



FALP/7

Международная организация гражданской авиации

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

СЕДЬМОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 22–26 октября 2012 года

ДОКЛАД

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Председателю Авиатранспортного комитета

От: Председателя Группы экспертов по упрощению формальностей

Настоящим имею честь представить доклад седьмого совещания Группы экспертов по упрощению формальностей, состоявшегося в Штаб-квартире ИКАО в Монреале 22–26 октября 2012 года.



Самюэл Лукас
Председатель Группы экспертов
по упрощению формальностей

Монреаль, 26 октября 2012 года

СОДЕРЖАНИЕ

Препроводительное письмо

Содержание i-1

Введение

Общая информация..... ii-1

Круг полномочий ii-1

Повестка дня..... ii-1

Участие ii-2

Открытие совещания ii-2

Должностные лица и Секретариат ii-2

Языки и документация ii-3

Доклад совещания

Пункт 1 повестки дня. Последние события в ИКАО, связанные с упрощением формальностей 1-1

Пункт 2 повестки дня. Доклад об итогах Конференции высокого уровня по авиационной безопасности и 23-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности 2-1

Пункт 3 повестки дня. Доклад Рабочей группы по инвалидам (PWD)..... 3-1
Добавление к пункту 3 повестки дня 3A-1

Пункт 4 повестки дня. Нарботки в области предварительной информации о пассажирах (API) и данных записи регистрации пассажиров (PNR)..... 4-1

Пункт 5 повестки дня. Поправки к Приложению 9 5-1
Добавление к пункту 5 повестки дня 5A-1

Пункт 6 повестки дня. Прочие вопросы 6-1
Добавление к пункту 6 повестки дня 6A-1

Добавление А. Список участников А-1

Добавление В. Список рабочих и информационных документов..... В-1

**ДОКЛАД СЕДЬМОГО СОВЕЩАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ****Монреаль, 22–26 мая 2012 года****ВВЕДЕНИЕ****Общая информация**

1. Седьмое совещание Группы экспертов ИКАО по упрощению формальностей (FALP/7) проходило в Штаб-квартире Организации в Монреале с 22 по 26 октября 2012 года.

Круг полномочий

2. Группе экспертов FAL поручено:
- a) рассматривать документы зональных совещаний FAL, контактов по вопросам упрощения формальностей и Секретариата с целью выработки рекомендаций в отношении новых и измененных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов, принимая во внимание последние изменения в области применимых технологий, современные вызовы и будущие потребности в области повышения эффективности и действенности пограничного контроля и других процессов контроля в аэропортах;
 - b) представлять информацию, которая может быть использована Секретариатом при подготовке управленческих пособий (например, руководства) и других инструктивных материалов, призванных помочь государствам осуществлять Приложение 9;
 - c) разрабатывать предложения для их рассмотрения на специализированных совещаниях FAL; и
 - d) выполнять другие задачи, порученные ей Авиатранспортным комитетом.

Повестка дня

3. Повестка дня совещания была определена Авиатранспортным комитетом и включала следующие пункты (она представлена в документе FALP/7-WP/1):

Пункт 1 повестки дня. Последние события в ИКАО, связанные с упрощением формальностей

Группу экспертов информировали о связанных с упрощением формальностей событиях, имевших место в ИКАО после проведения шестого совещания, включая планируемое включение Приложения 9 в электронную систему представления различий (EFOD).

Пункт 2 повестки дня. Доклад об итогах Конференции высокого уровня по авиационной безопасности и 23-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности

Группу экспертов кратко ознакомили с результатами Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (Монреаль, 12–14 сентября 2012 года), в частности, с ее рекомендациями в области предварительной информации о пассажирах (API) и данных записи

регистрации пассажиров (PNR). Группу также кратко информировали об итогах 23-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (Монреаль, 26–30 марта 2012 года).

Пункт 3 повестки дня. Доклад Рабочей группы по инвалидам (PWD)

Группе экспертов было предложено рассмотреть доклад своей Рабочей группы по инвалидам и предпринять соответствующие действия.

Пункт 4 повестки дня. Нарботки в области предварительной информации о пассажирах (API) и данных записи регистрации пассажиров (PNR)

Группу экспертов информировали о последних наработках в области данных API и PNR, в том числе о результатах работы Контактного комитета Всемирной таможенной организации (ВТО)/ Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА)/ИКАО по API.

Пункт 5 повестки дня. Поправки к Приложению 9

Группе экспертов было предложено рассмотреть предложения о поправках к Приложению 9.

Пункт 6 повестки дня. Прочие вопросы

Группе экспертов было предложено рассмотреть прочие вопросы, касающиеся программы ИКАО по упрощению формальностей.

Участие

4. Общее количество участников составило:
51 человек – члены Группы экспертов, их заместители и советники из 17 Договаривающихся государств;
24 наблюдателя от 11 государств-членов; и
10 наблюдателей от 7 международных организаций.
5. Полный список участников приводится в **добавлении А**.

Открытие совещания

6. Совещание открыла председатель Авиатранспортного комитета г-жа К. Маколей. Начальник Отдела авиационной безопасности г-н Дж. Мариотт приветствовал участников совещания в Монреале и представил сотрудников Секретариата. Затем г-н Мариотт зачитал вступительное слово от имени директора Авиатранспортного управления г-на Б. Джибо.

Должностные лица и Секретариат

7. Председателем совещания был избран член Группы экспертов от Австралии г-н Самюэл Лукас, а заместителем председателя – г-н Яромир Штольц, член Группы экспертов от Чешской Республики.
8. Обязанности секретаря совещания выполнял г-н Дж. Тэкер, специалист по вопросам упрощения формальностей Секции политики в области авиационной безопасности и упрощения формальностей (SFP), которому помогал г-н С. Берти, начальник Секции SFP. Функции помощников секретаря выполняли г-н Э. Макберни и г-н Д. Стерланд.

Языки и документация

9. Предоставление устного перевода на английский, арабский, испанский, русский и французский языки осуществлялось Отделом переводов и публикаций и координировалось директором Административного управления д-ром Ф. Лю.

10. Список документов совещания приведен в **добавлении В**.

Пункт 1 повестки дня. Последние события в ИКАО, связанные с упрощением формальностей**1.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

В документе WP/21 Секретариат представил сводную информацию о результатах проверок в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) в части, касающейся выполнения государствами – членами ИКАО связанных с авиационной безопасностью положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*.

В документе IP/7 Секретариат представил обновленный список членов и заместителей членов Группы экспертов FAL.

В документе IP/10 Секретариат представил обновленную информацию о поправке 23 к Приложению 9 в части, касающейся принятия усовершенствованного формата "Карточки местонахождения пассажира в целях здравоохранения".

В документе IP/13 Секретариат представил выдержки из резолюции A37-20, принятой Ассамблеей ИКАО на ее 37-й сессии (28 сентября – 8 октября 2010 года), по вопросам упрощения формальностей (добавление D). В частности, в добавлении D рассматриваются вопросы разработки и осуществления положений по упрощению формальностей, международного сотрудничества в деле защиты сохранности и целостности паспортов, а также национальных и международных действий и сотрудничества в области упрощения формальностей.

1.2 ОБСУЖДЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ

1.2.1 Секретарь выступил с сообщением о связанных с упрощением формальностей событиях в ИКАО в период после шестого совещания Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/6), проходившего с 10 по 14 мая 2010 года.

1.2.2 Сотрудник Аэронавигационного управления (АНУ) Секретариата рассказал о разработке и внедрении электронной системы ИКАО представления данных о различиях (EFOD).

1.2.3 Сотрудник Секретариата из АНУ кратко информировал членов Группы экспертов по вопросу об эксплуатационной "предсказуемости и пунктуальности" и важности этой концепции для планирования будущей аэронавигационной системы.

1.2.4 В ходе обсуждения документа WP/21 Группа экспертов указала на уровень несоблюдения некоторых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9, относящихся к авиационной безопасности, что может объясняться непониманием или неправильным толкованием таких SARPS или тем фактом, что некоторые SARPS утратили свою актуальность в свете событий в сфере упрощения формальностей в воздушном транспорте в отдельных государствах. Стремясь улучшить сложившееся положение, Группа экспертов решила, что вопросы несоблюдения положений Приложения 9 и возможных действий в этой связи будут рассматриваться в контексте рабочего документа о направлениях будущего развития программы упрощения формальностей (WP/17). В ходе дискуссии будут затронуты как вопросы соблюдения таких SARPS, так и аспекты их актуальности.

Пункт 2 повестки дня. Доклад об итогах Конференции высокого уровня по авиационной безопасности и 23-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности

2.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

В документе WP/18 Секретариат представил доклад о технических вопросах, затронутых в ходе Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS) 12–14 сентября 2012 года, которые касались роли программы машиносчитываемых проездных документов (МСПД), данных предварительной информации о пассажирах (API) и записи регистрации пассажиров (PNR), а также директории открытых ключей (ДОК).

В документе IP/4 Секретариат представил доклад о результатах HLCAS. В нем в сводном виде излагаются рекомендации Конференции по всем пунктам повестки дня. Рекомендации по вопросам, связанным с упрощением формальностей, которые рассматривались на Конференции, приведены полностью.

В документе IP/5 Секретариат представил доклад о результатах 23-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/23), состоявшегося 26–30 марта 2012 года.

В документе IP/8 Секретариат представил доклад по пункту 7 повестки дня HLCAS, посвященному роли программы МСПД, проектов API и PNR в обеспечении авиационной безопасности.

2.2 ОБСУЖДЕНИЕ

2.2.1 Представив обзор рабочих и информационных документов по данному пункту повестки дня, Секретариат информировал членов Группы экспертов о том, что документ WP/18 будет рассмотрен в рамках пункта 4 повестки дня.

2.2.2 Обратив внимание членов Группы экспертов на документы IP/4 и IP/5, секретарь информировал о работе, проводимой в настоящее время в области повышения безопасности авиагруза, в том числе в рамках технического сотрудничества между ИКАО, Всемирной таможенной организацией (ВТО) и Всемирным почтовым союзом (ВПС), а также о наработках в области МСПД, API и PNR.

Пункт 3 повестки дня. Доклад Рабочей группы по инвалидам (PWD)**3.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

В документе WP/2 докладчик Рабочей группы (РГ) по инвалидам (PWD) представил пятую пересмотренную редакцию проекта инструктивных указаний в отношении инвалидов, первоначально выпущенных в виде циркуляра 274 "Доступ инвалидов к воздушному транспорту" (1999).

3.2 ОБСУЖДЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ

3.2.1 Рассмотрев пятую редакцию инструктивных указаний в отношении инвалидов, подготовленную РГ по PWD, Группа экспертов согласовала перечисленные ниже моменты.

3.2.1.1 В разделе 1 "ОБЩИЕ ВОПРОСЫ":

- a) следует включить новое определение термина "служебные животные"; и
- b) следует добавить новый пункт относительно распределения ответственности между аэропортами и эксплуатантами воздушных судов под заголовком "Распределение ответственности".

3.2.1.2 В разделе 3 "ПЕРЕД ПОЕЗДКОЙ":

- a) в подпункте i) п. 3.3 слова "пропуска для сопровождающих лиц" следует заменить на "пропуска для сопровождающих лиц, не выполняющих поездку";
- b) в п. 3.14 во втором предложении после слов "требуется такое обслуживание" следует добавить фразу "или когда это необходимо по соображениям безопасности полета";
- c) в п. 3.20.1 фразы "но не обязаны" и "перевод в более высокий класс обслуживания, если" следует исключить и добавить после слова "инвалидам" слова "альтернативные места для сидения при наличии таковых, если";
- d) в последней строке п. 3.21 после слов "их потребностей" следует добавить фразу "при наличии таковых"; и
- e) в п. 3.27 перед словами "то есть эксплуатанта аэропорта" необходимо добавить фразу "например, авиаперевозчики", а слова "то есть" следует исключить.

3.2.1.3 **В разделе 4 "ПРИБЫТИЕ И ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ПО АЭРОПОРТУ":** в п. 4.8 после слов "эксплуатанты аэропортов" необходимо включить фразу "или авиаперевозчики", и после слов "зоны обслуживания пассажиров" добавить фразу "находящиеся под их контролем".

3.2.1.4 В разделе 5 "ОБЪЕКТЫ АЭРОПОРТА":

- a) формулировку п. 5.3 необходимо изменить следующим образом: "Маршруты движения к месту посадки и высадки с борта воздушного судна должны быть доступными";
- b) в п. 5.10 фразу "быть на уровне глаз" необходимо заменить словом "иметь", а в конце пункта добавить следующее новое предложение: "Знаки должны размещаться таким образом, чтобы они были хорошо видны инвалидам, в том числе использующим инвалидные коляски";
- c) первое предложение п. 5.14 необходимо изменить следующим образом: "Эксплуатантам аэропортов необходимо обеспечивать, чтобы телефонные аппараты общего пользования (в неконтролируемой и контролируемой зонах, например, в зонах прибытия и вылета, у выходов на посадку, в местах получения багажа) были доступными для инвалидов и чтобы такие лица могли пользоваться аппаратом самостоятельно"; а во втором предложении п. 5.14 слова "с расстройством" необходимо исключить, добавив слово "слабослышащие лица" перед словом "используют";
- d) в последней строке п. 5.22 необходимо исключить слово "предоставляться", заменив его словами "иметь доступ к", а после слова "информацией" добавить фразу "которая предоставляется другим пассажирам";
- e) начало второго предложения п. 5.24 необходимо изменить следующим образом: "Эксплуатантам аэропортов и воздушных судов (по применимости) ...", а в третьем предложении слово "безопасные" следует заменить словом "доступные";
- f) в п. 5.26 следует убрать точку в конце первого предложения, во втором предложении исключить фразу "кроме того, эксплуатантам аэровокзала следует рассмотреть возможность", а перед словом "предоставление" добавить слово "и"; и
- g) в п. 5.27 в конце предложения после слов "надлежащим образом" следует добавить слово "обслуживаться".

