типа В, предусматривающие иные действия, чем внесение поправок в Приложение, пройдут более короткую процедуру принятия Советом. Рекомендации типа А и В в совокупности составят основу политики ИКАО и программы упрощения формальностей на следующее десятилетие.

Перед вами стоит сложная задача. В нынешней обстановке усиления мер безопасности поддержание жизнеспособности авиатранспортных услуг требует новых подходов к обеспечению пограничного контроля и авиационной безопасности. Несомненно, мир становится более опасным, однако поиск оптимальной формулы безопасности связан с такими издержками, как перегруженность, длительное время оформления, длинные очереди, путаница и беспорядок. Мир ждет от ИКАО ориентиров и решений, и данное совещание поможет уточнить эти ориентиры и определить эти решения.

В центре внимания дискуссий, несомненно, будут технологии и Интернет. Эти замечательные средства уже существенно изменили методы нашей работы в области упрощения формальностей. Перед государствами более не стоит вопрос, следует ли применять информационную технологию в операциях, связанных с проверками. Вопрос в том, как и какими темпами внедрять ее. Высококачественные машиночитываемые проездные документы (МСПД), усовершенствованные с помощью средств биометрической идентификации, стали необходимыми для обеспечения безопасности, борьбы с терроризмом и упрощения формальностей во всем мире.

Масштабы этой задачи огромны. В 2003 году авиакомпании мира, выполняющие регулярные перевозки, перевезли свыше 1,6 млрд. пассажиров и приблизительно 30 млн. тонн груза. Как нам разработать "умную систему", чтобы облегчить прохождение пассажиропотока в аэропортах, "умную систему контроля безопасности" и "умную систему досмотра", избегая при этом применения процедур, которые могут некоторым показаться унижительными? Можем ли мы найти соответствующий баланс между

неприкосновенностью частной жизни и безопасностью? Как наилучшим образом обмениваться подходами и информацией о друг друге и с друг другом? Сам факт, что мы задаемся этими вопросами, является отражением растущей сложности и масштабов деятельности гражданской авиации. Мы больше не можем ограничиваться в нашем мышлении существующими структурами и методами работы. Наступило время для установления новых отношений с правительствами, отраслью, научными кругами и другими представителями гражданского общества, с тем чтобы поднять безопасность полетов и авиационную безопасность на еще более высокий уровень.

На протяжении 60 лет под руководством ИКАО государства – члены Организации и другие члены мирового авиационного сообщества усердно работают ради создания безопасной и надежной глобальной авиатранспортной системы и обеспечения максимально эффективного передвижения через международные границы. Вашей коллективной обязанностью на данном Специализированном совещании является продолжение этой работы и установление новых стандартов и дальновидной политики, направленных на облегчение прохождения пассажиропотока в аэропортах, ограничение или устранение неудобств для пассажиров и принятие эффективных мер в связи с любыми существующими и всеми новыми угрозами безопасности полетов и авиационной безопасности международного гражданского воздушного транспорта.

**РЕЧЬ ЕГО ПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВА
ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА ЕГИПТА ДОКТОРА АТЕФА ЭБЕЙДА
НА ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ 12-ГО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ**

Уважаемые гости Египта!

Дорогие братья и сестры, принимающие участие в этом высоком собрании!

Я приветствую вас на земле Египта, земле мира, стабильности и безопасности.

Я приветствую вас от имени правительства и народа Египта, где зародилась древнейшая цивилизация и где впервые появились транспортные средства и в течение тысячелетий осуществлялось передвижение по его территории людей, перевозка грузов, что способствовало установлению контактов и связей.

Мы от всей души приветствуем вас и принимаем как друзей и высоко оцениваем вашу миссию во имя прогресса человечества и установления взаимопонимания между народами. Мы от всей души приветствуем вас под эгидой ИКАО, одной из старейших организаций, деятельность которой мы одобряем и поддерживаем с целью достижения конструктивного сотрудничества между различными органами этой Организации, которые функционируют в области воздушного транспорта.

От себя лично и от имени правительства Египта я благодарю ИКАО и всех вас за то, что местом проведения вашего совещания был выбран Египет. Этот выбор является выражением вашей высокой оценки роли Египта, в настоящем и в будущем, в достижении нашей общей цели и в деле планирования мероприятий по решению еще более сложных и многочисленных задач в будущем.

Первостепенной из таких задач является обеспечение постоянной модернизации эффективных систем борьбы с терроризмом.

Терроризм – главнейший враг авиационной отрасли и всех ее компонентов: воздушных судов, аэронавигационных систем и аэропортов. Это опаснейший враг экономического и социального развития не только в развивающихся, но также и в развитых странах. Свидетельство тому налицо: любой инцидент в любой части планеты обязательно окажет долговременное негативное влияние на спрос на воздушные перевозки, туризм и на вспомогательные системы.

Мы все знаем, что решить эту проблему нелегко. Необходимы постоянные усилия, направленные на разработку новых технологий и средств досмотра, периодическую переподготовку всех членов летного экипажа и сотрудников аэропортов, повышение бдительности, а также четкого взаимодействия в работе.

При решении этой задачи на глобальной основе возникла новая проблема, а именно: найти подходящий механизм сотрудничества между различными инстанциями, отвечающими за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности от точки вылета до точки назначения, то есть от момента принятия решения воспользоваться воздушным транспортом до места пребывания в стране назначения.

Здесь ответственность распределяется между несколькими органами, функционирующими в различных пунктах. Постоянное взаимодействие между ними является необходимым требованием. Если глобализация стала лозунгом либерализации торговли, тем более необходимо обеспечить безопасность мировой авиации.

Второй задачей, которая стоит перед нами, является постоянное увеличение капитальных инвестиций в воздушные суда. Стоимость воздушных судов и запчастей, а также расходы на периодическое техническое обслуживание растут беспрецедентными и не поддающимися контролю темпами. Это явилось неизбежным результатом постоянного технического развития, обусловленного конкуренцией, в результате чего появляются новые технологии обеспечения безопасности полетов, удобства пассажиров и экономии топлива. Эта задача обязывает нас поддерживать через вашу Организацию постоянный диалог с основными изготовителями воздушных судов и финансовыми организациями с тем, чтобы попытаться выработать формулу, позволяющую сбалансировать растущий спрос и бремя связанных с этим затрат.

Третья задача, стоящая перед нами, заключается в том, что авиационный сектор должен сыграть решающую роль в развитии различных видов деятельности, которые либо дополняют авиацию, либо зависят от нее. На мировой арене есть много доказательств проявления творческого и новаторского подходов при разработке типов и систем управления, а также методов маркетинга, связанных с такой деятельностью. Мы ожидаем, что ваша Организация ознакомит нас с новыми направлениями деятельности в этой области и предоставит сведения об организациях, которые занимаются вопросами практической реализации и управления.

Четвертая задача, которая стоит перед нами, связана с вопросами безопасности и развитием технологий и заключается в подготовке необходимых людских ресурсов, которые будут способны эксплуатировать новые средства и обеспечивать их взаимодействие, а также в способности оценивать их работу и нести ответственность за их деятельность с тем, чтобы избежать наличия или повторения ошибок.

Центры по подготовке кадров требуют больших расходов, которые каждодневно увеличиваются. Поэтому нам необходимо проводить консультации в отношении соответствующих подходов для совместной организации таких центров с возможностью предоставления обучения участвующим в этих проектах сторонам, которые априори должны будут дать согласие на долевое покрытие расходов.

Братья и сестры, участвующие в этом высоком собрании, мы в Египте осознаем важность совместных со всем остальным миром усилий в решении этих проблем в силу нашей убежденности в том, что сектор воздушного транспорта является одним из многообещающих и эффективных секторов, которые вносят вклад в развитие экономики Египта.

У нас далеко идущие планы. Один из них обусловлен благоприятным географическим местоположением Египта вблизи от Европы, его теплым климатом, великолепными чистыми пляжами и дружеским отношением его народа, свидетельством чего является их природное гостеприимство и предоставляемое прекрасное обслуживание.

Мы надеемся, что пенсионеры из европейских стран – наших партнеров выберут Египет местом своего временного проживания, и каждый год будут приезжать и останавливаться в наших туристических городках на долгое время. Мы уверены, что мы сможем предложить обслуживание по благоприятным ценам в соответствии с их доходами и по таким стандартам, которые превзойдут их ожидания.

Другой, не менее важный план, – превратить многие аэропорты Египта в узловые центры для перераспределения пассажирских потоков, грузов, дозаправки и обеспечения бортипитания.

Мы планируем построить несколько современных грузовых аэровокзалов, которые будут обслуживать ряд международных аэропортов (Каир, Александрия, Луксор, Асуан и другие).

Мы планируем создать сеть авиационных учебных и научно-исследовательских учреждений, которые будут включать институты, училища и учебные центры, а также научно-исследовательские организации. Эта сеть будет интегрирована с "разумным центром", состоящим из различных компаний, предоставляющих обслуживание в области информации и связи.

Мы планируем и проводим работы по расширению наших основных аэропортов для удовлетворения существующего и ожидаемого спроса на пассажиро- и грузоперевозки.

При поэтапной реализации всех этих проектов нам необходимо воспользоваться опытом тех, кто уже сделал это до нас. Мы продолжаем инвестировать проведение технико-экономических исследований, в ходе которых основной упор делается на оригинальность конструкции и проекта и эффективную реализацию с использованием методики совместного управления или иностранного управленческого опыта для достижения наилучшей капиталоотдачи.

Братья и сестры, принимающие участие в этом высоком собрании!

Еще раз приветствую вас и надеюсь извлечь большую пользу из ваших рекомендаций. Мы желаем вашему совещанию всяческих успехов и желаем вам приятного пребывания.

Благослави вас Бог.

Благодарю вас.

Пункт 1 повестки дня. Развитие событий после Одиннадцатого Специализированного совещания

1:1 Представление и общий обзор программы по упрощению формальностей

1:1.1 После представления Секретариатом структуры ИКАО, информации о взаимосвязи программы FAL с другими секциями в рамках Авиатранспортного управления и программы работы Секции упрощения формальностей, участники Специализированного совещания рассмотрели и приняли к сведению представленный Секретариатом документ WP/19. В документе приводится описание деятельности Группы экспертов по упрощению формальностей с момента ее создания в 1996 году в соответствии с рекомендацией Одиннадцатого Специализированного совещания по упрощению формальностей (FAL/11). Особое внимание в документе уделяется работам, выполненным Группой экспертов, результатом которых, главным образом, стало принятие поправок 17 и 18 к Приложению 9.

1:1.2 Участники Специализированного совещания также приняли к сведению представленную в документе WP/20 информацию о результатах работ, выполненных Технической консультативной группой по машиночитываемым проездным документам (TAG/MRTD) за годы после совещания FAL/11. Секретариат представил информацию об основных достижениях Группы TAG/MRTD, включая гармонизацию различных частей документа Дос 9303, пересмотр документа 9303 с целью учета в технических требованиях новых технологий, в частности технологий, связанных с обеспечением безопасности документов, деятельность по реализации биометрических технологий в машиночитываемых проездных документах (МСПД) и технологий, связанных с этой областью, и создание специализированного web-сайта, посвященного программе по применению МСПД, на котором наряду с другой информацией размещены технические доклады, касающиеся плана действий ИКАО в области биометрии, которые можно загружать по линии связи.

1:1.3 Отвечая на вопрос о наличии переводов вышеупомянутых технических докладов, представитель Секретариата подчеркнула, что в этих докладах определяются рассматриваемые Группой TAG/MRTD направления в отношении технологий, подлежащих использованию для определения будущих технических требований, и что в эти доклады часто вносятся изменения. Тем не менее она заверила участников Специализированного совещания в том, что при наличии ресурсов будут подготовлены переводы сокращенных вариантов технических докладов.

1:1.4 Представляя документ WP/9, Секретариат отметил, что цель прилагаемого вопросника заключается в дополнении имеющейся в ИКАО информации о выдаче государствами машиночитываемых паспортов и других МСПД. Участники Специализированного совещания настоятельно призвали государства, участвующие в работе совещания, заполнить этот вопросник.

1:1.5 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/21, представленный Секретариатом, в котором определены положения Приложения 9, непосредственно связанные с обеспечением безопасности системы гражданской авиации и имеющие отношение к отдельным положениям Приложения 17. В этих положениях рассматриваются следующие вопросы: упрощение формальностей и безопасность; сотрудничество отрасли с государственными органами; меры контроля за воздушными судами, багажом, пассажирами, транзитными пассажирами, лицами, перевозимыми в рамках административного производства, товарами (авиагрузом) и партиями транзитного авиагруза; надежное хранение багажа; таможенный контроль за пассажирами; обеспечение безопасности рейсов при перевозке лиц в рамках административного производства; удостоверение личности члена экипажа и таможен-

ная очистка оборудования для обеспечения безопасности. Другие положения Приложения 9, существенно способствующие укреплению безопасности, относятся к управлению информацией и защите документов (хотя с положениями Приложения 17 они непосредственно не связаны).