3.2.1.5 В разделе 6 "ПРОВЕРКИ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ": в заголовок раздела следует добавить слова "и пограничные проверки".

3.2.1.6 В разделе 8 "ОБСЛУЖИВАНИЕ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМОЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОМ НА БОРТУ":

- a) из п. 8.2 следует исключить фразу "багаж членов экипажа и"; и
- b) в начале подпункта c) п. 8.10 следует добавить слова "Инвалиды и", а слово "авиаперевозчики" следует заменить словом "авиаперевозчик".

3.2.1.7 В разделе 9 "ВОЗДУШНОЕ СУДНО":

- а) в п. 9.1 необходимо изменить текст в последней строке следующим образом: "... инвалидов, если это допускается типом, размерами и конфигурацией воздушного судна"; и
- б) в п. 9.2 необходимо исключить слова "на борту воздушных судов, оборудованных туалетными комнатами", изменив начало этого пункта следующим образом: "если это допускается типом, размерами и конфигурацией воздушного судна, по крайней мере одна туалетная комната должна быть доступной...".

3.2.1.8 В разделе 11 "НАЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ": в п. 11.2 необходимо исключить слово "предоставлять", заменив его словами "помогать пассажирам в поиске" между словами "должны" и "службы резервирования".

3.2.2 Вышеуказанные изменения учтены в тексте, приводимом в добавлении к настоящей части доклада.

3.2.3 В отношении раздела 9 Группа экспертов признала обеспокоенность ИАТА в связи с тем, что некоторые из вопросов, затрагиваемых в данном разделе, выходят за рамки компетенции эксплуатантов воздушных судов, так как элементы конструкции воздушного судна определяются в первую очередь изготовителями воздушных судов.

3.2.4 Группа экспертов приняла к сведению информацию о том, что Секретариат внесет дополнительные редакционные изменения для обеспечения последовательного использования терминологии ИКАО (например, термин "авиаперевозчик" будет заменен термином "эксплуатант воздушного судна").

3.2.5 При условии внесения упомянутых выше редакционных изменений Группа экспертов согласилась рекомендовать представление на утверждение Генеральному секретарю для публикации и рассылки государствам пересмотренной пятой редакции циркуляра 274 в виде предлагаемого первого издания *"Руководства о доступе инвалидов к воздушному транспорту"* (приводится в добавлении к данной части доклада).

ДОБАВЛЕНИЕ

ENGLISH ONLY

MANUAL ON ACCESS TO AIR TRANSPORT BY PERSONS WITH DISABILITIES

CONTENTS

Foreword

Acronyms

Definitions

Section 1 – General Issues

Accessible air travel

Consultations with organizations representing persons with disabilities

Seamless service

No refusal of carriage except for safety reasons

No charges for assistance

Service level targets

Allocation of responsibilities

Section 2 – Training

General principles

Who should be trained?

Scope and content of training programmes

Initial training

Refresher training

Section 3 – Pre-journey

Communication of information on services and facilities

Reservation assistance

Advance notice

Self-identification

Travelling with an assistant

Seat reservations – general

Seat reservations for persons travelling with service animals

Transmission of reservation confirmation

Section 4 – Arrival and Moving Through an Airport

Timely service

Use of facilities

Information desks

Check-in services

Availability of wheelchairs

Baggage assistance

Seating

Leaving persons with disabilities unattended
Review of processes

Section 5 – Airport Facilities

Consultations in planning stages
Accessible routes and passageways
Wayfinding
Signage
Automated kiosks
Accessible communication systems
Public announcements
Arrival and departure monitors
Seating areas
Relieving areas for service animals
Maintenance of accessible features and equipment

Section 6 – Security Screening and Border Checks

Maintaining dignity
Security screening options
Passes for non-travelling companions

Section 7 – Boarding and Disembarking an Aircraft

Assistance with boarding and disembarking
Lifts and ramps
Transfer of mobility aids

Section 8 – Aircraft Operators’ Services on Board

Carriage of mobility aids and assistive devices
Signage on board
Seat allocation
Service animals
Communication of safety briefings and information on equipment features
On-board wheelchairs
Periodic enquiries
Moving through the cabin
Services NOT required of operators

Section 9 – Aircraft

Accessible aircraft features
Accessible washrooms
Stowage space for mobility aids

Section 10 – Connections and Leaving an Airport

Loss or delay of or damage to mobility aids
Baggage retrieval

Section 11 – Ground Transportation

Availability of accessible ground transportation
Information on and reservations for accessible ground transportation

Ground transportation within an airport
No extra charges
Accessible ground transportation to remote aircraft stands
Accessible transportation between airports
Signage
Adapted rental vehicles or equivalent service

Section 12 – Complaints

Section 13 – Monitoring and Enforcement of Compliance

FOREWORD

- i) Persons with disabilities make up a significant and growing percentage of the world's population and constitute the world's largest minority. The World Health Organization (WHO) reports that this number is increasing through population growth, medical advances and the ageing process.
- ii) Aviation, like all other transport modes, needs to recognise and accommodate this growing passenger segment. Persons with disabilities have the same international rights as other citizens, such as accessibility, and full and effective participation and inclusion in society, including freedom of movement and freedom of choice (United Nations *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*, Articles 3c and 3f). Persons with disabilities should have equivalent access to air travel.
- iii) These international rights apply to air travel as to all areas of life. There have been many changes in the provision of accessible facilities and services to persons with disabilities in air transportation worldwide, and this trend requires renewed attention at an international level.
- iv) In keeping with the general obligations of States under the *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*, to promote universal design, to provide accessible information, and to promote the training of professionals and staff working with persons with disabilities (articles 4f, 4h and 4i), this Manual provides general guidance on services and features needed to meet the needs of persons with disabilities in air transportation. The guidance material in this Manual was created by the Facilitation Panel's Working Group on Persons with Disabilities, for the purpose of elaborating on the relevant Standards and Recommended Practices in Annex 9 — *Facilitation* and assisting the civil aviation community in their implementation.
- v) This Manual should be read in conjunction with other key documents in this field, which provide more detailed guidance, and the legal frameworks which apply to various jurisdictions.

ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

ACI	Airports Council International
IATA	International Air Transport Association
TTY	Telephone typewriter device
WHO	World Health Organization

DEFINITIONS

- 1.1** *Person with disabilities.* Any person whose mobility is reduced due to a physical incapacity (sensory or locomotor), an intellectual deficiency, age, illness or any other cause of disability when using transport and whose situation needs special attention and the adaptation to the person's needs of the services made available to all passengers.
- 1.2** *Aircraft operator.* A person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation. For the purposes of this Manual, the term also includes operators operating under code sharing and wet-leasing arrangements.
- 1.3** *Service animals.* Animals, normally being dogs or other animals, specified in national regulations, for the purpose of accompanying persons with disabilities with the objective of providing

them with physical or/and emotional support, being under the control of the person with disabilities and provided that their presence on board an aircraft:

- a) does not endanger the safety of flight operations;
- b) is not reasonably considered as a threat to other passengers; and
- c) does not cause health concerns related to hygiene.

1.4 Member States should encourage aircraft and airport operators and travel agents to use common definitions for different categories of persons with disabilities. Such entities should follow the standard system of classification and codification developed by the International Air Transport Association (IATA) for this purpose, as amended from time to time.

SECTION 1 – GENERAL ISSUES

Accessible air travel

1.5 All procedures forming part of an air travel journey, including reservations, check-in, immigration and customs, security clearances, transfers within (an) airport(s), embarkation and disembarkation, departure, carriage, and arrival should be adapted to the needs of persons with disabilities in order to facilitate the clearance and air transportation of such persons in a dignified manner.

1.6 In some instances, the aircraft operator with whom the passenger enters into a contract of carriage may be a separate entity from the actual aircraft operator. Aircraft operators should ensure, as far as possible, that the services that they provide to persons with disabilities are also provided by the operator that operates their flights.

Consultations with organizations representing persons with disabilities

1.7 Airport and aircraft operators should consult with organizations that represent persons with disabilities when developing services and training programmes and designing facilities and equipment to ensure that persons with disabilities have equal access to air transportation. Airport and aircraft operators should consider involving organizations that represent persons with disabilities in evaluating services, training programmes, facilities and equipment.

Seamless service

1.8 The service provided at the request of persons with disabilities should be professional and “seamless”, that is, with no points at which such persons may be left stranded or without assistance.

1.9 “Seamless” is a concept that includes a comfortable, safe and uninterrupted journey, with the provision of assistance that is adapted to the needs of each individual person with disabilities.

No refusal of carriage except for safety reasons

1.10 Aircraft operators should not refuse to transport persons with disabilities on the basis of their disabilities except for safety requirements.

No charge for assistance

1.11 Assistance to meet disability-related needs should be provided without charge to persons with disabilities.

Service level targets

1.12 This Manual presents the minimum recommended service level targets that Member States should meet, and urges them to exceed these service level targets wherever possible.

1.12.1 Recommended service level targets should be set for each request for assistance. These should be mutually agreed on by airport and aircraft operators, as well as all other stakeholders. Organizations representing persons with disabilities should be consulted in the development of these service level targets. Service level targets should be included in contractual arrangements.

Allocation of responsibilities

1.13 Some States' legislation and regulations assign responsibilities for providing accessible services at airports to airport operators, while others assign them to aircraft operators. Further references below to airport and aircraft operators should be read in that context.

SECTION 2 – TRAINING***General principles***

2.1 Training of staff is vital for providing quality service to persons with disabilities in a consistent and respectful manner. It is essential that staff know their responsibilities and are able to perform them. Training for all staff in the chain of air travel service delivery is needed to ensure that the needs of persons with disabilities are appropriately met. Training should address the attitudinal, environmental/physical and organizational barriers that affect persons with disabilities in air transportation. Training should prepare staff to provide assistance to persons with disabilities in a manner that respects their dignity, and as a professional service to which the person is entitled, rather than as a favour or compassionate gesture.

Who should be trained?

2.2 Training should be provided to airport and aircraft operator personnel, including contracted personnel, who provide assistance to the travelling public, including persons with disabilities.

Scope and content of training programmes

2.3 Organizations that represent persons with disabilities should be consulted in the content of training programmes. Airport and aircraft operators should consider involving organizations representing persons with disabilities in evaluating the content of their training programmes and, where possible, in the training itself.

2.4 Training should include an understanding of disabilities and their diversity, and help staff develop an awareness of and appropriate responses to persons with disabilities.

2.5 Training should cover:

- a) physical, sensory, hidden and learning disabilities;
- b) mental health problems;
- c) cognitive impairments;

- d) persons who use mobility aids;
- e) persons with walking difficulties or limitations in balance, agility or coordination that affect their mobility;
- f) persons who are Deaf or hard of hearing;
- g) persons who are blind or partially sighted;
- h) persons who are Deaf blind;
- i) persons with impaired speech;
- j) persons who require assistants and the roles of assistants; and
- k) persons travelling with a service animal, and the role and needs of that animal.

2.6 Employees and contractors should be trained in the policies and procedures of the airport or aircraft operator concerning persons with disabilities, and the legal obligations that exist in national and international legislation and regulations.

2.7 The content of the training should be appropriate to the duties of the person being trained.

2.8 Training on how to seek and record accommodation needs and information from persons with disabilities should be provided to booking agents.

2.9 Training should be provided on communication, including on how to ask what assistance persons with disabilities need, and how best to provide it, for example, how to guide and orient a person who is blind.

2.10 Employees and contractors should be trained how to recognize requests for communication accommodation from persons with hearing and/or visual impairments and how to respond, such as providing information in an appropriate format, as well as receiving information from persons with disabilities transmitted via their communication aids or devices.

2.11 Employees and contractors should be trained how to communicate directly with persons with disabilities, who are in the best position to explain their needs, rather than with a companion, assistant or interpreter.

2.12 Employees and contractors who provide physical assistance should be trained to always ask persons with disabilities what kind of assistance they need, and seek feedback to ensure they are providing appropriate assistance.

2.13 In addition to general training, aircraft and airport operators should ensure that they train their employees and contractors who are required to handle different types of mobility aids. They should be required to be familiar with procedures for securing, carrying and stowing mobility aids, including methods of dismantling, packing, unpacking and assembling these aids, if deemed necessary under safety, security, or hazardous material requirements.

2.14 Employees and contractors who provide physical assistance should be trained in assisting persons with mobility aids through doors and on irregular and multi-level surfaces, steps, curbs and elevators.

2.15 Training should be provided on transferring persons with disabilities from their own mobility aids to mobility aids provided by the aircraft or airport operator, and from such mobility aids to passenger seats. Training should include instructions on lift techniques, asking persons with disabilities about their preferred method of transfer, and performing the lifting with maximum consideration for the dignity, safety and comfort of the persons with disabilities and avoiding injury to the employee(s).

2.16 Training should be provided on the proper and safe operation of equipment used to accommodate persons with disabilities, including boarding and disembarking assistance equipment and how to ensure the safety and dignity of passengers.

2.17 Cabin crew training should be geared towards familiarizing persons with disabilities with their immediate environment and possible hazards within the cabin, and assisting them in the competent use of the facilities that are provided.

2.18 Training programmes and emergency procedures should include special provisions related to the evacuation of persons with disabilities.

Initial training

2.19 Aircraft and airport operators should ensure that employees and contractors complete initial training before commencing their duties.

2.20 Staff should be trained to an advanced skill level that allows them to accomplish their duties, and adeptly, respectfully and effectively provide the necessary services the first time.

Refresher training

2.21 Aircraft and airport operators should provide refresher training periodically and/or when appropriate, for example annually or every two years. Any feedback from passengers that signals necessary improvements should be incorporated into training programmes.

2.22 Routine on-going training should be provided by way of information on new equipment, policies and procedures, and the related implications on the provision of accommodation to meet the needs of persons with disabilities, as these are introduced or implemented.

Section 3 – PRE-JOURNEY

Communication of information on services and facilities

3.1 Member States should publish, or encourage aircraft and airport operators or interested organizations to publish, general information or guidance material relating to air travel by persons with disabilities in accessible formats and technologies appropriate to different kinds of disabilities, such as electronic, web-based, large-print and audio, in a timely manner and without additional cost.

3.1.1 Web-based material and internet bookings should be accessible to persons with disabilities, in accordance with international web accessibility standards found at <http://www.w3.org/standards/webdesign/accessibility>.

3.2 Aircraft and airport operators, ground handling operators, and travel agents should take necessary measures to inform those persons with disabilities planning to travel or in the course of travel of the availability of accessible services and of how to access them, whether or not the information is specifically requested.

3.3 Information about the following should be made available to the public by airport and aircraft operators as applicable:

- a) hours of operation;
- b) location of designated parking areas;
- c) location of drop-off and pick-up areas;
- d) telephone numbers for accessibility information;
- e) wheelchair or electric cart services;
- f) location of relieving areas for service animals;
- g) accessible inter-terminal transportation;
- h) accessible ground transportation;
- i) passes for non-travelling companions;
- j) complaint resolution services;
- k) advance notice requirements;
- l) check-in and flight departure times;
- m) requirements for the carriage of mobility aids, e.g. size; and
- n) types of service available at the airport and in flight, including available boarding equipment.

3.4 Aircraft and airport operators should ensure that they have the means to facilitate communication with travellers who have cognitive or sensory disabilities (e.g. Deaf or hard of hearing, or blind or with low vision) and they should describe such means in the public information referred to above, in accessible formats.

3.5 Aircraft and airport operators and travel agents should integrate information for persons with disabilities into their general product literature and information available online or in advertising.

Reservation assistance

3.6 Travel agents, tour operators and aircraft operator employees or contractors should actively enquire during booking transactions whether there will be anyone in the party who may require assistance at the airport and/or in flight. For bookings made online, there should be a place where the required assistance can be noted. If this is not possible and can only be done by telephone, a toll-free telephone number should be provided.

3.7 When a reservation for a person with disabilities is being made and such disability and the assistance required is made known to the aircraft operator, the latter should provide information on the assistance that it is required to provide, and the accessibility features of the aircraft or service limitations, whether or not such information is specifically requested.

3.8 Aircraft operators should request the dimensions of any mobility aids at the time of booking to ensure that if they cannot carry a mobility aid, or if a mobility equipment requires special handling (e.g. a powered wheelchair that requires the battery to be isolated), such information is communicated as soon as possible to passengers, in order for them to make alternative arrangements, if needed.

3.9 If a change in aircraft before a flight's departure results in the aircraft operator not being able to accommodate a passenger's wheelchair in the cargo hold, the aircraft operator should offer the passenger alternative transportation at a different time or refund the fare where there is no alternative.

3.10 Agents should advise passengers on the limits of an aircraft operator's liability regarding the carriage of mobility aids, so that persons with disabilities can consider taking out their own insurance. Agents should also advise passengers of the current status of safety, security, and hazardous material restrictions, as these could impact on the carriage of medical devices or mobility aids.

Advance notice

3.11 Persons with disabilities requesting special assistance should be encouraged to inform the aircraft operator or travel agent of their needs at the time of booking of a flight or as early as possible in advance of the flight.

3.11.1 Aircraft operators and travel agents should ensure that the information they receive from travellers with disabilities regarding their disability-related needs is communicated to the departments, teams and organizations that will deliver the relevant assistance, such as airport operators and ground handling companies.

3.12 Aircraft and airport operators should ensure that services are provided to persons with disabilities as long as a request is made at least 48 hours prior to departure.

3.13 Persons with disabilities who wish to travel on short notice should not be prevented from travelling if they are unable to provide advance notice. Aircraft and airport operators should make all reasonable efforts to accommodate the needs of persons with disabilities who do not provide advance notice of 48 hours.

Self-identification

3.14 Persons with disabilities should not be required to identify themselves when they do not require disability-related services. However, when persons with disabilities do require such services, or when required for safety purposes, it is important that they identify their needs to the aircraft or airport operator.

3.15 Aircraft and airport operators should promote the services available to persons with disabilities and the advantages of persons identifying their needs in advance of travel.

Travelling with an assistant

3.16 Aircraft operators should accept the self-assessment persons with disabilities as to whether they are able to travel independently and attend to their own needs on board an aircraft. However, in some circumstances, for reasons of safety, an aircraft operator may determine that it is necessary for a person with disabilities to travel with an assistant (e.g. to understand and respond to safety briefings when no alternate forms of communication can accomplish this, or to assist in an emergency evacuation).

3.17 As aircraft operators do not provide personal care (e.g. assistance in the washroom or with eating), some persons with disabilities who require such care will need to travel with an assistant who can provide personal care during the flight. However, an aircraft operator's concern that a person with disabilities may need personal care should not be reason enough for it to impose a requirement to travel with an assistant; rather, a person's self-assessment of his or her personal care needs should be accepted.

3.18 Consideration should be given to offering discounted rates or a free seat to assistants.

3.19 An assistant travelling with a person with disabilities should be seated with that person.

Seat reservations – General

3.20 Aircraft operators should have seats that are designated as accessible for persons with disabilities. Aircraft operators may choose to block these seats until close to the time of departure, and should ensure that they are the last seats assigned to other passengers. Seats should be reassigned, if necessary, to ensure that persons with disabilities have appropriate seating. Aircraft operators that charge for advanced seat selection should waive the charge for a persons with disabilities in order that the latter may select the seat that best meets his or her needs.

3.20.1 Aircraft operators are encouraged to provide persons with disabilities alternative seating, if available, where this can better meet their needs.

3.21 When a person identifies the nature of his or her disability, the aircraft operator should, before assigning that passenger a seat, inform the passenger of those available seats that are most accessible and then establish with that passenger an appropriate seat assignment (e.g. movable armrests, additional legroom, near washroom, adjacent seating for the person with disabilities and the assistant), subject to safety regulations. Where seats are not allocated in advance, the person should be able to pre-board and choose the seat which best meets his or her needs, if available, subject to safety regulations.

Seat reservations for persons travelling with service animals

3.22 Where the use of a service animal is required by a person with disabilities, aircraft operators should provide seating with sufficient space so that the animal can remain on the floor at the passenger's seat in accordance with applicable safety regulations.

3.23 Aircraft operators should not impose charges for transporting service animals.

3.24 Aircraft operators should have a dialogue with a person with disabilities in advance of a flight to help determine the amount of space required to ensure that the person in question and his or her service animal can travel safely and without discomfort.

3.24.1 For more information on the carriage of service animals please refer to section 8.10.

Transmission of reservation confirmation

3.25 Whenever possible, aircraft operators should indicate in the record of a person's reservation the disability-related services that they will provide to the person, and provide a written confirmation of such services.

3.26 Aircraft operators should ensure that instructions relating to special assistance requests by persons with disabilities, such as those regarding mobility aids, are passed on to the cabin crew, gate

agents, ground personnel and others, as appropriate, with any other special instructions. They should also transmit, to the appropriate personnel assisting the person requiring the services mentioned above, a list of the services that they have undertaken to provide to the person, at the time of reservation. When medical information is provided to the aircraft operator, the passenger should be advised that this data will be transmitted to personnel who need this information in order to provide the relevant services.

3.27 When an aircraft operator, its agent(s) or tour operator(s) receive a notification of a need for assistance, they should transmit the information as soon as possible to the departments, teams and organizations that will deliver the assistance (e.g. aircraft and airport operators and ground handling companies). The information should be transmitted as soon as practicable if the identity of the aircraft operator is not known at the time of notification.

Section 4 – ARRIVAL AND MOVING THROUGH AN AIRPORT

Timely service

4.1 Aircraft and airport operators should ensure that assistance to persons with disabilities is provided in a timely manner such that they are able to take the flights for which they have reservations.

Use of facilities

4.2 Aircraft and airport operators should provide assistance to persons with disabilities in the use of airport facilities, such as assistance in getting to and from washrooms and using automated kiosks, subject to sufficient time being available.

Information desks

4.3 Information desks should be accessible to all persons with disabilities, for example, those who use a mobility aid such as a wheelchair, or who have a visual, auditory, dexterity, or speech impairment. Information desk staff should be provided with the training required for handling requests for information from persons with disabilities with efficiency and sensitivity.

Check-in services

4.4 Airport and aircraft operators should ensure that automated check-in machines or kiosks under their control are accessible and identified with the universal symbol of accessibility. If the machines and kiosks cannot be made accessible, then an equivalent level of service should be provided to those persons who are unable to use them independently.

4.5 Airport and aircraft operators should provide assistance to persons with disabilities at check-in counters. Check-in staff should be given appropriate training to handle requests from, and respond to the needs of, persons with disabilities, such as by assigning appropriate seating.

Availability of wheelchairs

4.6 Airport and aircraft operators should provide wheelchairs, upon request, at airports to persons with disabilities to ensure seamless transportation from their arrival at an airport to the time of boarding an aircraft, and from the point of disembarkation to their exit from an airport. Adequate information should be available to passengers about the availability of wheelchairs, and whether the airport or aircraft operator needs advance notification to provide wheelchair service. Passengers should be

able to remain in their personal wheelchair up to the departure gate and receive it upon disembarking, wherever this is possible.

Baggage assistance

4.7 Airport and aircraft operators should provide assistance with baggage to persons with disabilities, when requested during check-in, security, customs, immigration and boarding.

Seating

4.8 Airport or aircraft operators should provide persons with disabilities with seating in passenger service areas under their control where there may be long waiting lines or times, including at ticket sales counters, check-in counters, security screening points, customs areas, and baggage retrieval areas. Seating should not be placed where it blocks evacuation routes.

Leaving persons with disabilities unattended

4.9 When a person using a wheelchair who is not independently mobile must await assistance with boarding or disembarking, the airport or aircraft operator staff, as appropriate, should be in frequent (e.g. every 30 minutes) contact with the person to advise them of the status of the request for assistance and to enquire about the person's needs.

Review of processes

4.10 Airport and aircraft operators should ensure that they continually review their processes related to the provision of services to persons with disabilities so that services are consistently improved, and take account of new practices and technologies. Feedback from persons with disabilities should be sought to help inform this review.

Section 5 – AIRPORT FACILITIES

Consultations in planning stages

5.1 Airport operators should ensure that, from the first phase of planning, any plans for new construction and renovation of airport facilities open to the public meet accessibility standards for persons with disabilities. Airport operators should seek the advice of experts on accessible and universal building design. In general, airport operators should refer to the relevant manuals of ICAO (*Airport Planning Manual* (Doc 9184), Part 1, Master Planning) and Airports Council International (ACI) for guidance on the building and planning requirements which will help to ensure accessibility for persons with disabilities.

Accessible routes and passageways

5.2 Passenger walkways, including crossings to terminal buildings, should be accessible to persons with disabilities.

5.3 Routes of travel for boarding and disembarking aircraft should be accessible to persons with disabilities.

5.4 All areas in terminal buildings that are open to the travelling public should include facilities designed in such a way that persons with disabilities can reach and use them without difficulty, in particular:

- a) washrooms;
- b) restaurants;
- c) shops;
- d) business lounges;
- e) communication equipment;
- f) information and check-in counters;
- g) drop-off and pick-up areas; and
- h) exterior paths of travel, such as in parking areas.

5.5 Airport operators should ensure that new barriers are not created along accessible routes. Accessible paths of travel should be checked on a regular basis and any obstructions should be removed.

5.6 Systems of intra and inter-terminal transportation (e.g. moving walkways) should comply with national legislation on accessibility standards.

Wayfinding

5.7 Airport operators should incorporate wayfinding methods that are appropriate for persons with disabilities.

5.7.1 Examples of wayfinding methods include visual contrast, detectable (e.g. tactile) patterns on floors and walls to indicate direction, arrangement of architectural features such as walls and columns, etc.

Signage

5.8 Facilities which are reserved or designed for persons with disabilities should have appropriate signage in accordance with internationally-agreed standards. All other signs should take account of the needs of persons with disabilities.

5.9 Airport operators should ensure that when persons with disabilities arrive at an airport, signage is clear and enables them to find their way easily within the airport.

5.10 Airport operators should ensure that tactile symbols are included in signs used for: washrooms; emergency exits; elevators; stairwells; doors or passageways off main corridors; designated seating areas; service animal relief areas; and gate and departure area numbers. Signs should have letters, symbols or pictograms that are glare-free, in high contrasting colours and of a universal font and size. Letters should be sans serif and numbers should be Arabic. Signs should be supplemented by Braille where possible. Illuminated signs should not use red text on a dark background. Signs should be placed so that they can easily be seen by persons with disabilities, including those using wheelchairs.

Automated kiosks

5.11 Airport and aircraft operators should ensure that automated kiosks are accessible and identified with the universal symbol of accessibility. Automated kiosks include those that provide travel-related services such as: confirming check-in; verifying photograph identification; allowing seat selection; and dispensing boarding passes, baggage tags, and parking passes. If kiosks cannot be made accessible,

then an equivalent level of service should be provided to those persons who are unable to use them independently.

Accessible communications systems

5.12 Some or all flight information systems should be installed at eye level.

5.13 Airport operators should ensure that communications systems for use by the general public (such as telephones, internet terminals, and mobile device recharging stations) are also accessible to persons with disabilities.