1:2 В связи с этим Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация В/1

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

1:3 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/82, представленный государствами – членами Восточно-Африканского сообщества (Кенией, Танзанией и Угандой), в котором подчеркивается настоятельная необходимость согласованных международных действий для решения проблемы "информационных бюллетеней для туристов", поскольку все большее количество государств в одностороннем порядке выпускают предупреждения и рекомендации для туристов, что оказывает негативное воздействие на страны, принимающие туристов. В документе предлагается принять рекомендацию с изложением процедур принятия информационных бюллетеней и предупреждений для туристов, учитывающих принципы международного сотрудничества, добросовестных действий, точности, достоверности и последовательности, юрисдикции, целевого характера или конкретности, недискриминации и механизма пересмотра.

1:4 Специализированное совещание поддержало предложение о создании недискриминационного механизма контроля за информационными бюллетенями для туристов. Кроме того, было предложено разработать общие критерии, которые могут быть включены в качестве инструктивного материала в Руководство по упрощению формальностей.

1:5 В документе WP/24 Всемирная организация по туризму определила ряд постоянных проблем, относящихся к информационным бюллетеням для туристов. Эта организация широко смотрит на проблему информационных бюллетеней в связи с их исключено важным и реальным влиянием, в частности, на развивающиеся страны.

1:6 При рассмотрении предложенной для принятия рекомендации некоторые делегации выразили обеспокоенность по поводу требования о проведении консультаций с государствами, указываемыми в информационных бюллетенях для туристов, перед выпуском или существенным изменением бюллетеня, в то время, как, по мнению других делегаций, проведение предварительных консультаций имеет исключительно важное значение. Что касается дат истечения срока действия информационных бюллетеней для туристов, то, по мнению Специализированного совещания, возможно, необходимо проводить различие между информационными бюллетенями по вопросам здравоохранения и по вопросам безопасности.

1:7 Специализированное совещание, признавая право и обязанность суверенных государств защищать интересы своих граждан, приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация В/2

Договаривающимся государствам перед выпуском или существенным изменением любого информационного бюллетеня для туристов, предостерегающего от поездок в конкретные страны или регионы, следует:

- a) при возможности информировать другие страны, включая как страны, выпускающие информационные бюллетени для туристов, так и страны, указываемые в них, в целях уменьшения влияния информационного бюллетеня и максимального обеспечения последовательности критериев по выпуску и последовательности его формы и содержания;
- b) обеспечивать, чтобы информационный бюллетень для туристов был конкретным как в географическом отношении, так и в отношении характера угрозы, и составлялся в объективных, ясных и транспарентных формулировках; и
- c) указывать в информационном бюллетене для туристов дату истечения срока действия только в связи с вопросами здравоохранения и/или обеспечивать наличие механизма постоянного пересмотра информационного бюллетеня до наступления этой даты.

1:8 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/25, представленный ВОТ, в котором подчеркивается важность совместной деятельности авиационной отрасли и отрасли туризма, в частности в области упрощения формальностей. Специализированное совещание одобрило концепцию растущей общности и интероперабельности мер безопасности и мер упрощения формальностей в авиационной отрасли и в отрасли туризма, а также согласилось с необходимостью расширения сотрудничества между этими отраслями в вопросах обеспечения безопасности и упрощения формальностей.

1:9 Специализированному совещанию также был представлен документ IP/30, подготовленный Соединенными Штатами Америки, о введении программы внедрения технологии указания статуса посетителя и иммигранта (U.S. visit) и документ IP/1, подготовленный ЕКГА, об осуществляемых в рамках Европейской конференции гражданской авиации разработках в области упрощения формальностей.

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

2:1 В документе WP/3 Секретариат отметил, что мошенническое использование проездных документов может считаться ненадлежащим использованием гражданской авиации, поскольку оно противоречит положениям Чикагской конвенции. В документе указывается, что повышение уровня уверенности в защите проездных документов и надежности процедур проверки стало важной целью программы ИКАО по упрощению формальностей. С учетом этого Секретариат предложил коренным образом пересмотреть структуру главы 3 Приложения 9 на основе стратегий, которые могут быть приняты государствами-членами.

2:2 В документе WP/76, представленном Индией, отмечается, что использование множества проездных документов является серьезной проблемой для безопасности международных поездов.

2:3 После непродолжительной дискуссии и с незначительными изменениями текста, представленного в добавлении к документу WP/3, Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация А/ 1

Изменить главу 3 следующим образом:

А. Общие положения

....

3.3 (3.7) Договаривающиеся государства, использующие ~~штриховые коды~~ интегральные схемы (ИС) или прочие факультативные технологии машинного считывания для отображения данных о личности в ~~паспорте~~ проездных документах, включая биометрические данные, предусматривают возможность открытия зашифрованных данных владельцу документа по его просьбе.

3.4 (3.11 Примечание 1) Договаривающиеся государства не продлевают срок действия своих машиносчитываемых проездных документов.

Примечание 1. Техническими требованиями к машиносчитываемым ~~паспортам~~ проездным документам (Doc 9303, часть 1, серия) не допускается изменение данных указанных в машиносчитываемой зоне, включая дату ~~даты~~ истечения срока действия и других данных, указанных в машиносчитываемой зоне. Поэтому продление срока действия машиносчитываемого паспорта является практически нецелесообразным.

Примечание 2. Государства, в которых национальные законы или правила в настоящее время допускают продление срока действия, принимают меры к внесению изменений в соответствующий текст в течение разумного периода времени.

....

С. Защита проездных документов

3.7 Договаривающиеся государства регулярно модернизируют средства защиты в новых вариантах своих проездных документов в целях предохранения от ненадлежащего

использования их и содействия обнаружению в случае незаконного изменения, копирования или выпуска таких документов.

3.8 Договаривающиеся государства устанавливают контроль в отношении законного создания и выпуска проездных документов в целях предохранения от хищения их запасов и неправомерного присвоения выпускаемых проездных документов.

3.9 (См. рекомендацию A/2).

С. D. Проездные документы

3.10 Договаривающиеся государства начинают выпуск **только** машиночитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Дос 9303 не позднее 1 апреля 2010 года.

3.11 (3.5) **Рекомендуемая практика.** При выдаче ~~паспортов, документов, удостоверяющих личность, или виз, или прочих документов, удостоверяющих личность и принятых для целей перевозки,~~ Договаривающемуся государству следует выдавать их в машиночитываемой форме, указанной в документе Дос 9303 (серия) "Машиночитываемые проездные документы".

3.12 (3.6) При выдаче паспортов, не являющихся машиночитываемыми, Договаривающиеся государства обеспечивают соответствие данных о личности и выдаче документа и формата страницы, содержащей данные, техническим требованиям к "визуальной зоне", указанным в части 1 "Машиночитываемый паспорт" документа Дос 9303. "Машиночитываемая зона" заполняется, например, фразой "настоящий паспорт не является машиночитываемым" или прочими данными, препятствующими мошенническому нанесению машиночитываемых знаков.

3.13 (3.8) **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует ~~создавать~~ Договаривающиеся государства создают общедоступные службы для приема заявлений об оформлении паспортов и/или для выдачи паспортов.

....

3.16 (3.11) **Рекомендуемая практика.** При выдаче или повторной выдаче паспортов для туристических или деловых поездок Договаривающимся государствам, как правило, следует обеспечивать, чтобы срок их годности составлял не менее пяти лет и чтобы они были действительны для неограниченного числа поездок в любые государства и территории.

Примечание 1. Техническими требованиями к машиночитываемым паспортам (Дос 9303, часть 1) не допускается изменение данных, указанных в машиночитываемой зоне, включая дату истечения срока действия. Поэтому продление срока действия машиночитываемого паспорта является практически нецелесообразным.

Примечание 2. С учетом изнашиваемости документов и изменения со временем внешности владельца паспорта рекомендуется, чтобы срок их действия составлял не более 10 лет.

....

I. Проверка проездных документов

~~3.54.1 **Рекомендуемая практика.** Соответствующим государственным полномочным органам Договаривающихся государств следует в одностороннем порядке или на совместной основе заключать договоренности о сотрудничестве, например в форме меморандумов о взаимопонимании (МОВ), с авиакомпаниями, выполняющими международные перевозки с пунктами назначения и отправления в таких государствах, в которых излагаются основные принципы взаимной поддержки и сотрудничества в борьбе со злоупотреблениями, связанными с подделкой проездных документов. В таких договоренностях необходимо определить взаимные обязательства государственных полномочных органов и авиакомпаний по установлению годности и подлинности проездных документов выполняющих посадку на борт пассажиров, а также необходимые меры по предотвращению утери или уничтожения пассажирами документов при следовании в пункт назначения.~~

3.31 Договаривающиеся государства и эксплуатанты, осуществляющие международные перевозки между такими государствами, сотрудничают в интересах достижения цели устранения злоупотреблений, связанных с мошенничеством в использовании проездных документов.

~~3.32 (3.54.2) **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует заключать договоренности, такие, как меморандумы о взаимопонимании (МОВ), рассматривать вопрос о заключении договоренностей с другими Договаривающимися государствами в целях предоставления возможности размещения "сотрудников по координации" в аэропортах или установления других форм международного сотрудничества для оказания помощи авиакомпаниям в определении годности и подлинности паспортов и виз проездных документов выполняющих посадку на борт пассажиров.~~

3.33 (3.53) Эксплуатанты в пункте посадки на борт воздушного судна принимают адекватные меры, чтобы убедиться в том, что пассажиры имеют действительные проездные документы, предписанные государствами транзита и назначения и описанные в разделе В главы 3 главе 3.

~~3.54 ~~Договаривающиеся государства и эксплуатанты сотрудничают, где это практически возможно, в установлении годности и подлинности паспортов и виз, предъявляемых выполняющими посадку на борт пассажирами.~~~~

....

I. К. Процедуры и обязанности, связанные с прибытием

3.39 (3.31) **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам в сотрудничестве с эксплуатантами и аэропортовыми полномочными органами следует стремиться обеспечивать оформление в течение не более сорока пяти (45) минут после высадки с борта воздушного судна всех пассажиров, подлежащих обычной проверке, независимо от вместимости воздушного судна и времени прибытия по расписанию.

3.40 (3.33) **Рекомендуемая практика.** В целях ускорения проверок Договаривающимся государствам Договаривающиеся государства в сотрудничестве с администрациями аэропортов ~~следует использовать~~ используют применимую технологию и ~~принять~~ принимают многоканальную систему иммиграционного контроля или другие методы разделения пассажиров в тех международных аэропортах, где это оправдано объемом пассажиропотока.

выдавшего их, ~~так скоро, как это практически возможно~~ или постоянному дипломатическому представительству данного государства.

....

2:4 По пункту 2 для информации были представлены следующие документы: IP/9 (Секретариат) о мерах по упрощению формальностей и обеспечению безопасности, IP/19, подготовленный Республикой Корея, о технологической инфраструктуре усовершенствованного иммиграционного обслуживания (TIPIS), IP/23 об осуществляемой в Сингапуре деятельности по упрощению обслуживания пассажиров и таможенной очистке грузов и IP/36 Revision 2 о ходе внедрения системы выдачи виз по прибытии в Индонезию.

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

Пункт 2.1 повестки дня. Машиносчитываемые проездные документы (МСПД)

2.1:1 По данному пункту повестки дня были представлены следующие рабочие документы: WP/3, 10 и 14 (Секретариат), WP/50 (АКГА) и WP/76 (Индия).

2.1:2 Малайзия сделала презентацию о своем электронном паспорте, а ИАТА – о своем проекте упрощения пассажирских перевозок (STP).

2.1:3 Секретариат представил документ WP/10, посвященный действительности машиносчитываемых проездных документов (МСПД). Поскольку технические требования к машиносчитываемым паспортам (МСП) не позволяют изменять данные в машиносчитываемой зоне, продление МСП вручную в техническом отношении невозможно. В документе предлагается принять новый стандарт главы 3 Приложения 9, предписывающий государствам воздерживаться от попыток продлевать срок действия своих машиносчитываемых проездных документов. Это предложение предусматривает примечание к упомянутому стандарту с информацией о том, что техническими требованиями к МСП (документ ИКАО Doc 9303, часть 1) не допускается изменение данных в машиносчитываемой зоне (МСЗ) МСП.

2.1:4 Специализированное совещание согласилось с данным предложением, исключив ссылку на продление МСП вручную. Вместе с тем несколько государств сообщили, что действующее национальное законодательство этих стран допускает продление срока действия некоторых видов машиносчитываемых проездных документов, и требуется время для изменения таких законов, в связи с чем Специализированное совещание решило включить после указанного стандарта второе примечание на этот счет.

2.1:5 С учетом вышеизложенного Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация А/ 1 (продолж.)

Включить в главу 3 Приложения 9 новый стандарт и примечание в следующей редакции:

3.4 (3.11 ~~примечание 1~~) Договаривающиеся государства не продлевают срок действия своих машиносчитываемых проездных документов.

Примечание 1. Техническими требованиями к машиносчитываемым паспортам (Doc 9303, ~~часть 1-серия~~) не допускается изменение даты истечения срока действия и других данных, указанных в машиносчитываемой зоне, ~~включая дату истечения срока действия. Поэтому продление срока действия Машиносчитываемого паспорта является практически нецелесообразным.~~

Примечание 2. Государства, в которых национальные законы или правила в настоящее время допускают продление срока действия, принимают меры к внесению соответствующих изменений в законодательные документы в течение разумного периода времени.