5.14 Airport operators should ensure that both landside and airside public telephones (e.g. in arrival and departure areas, at boarding gates and in baggage claim areas) are accessible to persons with disabilities and such persons can use the machines independently. For example, people who are Deaf or hearing-impaired use telephone typewriter devices (TTYs) or require communication equipment to be compatible with hearing aids and, for those who do not have hearing aids, volume controls and some kind of visual indication that their requests for assistance have been received should be in place.

5.15 Accessible telecommunications systems should be clearly identified using the universal symbol of accessibility or the identification sign for TTYs.

Public announcements

5.16 Airport and aircraft operators should ensure that public announcements concerning delays, schedule changes, gate changes, connections, and baggage claims are made both verbally and visually.

Arrival and departure monitors

5.17 Airport operators should install some monitors at eye level (1.5 metres above the floor +/- 25 mm) in each area where monitors are used. Monitors installed above eye level should be placed so that they can be easily seen by persons with disabilities, including those using wheelchairs. Information screens should be visible from seating areas which are designated for persons with disabilities. Monitors should be positioned to avoid glare.

5.18 Information displayed on monitors should be in plain language that is easy to read, and should avoid the use of acronyms.

5.19 If monitors or other electronic signs are used, good colour contrast should be provided, such as a light colour on a dark background, which is preferable. Red lettering on a black background should not be used. Scrolling, flashing or dot matrix texts also create accessibility barriers for some users and should be avoided, where possible.

Seating areas

5.20 Airport operators should provide specially designated seating along circulation paths at regular intervals, for example in long corridors or passages to boarding areas, where possible. Seating should not be placed where it blocks evacuation routes.

5.21 Airport operators should provide persons with disabilities with seating in passenger service areas where there may be long waiting lines or times, including at ticket sales counters, check-in counters, security screening points, customs areas, and baggage retrieval areas.

5.22 Designated seating should be available for persons with disabilities at boarding gates and departure areas within viewing distance of communication boards, and within hearing range of audio announcements. Such seating areas should be identified by the universal symbol of accessibility, and shelter should be provided if this seating is outdoors. However, airport and aircraft operators should not require persons with disabilities to remain in designated seating areas in order to receive accommodation or to have access to information that is provided to other passengers.

5.23 Aircraft and airport operator staff should provide regular updates to persons with disabilities who self-identify on the status of their flights and enquire about their needs. This is particularly important for visually impaired passengers, who cannot read customer information screens.

Relieving areas for service animals

5.24 Airport operators should ensure that there is an area available for service animals to relieve themselves, whether designated or not. Airport and aircraft operators, as applicable, should ensure that staff and volunteers are made aware of the relieving areas so that they know how to facilitate access for travellers to the relieving area and on to their connecting flights. There should be accessible paths of travel between terminals and suitable relieving areas.

5.25 Where possible, persons travelling with service animals should have access to a relieving area within secured areas for use between connections. If this is not possible, a relieving area that can be easily accessed from secured areas should be provided, to minimize the time required to relieve a service animal.

Note — Service animals may have different preferences for surfaces for relieving themselves. Generally, gravel or grass works well in a relieving area, as not all animals will relieve themselves on hard surfaces such as concrete. Ideally, relieving areas should provide more than one surface.

5.26 Other considerations for relieving areas include the provision of: a fenced-in area, located away from high traffic areas; plastic bags for clean-up and a garbage can or other container for the hygienic disposal of waste; and a water source to facilitate the cleaning of the area by staff. Signage should be provided that reminds users to clean up after their animals.

Maintenance of accessible features and equipment

5.27 Airport and aircraft operators, if they own, lease or operate the airport facility, should ensure that accessibility features are maintained in proper working order. If airport operators own and operate boarding devices or equipment, they should be properly maintained.

Section 6 – SECURITY SCREENING AND BORDER CHECKS

Maintaining dignity

6.1 Immigration, customs and security operational procedures should be adapted to the needs of persons with disabilities in order to facilitate their clearance in a dignified manner.

6.2 Security procedures should be communicated both verbally and visually, as needed, to advise passengers of the following:

- a) when to proceed into a security screening area;

- b) directions for placing cabin baggage and other materials on an X-ray machine conveyor belt;
- c) when to proceed through a security screening device; and
- d) when a security inspection is complete and to continue to the next step.

Security screening options

6.3 Security personnel should offer a physical search in the place of screening using metal detectors, with the option of the search being performed in an area that is not open to public viewing.

Passes for non-travelling companions

6.4 If government security regulations allow, airport operators should have a process in place to provide temporary passes to non-travelling companions, so that persons with disabilities can be escorted by a person of their choice, in addition to aircraft operator or terminal staff, through secured areas to boarding gates.

Section 7 – BOARDING AND DISEMBARKING AN AIRCRAFT

Assistance with boarding and disembarking

7.1 Assistance for persons with disabilities should be provided by airport and aircraft operator staff trained and qualified to meet their needs, from arrival at an airport terminal until they are seated on board an aircraft, and *vice versa*, and the appropriate equipment to assist them.

7.2 Services should include:

- a) assistance with boarding and disembarking an aircraft;
- b) transferring a person with disabilities from the person's own mobility aid to a wheelchair, boarding chair or other mobility aid provided by the airport or aircraft operator;
- c) transferring a person with disabilities from a wheelchair or mobility aid to his or her seat and *vice versa*;
- d) assistance with stowing and retrieving cabin baggage, including mobility aids and other assistive devices;
- e) assistance with proceeding to baggage retrieval areas, including the completion of immigration and customs procedures;
- f) assistance with retrieving hold baggage if the person with disabilities has difficulty doing so; and
- g) assistance with proceeding to general public areas and, if requested, to the first point of onward connection or to reach a connecting flight.

7.3 Persons with disabilities who self-identify as needing assistance or additional time should be offered the opportunity to separately pre-board (i.e. prior to all other passengers) and disembark (i.e. before or after all other passengers), as this is generally more dignified and less stressful for the person and more efficient for the aircraft operator. Assistance in getting on and off aircraft should be provided promptly to persons with disabilities.

7.4 Aircraft, airport and ground handling operators should cooperate to ensure, where practicable, that persons who use wheelchairs may use their own wheelchairs to move to and from an aircraft door. However, this may not be possible with some powered wheelchairs. For example, it may not be practical to allow an individual to remain in his or her own wheelchair at an airport where wheelchairs have to be carried up and down stairs at a gate, which could potentially place staff at risk of injury.

7.5 Aircraft and airport operators should provide for the timely return of wheelchairs and other mobility aids, as close as possible to the door of an aircraft so that persons with disabilities may use their own equipment to the greatest extent possible, except if there are national security or hazardous material rules to the contrary, or if the person requests otherwise.

7.6 Aircraft and airport operators should ensure that they inquire periodically about the needs of persons who are not independently mobile.

Lifts and ramps

7.7 Airport and aircraft operators, including airport ground handlers and aircraft operators that self-handle, should ensure that boarding equipment that provides for the safe and dignified boarding and disembarking of persons with disabilities is available for use at their terminals. Airport and aircraft operators should ensure that boarding equipment is properly maintained.

7.8 Aircraft operators should be encouraged to use hand-carrying as a method of boarding and disembarking assistance for persons with disabilities only if all other options have been exhausted, and only if the person with disabilities agrees and the transfer can be done safely.

Transfer of mobility aids

7.9 Airport and aircraft operators should ensure that means to securely transfer mobility aids to or from boarding levels in preparation for carriage are available, avoiding, as far as practicable, the hand-carrying of power wheelchairs and other large mobility aids, to minimize the risk of damage to mobility aids and the risk of injury to staff handling such aids.

Section 8 – AIRCRAFT OPERATORS’ SERVICES ON BOARD

Carriage of mobility aids and assistive devices

8.1 Mobility aids and assistive devices should be accepted in addition to an aircraft operator’s standard baggage allowance for both cabin and hold baggage. Mobility aids and assistive devices should be accepted free of charge.

8.2 Aircraft operators should permit the carriage, where stowage space permits, of manually operated folding wheelchairs and small disability aids in passenger cabin. Mobility aids should take priority in the cabin over other passengers’ items of cabin baggage.

8.3 If wheelchairs cannot be carried in a passenger cabin, aircraft operators should accept them for carriage in the cargo hold and promptly return them at the passenger's destination.

8.4 Wheelchairs and mobility aids should be the last items to be stowed in an aircraft cargo hold and the first items to be removed.

8.5 Batteries may need to be removed from battery-operated wheelchairs or mobility aids and packaged, in accordance with national regulations.

8.6 If it is necessary to disassemble and package a mobility aid, aircraft operators should then unpack and reassemble the aid and return it as quickly as possible to the person with disabilities. Mobility aids should be returned to passengers in the same condition in which they were received. Aircraft operators should encourage passengers to provide instructions regarding the disassembly and assembly of their mobility aids.

Signage on board

8.7 Signage should be positioned so as to avoid shadows and glare. Characters and symbols presented in contrasting colours (light on dark or dark on light). Letters should be sans serif. Many States have their own standards regarding the height at which signs should be placed and the sizes of characters, symbols and pictographs. If symbols and pictograms are supplemented with Braille, the code should be located under the symbols or pictograms.

Seat allocation

8.8 Persons with disabilities should be assigned seats that meet their needs, subject to safety requirements, for instance a seat with a movable armrest for a passenger who cannot easily transfer over a fixed aisle armrest; a seat that provides additional leg room for a passenger who cannot bend his or her leg; or a seat close to a washroom or exit for a passenger with a mobility impairment. Once seats have been assigned, persons with disabilities should not be moved from the seats that are most appropriate for them, other than for safety reasons. In the event of an equipment change, persons with disabilities should be reassigned to an appropriate seat.

8.9 Aircraft operators should have seats that are designated as accessible for persons with disabilities. Seats should be reassigned, if necessary, to ensure that persons with disabilities have appropriate seating. Aircraft operators may wish to block accessible seats in order to ensure that they are available for persons with disabilities. If a person with disabilities requests a seat with less than 24 hours' notice in advance of the flight, aircraft operators should make a reasonable effort to provide appropriate seating.

Service animals

8.10 Guidelines regarding service animals on board include the following:

- a) Aircraft operators should not impose charges for transporting service animals;
- b) Persons with disabilities and aircraft operators should take the steps necessary to comply with animal health regulations, if any, of the State of arrival, to permit the legal transportation of a service animal to the destination airport. States are encouraged to minimize such restrictions whenever possible to facilitate travel by persons requiring service animals;

- c) If the use of a service animal is required by a person with disabilities, aircraft operators should provide seating with sufficient space so that the animal can remain on the floor at the passenger's seat, in accordance with applicable safety regulations. This may require an extra seat to be provided by the aircraft operator or purchased by the passenger in order for there to be enough floor space for the animal to lie down, without extreme discomfort to the animal or the person with disabilities. The accommodation should ensure that the animal is able to carry out its duties without contravening safety regulations;
- d) In advance of a flight, aircraft operators should determine with persons with disabilities the amount of space required to ensure that they and their service animals can travel safely and without discomfort. The following should be considered when determining the required amount of floor space:
- 1) A service animal should not have to remain in a 'tight curl' for any significant period of time. The space should allow the animal to assume other positions besides curling up, especially on long flights;
 - 2) Entry paths of seat rows affect the space available for a service animal to lie down. An entry path for this purpose is measured from the front of the seat cushion to the back of the seat in front, and should be wide enough for the animal to get in and out of the row without having to be squeezed through the space;
 - 3) No part of a service animal should have to extend into an aisle in the way of carts or people walking;
 - 4) Sufficient space is required to allow a person with disabilities to sit with his or her legs and feet in a position which will not result in the service animal lying on the person's feet or legs;
 - 5) The person with disabilities should be able to avoid having to place his or her legs over the service animal in a confined space, which may result in injury to the person if the animal is startled or gets up quickly for any reason; and
 - 6) an assigned seat for a person with disabilities and a service animal should have the fewest impediments possible under the seat (e.g. electrical boxes, entertainment and safety equipment, footrests, and seat fasteners) to reduce the chance that the animal will become injured or accidentally damage equipment;
- e) If an aircraft is changed at the last minute or if a person with disabilities fails to check in on time, resulting in a change to the pre-assigned seat (which was determined to have enough space for the person and a service animal), aircraft operators should discuss the situation with the person. The person should be offered an opportunity to move with the animal to another seat if the new seat assignment does not provide enough space for the person, their service animal, and other passengers to travel safely and without injury or extreme discomfort; and
- f) Only if no other alternative for appropriate seating is available on the flight should the aircraft operator discuss other alternatives with the person with disabilities, such as travelling on a later flight with more room.

Communication of safety briefings and information on equipment features

8.11 Aircraft operators should provide individual safety briefings to persons with disabilities, where requested or required, in a manner that meets the passenger's needs. If individual safety briefings are provided, they should be done as discreetly as possible.

8.12 Aircraft operators should ensure that verbal descriptions are provided for information that is presented in a visual format and that verbal information is likewise also presented in a visual format. This will ensure that persons with sensory impairments have equal access to the same information provided to all other passengers. The use of pictures generally meets the needs of persons with learning disabilities.

8.13 Upon request, aircraft operators should provide verbal, written or visual information about the equipment features of an aircraft, such as the location of call buttons and washroom features.

On-board wheelchairs

8.14 An aircraft with accessible washroom facilities should be equipped with an on-board wheelchair. An aircraft that is not equipped with accessible washrooms should carry an on-board wheelchair when a person with disabilities requests one, subject to the aircraft having the capacity to stow and restrain such equipment.

8.15 On-board wheelchairs should be designed to permit the easy transfer of an occupant and easy manoeuvring of the wheelchair. On-board wheelchairs should include footrests and armrests that are moveable or removable, an occupant restraint device, and wheel locks or other adequate means to prevent the chair from moving during transfer or turbulence.

Periodic enquiries

8.16 During a flight, aircraft operators should make periodic enquiries concerning the needs of a person with disabilities.

Moving through the cabin

8.17 Aircraft operators should provide assistance to persons with disabilities in moving to and from an aircraft washroom. Such assistance should not include hand-carrying the person.

Services NOT required of operators

8.18 Aircraft operators are not required to provide personal care assistance to persons with disabilities. Examples of personal care assistance include the following:

- a) assistance with eating;
- b) assistance in a washroom or with elimination functions; and
- c) provision of medical services, including administration of medication.

Section 9 – AIRCRAFT

Accessible aircraft features

9.1 Aircraft operators should optimize the level of accessibility of new aircraft and those undergoing refurbishment by choosing design options and features that meet the needs of persons with disabilities, insofar as aircraft type, size and configuration permit. For example:

- a) aircraft should be equipped with an accessible washroom;

- b) signage should be positioned to avoid shadows and glare. Aircraft should have tactile directional signage to assist the movement of vision-impaired passengers around the cabin;
- c) lighting on aircraft, except reading and other lighting under the control of a passenger, should be directed and controlled so as not to create shadows or glare. Lighting should not result in any sharp contrasts in intensity in the cabin;
- d) integrated boarding stairs on an aircraft should have: uniform riser heights and uniform tread depths, and a first step on and a last step off of a height that does not exceed the uniform riser height; tread surfaces that are firm and non-slippery and do not create glare; a contrasting colour strip marking the top outer edge of each step; and handrails on both sides;
- e) handrails should: be sturdy, rounded, smooth and slip-resistant; be colour contrasted from their surrounding area; have an exterior diameter that permits easy grasping and not have any obstructions that could break a handhold; and return to the wall or the head and foot of the stairs in a smooth curve;
- f) floor surfaces on an aircraft should be glare-free and slip-resistant;
- g) movable aisle armrests should be installed on at least 50% of the seat rows and should be distributed throughout all classes of service;
- h) aircraft with more than one aisle should have at least one on-board wheelchair that can be moved around the cabin;
- i) an on-board wheelchair should have a design that permits the easy transfer of an occupant and easy manoeuvring of the chair with assistance in the aircraft. It should have footrests, armrests that are movable or removable, a restraint device and wheel locks; and
- j) tactile markers should be installed to indicate rows.

Accessible washrooms

9.2 Where aircraft type, size and configuration permit, at least one washroom should be accessible to persons with disabilities, including tactile signage, colour contrasting and ease of use of handles, faucets and other controls, as set out below.

9.2.1 The following additional features apply to aircraft whose size permit an on-board wheelchair:

- a) Identification: Persons with disabilities should be able to identify the accessible washroom by the universal symbol of accessibility in pictograph and tactile form by or on the door;
- b) Privacy: Persons with disabilities using an on-board wheelchair should be able to use the accessible washroom with privacy;
- c) Doors: Doorways should be wide enough to accommodate a person with disabilities using an on-board wheelchair and there should be enough space outside the door to

manoeuvre that wheelchair. Doors should open outwards or sliding doors should be used. Door handles, pulls, latches, locks and other operational devices should be mounted at a height that a person in an on-board wheelchair can easily reach. These devices should be operable with one hand using minimal force and should not require fine finger control, tight grasping, pinching or twisting of the wrist. They should also be colour contrasted from their surrounding areas;

- d) Toilets: Toilets should be at a height and location that allows a person with disabilities using an on-board wheelchair to make an easy transfer. Toilets should have a flush control that is colour contrasted from its surrounding area. A person with disabilities should be able to operate the flush control with a closed fist using minimal force, or the flush control should be automatically controlled. Toilets should have a back support if there is no seat lid, and a toilet paper dispenser within reaching distance that does not interfere with the grab bars;
- e) Grab Bars: The accessible washroom should have grab bars that are sturdy and located on the wall behind the toilet, if possible, and on one of the walls beside the toilet. They should be at a height and length such that a person in an on-board wheelchair can easily reach them. Grab bars should be rounded, free of any sharp or abrasive element and slip-resistant. They should as well be colour contrasted from their surrounding areas or marked with a contrasting colour strip that runs the full length of each bar;
- f) Sinks, faucets and other controls: The sink should be positioned such that a person using an on-board wheelchair can use it easily. Faucets and other controls should be colour contrasted from their surrounding area. A person with disabilities should be able to use the faucet with a closed fist using minimal force or the faucet should be automatically controlled;
- g) Accessories: Accessories, such as soap dispensers, towel dispensers and waste receptacles, should be easily useable by a person using an on-board wheelchair. Such accessories should be a different colour than their surrounding areas and identified by tactile signs;
- h) Mirrors: Each mirror should be mounted so that a person using an on-board wheelchair can access it easily; and
- i) Call buttons: Washrooms should have call buttons that are a different colour than their surrounding areas and identified by tactile signs. A call button should be positioned so that a person using an on-board wheelchair can easily access it and operate it with one hand using minimal force, and should not require fine finger control, tight grasping, pinching or twisting of the wrist.

Stowage space for mobility aids

9.3 (a) Where there is sufficient space, aircraft operators should carry a passenger-owned manually-operated folding wheelchair in addition to small aids in the passenger cabin, consistent with safety and security requirements;

(b) Stowage of a passenger's manually-operated wheelchair in the cabin should have priority, and take place when the person using the wheelchair pre-boards; and

(c) Aircraft operators should give priority in the stowage of wheelchairs and other mobility aids in the hold over other baggage and cargo.

Section 10 – CONNECTIONS AND LEAVING AN AIRPORT

Loss or delay of or damage to mobility aids

10.1 In the case of a lost, damaged, unduly delayed or destroyed mobility aid resulting in the mobility aid not being available to a person with disabilities upon the person's arrival at their destination, airport and aircraft operators should provide a temporary replacement.

10.2 This replacement should be as similar as possible to the person's mobility aid and satisfactory to the person with disabilities, and provided at no extra charge.

10.3 Airport and aircraft operators should have information about local mobility aid providers readily available so that they can make arrangements in the event of loss, damage or undue delay of mobility aids, and to ensure that persons with disabilities can make onward travel arrangements.

10.4 If a mobility aid is damaged during carriage and can be repaired quickly and adequately, aircraft operators should arrange for its repair at no expense to the person with disabilities, and return it to the person as soon as possible.

10.5 If a mobility aid is damaged during carriage and cannot be repaired adequately or if a mobility aid is lost and cannot be located, aircraft operators should reimburse the person with disabilities according to applicable conventions. Aircraft operators are encouraged to reimburse the person for the full replacement cost of the aid.

Baggage retrieval

10.6 Airport and aircraft operators should assist persons with disabilities with baggage retrieval, if requested to do so.

Section 11 – GROUND TRANSPORTATION

Availability of accessible ground transportation

11.1 Airport and aircraft operators should ensure that accessible ground handling services are available in landside, terminal and airside areas during operational hours, and also during extended hours when necessitated by irregular operations. Where it is not possible to provide accessible ground transportation, airport and aircraft operators should advise of alternative services available in the community and advise the public how to access these other services. Where there is no ground transportation available, the public should be informed of this fact.

Information on and reservations for accessible ground transportation

11.2 Airport and aircraft operators, or ground handling operators as appropriate, should assist passengers in finding a booking service that allows persons with disabilities to specify their needs for ground-handling assistance in advance of travel. This information should be accessible, for instance published in large print or Braille or available in audio or on an accessible website.

Ground transportation within an airport

11.3 Airport, aircraft or ground handling operators should provide vehicles or equipment for the transport of persons with disabilities within an airport.

No extra charges

11.4 Persons with disabilities should not incur extra charges for accessible ground transportation for transporting service animals, wheelchairs, or other mobility aids.

Accessible ground transportation to remote aircraft stands

11.5 Airport, aircraft or ground handling operators under contract should make available accessible vehicles to transport persons with disabilities between terminals and between a terminal building and a remote aircraft stand when other persons are transported by bus. Such vehicles should be designed and equipped to ensure the safe and dignified transport of persons with disabilities. Personnel operating such vehicles should be trained in the correct and safe procedures for boarding and disembarking. Service animals should be permitted to accompany persons with disabilities in the passenger compartment of a vehicle.

Accessible transportation between airports

11.6 Airport or aircraft operators, as appropriate, should be encouraged to organize means of transport between airports so as to enable persons with disabilities to be transported at the same cost and in the same conditions of comfort and safety as those available to other passengers. Service animals should be permitted to accompany persons with disabilities in the passenger compartment of a vehicle. Ground transportation vehicles should be able to accommodate the sizes of mobility aids commonly used in their State.

Signage

11.7 Airports operators should provide signage, in accordance with internationally-agreed standards, indicating the availability of accessible ground transportation services.

Adapted rental vehicles or equivalent service

11.8 Airport operators should encourage rental vehicle companies on their premises to make available vehicle rentals with hand controls for persons with disabilities at no additional cost beyond the standard vehicle rental rates.

Section 12 – COMPLAINTS

12.1 Airport and aircraft operators should:

- a) have processes available for persons with disabilities to make complaints about the level or quality of service;
- b) have specially trained human resources available, whether in person or by telephone, to persons with disabilities to resolve problems in a timely manner, at no cost to the passenger;

- c) ensure that the complaints process is accessible to persons with disabilities, who may need assistive technology such as TTYs or similarly effective technologies, and accessible websites;
- d) provide reasonable means for persons with disabilities to file a complaint. Aircraft and airport operators should accept both verbal and written complaints;
- e) inform the public about their complaints procedures in ways that are accessible to persons with disabilities; and
- f) promptly inform persons with disabilities that they may file a complaint with the State body that handles such complaints if they are unable to resolve the complaint or become aware that the person is not satisfied with the solution provided.

Section 13 – MONITORING AND ENFORCEMENT OF COMPLIANCE

13.1 States are encouraged to set up a body or agency responsible for the enforcement of compliance with accessible air transportation standards and guidelines of that State.

13.2 The general responsibility of the enforcement body should be to conduct regular monitoring of service providers to ensure that standards are upheld and improved as needed, and to ensure that the rights of persons with disabilities are respected.

13.3 States should encourage service providers to establish their own internal performance monitoring systems.

Пункт 4 повестки дня. Нарботки в области предварительной информации о пассажирах (API) и данных записи регистрации пассажиров (PNR)

4.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

В документе WP/18 Секретариат представил доклад о технических вопросах, которые были затронуты в ходе Конференции высокого уровня по авиационной безопасности 12–14 сентября 2012 года и связаны с ролью программ машиносчитываемых проездных документов (МСПД), предварительной информации о пассажирах (API) и данных записи регистрации пассажиров (PNR), а также директории открытых ключей (ДОК).

В документе IP/2 Всемирная таможенная организация (ВТО) представила текст принятой недавно советом ВТО рекомендации относительно использования таможенными органами данных API и PNR.

В документе IP/8 Секретариат представил доклад по пункту 7 повестки дня Конференции HLCAS относительно роли программ МСПД, API и PNR в обеспечении авиационной безопасности.

В документе IP/9 Секретариат представил общий обзор документации по вопросам обеспечения сохранности и целостности данных API и PNR и их защиты.

В документе IP/11 Австралия от имени Австралии, Канады, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки представила информацию относительно нового стандарта сообщения PNRGOV, совместно разработанного Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и рядом государств-членов и эксплуатантов воздушных судов и предназначенного для передачи эксплуатантами воздушных судов данных PNR государствам-членам.

В документе IP/12 Секретариат представил информацию о подготовленных под эгидой Контактного комитета ВТО/ИАТА/ИКАО по API *"Рекомендациях в отношении предварительной информации о пассажирах (API)"*.

4.2 ОБСУЖДЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ

4.2.1 В ходе рассмотрения документа WP/18 Группа экспертов обсудила действия, предложенные Секретариатом во исполнение рекомендации о системах обмена данными о пассажирах, которая была принята на Конференции HLCAS в сентябре 2012 года. При рассмотрении вопросов, связанных с API и интерактивной API (iAPI), была высказана широкая поддержка работы, проводимой ИКАО, ВТО и ИАТА в рамках Контактного комитета по API. Группа экспертов отметила, что вопросы сотрудничества в области API и iAPI продолжают относиться к сфере компетенции этого органа.

4.2.2 Члены Группы экспертов согласились изучить вопрос о целесообразности и формах выполнения рекомендации относительно данных API и PNR и подготовить предложения о пересмотре Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9, если это потребует, для рассмотрения на следующем совещании Группы экспертов по упрощению формальностей

(FAL) в 2014 году. Было также решено, что все аспекты данного вопроса, в том числе о применении нового формата сообщения PNRGOV, разработанного ИАТА, также будут рассмотрены на очередном совещании Группы экспертов FAL.

4.2.3 По итогам обсуждения предложений, представленных в документе WP/18, Группа экспертов также:

- a) рекомендовала ИКАО информировать государства-члены о рекомендациях HLCAS, касающихся систем обмена данными API и PNR, путем рассылки письма государствам;
- b) отметила, что с учетом работы Контактного комитета по API нет необходимости возобновлять деятельность Рабочей группы по API/PNR в рамках Группы экспертов;
- c) отметила, что на данном этапе нет необходимости пересматривать инструктивный материал по данным PNR, содержащийся в документе Doc 9944 *"Рекомендации в отношении данных записей регистрации пассажиров (PNR)"*; и
- d) рекомендовала, чтобы ИКАО при наличии финансовых возможностей проводила обучение и семинары по вопросам данных API/PNR.

Пункт 5 повестки дня. Поправки к Приложению 9**5.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

В документе WP/3 докладчик Рабочей группы по инвалидам (PWD) представил результаты рассмотрения этой Группой обновленной редакции Стандартов и Рекомендуемой практики в разделе H главы 8 Приложения 9, где рассматриваются вопросы упрощения формальностей при перевозке пассажиров, нуждающихся в особой помощи.