2.1:6 В документе WP/14 Секретариат указал на то, что технические требования к МСП, содержащиеся в части 1 документа ИКАО Doc 9303, представляют собой глобальный стандарт, что МСП обеспечивают высокую степень защиты документов, что МСП обеспечивают глобальную интероперабельность и что они обеспечивают дополнительную защиту от подмены личности владельцев. В настоящее время МСП выдаются почти 90 государствами, и их количество возрастает, так как большинство государств рассматривают МСП как необходимое средство упрощения оформления пассажиров и повышения безопасности. В этой связи в документе предлагается принять стандарт, содержащий требование к государствам начать выдавать МСП не позднее 1 апреля 2006 года.

2.1:7 Документ WP/50, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 53 африканских государств, поддерживает предложение ИКАО о том, чтобы сделать выпуск машиносчитываемого паспорта стандартом. Однако африканские государства высказали серьезные оговорки относительно возможности его выполнения к 1 апреля 2006 года и предложили 1 апреля 2014 года в качестве более реалистичного срока, который позволит государствам обеспечить выполнение этого нового стандарта. В документе также содержится просьба к ИКАО и государствам, располагающим возможностями для выполнения этого стандарта, оказывать необходимую помощь нуждающимся в ней государствам.

2.1:8 Некоторые делегации поддержали предложение, содержащееся в документе WP/14, тогда как другие высказались в поддержку документа WP/50, в связи с чем несколько делегаций предложили компромиссную дату 1 апреля 2010 года, которая была принята Специализированным совещанием.

2.1:9 С учетом вышеизложенного Специализированное совещание приняло приведенную ниже рекомендацию с незначительным изменением текста, предложенного в документе WP/14:

Рекомендация А/ 1 (продолж.)

Включить в главу 3 Приложения 9 следующий новый стандарт:

3.10 Договаривающиеся государства начинают выдавать только машиносчитываемые паспорта в соответствии с техническими требованиями документа Doc 9303, часть 1, не позднее 1 апреля 2010 года.

2.1:10 Специализированное совещание также решило принять следующую рекомендацию типа В, дополняющую Стандарт 3.10:

Рекомендация В/ 3

РЕКОМЕНДУЕТСЯ, ЧТОБЫ:

ИКАО определила пути и средства предоставления технического содействия тем государствам, которым может потребоваться такое содействие, с целью дать им возможность приступить к выпуску машиносчитываемых паспортов в сроки, установленные в новом Стандарте 3.10.

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

Пункт 2.2 повестки дня. Биометрия

2.2:1 В документе WP/4 Секретариата кратко описывается работа, проделанная ИКАО с 1997 года посредством Технической консультативной группы по машиночитываемым проездным документам (TAG/MRTD) в целях разработки технических требований в отношении включения биометрических данных в машиночитываемые проездные документы, а также достигнутый в этой работе прогресс в виде состоящей из четырех частей рекомендации, принятой Авиатранспортным комитетом Совета в мае 2003 года, которая в настоящее время известна как "план ИКАО". В данном документе на рассмотрение Специализированного совещания предлагались новая рекомендуемая практика и три новых стандарта, основанных на этом плане.

2.2:2 В дополнение к информации, содержащейся в документе Секретариата, председатель Рабочей группы по новым технологиям TAG/MRTD сделал обзор технических докладов, подготовленных для предоставления государствам предварительного инструктивного материала по выбору интероперабельных биометрических технологий, хранению данных на бесконтактной интегральной схеме (микросхеме) и защите данных посредством инфраструктуры сертификации открытых ключей (PKI).

2.2:3 В документе WP/87 ИАТА представила обзор целей и хода реализации проекта "упрощения пассажирских перевозок (SPT)".

2.2:4 В документе WP/66 Соединенные Штаты Америки описали свои законодательные и технические изменения, связанные с применением биометрии в проездных документах. В данном документе государствам-членам рекомендовалось участвовать в деятельности TAG/MRTD и обращаться за региональной и международной помощью в решении материально-технических или эксплуатационных проблем, связанных с их системами машиночитываемых паспортов. Что касается законодательного требования о том, чтобы государства, участвующие в программе безвизового въезда, начали выдавать паспорта, позволяющие осуществлять биометрическую идентификацию, с октября 2004 года, то делегация Соединенных Штатов Америки объявила, что этот срок, по всей вероятности, будет отодвинут, возможно, еще на два года.

2.2:5 В документе WP/63 Соединенные Штаты Америки представили краткую информацию о результатах изучения влияния старения на характеристики систем распознавания черт лица.

2.2:6 В документе WP/83 Международный совет аэропортов (МСА) поддержал деятельность ИКАО, предложенные новые SARPS о принятии биометрических технологий и план ИКАО, а также объявил о создании в МСА специальной группы по биометрии для рассмотрения вопроса о ее применении в целях подтверждения личности и осуществления контроля за допуском в зоны ограниченного доступа/закрытые зоны в аэропортах. МСА также рекомендовал призвать государства-члены вводить в международных аэропортах автоматизированные системы считывания проездных документов и биометрических данных.

2.2:7 При рассмотрении предложений Секретариата Специализированное совещание выразило признательность за проделанную работу по определению новых технических требований в отношении биометрической идентификации и обратилось к ИКАО с просьбой перевести на другие языки технические доклады и материалы, содержащиеся на web-сайте, чтобы позволить всем странам применять новые меры. Были выражены некоторые сомнения и

опасения по поводу того, что данные технологии еще развиваются, по поводу ограниченного числа поставщиков технологий и статуса патентов, по поводу показателей совместимости различных биометрических характеристик (лицо, отпечатки пальца (пальцев) и радужная оболочка глаза (глаз)) и по поводу отсутствия конкретных данных о затратах, связанных с выполнением новых технических требований. Было также признано, что развивающиеся страны нуждаются в технической помощи для создания и поддержания новых систем. С другой стороны, многие делегации поддержали новые меры, направленные на повышение защиты и обеспечение целостности паспортов. Было отмечено, что при оценке затрат, связанных с такими мерами, следует учитывать нынешние расходы, обусловленные мошенничеством в использовании проездных документов и связанными с этим проблемами.

2.2:8 В целом Специализированное совещание признало важность интероперабельности, однако консенсус, как представляется, состоял в том, что принимать Стандарты Приложения 9, касающиеся конкретных биометрических характеристик и технологий, преждевременно. Рекомендуемая практика будет вполне приемлемой.

2.2:9 После продолжительной дискуссии Специализированное совещание приняло нижеуказанную рекомендацию, которая усиливает Рекомендуемую практику 3.9, предложенную Секретариатом, за счет включения информативных положений о выборе некоторых биометрических данных и их хранении на бесконтактной интегральной схеме.

Рекомендация A/2

Принять следующую новую Рекомендуемую практику:

3.9 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует включать биометрические данные в свои машиночитываемые паспорта, визы и другие официальные проездные документы, используя одну или несколько факультативных технологий хранения данных в дополнение к машиночитываемой зоне, технические требования к которой указаны в документе Doc 9303 "Машиночитываемые проездные документы". Требуемые данные, хранящиеся на кристалле интегральной схемы, аналогичны напечатанным на странице данных; т. е. это данные, содержащиеся в машиночитываемой зоне, плюс цифровое фотографическое изображение лица. Изображение(я) отпечатков пальцев и/или изображение(я) радужной оболочки глаза являются факультативной биометрией для Договаривающихся государств, решивших дополнить изображение лица еще одним биометрическим параметром в паспорте. Договаривающиеся государства, включающие биометрические данные в свои машиночитываемые паспорта, хранят данные на кристалле бесконтактной интегральной схемы, соответствующей стандарту 14443 ИСО/МЭК и программируемой в соответствии с логической структурой данных, определенной ИКАО.*

2.2:10 Специализированное совещание также приняло к сведению документ IP/18, представленный Республикой Корея, об учреждении Корейской биометрической ассоциации (КВА), документ IP/24, представленный Францией, о внедрении биометрических технологий во французских аэропортах, а также документ IP/2 о биометрии, представленный ЕКГА.

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. Она также предложила, чтобы УЧЭ выдавались только Договаривающимися государствами. Участники Специализированного совещания приняли предложенные изменения в отношении пп. 3.73 и 3.73.1.

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/3

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 авиаконаний 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 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.~~

3.73.2 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 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 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.

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 самом начале дискуссии Специализированное совещание признало, что существует четкое различие между API и доступом к записям регистрации пассажиров (PNR) и их следует рассматривать по отдельности. Соответственно, прения начались с рассмотрения системы API.

2.4:2 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.

2.4:3 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.

2.4:4 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 рекомендовала включить ее, при необходимости, в инструктивный материал ИКАО.

2.4:5 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.

2.4:6 В документе WP/27 ЕКГА призвала активизировать международное сотрудничество в области систем API и использовать многосторонний подход к оформлению пассажиров на основе API. ЕКГА предложила, чтобы Специализированное совещание обратилось к ИКАО с просьбой взять на себя ведущую роль в разработке международных Стандартов и Рекомендуемой практики в отношении API.

2.4:7 В документе WP/68 СИТА призывает к международному сотрудничеству в обеспечении эффективного использования технологии и рекомендует концепцию узловых центров передачи информации для обеспечения сопряжения разных систем.

2.4:8 В документе WP/81, представленном Новой Зеландией, рассказывается о существующей в этой стране системе предварительного контроля пассажиров (APS), позволяющей обеспечить управление рисками до вылета пассажиров из пунктов отправления за рубежом, и рекомендуется другим государствам, рассматривающим вопрос о применении систем API, также изучить возможность создания APS.

2.4:9 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. Кроме того, участники согласились с тем, чтобы при введении систем API каждое государство использовало процесс консультаций между отраслью и правительством, который учитывал бы связанные с этим затраты, и чтобы о факте введения системы API уведомлялась ИКАО.

2.4:10 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 мнению большинства делегатов, 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/4

Рекомендуется **изменить** Рекомендуемую практику 3.34 и **включить** новый Стандарт 3.34.1, сформулировав текст 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 Doc 9303 (серия) "Машиночитываемые проездные документы". Следует обеспечивать, чтобы вся требуемая информация соответствовала техническим требованиям к форматам обобщений UN/EDIFACT-PAXLST.~~

3.34.1 При определении передаваемой идентификационной информации о пассажирах Договаривающиеся государства требуют представления только элементов данных, имеющихся 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.

2.4:11 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, и приняли следующую рекомендацию:

Рекомендация A/5

Рекомендуется **принять** приводимую ниже новую рекомендуемую практику:

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.*

2.4:12 В документе WP/78 Индия предложила государствам, которые требуют представления пассажирской ведомости, перейти на систему API и рекомендовала принять новый стандарт, который заменил бы текст п. 2.12 Приложения 9. Специализированное совещание согласилось с тем, что государствам, принявшим систему API, более не следует требовать представления пассажирской ведомости на бланке; кроме того, с учетом предложения Индии было решено рекомендовать новый стандарт, который можно было бы включить в соответствующий раздел главы 3.

Рекомендация A-6

Рекомендуется **принять** приводимый ниже новый стандарт:

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.

2.4:13 В конечном итоге, участники Специализированного совещания настоятельно призвали ИКАО разработать инструктивный материал в отношении систем API и согласились принять приводимую ниже рекомендацию типа B.

Рекомендация B/4

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, Всемирной таможенной организацией (ВТО) и Международной

организацией воздушного транспорта (ИАТА), в интересах обеспечения глобальной интероперабельности.

2.4:14 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. При подготовке под эгидой ИКАО согласованных на международной основе рамок следует также учитывать рекомендации Европейского союза и его государств-членов, представленные в добавлении к документу WP/75.

2.4:15 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 требованием о предоставлении доступа к PNR, предъявляемым небольшим, но растущим числом государств, 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.

2.4:16 Соответственно, Специализированное совещание приняло рекомендацию Швейцарии о принятии следующего нового стандарта, в которую по предложению Нигерии были внесены изменения.

Рекомендация A/7

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 соответствие с основными принципами, которые будут разработаны ИКАО.

2.4:17 Была также принята приводимая ниже рекомендация типа В.

Рекомендация B/5

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, которыми могут обмениваться эксплуатант и государство-получатель.

2.4:18 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.

2.4:19 Участники Специализированного совещания приняли к сведению представленный Соединенными Штатами Америки документ IP/32, касающийся их системы API.

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

Пункт 2.5 повестки дня. Реализация мер в области авиационной безопасности

2.5:1 По данному пункту повестки дня были представлены следующие рабочие документы: WP/43 (Секретариат), WP/36 (Пакистан), WP/79 (Индия), WP/41 (ИАТА), WP/55 (ИФАЛПА) и WP/86 (МСА).

2.5:2 В документе WP/43 Секретариат привел примеры сфер деятельности, в которых могут быть достигнуты усовершенствования в интересах повышения эффективности и упрощения процесса досмотра пассажиров и ручной клади в целях безопасности, а также в интересах ускорения движения пассажиропотока и создания благоприятной обстановки для пассажиров в аэропортах. Они включают в себя надлежащую подготовку персонала, снабжение достаточным оборудованием для обеспечения безопасности, предоставление помещений достаточных размеров, надлежащую организацию очередей, обращение с проблемными пассажирами и введение отдельных коридоров досмотра в целях безопасности для пожилых лиц, инвалидов и пассажиров с детьми.