В документе WP/4 Канада от имени Австралии, Канады, Новой Зеландии, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки представила предложение об изменении существующего Стандарта 3.8 и добавлении нового Стандарта 3.8.1 об обеспечении защиты процесса выдачи проездных документов.

В документе WP/5 Канада от имени Рабочей группы контрольных органов Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА/CAWG) рекомендовала включить новую Рекомендуемую практику по вопросу планирования действий на случай чрезвычайных обстоятельств в отношении систем предварительной информации о пассажирах (API).

В документе WP/6 Канада от имени ИАТА/CAWG представила предложения о включении нового определения и новой Рекомендуемой практики по вопросу об интерактивных системах API.

В документе WP/7 Канада от имени ИАТА/CAWG представила предложения о включении нового определения и новых стандартов в отношении лиц, имеющих при себе сфабрикованные, поддельные или фальшивые проездные документы.

В документе WP/8 Канада от имени ИАТА/CAWG рекомендовала поправки к существующим положениям относительно процедур выдворения лиц, не имеющих права на въезд.

В документе WP/9 Канада от имени ИАТА/CAWG представила предложения об изменении существующей Рекомендуемой практики в отношении передачи данных PNR и о включении новых положений по данному вопросу.

В документе WP/10 Канада от имени ИАТА/CAWG рекомендовала включить в главу 5 новое положение относительно выдворения депортируемых лиц.

В документе WP/11 Секретариат представил предложение об изменении Стандарта 3.10 в связи с истечением контрольного срока, установленного в указанном Стандарте.

В документе WP/13 Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) рекомендовала включить новое определение автоматизированной системы пограничного контроля (АСПК) и новую Рекомендуемую практику по данному вопросу.

В документе WP/14 ЕКГА внесла ряд предложений об изменении главы 4 с целью обновления информации о мерах по упрощению формальностей для авиагруза.

В документе WP/16 ИАТА предложила включить в главу 4 новый стандарт, касающийся возвращения на родину человеческих останков.

В документе WP/19 Объединенные Арабские Эмираты предложили повысить статус существующей Рекомендуемой практики главы 6, посвященной недисциплинированным пассажирам, до уровня Стандарта.

В документе IP/5 ИАТА представила для сведения принятый Советом Европы в 1973 году *"Договор о согласии на передачу трупов"*.

5.2 ОБСУЖДЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ

5.2.1 Группа экспертов рассмотрела поправки к Приложению 9, предложенные Рабочей группой по инвалидам в документе WP/3, и согласилась рекомендовать без замечаний большинство изменений, призванных уточнить и обновить соответствующие положения SARPS.

5.2.2 При рассмотрении документа WP/3 Группа экспертов согласовала дополнительные изменения к отдельным положениям Рекомендуемой практики (РП). Для обеспечения последовательности было решено привести терминологию в РП 8.24 и РП 8.25 в соответствие с измененным текстом РП 8.26. Кроме того, было принято предложение наблюдателя о включении в РП 8.35 уточняющей оговорки для учета диапазона возможных конфигураций воздушного судна. Приняв к сведению высказанную одним наблюдателем обеспокоенность в связи с исключением ссылки на роль туристических агентств в оказании содействия инвалидам, Группа экспертов решила предложить поправку к РП 8.25 в редакции, предложенной Рабочей группой. Кроме того, Группа экспертов поддержала изменение РП 8.23 с целью более точного описания характера поездки авиапассажира, а также решила изменить название раздела Н главы 8 на "Упрощение формальностей при перевозке инвалидов".

5.2.3 Рассмотрев документ WP/4, Группа экспертов полностью поддержала предложение об изменении Стандарта 3.8 и включении нового Стандарта 3.8.1 в целях учета необходимости обеспечения защиты всего процесса выдачи проездных документов, а также решила внести соответствующие уточнения в *"Руководство по упрощению формальностей"* (Дос 9957).

5.2.4 Широкую поддержку получили предложения об изменении Приложения 9, содержащиеся в документе WP/5, включая дополнительную поправку, предложенную членом Группы экспертов. Некоторые члены Группы экспертов выразили сомнение в целесообразности принятия формулировки, подразумевающей совместные юридические обязательства эксплуатантов воздушных судов и Договаривающихся государств. Тем не менее, после дополнительного обсуждения и проведения неофициальных консультаций с Юридическим управлением Группа экспертов решила, что предлагаемые поправки с некоторыми изменениями являются уместными, и поддержала их.

5.2.5 Группа экспертов приняла новое определение "интерактивной предварительной информации о пассажирах (iAPI)" и согласилась рекомендовать новую РП 3.47.8, приведенную в добавлении к документу WP/6 и касающуюся внедрения новых систем iAPI. Группа экспертов решила, что рассмотрение других предлагаемых положений РП, представленных в добавлении, было бы преждевременным, учитывая необходимость обсуждения и выработки соответствующего

инструктивного материала, и перенесла дискуссию по этому вопросу на следующее совещание Группы экспертов.

5.2.6 Группа экспертов приняла без замечаний представленные в документе WP/7 предложения о включении в главу 3 двух новых стандартов и о переносе существующего Стандарта в другой раздел главы 3, где он будет более уместным. Группа также согласилась принять определение "лица, выдающего себя за другое лицо", предлагаемое в добавлении к документу WP/7.

5.2.7 Рассмотрев документ WP/8, члены Группы экспертов согласились рекомендовать повышение статуса существующей РП 5.4 до уровня Стандарта и также согласились изменить положения п. 5.5, касающиеся типов информации, которая должна быть включена в постановление о выдворении.

5.2.8 В связи с предложением об изменении и принятии положений РП, касающихся данных PNR, было решено рекомендовать изменения РП 3.48, предложенные в документе WP/9, но с дополнительным уточнением положений об источнике инструктивного материала, касающегося внедрения сообщений PNRGOV. Приняв к сведению высказанную одним членом Группы экспертов обеспокоенность в связи с последствиями внедрения PNRGOV в развивающихся странах в техническом и финансовом отношениях, Группа экспертов согласилась рекомендовать включение РП 3.48.1 и 3.48.2 в той редакции, в какой они представлены в добавлении к документу WP/9, и принять пояснительное примечание к измененным положениям.

5.2.9 Рассмотрев документ WP/10, Группа экспертов согласилась включить определение "сопровождающего лица" в главу 1 и поддержала включение в упомянутую главу новой РП. После дискуссии и уточнения формулировок предложенных дополнительных положений относительно депортируемых лиц для раздела С главы 5 Группа экспертов решила включить одну Рекомендуемую практику и два Стандарта.

5.2.10 Группа экспертов согласилась с предложением Секретариата об обновлении текста Стандарта 3.10. По предложению ряда членов Группы формулировка поправки, представленная в документе WP/11, была уточнена для большей ясности.

5.2.11 Рассмотрев документ WP/13, Группа экспертов поддержала измененную редакцию предлагаемого определения "автоматизированной системы пограничного контроля (АСПК)" для включения в главу 1, а также новую Рекомендуемую практику о системах АСПК, которая будет включена в главу 3.

5.2.12 Документ, в котором представлены предлагаемые поправки к положениям об упрощении формальностей в связи с авиагрузами, получил широкую поддержку, за исключением раздела 2, посвященного требованиям в отношении предварительной информации о грузах, который Группа экспертов решила рассмотреть только после получения результатов текущих пилотных проектов. Члены Группы экспертов решили рекомендовать другие поправки, предложенные в документе WP/14, согласовав дополнительные изменения, связанные с:

- a) включением пояснительного примечания о терминологии после двух положений РП в отношении уполномоченных экономических операторов;
- b) изменением формулировки РП 4.17.2 для более точного определения местных электронных систем; и

- с) приведением формулировки в РП 4.30 в соответствие с текстом в РП 4.30.1, так как оба положения РП оговаривают особые процедуры для уполномоченных торговых агентов.

5.2.13 В целях обеспечения координации с Приложением 17 Группа экспертов также просила Группу экспертов по авиационной безопасности и Секретариат рассмотреть и представить в Авиатранспортный комитет свои замечания по предлагаемым изменениям положений об упрощении формальностей при перевозке авиагрузов в Приложении 9.

5.2.14 Группа экспертов признала обоснованной высказанную одним членом Группы обеспокоенность в связи со сложностью вопроса, рассматриваемого в документе WP/16, требующего привлечения различных полномочных органов, которые могут иметь отношение к данному вопросу, и вводящего новую тему для включения в Приложение 9. Также уточнялось, что ссылка на "гроб" в подпункте (b) предлагаемого нового Стандарта 4.61 относится только к перевозке человеческих останков, а не к погребению самих останков. Группа экспертов поддержала предложения, содержащиеся в указанном документе, при условии исключения "Примечания" и изменения ряда элементов в предлагаемом добавлении 14 с целью уточнить, что их следует заполнять только в соответствующих случаях.

5.2.15 Несмотря на то, что мнения членов Группы экспертов в этом вопросе расходились, Группа экспертов решила, что предложение о повышении статуса существующих рекомендаций о недисциплинированных пассажирах в документе WP/19 получило достаточную поддержку, согласившись также с изменением формулировки, предложенным одним членом Группы. В целях обеспечения координации с Приложением 17 и с учетом работы, проводимой по вопросу о недисциплинированных пассажирах Юридическим комитетом, Группа экспертов также просила Группу экспертов по авиационной безопасности и Секретариат рассмотреть предлагаемые поправки к Приложению 9 и представить свои замечания Авиатранспортному комитету.

5.2.16 Текст, согласованный Группой экспертов, приводится в добавлении к докладу по пункту 5 повестки дня.

ДОБАВЛЕНИЕ

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/3]:

Н. Упрощение формальностей при перевозке пассажиров, нуждающихся в особой помощи инвалидов

I. Общие положения

8.22 Рекомендуемая практика. *Пассажирам-инвалидам должна оказываться особая помощь, гарантирующая получение обслуживания, обычно предоставляемого широкой публике. Такая помощь должна включать предоставление информации и указаний, понятных для пассажиров с функциональными нарушениями органов чувств или восприятия, чтобы не ущемлять достоинство человека.*

8.23 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует осуществлять сотрудничество с целью принятия необходимых мер для обеспечения доступности для инвалидов всех видов обслуживания, предоставляемых пассажирам на протяжении всей поездки с момента прибытия в аэропорт отправления до момента выхода из аэропорта назначения.*

8.24 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует принимать необходимые меры совместно с эксплуатантами воздушных судов, эксплуатантами аэропортов и эксплуатантами по наземному обслуживанию в целях установления и публикации минимальных единообразных стандартов доступности транспортных услуг для инвалидов с момента прибытия в аэропорт отправления до момента выхода из аэропорта назначения.*

8.25 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует принимать необходимые меры совместно с эксплуатантами воздушных судов, эксплуатантами аэропортов, эксплуатантами по наземному обслуживанию и туристическими агентствами в целях предоставления инвалидам необходимой информации в форме, удобной для пассажиров с функциональными нарушениями органов чувств или восприятия, а также меры, обеспечивающие возможность предоставления эксплуатантами воздушных судов, эксплуатантами аэропортов и эксплуатантами по наземному обслуживанию и туристическими агентствами необходимого содействия таким пассажирам, в зависимости от их потребностей, в целях оказания им помощи в поездке.*

8.26 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам следует принимать все необходимые меры к тому, чтобы эксплуатанты воздушных судов, эксплуатанты аэропортов и эксплуатанты по наземному обслуживанию сотрудничали в деле создания и координации программ подготовки квалифицированного персонала для оказания помощи инвалидам.*

II. Доступ в аэропорты

8.27 Договаривающиеся государства принимают все необходимые меры к тому, чтобы сооружения и службы в аэропортах отвечали потребностям инвалидов.

8.28 Рекомендуемая практика. *В целях облегчения перемещения пассажиров-инвалидов и престарелых лиц между воздушным судном и аэровокзалом как по прибытии, так и при вылете Договаривающимся государствам следует при необходимости обеспечивать*

предоставление подъемных систем или любых других соответствующих устройств в случае отсутствия телескопических пассажирских трапов.

8.29 **Рекомендуемая практика.** Следует принимать меры к тому, чтобы пассажиры, страдающие дефектами слуха и зрения, имели возможность получать информацию ~~о рейсах~~ об обслуживании в ходе полета.

8.30 **Рекомендуемая практика.** Специально отведенные ~~Места сбора инвалидов и престарелых лиц~~, посадка/высадка которых осуществляется в здании аэровокзала, следует располагать по возможности ближе к главному входу. В целях облегчения движения в ~~направлении различных зон на территории~~ аэропорта маршруты доступа должны быть свободны от препятствий.

8.31 **Рекомендуемая практика.** Там, где доступ к предприятиям сферы обслуживания затруднен, следует принимать все возможные меры к тому, чтобы обеспечить доступное и сравнительно недорогое наземное транспортное обслуживание, ориентируя действующие и планируемые системы общественного транспорта на удовлетворение потребностей лиц, нуждающихся в помощи при передвижении, или предоставляя им специальное транспортное обслуживание.

8.32 **Рекомендуемая практика.** Следует создавать необходимые условия для стоянки транспортных средств лиц, нуждающихся в помощи при передвижении, и принимать соответствующие меры для облегчения перемещения между стоянками и зданиями аэровокзала.

8.33 **Рекомендуемая практика.** ~~В тех случаях, когда это диктуется недостатком времени при стыковке рейсов и другими обстоятельствами, следует разрешать, по возможности и по мере необходимости, непосредственную~~ Помощь инвалидам при пересадке пассажиров, в первую очередь инвалидов и престарелых лиц, с одного воздушного судна на другое должна оказываться, по возможности, быстро с учетом времени стыковочных рейсов.

III. Доступ к воздушным перевозкам

8.34 Договаривающиеся государства принимают необходимые меры к тому, чтобы инвалиды имели адекватный ~~равноценный~~ доступ к воздушным перевозкам.