2.5:3 В ходе обсуждения данного документа некоторые делегации выразили обеспокоенность по поводу содержащегося в п. 3.1 предложения о введении двухуровневого досмотра пассажиров в целях безопасности при применении в аэропортах системы досмотра низкого и высокого уровня. Секретариат отметил, что, поскольку это является частью рекомендации, одобренной Советом, обеспокоенность, выраженная этими делегациями, будет передана на рассмотрение Группы экспертов по авиационной безопасности.

2.5:4 Некоторые делегации считали, что имеется необходимость в проведении проверок аэропортов в сфере упрощения формальностей и что меры упрощения формальностей следует включить в программы проверок ИКАО в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

2.5:5 Проведя некоторую дискуссию, Специализированное совещание приняло к сведению следующую рекомендацию Совета ИКАО:

Государствам рекомендуется рассмотреть вопрос о принятии соответствующих мер по **уменьшению количества пассажиров, стоящих в очередях в зданиях аэровокзала**, так как они являются вероятной целью для нападения преступников. **Вопрос об использовании биометрических данных** при проведении проверок иммиграционными службами, а также **выборочных проверок и двухуровневых досмотров пассажиров в целях безопасности** следует изучить в плане снижения объема систематически проводимых неэффективных мер контроля пассажиров и одновременного повышения качества и эффективности проведения тщательного досмотра только отдельных пассажиров в целях повышения безопасности.

2.5:6 В документе WP/55 ИФАЛПА рассмотрела предпринятые ИКАО шаги, включая разработку типового законодательства в целях решения проблемы недисциплинированных пассажиров. ИФАЛПА видела необходимость в сочетании юридических и превентивных мер, охватывающих правовые аспекты, аспекты обеспечения авиационной безопасности и аспекты упрощения формальностей, в целях осуществления эффективной и последовательной стратегии по данному вопросу в международном масштабе. В документе предлагалось добавить два новых положения в добавление 9 и принять рекомендацию типа В.

2.5:7 Рекомендации, содержащиеся в этом документе, нашли широкую поддержку. Некоторые делегации подчеркнули важность обучения персонала обращению с пассажирами. Специализированное совещание согласилось с тем, что некоторые аспекты данного вопроса следует включить в планируемое руководство по упрощению формальностей.

2.5:8 Проведя некоторую дискуссию, Специализированное совещание согласилось принять следующие рекомендации:

Рекомендация № А/8

Включить новую Рекомендуемую практику в главу 6 следующего содержания:

б. --- Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует принимать необходимые меры для повышения уровня информированности пассажиров о недопустимости и последствиях недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на авиационных объектах и на борту воздушных судов.*

б. --- Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует требовать, чтобы сотрудники наземных служб в аэропортах, вступающие в контакт с пассажирами, обучались методам определения и прогнозирования недисциплинированного поведения пассажиров и обращения с недовольными или недисциплинированными пассажирами, распознавания потенциально опасной обстановки, разрешения конфликтной ситуации, а также другим соответствующим приемам.*

Рекомендация В/6

Рекомендуется, чтобы:

Договаривающиеся государства поддерживали политику нетерпимости недисциплинированного поведения пассажиров путем принятия и обеспечения соблюдения соответствующих законодательных актов с учетом типового национального законодательства, разработанного ИКАО.

2.5:9 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/36, в котором Пакистан предложил, чтобы государства в целях уменьшения заторов в пунктах контроля при вылете одновременно с осуществлением мер по обеспечению авиационной безопасности рассматривали такие вопросы, как инструктирование пассажиров относительно процедур обеспечения безопасности, использование современного оборудования, создание непрерывного пассажиропотока, безопасная перевозка багажа, конфигурация здания аэровокзала и обращение с недисциплинированными пассажирами.

2.5:10 Некоторые государства выразили обеспокоенность в связи с предложением о том, чтобы авиакомпания отвечала за привлечение пассажиров к судебной ответственности. Специализированное совещание поддержало данный документ и согласилось с тем, что его следует направить на рассмотрение Группы экспертов AVSEC и совместного совещания групп экспертов FAL/AVSEC.

2.5:11 В документе WP/79 Индия проанализировала ход внедрения стандартов авиационной безопасности в аэропортах с целью уменьшения заторов в пунктах контроля при вылете и в интересах повышения безопасности путем упорядочения пассажиропотока.

2.5:12 В ходе обсуждения данного документа была выражена обеспокоенность по поводу некоторых элементов документа, в частности в отношении перевозки опасных грузов и предложения о том, что пассажирам следует разрешать проносить только одно место ручной клади. Специализированное совещание поддержало данный документ и согласилось с тем, что его следует направить на рассмотрение Группы экспертов AVSEC и совместного совещания групп экспертов FAL/AVSEC.

2.5:13 В документе WP/41 ИАТА внесла предложение о том, как государства могут наилучшим образом выполнить рекомендацию ИКАО о 100% досмотре зарегистрированного багажа для оптимизации досмотра пассажиров и их багажа в целях безопасности с учетом ограничений, применяемых к таким операциям. Хотя некоторые делегации были не согласны с определенными элементами данного документа, Специализированное совещание согласилось с тем, что государствам он будет полезен в связи с их системами 100% досмотра зарегистрированного багажа.

2.5:14 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/86, представленный МСА, в котором указывается, что упрощение формальностей и контроль в целях безопасности должны быть взаимодополняющими элементами для обеспечения стабильного движения пассажиропотока через контрольные пункты в аэропортах во избежание риска серьезного нарушения международных воздушных перевозок или невозможности функционирования на уровне, отвечающем потребности в обеспечении рентабельности.

2.5:15 Многие делегации не согласились с мнением МСА о том, что правительствам следует взять на себя бремя дополнительных расходов, связанных с применением новых мер, чтобы не возлагать чрезмерных расходов на отрасль воздушного транспорта. Вместе с тем Специализированное совещание согласилось с тем, что правительства при введении новых мер должны учитывать возлагаемое на отрасль бремя.

2.5:16 Таким образом, Специализированное совещание смогло прийти к соглашению о том, что меры безопасности должны согласовываться на международном уровне и планироваться таким образом, чтобы оказывать минимальное негативное влияние на упрощение формальностей за счет использования соответствующих технологий, направленных на повышение уровня безопасности и упрощение международных поездок для пассажиров.

2.5:17 По пункту 2.5 повестки дня для информации были представлены следующие документы: IP/4, подготовленный Филиппинами, IP/14, подготовленный Индонезией, IP/20, подготовленный Саудовской Аравией, и IP/38, подготовленный Францией.

Пункт 3 повестки дня. Выполнение современных положений по упрощению формальностей и обеспечению безопасности в сфере грузовых авиаперевозок

Пункт 3.1 повестки дня. Упрощение таможенной очистки грузов

3.1:1 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/13, представленный Секретариатом, в котором, с учетом нынешней обеспокоенности проблемой безопасности и постоянной необходимости упрощения международной торговли, был предложен нижеуказанный перечень вопросов в качестве отправной точки для дальнейшей работы ИКАО над определением стратегии в области грузовых авиаперевозок:

- a) потребность в SARPS, рекомендующих использование систем предварительной информации о грузе, позволяющих обрабатывать данные о грузе до его прибытия;
- b) необходимость согласования концепции "зарегистрированного агента", применяемой в сфере авиационной безопасности, с концепцией "уполномоченного лица", применяемой в сфере упрощения формальностей;
- c) определение принципов целостности систем проверки с целью укрепления безопасности на границе;
- d) транспарентность и объективность при взимании сборов за услуги по проведению проверок;
- e) признание номера авиагрузовой накладной достаточным "однозначным реквизитом партии товаров";
- f) распространение применения SARPS, относящихся к безопасности авиагруза, на транзитные перевозки воздушным и автодорожным транспортом.

3.1:2 Специализированное совещание в целом согласилось с приводимым в п. 3.1.1 доклада перечнем вопросов, предложенным в документе WP/13. Однако в отношении структуры однозначного реквизита партии товаров (UCR) Специализированное совещание отметило, что таким реквизитом должен быть не только номер авиагрузовой накладной, поскольку имеются и другие исходные данные, которые следует учитывать. В связи с дискуссией об UCR Специализированное совещание было информировано о том, что ВТО проделала определенную работу по данному вопросу и что в инструктивный материал включен ряд соответствующих положений. Специализированное совещание согласилось рекомендовать ИКАО предпринять соответствующие действия по разработке стратегии в области грузовых авиаперевозок, согласно п. 3.1.1 доклада, в сотрудничестве с другими заинтересованными органами во избежание дублирования усилий.

3.1:3 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/80, представленный СИТА, в котором содержалось предложение о применении принципа общего центра предварительной информации о грузе (ACI), в связи с фрагментарным характером отрасли грузовых перевозок и отсутствием единственного источника информации, отвечающего требованиям государственных аспектов. Поскольку международная цель поставок касается всех частей мира и обеспечение ее безопасности является истинно глобальной проблемой, требующей глобального решения, в документе рекомендуется сосредоточить коллективное

внимание на обеспечении принятия согласованных мер скоординированным и единообразным способом.

3.1:4 Специализированное совещание также рассмотрело документ WP/42 ИАТА, в котором сообщается о действиях государств по расширению своих возможностей в деле управления риском, связанным с перемещением ввозимого и вывозимого груза, посредством разработки и применения требований к предоставлению предварительной информации о грузе (АСИ) с помощью электронных средств. В отсутствие стандартов, согласованных на глобальном уровне, и без материалов о наилучшей практике, служащих руководством, имеется риск того, что такие тенденции приведут к односторонним разработкам несовместимых систем. В этой связи в документе описываются нынешние события, относящиеся к АСИ, и проблемы обеспечения гармонизации и глобальной интероперабельности этих и будущих систем.

3.1:5 Специализированное совещание поддержало предложение СИТА, изложенное в документе WP/80, и предложение ИАТА, изложенное в документе WP/42. Было подчеркнуто, что разработка систем АСИ должна осуществляться на основе принятых на международном уровне стандартов. В связи с рекомендациями, предложенными ИАТА, Специализированное совещание согласилось с тем, что разработка АСИ не должна выходить за рамки принципов, признанных на международном уровне. Исходя из этого, Специализированное совещание приняло следующие рекомендации:

Рекомендация В/7

Рекомендуется, чтобы:

ИКАО в сотрудничестве с другими заинтересованными органами и в интересах обеспечения глобальной интероперабельности предприняла незамедлительные действия с целью установить согласованные на международном уровне принципы, в соответствии с которыми должны разрабатываться системы предварительной информации о грузе (АСИ).

Рекомендация В/8

Рекомендуется, чтобы:

государства, стремящиеся разработать системы предварительной информации о грузе (АСИ), в максимально возможной степени приводили свои планы и требования в отношении систем в соответствие с согласованными на международном уровне принципами, касающимися таких систем, в интересах обеспечения гармонизации и интероперабельности.

3.1:6 Специализированное совещание также приняло к сведению документ IP/15, представленный Индонезией, о стратегических инициативах в области упрощения торговли в Индонезии.

Пункт 3 повестки дня. Выполнение современных положений по упрощению формальностей и обеспечению безопасности в сфере грузовых авиаперевозок

Пункт 3.2 повестки дня. Безопасность

3.2:1 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/62, представленный Соединенными Штатами Америки, в котором предлагается включить в Стандарт 2.38 Приложения 9 положение, позволяющее в отношении транзитных рейсов запрашивать документы в дополнение к информации, требуемой Договаривающимися государствами в соответствии с планом полета. Это предложение основано на принятых законодательных положениях, требующих заблаговременного представления информации о грузах в электронном формате по всем видам транспорта, прибывающего в Соединенные Штаты Америки и убывающего с их территории, в интересах обеспечения национальной безопасности.

3.2:2 Это предложение не получило поддержки, и Специализированное совещание решило оставить Стандарт 2.38 без изменений.

3.2:3 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/8, представленный Секретариатом, в котором содержится обзор концепции оценки риска как инструмента, который должен использоваться государственными полномочными органами при принятии решений о степени досмотра грузоотправлений, и предлагается усовершенствовать эту концепцию в целях улучшения эксплуатационных условий для всех участников международной цепи поставок. В качестве первого шага в рамках реализации долгосрочного проекта по системной интеграции упрощения формальностей в национальные программы организации пограничного контроля в документе предлагается разработка таких новых концепций, как: уполномоченный грузовой авиаперевозчик, уполномоченный авиагрузовой агент, уполномоченный аэропорт, уполномоченная организация по наземной обработке груза; международные стандарты авиационной безопасности, на соответствие которым можно будет "сертифицировать" вышеуказанные организации; однозначная идентификация грузоотправления, основанная на однозначно пронумерованных авиагрузовых накладных; многостороннее признание таможенными органами коммерческих перевозчиков, отвечающих определенным согласованным стандартам безопасности; и оценка риска на уровне уполномоченного коммерческого перевозчика в качестве альтернативы сквозному досмотру грузоотправлений.

3.2:4 Специализированное совещание в принципе согласилось с предложенными первыми шагами в рамках реализации долгосрочного проекта по системной интеграции упрощения формальностей в национальные программы организации пограничного контроля, отметив при этом, что необходимо разработать многосторонние решения. В этой связи Специализированное совещание просило ИКАО изучить данный вопрос в тесном сотрудничестве с другими соответствующими организациями и представить доклад на следующем Специализированном совещании по упрощению формальностей. Было также отмечено, что, поскольку некоторые из упомянутых вопросов уже рассматриваются Группой экспертов по авиационной безопасности, есть смысл провести совместные совещания групп экспертов по авиационной безопасности и упрощения формальностей для разработки стандартов безопасности. С учетом вышеизложенного Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация В/9

Рекомендуется, чтобы:

ИКАО в рамках сотрудничества между группами экспертов по авиационной безопасности и упрощению формальностей и другими соответствующими организациями разработала стандарты безопасности, по которым грузовые авиаперевозчики, агенты, аэропорты и организации по наземному обслуживанию могли бы сертифицироваться в качестве уполномоченных организаций в международной цепи поставок в целях обеспечения наивысшего уровня безопасности при минимальных необоснованных задержках в процессе перемещения грузов через национальные границы.

3.2:5 Секретариат представил документ WP/12, в котором описывается разработка концепции безопасной международной цепи поставок и рассказывается о проблемах ее реализации. В документе WP/12 представлена новая концепция "санкционированной цепи поставок" как один из вариантов решения задачи упрощения и развития мировой торговли при одновременном усилении мер безопасности при перевозке международных грузов.

3.2:6 Специализированное совещание в целом поддержало данную концепцию и рекомендовало внедрить механизмы санкционированной цепи поставок. Участники согласились, что ИКАО следует координировать работу по данному вопросу с другими соответствующими организациями. Было также предложено, чтобы затрагиваемые аспекты безопасности были рассмотрены Группой экспертов по авиационной безопасности. Исходя из вышеизложенного, Специализированное совещание приняло следующие рекомендации:

Рекомендация В/10

ИКАО рекомендуется вести активную работу по поддержке и популяризации внедрения механизмов санкционированной цепи поставок.

Рекомендация В/11

Рекомендуется, чтобы ИКАО, принимая во внимание финансовые последствия для развивающихся государств, рассмотрела и обновила SARPS Приложения 9 с учетом связанных с безопасностью и упрощением формальностей аспектов технических требований, касающихся санкционированной цепи поставок, согласуя их с мерами, принимаемыми в отношении других видов транспорта.

3.2:7 В документе WP/48 Секретариат подробно осветил вопросы безопасности груза, в частности концепцию "зарегистрированного агента", включая определение, вопросы назначения и утверждения, а также обязанности, определяемые соответствующим полномочным органом по безопасности. В документе подчеркивается, что целью установленного ИКАО режима в отношении груза является обеспечение того, чтобы все партии грузов, перевозимые пассажирскими рейсами, подвергались соответствующим мерам контроля в целях безопасности, в частности досмотру с использованием технических средств, перед погрузкой на борт воздушного судна. Однако этот процесс можно ускорить и уменьшить рабочую нагрузку, особенно в тех пунктах, куда поступают большие объемы грузов, если эксплуатант делегирует функцию проверки зарегистрированным агентам.

3.2:8 Специализированное совещание приняло к сведению схожесть концепции "зарегистрированного агента" с концепцией "уполномоченного участника внешней торговли" для целей таможенного контроля и рекомендовало учитывать обе концепции при разработке или изменении Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9.

3.2:9 В документе WP/37, представленном Пакистаном, указывается на необходимость проверять и досматривать каждый пакет/предмет, содержащий скоропортящийся и сухой груз, перед опечатыванием для погрузки на воздушные суда. Документ рассказывает о том, что для этой цели вводятся различные меры, включая досмотр груза или его выдерживание в "карантине" в течение периода от 24 до 48 ч, и предлагает меры безопасности для обеспечения безопасного движения груза и дальнейшего упорядочения процесса.

3.2:10 Специализированное совещание решило, что данный рабочий документ посвящен вопросам безопасности и поэтому должен рассматриваться Группой экспертов по авиационной безопасности. Была высказана обеспокоенность в связи с тем, что необходимость введения новых технических средств обеспечения авиационной безопасности может повлечь за собой чрезмерные финансовые последствия для развивающихся государств. В этой связи были упомянуты существующие программы оказания помощи государствам.

3.2:11 Специализированное совещание рассмотрело представленный Королевством Саудовская Аравия документ WP/52, в котором подчеркиваются возможные преимущества и выгоды в результате принятия концепции "зарегистрированного агентства". Этот документ настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам ИКАО придавать большое значение и уделять достаточное внимание вопросам обеспечения безопасности авиационного груза и ввести концепцию "зарегистрированного агента".

3.2:12 Специализированное совещание согласилось с тем, что данный рабочий документ дополняет документы WP/8 и 48, представленные Секретариатом, и рекомендовало создать исследовательскую группу на предмет определения возможных путей согласования концепций "зарегистрированного агента" и "уполномоченного участника внешней торговли" и устранения любых недостатков.

3.2:13 В документе WP/28 ЕКГА представила предложения относительно управления риском как инструмента упрощения торговли при трансграничном перемещении груза. В условиях ужесточения требований к безопасности управление риском играет важную роль в сферах безопасности и упрощения формальностей и может рассматриваться как эффективное средство осуществления современных и действенных методов контроля пограничными ведомствами. В документе подчеркивается необходимость включения в Приложение 9 ссылки на вопросы безопасности для достижения надлежащей сбалансированности при внедрении методов управления риском в сферах безопасности и упрощения формальностей.

3.2:14 Специализированное совещание согласилось с предложением, выдвинутым ЕКГА, и рекомендовало принять надлежащие меры для конкретного увязывания аспектов управления риском в Приложении 9 не только с вопросами упрощения формальностей, но и с принимаемыми в последнее время мерами по обеспечению безопасности при трансграничном перемещении груза, привлекая к сотрудничеству соответствующие органы ИКАО, занимающиеся вопросами безопасности, с целью создания по мере возможности синергической связи. Специализированное совещание рекомендовало изучить возможность разработки инструктивного материала по управлению риском для Руководства по упрощению формальностей, учитывая при этом, что включаемая в него конкретная информация может быть использована теми, кто пытается обойти систему.

3.2:15 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/30, представленный ТИАКА, в котором рассматривается вклад авиагрузовых перевозок в развитие, указываются действующие требования по обеспечению безопасности, которые могут уменьшить эффективность этого вклада, и предлагаются меры институционального и стратегического характера по совершенствованию системы упрощения формальностей. В документе предлагается, чтобы ИКАО играла ведущую роль в создании современного режима обеспечения безопасности при перевозке авиагруза, который учитывал бы экономические последствия для развивающихся государств при решении проблем, связанных с современными угрозами гражданской авиации.

3.2:16 Специализированное совещание в принципе одобрило использование концепции управления риском применительно к авиагрузу, изложенную в указанном рабочем документе, и решило, что ИКАО следует провести работу по созданию современного режима обеспечения безопасности авиагруза в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности. Специализированное совещание по упрощению формальностей будет внимательно следить за работой в этой области.

3.2:17 В документе WP/34 ИАТА подчеркнула, что безопасное и эффективное движение авиагруза играет критическую роль в надлежащем функционировании современной экономики и что для ускорения движения авиагруза необходимо, чтобы меры обеспечения безопасности и система безопасности в цепи поставок были согласованы на глобальном уровне. В документе затрагиваются различные моменты, которые, по мнению ИАТА, необходимо учитывать при разработке и внедрении мер по обеспечению безопасности авиагруза и инициатив в области безопасности цепи поставок.

3.2:18 Специализированное совещание рассмотрело концепции, предложенные ИАТА, и согласилось, что их следует учитывать в работе по международному согласованию программ обеспечения безопасности авиагруза и мер безопасности в цепи поставок. В связи со стандартным протоколом проверки партий груза, особенно в части досмотра вручную, был затронут вопрос об ответственности и обязательствах правительств в отношении проверок или досмотра партий груза. Было отмечено, что реализация упомянутых концепций не должна иметь чрезмерных последствий для небольших промежуточных грузоотправителей, особенно в развивающихся странах.

3.2:19 Специализированное совещание приняло к сведению представленные Соединенными Штатами Америки информационные документы IP/22 и 33, в которых рассказывается о введении обновленных положений по упрощению формальностей и безопасности авиагруза и о новых требованиях в Соединенных Штатах Америки к предварительному представлению информации о грузе в электронном формате, а также информационный документ IP/26, представленный Индией и посвященный принимаемым мерам безопасности при очистке авиагруза, и документ IP/37, подготовленный МФТ по вопросу о глобальном подходе к системе предварительной информации о грузе (ACI).

Пункт 4 повестки дня. Борьба с мошенничеством в использовании проездных документов и незаконной миграцией

4:1 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/6, представленный Секретариатом, в котором рекомендовалось принять новые и измененные формулировки для включения в главу 1 Приложения 9.

4:2 При рассмотрении предложенных определений, содержащихся в добавлении к указанному рабочему документу, Специализированное совещание внесло некоторые поправки и согласилось принять нижеуказанные определения для включения в главу 1.

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНОВ И ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

Внести в главу 1 следующие изменения:

Рекомендация А/9

А. ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНОВ

В тех случаях, когда указанные ниже термины употребляются в Стандартах и Рекомендуемой практике по упрощению формальностей, они имеют следующее значение:

(...)

Выдворение лица. Действия полномочных органов государства, совершаемые в соответствии с его законами и правилами, с целью указать лицу покинуть данное государство.

(...)

Депортируемое лицо. Лицо, которое на законном основании было допущено на территорию государства его полномочными органами или которое въехало в государство незаконно и которому спустя некоторое время полномочные органы официально предписывают покинуть данное государство.

(...)

Допуск. Разрешение на въезд в государство, выданное лицу полномочными органами данного государства в соответствии с его национальными законами.

(...)

Зона прямого транзита. Выделенное в международном аэропорту с разрешения соответствующих государственных полномочных органов специальная зона, находящаяся под их непосредственным контролем, где пассажиры могут находиться во время транзита или пересадки, не подвергаясь мерам пограничного контроля.

(...)

Иммиграционный контроль. Меры, принимаемые государствами в целях контроля за въездом на свои территории, транзитом через свои территории и убытием со своих территорий.

(...)

Лицо без надлежащих документов. Лицо, которое совершает или пытается совершить поездку: а) с просроченным проездным документом или недействительной визой; б) с фальшивыми, поддельными или измененными проездным документом или визой; с) с проездным документом или визой другого лица; или d) без проездного документа или визы, если требуется.

Лицо без права на въезд. Лицо, которому соответствующими полномочными органами отказано ~~или будет отказано~~ в праве на въезд в государство.

(...)

Начало поездки. Пункт, в котором лицо начало свою поездку, не считая аэропорта, в котором оно совершило остановку при прямом транзите, следуя либо прямым, либо стыковочным рейсом, если оно не покидало зоны прямого транзита данного аэропорта.

(...)

Оценка риска. Оценка депортирующим государством возможности отправки депортируемого лица коммерческим воздушным транспортом с сопровождением или без сопровождения. При проведении такой оценки следует учитывать все соответствующие факторы, включая годность к перевозке по состоянию здоровья, психическим и физическим параметрам, поведенческий рисунок и случаи совершения в прошлом актов насилия.

(...)

Постановление о выдворении. Письменное постановление, вручаемое государством эксплуатанту, рейсом которого лицо без права на въезд прибыло в данное государство, с указанием эксплуатанту вывезти данное лицо с территории государства.

Постановление о депортации. Письменное постановление, выносимое полномочными органами государства и вручаемое депортируемому лицу, предписывающее ему покинуть данное государство.

Проездной документ. Паспорт или другой официальный документ, выданный государством или организацией, который может использоваться законным владельцем при международной перевозке.

(...)

Целостность границ. Обеспечение государством соблюдения своих законов и/или правил, касающихся передвижения товаров и/или лиц через его границы.

(...)

4:3 В ходе обсуждения определения термина "зона прямого транзита" ряд делегаций выразили обеспокоенность по поводу того, что некоторые государства взимают плату за выдачу транзитных виз. В связи с определением термина "лицо без надлежащих документов" Специализированное совещание согласилось с тем, что подробную информацию по данному вопросу следует включить в планируемое руководство по упрощению формальностей.

4:4 Затем Специализированное совещание рассмотрело представленный Секретариатом документ WP/5, в котором содержались предложения о включении SARPS в новую главу 5 Приложения 9. Они разрабатывались также "Редакционной группой по оформлению пассажиров", учрежденной Группой экспертов FAL, вместе с предложениями в отношении главы 1 Приложения 9. Цель Редакционной группы состояла в решении проблем, выявленных в отчетах, полученных Секретариатом, и в уведомлениях о различиях, представленных различными государствами в отношении SARPS главы 3. В указанном документе также содержались дополнительные рекомендации, касающиеся депортируемых лиц, в отношении которых в настоящее время в Приложении 9 имеется весьма мало указаний.

4:5 Специализированное совещание детально обсудило предложения по главе 5, содержащиеся в добавлении к документу WP/5, рассмотрев по очередности каждый пункт. При этом Специализированное совещание также рассмотрело документ WP/77, представленный Индией, и документ WP/49, представленный АКГА (описываются ниже в пп. 4:7 и 4:12).

4:6 Пункты 5.1 и 5.2, а также пп. 5.3–5.8 включительно были приняты после некоторой дискуссии. В связи с предложением, содержащимся в документе WP/49, был включен новый п. 5.2 *bis* с добавлением примечания для пояснения относительно "достоинства лиц".