8.35 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует принимать положения, в соответствии с которыми воздушные суда, вводимые в эксплуатацию впервые или после значительного переоборудования, должны соответствовать, ~~если это допускают тип, размеры и конфигурация~~ воздушного судна, минимальным единообразным стандартам доступности в отношении оборудования на борту, в число которого входят откидывающиеся ручки кресел, бортовые коляски, доступные ~~туалеты~~ туалетные комнаты, а также приемлемые осветительные приборы и пиктограммы.

8.36 **Рекомендуемая практика.** ~~Инвалидные коляски, специальную аппаратуру и~~ Оборудование, которым пользуются пассажиры из числа инвалидов, следует перевозить бесплатно в пассажирском салоне, если для этого есть, ~~по мнению экипажа воздушного судна~~, достаточно места, ~~позволяет вес~~ и если это соответствует требованиям безопасности, или относить к категории приоритетного багажа, провозимого бесплатно. ~~Служебные животные, сопровождающие пассажиров из числа инвалидов, также должны бесплатно~~

~~перевозиться в пассажирском салоне при условии соблюдения соответствующих национальных норм или правил эксплуатанта воздушного судна.~~

8.36bis Рекомендуемая практика. ~~Служебные животные, сопровождающие пассажиров из числа инвалидов, также должны бесплатно перевозиться в пассажирском салоне рядом с креслом такого пассажира при условии соблюдения соответствующих национальных норм или правил эксплуатанта воздушного судна.~~

8.36.1 Договаривающиеся государства, ограничивающие перевозку устройств, приводимых в действие батареями, в том числе средств передвижения, содержащих батареи проливающегося типа, в соответствии с п. 2.5 главы 2 Приложения 18 незамедлительно уведомляют ИКАО о таких ограничениях, с тем чтобы они могли быть включены в документ Doc 9284 "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху", и следят за тем, чтобы эксплуатанты воздушных судов делали такую информацию общедоступной.

8.37 Рекомендуемая практика. ~~В принципе, инвалидам следует предоставлять право самим принимать решение о том, нужна ли им помощь сопровождающего, и разрешать совершать поездку без получения на то медицинского разрешения. Однако заблаговременное уведомление должно быть обязательным в тех случаях, когда требуется помощь или подъемное оборудование. Эксплуатантам воздушных судов следует разрешать требовать от инвалидов получения медицинского разрешения только в случаях такого медицинского состояния, когда явно не ясно, можно ли считать их подготовленными к поездке и может ли при этом гарантироваться обеспечиваться безопасность или здоровье самих инвалидов или других пассажиров. Кроме того, эксплуатантам воздушных судов следует разрешать требовать наличия сопровождающего только в тех случаях, когда очевидно, что инвалид не может без этого обойтись, и поэтому не может гарантироваться безопасность или здоровье этого инвалида или других пассажиров.~~

8.38 Рекомендуемая практика. ~~В принципе, инвалидам следует предоставлять право самим принимать решение о том, нужно ли им содействие помощника. В тех случаях, когда требуется наличие сопровождающего помощника, Договаривающимся государствам следует поощрять эксплуатантов воздушных судов предоставлять скидку на перевозку такого помощника сопровождающего лица. Кроме того, эксплуатантам воздушных судов следует разрешать требовать наличия сопровождающего только в тех случаях, когда очевидно, что не может гарантироваться безопасность или здоровье этого инвалида или других пассажиров.~~

8.38.1 Рекомендуемая практика. ~~Настоятельно рекомендуется направлять заблаговременное уведомление в тех случаях, когда требуется помощь или подъемное оборудование.~~

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/4]:

3.8 Договаривающиеся государства устанавливают контроль ~~в отношении создания и выпуска проездных документов~~ в целях предотвращения хищения бланков проездных документов ~~их записей~~ и неправомерного присвоения выпускаемых проездных документов.

3.8.1 Договаривающиеся государства устанавливают надлежащие средства контроля над всеми процессами подготовки проездных документов от момента подачи заявления до вынесения решения и выдачи в целях обеспечения высокого уровня целостности и защиты.

Внести в главу 3 Приложения 9 следующие изменения [см. WP/5]:

3.47.XX Рекомендуемая практика. Системы API Договаривающихся государств и эксплуатантов воздушных судов, включая iAPI, должны быть способны работать круглосуточно, имея в наличии процедуры сведения к минимуму перебоев в случае выхода из строя или отказа системы.

3.47.XX Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует, где это целесообразно и применимо, оказывать на круглосуточной (постоянной) основе оперативную и техническую помощь по проведению анализа любого выхода из строя или отказа системы и принятию соответствующих мер в целях обеспечения возврата к нормальной работе в кратчайший срок.

3.47.XX Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует установить и внедрить соответствующие процедуры уведомления и восстановления в отношении как регулярного технического обслуживания информационных систем, так и незапланированных выходов из строя или отказов систем.

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/6]:

Глава 1. Определения терминов и общие принципы

А. Определения терминов

Интерактивная API (iAPI). Система интерактивной API является разновидностью системы, также известной под названием "разрешить посадку/не разрешить посадку", "красный свет/зеленый свет" и "разрешение на перевозку", с помощью которых эксплуатанты воздушных судов собирают требуемые элементы данных и передают их государственным органам в момент регистрации. Ответное сообщение по каждому пассажиру и/или члену экипажа (например, "разрешить посадку или не разрешить посадку") передается эксплуатанту воздушного судна в пределах времени оформления пассажира на стойке регистрации.

Глава 3. Прибытие и убытие лиц и их багажа

3.47.8 Рекомендуемая практика. Договаривающиеся государства, желающие внедрить систему интерактивной предварительной информации о пассажирах (iAPI), должны:

- a) стремиться минимизировать воздействие на существующую систему и техническую инфраструктуру эксплуатантов воздушных судов путем проведения консультаций с эксплуатантами воздушных судов до разработки и внедрения возможной системы iAPI;
- b) совместно с эксплуатантами воздушных судов разрабатывать системы iAPI, согласующиеся с используемыми эксплуатантами воздушных судов системами контроля за отправлениями; и
- c) при необходимости использования iAPI соблюдать "Инструктивные указания по системе предварительной информации о пассажирах (API)", принятые ВТО/ИКАО/ИАТА.

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/7]:

Глава 1. Определения терминов и общие принципы

А. Определения терминов

Лицо, выдающее себя за другое лицо. Лицо, выдающее себя за законного обладателя подлинного проездного документа.

Глава 3. Прибытие и убытие лиц и их багажа

3.XX.1 Договаривающиеся государства не требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов изымали документы, упомянутые в Стандарте 3.46.

3.XX.2 Договаривающиеся государства не требуют, чтобы эксплуатант воздушного судна перевозил пассажира из пункта вылета или транзитного пункта в тех случаях, когда проездной документ, предъявленный этим пассажиром, расценивается государством как сфабрикованный, поддельный или фальшивый или когда проездной документ имеет при себе не то лицо, которому документ был выдан на законном основании.

Примечание. Ничто в настоящем положении не должно истолковываться как препятствующее возврату пассажиров без права на въезд, проездные документы которых являются сфабрикованными, поддельными или фальшивыми (или проездные документы имеет лицо, выдающее себя за другое лицо) и изъяты Договаривающимся государством в соответствии со Стандартом 3.46, и которые совершают поездку на основании сопроводительного письма, выданного в соответствии с п. 5.7.

Предлагается перенести существующий Стандарт 3.46 в раздел I "Проверка проездных документов".

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/8]:

5.4 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам посредством своих государственных полномочных органов ~~следует проводить~~ **проводят** консультации с эксплуатантом воздушного судна 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. Ничто в настоящем положении 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 воздушного судна выдавалось постановление о выдворении лица, которому отказано в праве на въезд. ~~Если это~~

известно, в В постановлении о выдворении указываются информация о вылете (прилете) рейса, перевозящего такое лицо, и, если это известно, фамилия, возраст, пол и гражданство данного лица.

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/9]:

3.48 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, требующим доступа к записям регистрации пассажиров (PNR), следует ~~приводить~~ соотносить свои требования к данным и методы обработки таких данных ~~в соответствии с основными принципами, разработанными~~ приведенными в документе ИКАО Doc 9944 "Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)" и в инструктивных материалах по внедрению сообщений PNRGOV, опубликованных ВТО и поддержанных ИКАО и ИАТА.

3.48.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует обеспечивать соответствующий уровень связи (по возможности круглосуточно 7 дней в неделю).

3.48.2 **Рекомендуемая практика.** При определении требований к передаче данных PNR Договаривающимся государствам следует учитывать вопросы принятия и внедрения сообщений PNRGOV в качестве одного из методов передачи данных PNR.

Примечание. Сообщение PNRGOV является стандартным электронным сообщением, совместно одобренным ВТО/ИКАО/ИАТА. В зависимости от конкретной системы бронирования и контроля за отправлениями, используемой эксплуатантом воздушных судов, могут предоставляться соответствующие элементы данных.

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/10]:

Глава 1. Определения терминов и общие принципы

А. Определения терминов

Сопровождающее лицо. Сопровождающим лицом является физическое лицо, уполномоченное Договаривающимся государством или эксплуатантом воздушного судна сопровождать лиц без права на въезд или депортированных лиц, выдворяемых из такого Договаривающегося государства.

В. Общие принципы

1.6 **Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства и эксплуатанты воздушных судов должны обмениваться информацией о соответствующем контактном лице (контактных лицах), которым пограничные и таможенные органы должны направлять свои вопросы.

Глава 5. Лица без права на въезд и депортируемые лица

С. Депортируемые лица

5.XX.1 Рекомендуемая практика. Договаривающиеся государства и эксплуатанты воздушных судов должны, по мере практической возможности, обмениваться информацией о соответствующем контактном лице (контактных лицах), работающем(их) круглосуточно, которому(ым) следует направлять вопросы относительно депортируемых лиц.

5.19.XX Эксплуатант воздушного судна и/или командир воздушного судна имеют право отказаться перевозить депортируемое лицо на конкретном рейсе при наличии обоснованных причин, связанных с обеспечением безопасности полета и авиационной безопасности в ходе выполнения соответствующего рейса.

Примечание. Внимание обращается на пп. 12.2.1.3 и 12.1.2.6 Руководства ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973).

5.19.XX-1. Договаривающиеся государства, организующие отправку депортируемого лица, принимают во внимание политику эксплуатанта воздушного судна в отношении количества таких лиц, которое может перевозиться на данном рейсе.

Примечание. Договаривающееся государство проводит консультации с эксплуатантом воздушного судна относительно наиболее оптимального, с практической точки зрения, рейса или альтернативного метода перевозки.

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/11]:

Глава 3. Прибытие и убытие лиц и их багажа

3.10 Договаривающиеся государства ~~начинают выдавать~~ **выдают** только машиночитываемые паспорта в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Doc 9303 не позднее 1 апреля 2010 года.

Примечание. Данное положение не имеет целью препятствовать выдаче немашинночитываемых паспортов или временных проездных документов с ограниченным сроком действия в экстренных случаях.

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/13]:

Глава 1. Определения терминов и общие принципы

А. Определения терминов

Автоматизированная система пограничного контроля (АСПК). Автоматизированная система, которая подтверждает подлинность электронного машиночитываемого проездного документа или опознавательного знака, определяет, что данный пассажир является законным владельцем

документа или опознавательного знака, и устанавливает право на пересечение границы в соответствии с заранее определенными правилами.

Глава 3. Прибытие и убытие лиц и их багажа

xx. Рекомендуемая практика. Договаривающиеся государства, использующие автоматизированные системы пограничного контроля (АСПК), должны обеспечивать наличие соответствующего персонала на выходах для обеспечения беспрепятственного пассажиропотока и быстрого решения проблем, связанных с безопасностью полетов и целостностью, в случае отказа системы.

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/14]:

Глава 4. Ввоз и вывоз грузов и других предметов

Раздел А. Общие положения

4.9.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос введения программ для уполномоченных торговых агентов, предусматривающих применение конкретных мер контроля в области авиационной безопасности. Конкретные меры контроля должны основываться на информации, предоставленной государственными полномочными органами заранее, и, исходя из оценки риска, предусматривать менее тщательный физический досмотр или другие конкретные меры контроля.

4.9.2 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует поощрять заключение соглашений/договоренностей о взаимном признании своих соответствующих программ уполномоченных торговых агентов.

Примечание. Принятые ВТО Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (SAFE) включают концепцию уполномоченных торговых агентов (УТА). УТА, отвечающие заранее установленным требованиям в области безопасности, пользуются более высоким уровнем упрощения формальностей.

Раздел В. Информация, требуемая государственными полномочными органами

4.17.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос введения мер, позволяющих всем сторонам, участвующим в перевозке авиагруза, предоставлять всю информацию, требуемую государственными полномочными органами в связи с прибытием, нахождением и вылетом воздушного судна и авиагруза, включая предварительную информацию о грузе, в одном месте ("одно окно").

4.17.2 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует призывать всех участников процесса перевозки, обработки и таможенной очистки авиагруза упрощать соответствующие процедуры и документацию и сотрудничать или непосредственно участвовать в разработке электронных систем информирования об авиагрузе на основании согласованных в международном масштабе стандартов или других средств с целью расширить обмен информацией, относящейся к таким перевозкам, и обеспечить взаимодействие между всеми системами участников.

Раздел D. Выпуск и таможенная очистка импортных грузов

4.30 **Рекомендуемая практика.** Для уполномоченных ~~лиц~~ торговых агентов, отвечающих установленным критериям, включая наличие необходимой документации о соответствии официальным требованиям и удовлетворительной системы коммерческого учета, Договаривающимся государствам следует вводить специальные процедуры, основанные на заблаговременном представлении информации, предусматривающие немедленный выпуск товаров по их прибытии.