4:7 В связи с предложением о повышении статуса Рекомендуемой практики 5.9 до уровня стандарта и содержащимся в документе WP/77 предложением в отношении расходов, связанных с охраной и опекой лиц без права на въезд, состоялся обширный обмен мнениями. В свете высказанных мнений и с учетом существующего Стандарта 3.60 большинство участников Специализированного совещания согласились принять данное предложение с некоторыми поправками. Второе предложение, содержащееся в документе WP/77, относительно физической охраны лиц без права на въезд уже охватывает словами "официальное задержание" в п. 5.15 дополнения к документу WP/5.

4:8 Пункты 5.10–5.13 были приняты в предложенных формулировках. Что касается п. 5.14.1, то Специализированное совещание согласилось сохранить его в качестве Рекомендуемой практики, хотя значительное число делегаций желали поднять ее статус до уровня стандарта.

4:9 В связи с Рекомендуемой практикой 5.15 было внесено предложение повысить данное положение до уровня стандарта с целью обеспечения соответствия со Стандартом 5.9. Поскольку большинство делегаций поддержали данное предложение, Специализированное совещание согласилось сделать это и решило поместить его после Стандарта 5.9.

4:10 При рассмотрении предложенного Стандарта 5.17 некоторые делегации указали, что данное положение противоречит их законодательству. В связи с этим был предложен компромиссный текст, который был принят Специализированным совещанием с оговоркой о том, что инструктивный материал по данному вопросу будет включен в руководство по упрощению формальностей. В отношении предложенного Стандарта 5.22 одна делегация сообщила, что если данный Стандарт будет принят, ее государство представит уведомление о различии.

4:11 В заключение Специализированное совещание приняло нижеуказанную рекомендацию, внося соответствующие поправки в текст, предложенный в добавлении к документу WP/5.

Рекомендация A/10:

Включить следующую новую главу в Приложение 9:

ГЛАВА 5. ЛИЦА БЕЗ ПРАВА НА ВЪЕЗД И ДЕПОРТИРУЕМЫЕ ЛИЦА**А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

5.1 Чтобы не нарушать упорядоченное функционирование международной гражданской авиации, Договаривающиеся государства сотрудничают друг с другом с целью быстрого разрешения любых разногласий, возникающих в ходе выполнения положений настоящей главы.

5.2 Договаривающиеся государства упрощают транзитный проезд лиц, выдворяемых из другого государства в соответствии с положениями настоящей главы, и оказывают все необходимое содействие эксплуатанту(ам) и сопровождающему(им), осуществляющим такое выдворение.

5.2 bis Во время нахождения пассажира или лица без права на въезд, подлежащего депортации, под охраной соответствующих государственных сотрудников, эти сотрудники охраняют достоинство таких лиц и не предпринимают никаких действий, посягающих на их достоинство.

Примечание. С такими лицами следует обращаться согласно соответствующим международным положениям, включая Международный пакт ООН о гражданских и политических правах.

В. Лица без права на въезд

5.33-58 (первая часть) ~~В тех случаях, когда установлено, что лицо не имеет права на въезд, государственные полномочные органы Договаривающихся государств незамедлительно информируют уведомляют эксплуатанта в письменном виде и проводят с ним консультации относительно возможности отправки данного лица в соответствии с п. 3.44.~~

Примечание 1. Лицо, которому отказано в праве на въезд, вновь передается под ответственность либо эксплуатанта, который перевозил его непосредственно в последний пункт назначения, либо, в зависимости от обстоятельств, под ответственность одного из эксплуатантов, который перевозил его в один из пунктов транзита.

Примечание 2. Ничто в настоящем положении или примечании 1 не должно истолковываться как разрешающее возврат лица, обращающегося с просьбой предоставить убежище на территории Договаривающегося государства, в страну, в которой его жизнь или свобода будут подвергаться угрозе по причине его расы, вероисповедания, национальности, принадлежности к определенной социальной группе или политических убеждений.

5.43-58 (вторая часть) **Рекомендуемая практика.** ~~В тех случаях, когда установлено, что лицо не имеет права на въезд, государственные полномочные органы незамедлительно информируют эксплуатанта и проводят с ним консультации относительно возможности отправки данного лица. Договаривающимся государствам посредством своих государственных полномочных органов следует проводить консультации с эксплуатантом относительно сроков выдворения лица, которому отказано в праве на въезд, чтобы дать эксплуатанту достаточно~~

времени, в течение которого он мог бы осуществить отправку лица собственными силами или подготовить альтернативный вариант отправки.

Примечание 1. Лицо, которому отказано в праве на въезд, вновь передается под ответственность либо эксплуатанта, который перевозил его непосредственно в последний пункт назначения, либо, в зависимости от обстоятельств, под ответственность одного из эксплуатантов, который перевозил его в один из пунктов транзита.

Примечание 2. Ничто в настоящем положении или примечании 1 не должно истолковываться как разрешающее возврат лица, обращающегося с просьбой предоставить убежище на территории Договаривающегося государства, в страну, в которой его жизнь или свобода будут подвергаться угрозе по причине его расы, вероисповедания, национальности, принадлежности к определенной социальной группе или политических убеждений.

5.5 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы эксплуатанту выдавалось постановление о выдворении лица, которому отказано в праве на въезд. Если это известно, в постановлении о выдворении указываются фамилия, возраст, пол и гражданство данного лица.

3.59 Вместо изъятых документов государство, изъявшее документ, выдает сопроводительное письмо, к которому прилагаются фотокопии изъятых проездных документов (если таковые имеются), а также любая другая важная информация, такая, как постановление об отправке. Сопроводительное письмо и прилагаемый к нему материал передаются эксплуатанту, ответственному за вывоз лица, которому отказано в праве на въезд. Они будут служить в качестве информации для полномочных органов в пункте транзита и/или в пункте первоначальной посадки. В тех случаях, когда лицо, которому было отказано в праве на въезд, потеряло или уничтожило свои проездные документы, подготавливается аналогичное письмо.

Примечание. Рекомендуемая форма писем, связанных с отправкой пассажиров, в ненадлежащим образом оформленными документами, приводится в добавлении 9.

5.6 Договаривающиеся государства, постановляющие выдворить лицо без права на въезд, которое потеряло или уничтожило свои проездные документы, выдают сопроводительное письмо по форме, указанной в добавлении 9 а), для предоставления информации полномочным органам пункта транзита и/или пункта начала поездки. Сопроводительное письмо, постановление о выдворении и любые относящиеся к делу сведения вручаются эксплуатанту или, в случае сопровождения лица, сопровождающему, который отвечает за их доставку государственным полномочным органам в государстве назначения.

5.7 Договаривающиеся государства, постановляющие выдворить лицо без права на въезд, проездные документы которого были изъяты в соответствии с п. 3.46, выдают сопроводительное письмо по форме, указанной в добавлении 9 б), для предоставления информации полномочным органам пункта транзита и/или пункта начала поездки. Сопроводительное письмо вместе с фотокопией изъятых проездных документов и постановление о выдворении вручаются эксплуатанту или, в случае сопровождения лица, сопровождающему, который отвечает за их доставку государственным полномочным органам в государстве назначения.

5.83.60.1 В тех случаях, когда государственные полномочные органы имеют Договаривающиеся государства, имеющие основания предполагать, что лицо, которому отказано в праве на въезд, может оказать сопротивление при отправке, они заблаговременно как можно

раньше информируют соответствующего эксплуатанта, с тем чтобы эксплуатант мог принять меры предосторожности для обеспечения безопасности при выполнении рейса.

Примечание. Соответствующие меры защиты должны обеспечиваться сотрудниками правительственных органов, если это предусмотрено национальными правилами, или эксплуатантом, которому следует использовать своих собственных сотрудников, занимающихся вопросами безопасности, или нанимать за свой счет компетентный, по его мнению, персонал.

5.93.52.2 (вторая часть) **Рекомендуемая практика.** После принятия к проверке (с оговорками или без таковых) соответствующие государственные полномочные органы должны нести ответственность за охрану и опеку пассажиров и экипажа до тех пор, пока им не будет на законном основании разрешен въезд или не будет установлено, что они являются лицами без права на въезд, и они будут вновь переданы под охрану эксплуатанта для отправления с территории данного государства. Эксплуатант несет ответственность за расходы, связанные с охраной и опекой лица без надлежащих документов, с момента отказа лицу в праве на въезд и возвращения его эксплуатанту для выдворения из государства.

5.9 bis 3.57 **Рекомендуемая практика.** В случае, если меры предосторожности, о которых говорится в п. 3.53.33, были приняты, но пассажир(лицу), тем не менее, отказано в праве на въезд из-за проблем с документами, выходящими за рамки компетенции эксплуатанта, или по причинам, помимо ненадлежащим образом оформленных документов, эксплуатант не должен нести ~~прямую~~ ответственность за какие-либо расходы, связанные с официальным задержанием такого пассажира(лица).

5.103.62 В тех случаях, когда какому-либо лицу отказано в праве на въезд и оно вновь передается под ответственность эксплуатанта для отправления с территории данного государства, эксплуатант не лишается права взыскать с этого лица все транспортные расходы, связанные с отказом в праве на въезд его выдворением.

5.113.60 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает передачу лица, которому отказано в праве на въезд, вновь под ответственность эксплуатанта, который отвечает за незамедлительную отправку его. Эксплуатант отправляет лицо без права на въезд:

- в пункт, где указанное лицо оно начало свою поездку, или
- в любое другое место, куда въезд указанному лицу ему разрешен.

5.123.63 Договаривающиеся государства Договаривающееся государство в целях проверки принимают принимает лицо, возвращаемое из пункта его высадки после отказа ему в допуске выдворенное из государства, где ему было отказано в праве на въезд, если ранее это лицо до посадки на борт воздушного судна находилось на их начало свою поездку на его территории, за исключением случаев прямого транзита. Договаривающиеся государства не возвращают Договаривающееся государство не возвращает такое лицо в страну, где ему ранее было отказано в праве на въезд.

Примечание. Настоящее положение не имеет целью исключить дополнительную проверку государственными полномочными органами возвращаемого пассажира, которому было отказано в праве на въезд, для окончательного определения возможности его допуска в государство или принятия соответствующих мер для его передачи, возврата или депортации в государство, гражданином которого он является или которое может его принять.

~~5.133.63.1~~ Следуя процедуре, указанной в п. 3.63, в тех случаях, когда лицо, которому было отказано в праве на въезд, утерало или уничтожило свой проездной документ, Договаривающиеся государства признают в место него документ, подтверждающий обстоятельства посадки и прибытия, выданный государственным полномочным органом Договаривающегося государства, где указанному лицу было отказано в праве на въезд: сопроводительное письмо и другие документы, выданные в соответствии с п. 5.6 или 5.7, как достаточную документацию для осуществления проверки лица, названного в письме.

~~3.64~~ При соблюдении процедуры, изложенной в п. 3.59, Договаривающиеся государства принимают упомянутое в нем сопроводительное письмо и не требуют предъявления конкретного сфабрикованного, поддельного или фальшивого проездного документа.

~~5.143.55~~ Договаривающиеся государства не налагают на эксплуатантов штраф в том случае, если прибывающие и транзитные пассажиры лица оказались без надлежащих документов, а эксплуатанты могут доказать, что они приняли достаточные меры для обеспечения того, чтобы пассажиры эти лица выполнили требования, предъявляемые к документам для въезда в принимающее государство.

~~5.14.13.55.1~~ **Рекомендуемая практика.** В тех случаях, когда эксплуатанты сотрудничают с государственными полномочными органами, например в соответствии с меморандумами о взаимопонимании, которые заключаются между соответствующими сторонами, в принятии мер по недопущению перевозки лиц ~~с ненадлежащим образом оформленными документами без права на въезд~~ и это сотрудничество удовлетворяет данные органы, Договаривающимся государствам следует смягчать штрафы и санкции, которые могли бы применяться в противном случае при доставке таких лиц на их территорию.

5.16 Договаривающиеся государства не препятствуют вылету воздушного судна эксплуатанта во время выяснения, имеет ли право на въезд кто-либо из прибывающих пассажиров.

Примечание. Исключение из этого правила может быть сделано, если у Договаривающегося государства есть основания полагать, что на конкретном рейсе находится необычайно высокое количество лиц без права на въезд.

~~3.59.1~~ **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует, когда это практически возможно, обеспечивать, чтобы государственные полномочные органы, дающие указание об отправке, информировали государственные полномочные органы страны транзита и страны конечного пункта назначения о планируемой перевозке.

Примечание. Такое уведомление должно содержать следующую информацию:

- ~~a) сведения, удостоверяющие личность;~~
- ~~b) причина перевозки;~~
- ~~c) сведения о сопровождающем(их), если таковой(ые) имеется(ются); и~~
- ~~d) оценка возможного риска компетентными органами.~~

~~3.61~~ Когда пассажиру отказано в праве на въезд и он отправляется обратно в соответствии с п. 3.60, государственные полномочные органы, дающие указание об отправке, доставляют проездные документы лица без права на въезд (включая письма, связанные с возвратом

~~пассажиров с ненадлежащим образом оформленными документами) эксплуатанту или, при наличии сопровождающих лиц, сопровождающему/охраннику, который отвечает за доставку таких документов государственным полномочным органам государства назначения.~~

C. Депортируемые лица

5.17 Договаривающееся государство, депортирующее лицо со своей территории, предъявляет ему постановление о депортации. Договаривающиеся государства указывают депортируемому лицу название государства назначения.

5.18 Договаривающиеся государства, выдворяющие депортируемых лиц со своих территорий, принимают на себя все обязательства, обязанности и расходы, связанные с выдворением.

3.66 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает информирование соответствующих эксплуатантов в тех случаях, когда те или иные лица вынуждены совершить поездку в связи с тем, что им официально приказано государственными полномочными органами покинуть пределы этого государства. Государственные полномочные органы заблаговременно информируют эксплуатантов, с тем чтобы эксплуатанты могли принять меры предосторожности для обеспечения безопасности при выполнении рейса.

Примечание. При условии соблюдения законодательства о конфиденциальности государственные полномочные органы передают эксплуатанту следующую информацию:

- ~~— фамилию лица, определяемого как депортируемое лицо;~~
- ~~— причины депортации;~~
- ~~— фамилии сопровождающих/конвоиров;~~
- ~~— желание или нежелание выполнить поездку; и~~
- ~~— любую другую информацию, которая позволит эксплуатантам оценить возможность возникновения угрозы безопасности полета.~~

~~В целях обеспечения надлежащей координации требований к упрощению формальностей и безопасности внимание обращается на применимые положения главы 4 Приложения 17.~~

5.19 Договаривающиеся государства при организации совместно с эксплуатантом отправки депортируемого лица предоставляют как можно скорее, но в любом случае не позднее чем за 24 ч до времени вылета рейса по расписанию, следующую информацию:

- a) копию постановления о депортации, если это допускается законодательством Договаривающегося государства;
- b) желание или нежелание ехать депортируемого лица;
- c) оценка риска государством и/или любая другая соответствующая информация, которая может помочь эксплуатанту оценить угрозу безопасности полета;
- d) фамилии и гражданство сопровождающих; и

Примечание. В целях обеспечения координации выполнения стандартов по упрощению формальностей и безопасности внимание обращается на применимые положения главы 4 Приложения 17.

5.20 Договаривающиеся государства, организующие отправку депортируемого лица в государство назначения, используют, когда это практически возможно, прямые беспосадочные рейсы.

5.21 Договаривающееся государство при передаче депортируемого лица для отправки обеспечивает предоставление эксплуатанту всей официальной проездной документации, требующейся государством транзита и/или государством назначения.

5.22 Договаривающееся государство допускает на свою территорию своих граждан, депортированных из другого государства.

5.23 Договаривающееся государство уделяет особое внимание допуску депортированного из другого государства лица, располагающего доказательством действительного и разрешенного проживания на его территории.

5.24 В тех случаях, когда Договаривающиеся государства решают, что депортируемое лицо должно сопровождаться, а маршрут включает транзитную остановку в промежуточном государстве, они обеспечивают, чтобы сопровождающий(ие) оставался(ись) при депортируемом лице вплоть до его конечного пункта назначения, если полномочными органами и соответствующим эксплуатантом в месте транзита до прибытия не согласован приемлемый альтернативный план.

~~3.67 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, когда это практически возможно, чтобы государственные полномочные органы, дающие указания о депортации, информировали государственные полномочные органы страны транзита и, если это целесообразно, страны назначения о планируемой перевозке.~~

D. Получение нового проездного документа

5.25 Если для упрощения отправки и приема лица в его пункте назначения необходимо иметь заменяющий проездной документ, государство, выносящее постановление о выдворении, оказывает максимально возможное содействие в обеспечении выдачи такого документа.

Примечание. В целях уточнения применения данного Стандарта внимание обращается на Стандарт 5.13.

~~5.263-68~~ Договаривающееся государство в случае обращения к нему с просьбой о предоставлении проездных документов с целью обеспечения возвращения одного из его граждан отвечает в течение разумного периода времени и не позднее 30 дней с момента такой просьбы либо путем выдачи проездных документов, либо путем предоставления запрашивающему государству убедительных доказательств того, что указанное лицо не является одним из его граждан.

~~5.273-69~~ Подписание заинтересованным лицом заявления о предоставлении проездного документа не рассматривается Договаривающимися государствами в качестве необходимого условия для выдачи такого документа.

~~5.283-70~~ Если Договаривающееся государство установило, что лицо, в отношении которого запрашивается проездной документ, является его гражданином, но не может выдать ему паспорт в течение 30 дней после получения просьбы, оно выдает временный проездной документ, удостоверяющий гражданство указанного лица и действительный для его возвращения в данное государство.

~~5.293-71~~ Договаривающееся государство не отказывает в выдаче проездного документа одному из своих граждан и не препятствует иным образом его возвращению путем лишения этого лица гражданства.

4:12 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/49, представленный АКГА, в котором подчеркивалась необходимость уважения прав человека в отношении лиц без права на въезд и депортируемых лиц и предлагался новый стандарт для включения в Приложение 5 с учетом этих прав. Специализированное совещание решительно поддержало данное предложение и согласилось включить данный стандарт в главу 5 после Стандарта 5.2, представленного в добавлении к документу WP/5. Специализированное совещание также согласилось включить примечание, касающееся Международного пакта ООН о гражданских политических правах, для уточнения этого нового положения.

4:13 В документе WP/26 ЕКГА изложила принципы и временные рамки, на которых должна базироваться разработка руководства ИКАО по упрощению формальностей для содействия лучшему пониманию и выполнению положений Приложения 9. В документе рассматривались такие вопросы, как борьба с мошенничеством в использовании проездных документов, предотвращение незаконной миграции и управление рисками.

4:14 Специализированное совещание согласилось с тем, что наличие руководства по упрощению формальностей имеет весьма большое значение для государств. Поскольку имеется много способов соблюдения SARPS, содержащихся в Приложении 9, в руководстве следует предусмотреть несколько вариантов, учитывающих практику всех государств. Было обращено внимание на уже существующий материал, разработанный другими органами. Говоря о составе редакционной группы, Специализированное совещание согласилось с тем, что в ней должны быть представлены все регионы. В связи с этим Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию, сделав ссылку также на документы WP/40 и 35 (см. ниже):

Рекомендация В/12

Рекомендуется, чтобы:

ИКАО учредила редакционную группу по руководству FAL под эгидой Группы экспертов по упрощению формальностей с целью поэтапной разработки руководства FAL, содержащего необходимый инструктивный материал, используя при этом соответствующим образом такие существующие документы, как Руководящие принципы и Кодекс поведения ИАТА/CAWG.

4:15 В документе WP/40 Соединенное Королевство предложило включить кодекс поведения сотрудников по координации иммиграционных вопросов в руководство FAL ИКАО.

В документе WP/35 ИАТА предложила включить в данное руководство основные принципы ИАТА/CAWG в отношении пассажиров без права на въезд. Специализированное совещание согласилось с тем, что эти документы следует учитывать при разработке руководства.

4:16 В документе WP/59 МФТ предложила средства более полного согласования целей ИКАО в области упрощения формальностей с общими обязанностями государств по защите прав беженцев, лиц, ищущих убежища, и депортируемых лиц.

4:17 Специализированное совещание рассмотрело данный рабочий документ вместе с предложениями, внесенными в документе WP/35, и приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация В/13

Рекомендуется, чтобы:

ИКАО и все стороны и впредь способствовали интеграции мер упрощения формальностей в более широком контексте обязательств государств по защите прав беженцев, лиц, ищущих убежища, и депортируемых лиц, с тем чтобы ни одно лицо не было возвращено в место, где его жизни или свободе угрожает опасность. Государствам рекомендуется сотрудничать на национальном и международном уровнях со всеми заинтересованными сторонами, включая эксплуатантов и служащих, а также с другими участниками, включая Управление верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев (УВКБ) и Международную организацию труда (МОТ), в целях разработки протоколов и процедур, касающихся стандартов охраны и опеки лиц, а также вопросов, относящихся к применению мер пресечения и контроля.

4:18 Специализированное совещание также приняло к сведению представленные Турцией документы IP/27 и 28, касающиеся обновленных докладов о нелегальной миграции и торговле людьми.

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 A/11

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 A/12

Принять новый стандарт в следующей формулировке:

б.-- 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 A/13

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
<p>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...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – 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
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> – 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. – Координировать подготовку к оформлению большого числа иностранных посетителей, прибывающих на специальные мероприятия, например, на международные спортивные соревнования

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
<p>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...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – 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
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Устанавливать, рассматривать и изменять, при необходимости, национальные правила, обеспечивающие исполнение таможенных, иммиграционных и карантинных законов, касающихся международного передвижения воздушным транспортом
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> – 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"
<p>Статья 37. Принятие международных стандартов и процедур Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достигнутой 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Участвовать в деятельности ИКАО по совершенствованию Приложения 9. – Периодически пересматривать национальные процедуры в целях обеспечения их соответствия положениям Приложения 9

Мандат Чикагской конвенции	Выполняемые задачи
<p>... j) таможенных и иммиграционных процедур; ...</p>	
<p>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</p>	<p>– Периодически рассматривать вопрос о соблюдении всеми соответствующими органами положений Приложения 9 и уведомлять ИКАО о различиях между национальной практикой и соответствующими стандартами</p>

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). Этим должностным лицам 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 или распоряжений уполномоченного лица с целью обеспечить участие 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."

Пункт 6 повестки дня. Международные медико-санитарные правила (ММСП)

6:1 По данному пункту повестки дня были представлены следующие рабочие документы: WP/32 (Секретариат), WP/33 (Секретариат), WP/18 (Секретариат), WP/29 (Секретариат), WP/61 (Соединенные Штаты Америки), WP/67 (Китай и Сингапур), WP/85 (ИАТА), WP/69 (МФТ), WP/70 (МФТ) и WP/88 (МСА). Были также представлены три информационных документа: IP/6 (Дезинсекция воздушных судов, представленный Секретариатом); IP/29 (Прослеживание контактов после возможного соприкосновения с источником заболевания, представляющего значительную опасность с точки зрения здравоохранения, на борту воздушного судна, представленный Соединенными Штатами Америки) и IP/34 (Беспестицидная дезинсекция воздушных судов, представленный Соединенными Штатами Америки). Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) представила доклад о своей деятельности в области общественного здравоохранения, уделив при этом особое внимание инфекционным заболеваниям. Специализированное совещание отметило полезную деятельность, осуществляемую ВОЗ в этой области.

6:1.1 В документе WP/32 Секретариат в общем плане и на конкретных примерах рассказал о проводимой в последнее время ИКАО деятельности по разработке мер предотвращения распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом. Речь идет, в частности, о сотрудничестве ИКАО с Всемирной организацией здравоохранения и рядом Договаривающихся государств. В документе описаны восемь мер защиты, которые были изучены в ходе оценки пяти международных аэропортов, и приведены конкретные замечания. Участники Специализированного совещания были также проинформированы о четырех основных мероприятиях, разрабатываемых в настоящее время совместно с ВОЗ, ИАТА и МСА, и было предложено согласиться с проведением этих мероприятий. Кроме того, Специализированному совещанию было предложено рекомендовать издать материалы о мерах по защите от ТОРС и проект плана чрезвычайных действий в виде инструктивного материала ИКАО.

6:1.2 В ходе последовавшей дискуссии некоторые делегации указали на то, что документ WP/32 следует рассматривать параллельно с документом WP/85. С учетом этого, Специализированное совещание рассмотрело эти документы совместно. После обсуждения документа WP/85 Специализированное совещание согласилось с тем, что предложенная ИАТА карточка для локализации пассажира (PLC) и приложенный к документу образец ее формата отражают активный, упреждающий подход. Вместе с тем, некоторые делегации высказали в связи с концепцией PLC оговорки относительно затрат, конфиденциальности информации, ее использования и хранения. Специализированное совещание рекомендовало ИАТА в сотрудничестве с другими заинтересованными организациями доработать формат карточки с целью его упрощения и облегчения использования. Следует приложить все усилия к тому, чтобы на борту имелось достаточное количество PLC. Учитывая актуальность этого вопроса, результаты работы ИАТА будут как можно раньше представлены Авиатранспортному комитету ИКАО для дальнейшего рассмотрения, утверждения и практического использования.

6:1.3 В отношении документа WP/32 Специализированное совещание отметило, что предлагаемые мероприятия следует рекомендовать и осуществлять. Тем не менее было четко оговорено, что разработкой стандартной структуры согласованного плана действий на случай непредвиденных обстоятельств, о чем говорится в п. 5.1 b), должны заниматься не эксплуатанты аэропортов, а соответствующие государства. Специализированное совещание также отметило, что предложение одного государства о разработке под эгидой ИКАО восьми рекомендуемых мер защиты от ТОРС следует рассматривать в контексте части 7 документа Дос 9137 (*Руководство по аэропортовым службам*). Было высказано предложение о том, что деятельность ИКАО в этой области должна основываться на извлеченных уроках

и/или методике принятия превентивных мер и упреждающих процедур защиты от заразных заболеваний. Тем не менее было решено, что эти меры следует опубликовать в инструктивном материале ИКАО по упрощению формальностей.

6:1.4 В документе WP/61 была представлена концептуальная позиция Соединенных Штатов Америки по вопросу о преимуществах беспестицидной дезинсекции воздушных судов с использованием методики воздушной завесы и было предложено рассмотреть вопрос о принятии нового Стандарта для включения в Приложение 9. Большинство делегаций считали, что данное предложение следует рассматривать в качестве Рекомендуемой практики, а не Стандарта. В этой связи Специализированное совещание обсудило текст, предложенный в документе Flimsy № 5, согласно которому Договаривающиеся государства разрешают с учетом своих национальных правил и с согласия Всемирной организации здравоохранения альтернативные подходы к дезинсекции воздушных судов, продемонстрировавшие по крайней мере такую же эффективность, как методы и способы химической дезинсекции, утвержденные Всемирной организацией здравоохранения. Участники Специализированного совещания считали, что суть предлагаемого текста уже достаточно полно отражена в Стандарте 2.24, в связи с чем было решено сохранить существующие положения с учетом изменений, указанных в следующем пункте.

6:1.5 После непродолжительной дискуссии Специализированное совещание согласилось пересмотреть Стандарт 2.24 следующим образом:

Рекомендация A/14

В тех случаях, когда требуется проведение дезинсекции, Договаривающееся государство санкционирует или признает только те методы, как химические, так и нехимические, и/или инсектициды, которые рекомендованы Всемирной организацией здравоохранения.

Примечание. Данное положение не препятствует проведению испытаний и проверок других методов для окончательного утверждения Всемирной организацией здравоохранения.

6:1.6 В документе WP/67 Китай и Сингапур информировали Специализированное совещание о проводимой работе по предупреждению распространения ТОРС воздушным транспортом и обратили внимание на необходимость предоставления Договаривающимся государствам рекомендаций относительно борьбы с будущими вспышками эпидемий инфекционных заболеваний, включая ТОРС. В этой связи ИКАО было предложено сыграть ведущую роль в выработке нормативной политики.

6.1.7 Участники Специализированного совещания в целом поддержали эти предложения и согласились с тем, что ИКАО следует играть ведущую роль в подготовке инструктивного материала в тесном сотрудничестве с такими заинтересованными организациями, как МСА, ИАТА и ВОЗ, а также в разработке мер по защите от инфекционных заболеваний и рекомендаций по реализации согласованного плана поэтапных мероприятий на случай чрезвычайных обстоятельств в аэропортах в целях предотвращения распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом. При этом ИКАО будет учитывать документы WP/33 и 67.

6:1.8 Рассмотрев документы WP/69 и 70 и уточнения к ним, предложенные МФТ в документе Flimsy № 6, Специализированное совещание отметило, что в обоих документах предлагается текст рекомендаций типа В. В отношении документа WP/70 Специализированное

совещание считало, что он содержит материал сугубо технического характера, не имеющий прямой связи с упрощением формальностей. Поэтому участники согласились передать документ WP/70 в Совет ИКАО с просьбой направить его для рассмотрения в Аэронавигационную комиссию.

6:1.9 Рассмотрев документ WP/69, Специализированное совещание приняло следующие рекомендации:

Рекомендация В/14

Государствам настоятельно рекомендуется выполнять Стандарты по дезинсекции воздушных судов, содержащиеся в Приложении 9, в частности о применении требования о дезинсекции только к воздушным судам, которые представляют угрозу (2.22), а также о пересмотре требований и их изменении на основе продемонстрированной необходимости (2.23).

Рекомендация В/15

ИКАО предлагается взять на себя ведущую роль в работе совместно с Договаривающимися государствами, Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и другими заинтересованными сторонами, включая Международную федерацию транспортников (МФТ), по разъяснению целей действующих Стандартов о дезинсекции воздушных судов и разработать инструктивный материал конкретного характера, относящийся к коммерческим воздушным судам, о сведениях к минимуму подверженности воздействию пестицидов в салоне и кабине экипажа.

Рекомендация В/16

ИКАО настоятельно рекомендуется в срочном порядке и в координации с Договаривающимися государствами и Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) провести анализ, документальную оценку действенности, практической осуществимости и экономической эффективности альтернатив одобренным в настоящее время химическим методам дезинсекции и, при необходимости, зарегистрировать утверждение таких альтернатив.

6:1.10 В документе WP/88 МСА обращается внимание Специализированного совещания на связь между аэропортами и пересмотром международных медико-санитарных правил (ММСП) ВОЗ. Согласно этому документу не следует рассчитывать на то, что эксплуатанты аэропортов будут по собственной инициативе вводить меры защиты от инфекционных заболеваний. В этой связи МСА готов совместно с ВОЗ и ИКАО выработать скоординированные и согласованные рекомендации. Указанный документ содержит ссылку на документ Секретариата WP/33 и предлагает Специализированному совещанию принять содержащиеся в нем общие принципы выработки согласованного плана поэтапных действий на случай непредвиденных обстоятельств.

6:1.11 Участники Специализированного совещания согласились, что не только эксплуатанты аэропортов должны нести ответственность за принятие мер защиты от

инфекционных заболеваний и что аспекты здравоохранения необходимо рассматривать с тех же позиций, что и вопросы безопасности полетов и авиационной безопасности.

6:1.12 Специализированное совещание рассмотрело представленный Секретариатом документ WP/18, посвященный юридической ответственности государств и авиакомпаний за предотвращение распространения инфекционных болезней. Этот документ рассказывает о действиях ИКАО в связи со вспышкой тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС) и затрагивает аспекты ответственности, которая возлагается на государства Конвенцией о международной гражданской авиации, а на авиакомпании – применимыми принципами общего права.

6:1.13 Специализированное совещание высказало мнение о том, что данный документ следует рассматривать в контексте должной заботы государств и авиакомпаний о предотвращении распространения инфекционных заболеваний, а не с точки зрения правовых аспектов ответственности. Специализированное совещание заметило, что авиакомпаниям необходимо обеспечивать перевозку всех пассажиров и членов экипажа безопасным образом с соблюдением всех требований здравоохранения и санитарных норм. Кроме того, обслуживание и средства, предлагаемые авиакомпанией, должны включать не только свежий воздух в салоне, но и надлежащее оборудование, чистые салоны и полностью оснащенные туалеты, аптечки и должным образом подготовленные члены экипажа, способные оказать помощь пассажирам.

6:1.14 Специализированное совещание согласилось передать данный вопрос в Совет ИКАО с просьбой о рассмотрении затрагиваемых правовых аспектов Юридическим комитетом. Аспекты упрощения формальностей может изучить Группа экспертов FAL на предмет включения соответствующего материала в Руководство по упрощению формальностей.

6:1.15 В документе WP/33 Секретариат представил информацию о составлении согласованного плана поэтапных действий, содержащий основные принципы, предназначенные для оказания помощи аэропортам в случае возможностей рецидива ТОРС и возможности вспышки другой инфекционной болезни, представляющей опасность для здравоохранения.

6:1.16 В отношении документа WP/33 участники Специализированного совещания согласились с тем, что представленный в нем типовой план согласованных поэтапных действий на случай непредвиденных обстоятельств является полезным и уместным и его следует доработать. Было высказано предложение о том, что в число иницилирующих моментов для начала реализации такого плана можно также включить уведомление о потенциальном случае заразного, инфекционного заболевания на борту прибывающего воздушного судна.

6:1.17 Было дано пояснение о том, что основную ответственность за реализацию плана на случай непредвиденных обстоятельств несут государственные здравоохранительные полномочные органы, хотя руководство аэропорта может играть значительную координирующую роль в реализации плана.

6:1.18 Было также дано пояснение о том, что восемь мер защиты от ТОРС, упомянутые в пп. 5.2.1 b) и 5.2.2. b), будут применяться лишь в случае повторения ТОРС. Меры, подлежащие принятию в случае вспышки инфекции другого заразного заболевания, будут определяться ВОЗ.

6:1.19 Участники совещания согласились с тем, что описание типового плана следует опубликовать в инструктивном материале ИКАО. Будет изучен вопрос о его возможном

включении в *Руководство по проектированию аэропортов*. Тем временем может быть опубликован специализированный циркуляр.

Пункт 7 повестки дня. Прочие вопросы упрощения формальностей

7:1 Специализированное совещание рассмотрело следующие рабочие документы по данному пункту повестки дня: WP/11 и 29 (Секретариат), WP/72 (Республика Корея) и WP/45 (ИАОПА).

7:2 В документе WP/11, представленном Секретариатом, содержалась информация о проводимой ИКАО работе по оказанию помощи пострадавшим в авиационном происшествии и их семьям и говорилось о необходимости разработать SARPS, направленные на упрощение формальностей при международной перевозке лиц, имеющих непосредственное отношение к происшествию. В документе содержалось предложение включить дополнительный новый раздел в главу 8 Приложения, содержащий новые SARPS для Приложения 9, дополняющие существующие резолюции Ассамблеи и инструктивный материал по данному вопросу.

7:2.1 В ходе дискуссии некоторые государства высказали мнение о том, что было бы предпочтительнее сделать из предлагаемого стандарта, содержащего требование к другим проездным документам, помимо паспортов, рекомендацию и объединить ее с рекомендацией о выдаче виз. Специализированное совещание согласилось с данной поправкой, а также с отдельными незначительными изменениями к тексту, которые предложили другие государства.

7:2.2 Специализированное совещание также согласилось с предложением Республики Кореи WP/72, в которое по предложению отдельных государств были внесены дополнительные изменения, о том, что в предлагаемый в документе WP/11 текст SARPS следует внести, по необходимости, ссылку на соседние государства.

7:3 В связи с вышеизложенным Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация A/15

Включить следующий текст в главу 8 Приложения 9:

"Оказание помощи пострадавшим в авиационном происшествии и их семьям:

a) Государство места авиационного происшествия и соседние государства принимают меры к упрощению временного въезда на свою территорию членов семей пострадавших в авиационном происшествии.

b) Государство места события и соседние государства также принимают меры к упрощению временного въезда на свою территорию уполномоченных представителей эксплуатанта, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие, или партнера данного эксплуатанта по альянсу, чтобы позволить ему оказать помощь оставшимся в живых и членам их семей, членам семей погибших в происшествии и соответствующим полномочным органам в данных государствах.

Примечание. Некоторые соглашения о совместном использовании кодов и аналогичные соглашения об альянсах требуют, чтобы партнеры по альянсу действовали в качестве "первой реагирующей стороны" от имени пострадавшего эксплуатанта, если партнер по альянсу может прибыть на место происшествия быстрее, чем пострадавший эксплуатант.

- c) **Рекомендуемая практика.** При организации въезда лиц, упомянутых в пункте a), государству места события и соседним государствам не следует требовать никаких других проездных документов, кроме паспорта или временного проездного документа, специально выданного таким лицам для предоставления им возможности совершить поездку в данные государства. В случае, если государство места происшествия и соседнее государство требуют наличия въездных виз у лиц, упомянутых в пунктах a) и b) выше, им следует ускорять выдачу таких виз.
- d) Договаривающиеся государства принимают меры к выдаче временных проездных документов, если таковые требуются, своим гражданам, оставшимся в живых после авиационного происшествия.
- e) Договаривающиеся государства оказывают всю необходимую помощь, например в организации перевозки и прохождении таможенных формальностей, при возвращении человеческих останков на родину по просьбе членов семей погибших или эксплуатанта, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие."

7:4 Специализированное совещание также согласилось с тем, что Секретариат должен подтвердить, что все организации, упоминаемые в Приложениях 12 и 13, охватываются в положениях данного раздела Приложения, а также с тем, что в Руководстве по упрощению формальностей должно содержаться разъяснение положений пункта с) относительно общепринятых во всех мире процедур выдачи виз при чрезвычайных обстоятельствах. Секретариат выполнит эту просьбу с учетом положений главы 8 Приложения 9.

7:5 Специализированное совещание рассмотрело документ WP/45, представленный ИАОПА и содержащий предложение изменить существующую Рекомендуемую практику 2.42, чтобы отразить уже принятые положения, аналогичные положениям, содержащимся в существующих пп. 3.28 и 3.31, относительно общей продолжительности выполнения требуемых формальностей, связанных с вылетом/прибытием, для авиации общего назначения.

7:5.1 Специализированное совещание согласилось с предложением в документе WP/45, в которое было внесено незначительное изменение, и приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация A/16

2.42 Рекомендуемая практика. В тех международных аэропортах, где выполняются международные полеты воздушных судов авиации общего назначения, Договаривающимся государствам следует обеспечивать надлежащий уровень служб пограничного контроля и досмотра таких воздушных судов. Договаривающимся государствам в сотрудничестве с эксплуатантами и администрацией аэропортов следует стремиться к тому, чтобы общая продолжительность выполнения требуемых формальностей, включая меры авиационной безопасности, связанных с вылетом/прибытием, не превышала в совокупности 60 мин для воздушного судна, подлежащего обычному оформлению, рассчитывая

это время от того момента, когда член экипажа доставит воздушное судно в первый пункт оформления в аэропорту.

Примечание. "Требуемые формальности, связанные с вылетом/прибытием", подлежащие выполнению в течение рекомендуемых 60 мин, должны включать принятие мер авиационной безопасности и, где это применимо, взимание аэропортовых и других сборов и принятие мер пограничного контроля.

7:6 В порядке информации были представлены следующие документы: IP/8 и IP/13 (Секретариат) соответственно о представлении различий с Приложением 9 и о ходе работы ИКАО над руководством по упрощению формальностей.

— КОНЕЦ —