4.30.1 **Рекомендуемая практика.** Специальные процедуры для уполномоченных торговых агентов и других уполномоченных лиц могут включать:

- a) выпуск товаров по получении минимальной информации, необходимой для идентификации товаров и последующего заполнения итоговой товарной декларации;
- b) таможенную очистку товаров на территории уполномоченного торгового агента или другого уполномоченного лица или в ином месте, разрешенном таможенными органами;
- c) подачу товарной декларации на основании записи в учетных документах уполномоченного торгового агента или иного уполномоченного лица; или
- d) подачу единой товарной декларации по всем импортным или экспортным грузам в указанный период, если грузы импортируются или экспортируются одним и тем же лицом достаточно часто.

В существующей Рекомендуемой практике 4.31 дополнить положение об упрощенных или специальных процедурах ссылкой на новую Рекомендуемую практику.

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/16]:

Глава 4. Ввоз и вывоз грузов и других предметов

I. Человеческие останки

4.59 Договаривающиеся государства содействуют оперативному выпуску человеческих останков, ввозимых по воздуху, при условии соблюдения применимых законов и правил, регламентирующих ввоз человеческих останков.

Примечание. Как представляется, заблаговременное уведомление в бумажном или электронном формате о перевозке человеческих останков будет способствовать упрощению формальностей при ввозе человеческих останков в государство назначения.

4.60 Человеческие останки сопровождает разрешение на перевозку человеческих останков, приведенное в добавлении 14 и выданное соответствующим полномочным органом государства отправления.

4.61 Разрешение на перевозку выдается соответствующим государственным полномочным органом, упомянутым в п. 4.60, после того, как этот орган убедится в том, что:

Доклад FALP/7
Добавление к докладу
по пункту 5 повестки дня

5A-10

- a) были выполнены все медицинские, санитарно-гигиенические, административные и юридические требования действующих в государстве отправления норм, относящихся к передаче человеческих останков и, в соответствующих случаях, их погребению и эксгумации; и
- b) гроб содержит только останки лица, указанного в разрешении на перевозку, и такие личные вещи, которые подлежат погребению или кремированию вместе с человеческими останками.

ДОБАВЛЕНИЕ 14. РАЗРЕШЕНИЕ НА ПЕРЕВОЗКУ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ОСТАНКОВ

<i>Удостоверенный международный документ. Репатриация человеческих останков</i>	
<i>Данные об умершем</i>	
Фамилия: _____	
Имя (имена): _____	
Адрес: _____	
Страна: _____	Национальность: _____
Дата рождения: _____	Дата смерти: _____
Место смерти: _____	Причина смерти (если известна): _____
Грузоотправитель: _____	
Телефон: _____	Эл. почта: _____
Грузополучатель: _____	
Телефон: _____	Эл. почта: _____
<i>Информация о рейсе</i>	
Аэропорт отправления: _____	Время отправления: _____
Аэропорт назначения: _____	Время прибытия: _____
Авиакомпания: _____	Телефон: _____
Контактное лицо авиакомпании: _____	Эл. почта: _____
Номер рейса: _____	Дата: _____
Номер авиагрузовой накладной: _____	Сопровождающее лицо: _____
<i>Информация о документах</i>	
Свидетельство о смерти: _____	
Свидетельство о бальзамировании (если применимо) _____	
Свидетельство об отсутствии инфекции (если применимо): _____	
Декларация директора похоронного агентства (если применимо): _____	
Декларация о вывозе из страны (если применимо): _____	
Разрешение на перевозку: _____	Прочее: _____
Совершено в: _____	Числа: _____
Подпись компетентного полномочного органа	Официальная печать компетентного полномочного органа

Внести в Приложение 9 следующие изменения [см. WP/19]:

Глава 6. Средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах

Е. Недисциплинированные пассажиры

6.44 ~~Рекомендуемая практика.~~ Договаривающимся государствам ~~следует~~ ~~повышать~~ Каждое Договаривающееся государство ~~повышает~~ уровень информированности пассажиров о недопустимости и юридических последствиях недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на авиационных объектах и на борту воздушных судов.

6.45 ~~Рекомендуемая практика.~~ Каждому Договаривающемуся государству ~~следует~~ ~~обеспечивать~~ Каждое Договаривающееся государство ~~обеспечивает~~, чтобы эксплуатанты аэропортов и воздушных судов и государственные полномочные органы обучали сотрудников соответствующих служб методам выявления недисциплинированных пассажиров ~~на авиационных объектах и на борту воздушных судов~~ и обращения с ними, включая способы распознавания и смягчения обостряющейся обстановки и урегулирования кризисной ситуации.

Примечание. Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров содержится в циркуляре 288 "Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров".

Пункт 6 повестки дня. Прочие вопросы

6.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

В документе WP/12 Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) рекомендовала создать рабочую группу для пересмотра документа *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"* (Doc 9636).

В документе WP/15 ЕКГА представила предложение о создании рабочей группы для проведения углубленного пересмотра *"Руководства по упрощению формальностей"* (Doc 9957).

В документе WP/17 Секретариат предложил создать рабочую группу для подготовки материала о возможных направлениях будущего развития программы по упрощению формальностей (FAL).

В документе WP/20 Сингапур рекомендовал создать рабочую группу для подготовки инструктивного материала о содержании типовой программы FAL.

В документе WP/22 Международный совет аэропортов (МСА) представил материал о технических средствах измерения и нормирования времени ожидания и оформления.

В документе IP/1 ЕКГА информировала о существующих зонах сбора данных о пассажирах и об информации, собираемой эксплуатантами воздушных судов, а также о предоставлении таких данных государственным учреждениям.

В документе IP/6 ЕКГА представила рекомендации в отношении передовой практики внедрения и эксплуатации автоматизированных систем пограничного контроля (АСПК).

В документе IP/14 МСА представил информацию о резолюции 22-й Генеральной ассамблеи МСА в отношении защиты интересов пассажиров.

В документе IP/15 МСА представил информацию об использовании автоматизированных средств пограничного контроля в аэропортах Европы.

6.2 ОБСУЖДЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ

6.2.1 Рассмотрев документы WP/12, WP/15 и WP/20, которые объединяет предложение о создании новой рабочей группы для подготовки или пересмотра инструктивного материала, Группа экспертов отметила, что было бы логичнее и эффективнее создать одну рабочую группу по инструктивному материалу для рассмотрения вопросов, затронутых в указанных документах. Была учреждена Рабочая группа, перед которой поставлены три конкретные задачи с указанным порядком очередности:

- а) разработать типовую национальную программу по упрощению формальностей для последующего внесения в *"Руководство по упрощению формальностей"*

(Doc 9957), включая инструктивный материал по применению такой типовой программы;

- b) провести детальное рассмотрение *"Руководства по упрощению формальностей"* (Doc 9957); и
- c) провести детальное рассмотрение документа *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"* (Doc 9636) с целью его обновления и определения необходимости в новых пиктограммах с учетом эволюции воздушного и морского транспорта за время, прошедшее с момента публикации этого документа.

6.2.2 Группа экспертов согласовала круг полномочий Рабочей группы по инструктивному материалу Группы экспертов FAL, который приводится в добавлении.

6.2.3 Также в рамках этого пункта повестки дня Группа экспертов приступила к обсуждению направлений будущего развития программы FAL и проблемных областей, которыми может заниматься Группа экспертов FAL в предстоящие годы. При рассмотрении документа WP/17 Группа экспертов заметила, что, возможно, потребуются заниматься обновлением существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9 не менее интенсивно, чем разработкой новых положений. Ряд членов Группы указали на необходимость больше внимания уделять вопросам выполнения SARPS и мерам по решению проблем несоблюдения, упомянутых в документе WP/21. Был затронут вопрос о том, как стимулировать соблюдение, в связи с чем несколько членов Группы считали, что возможные решения включают подготовку более целенаправленных и/или эффективных руководств, активизацию обучения и новые проекты по укреплению потенциала. Также обсуждались возможные меры совершенствования методов работы; особо указывались выгоды более активного сотрудничества Группы экспертов FAL с другими техническими органами, такими, как Группа экспертов по авиационной безопасности и Техническая консультативная группа по машиносчитываемым проездным документам, а также расширение взаимодействия заинтересованных сторон.

6.2.4 Группа экспертов отметила, что обсуждение направлений будущего развития программы FAL только начинается, и членам Группы было предложено в развитие этой дискуссии представить свои письменные замечания председателю FALP/7 по электронной почте (Samuel.Lucas@infrastructure.gov.au) не позднее 15 ноября 2012 года. Председатель сообщил, что все полученные материалы будут подобраны и переданы Секретариату от имени Группы экспертов.

6.2.5 Рассмотрев документ WP/22, Группа экспертов отметила полезный характер концепций, затронутых в этом документе, и признала, что поставленные вопросы требуют дополнительного обсуждения и обмена информацией.

6.2.6 Группа экспертов высказала обеспокоенность в связи с тем, что некоторые рабочие документы с предложениями о поправках к Приложению 9 не были переведены на все рабочие языки Группы экспертов, а ряд документов представили в Секретариат с опозданием, в результате чего участники получили их буквально накануне начала совещания.

ДОБАВЛЕНИЕ

РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ИНСТРУКТИВНОМУ МАТЕРИАЛУ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL) КРУГ ПОЛНОМОЧИЙ

Членский состав

Докладчиком Рабочей группы по инструктивному материалу Группы экспертов FAL является член Группы экспертов из Сингапура. В состав Группы входят эксперты из Австралии, Италии, Канады, Нидерландов, Российской Федерации, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Швейцарии, Международного совета аэропортов (МСА), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Всемирной таможенной организации (ВТО).

Мандат

Рабочая группа по инструктивному материалу Группы экспертов FAL будет работать над тремя задачами в указанном ниже порядке очередности:

- a) разработать типовую национальную программу по упрощению формальностей для последующего внесения в *"Руководство по упрощению формальностей"* (Дос 9957), включая инструктивный материал по применению такой типовой программы;
- b) провести детальное рассмотрение *"Руководства по упрощению формальностей"* (Дос 9957); и
- c) провести детальное рассмотрение документа *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"* (Дос 9636) с целью его обновления и определения необходимости в новых пиктограммах с учетом эволюции воздушного и морского транспорта за время, прошедшее с момента публикации этого документа.

Информация о работе Группы будет представляться Группе экспертов FAL для рассмотрения в период между совещаниями, если потребуется, а также на 8-м совещании Группы экспертов FAL.

Методы работы

Секретариат ИКАО будет оказывать помощь Рабочей группе. Докладчик Рабочей группы в консультации с членами Рабочей группы определит методы работы Группы с учетом следующих моментов:

- a) в отношении задачи, изложенной в подпункте a), принимать во внимание добавление 12 Приложения 9, любые имеющиеся национальные или региональные инструктивные или законодательные материалы по данному вопросу, а также любые материалы, полученные от членов Группы экспертов и наблюдателей;
- b) в отношении задачи, изложенной в подпункте b), принимать во внимание:
 - i) предложения, высказанные на 12-м Специализированном совещании по упрощению формальностей (Каир, 2004 год), 7-м совещании Группы экспертов FAL и предыдущих совещаниях Группы экспертов FAL; ii) предложения о включении материалов,

полученные от таких международных организаций, как МСА, ИАТА и ВТО; iii) предложения о включении материалов, поступившие от региональных органов гражданской авиации (например, Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА); и iv) другие материалы, имеющие отношение к деятельности Рабочей группы; и

- с) в отношении задачи, изложенной в подпункте с), проводить работу во взаимодействии с Международной морской организацией (ИМО) и другими организациями по стандартизации, например Международной организацией по стандартизации (ИСО).

ДОБАВЛЕНИЕ А
СПИСОК УЧАСТНИКОВ СЕДЬМОГО СОВЕЩАНИЯ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ
ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

Члены Группы экспертов, их заместители и советники

Samuel Lucas	Член Группы	Австралия
Agnieszka Holland	Советник	
Dale Sheridan	Советник	
Terry Wall	Советник	
Arundhati Gupta	Советник	
Frank Durinckx	Заместитель члена Группы	Бельгия
Kristina Moll-Osthoff	Заместитель члена Группы	Германия
Magdy Abd El-Malek Ibrahim	Член Группы	Египет
Fathy Aly Ahmed Ghoneimy	Советник	
Cinzia Mariani	Член Группы	Италия
Karen Plourde	Член Группы	Канада
Nicoletta Bouwman	Советник	
Susan Clarke	Советник	
Dana Chaulk	Советник	
Gavin Currie	Советник	
Nina Frid	Советник	
Mary-Jane Gravelle	Советник	
Inge Green	Советник	
Maxine Hurter	Советник	
Glenda Nicol	Советник	
Andray Renaud	Советник	
Kathy Therien	Советник	
John Watts	Советник	
Victor González Calero	Член Группы	Куба
Annette Offenberger	Член Группы	Новая Зеландия
Garry Collins	Советник	
Luis T. Santos	Член Группы	Португалия
Sami Ashi	Член Группы	Саудовская Аравия
Abdullah A. Al-Raddadi	Советник	
Samir Mirah	Советник	
Sherman Koh	Заместитель члена Группы	Сингапур
Ignatius Ng Choong Khern	Советник	
Cheri Lim	Советник	

James Gilderoy	Член Группы	Соединенное
Mark Rodmell	Представитель в Совете	Королевство
Simon Knight	Советник	
Jonathan Moore	Советник	
Ian Neill	Советник	
Jeremy Stokes	Советник	
John H. Kiser	Член Группы	Соединенные Штаты
Barbara M. Kostuk	Советник	Америки
Clereece Kroha	Советник	
Elizabeth Shaver	Советник	
Sara Terry	Советник	
Patrick Lansman	Член Группы	Франция
Jaromír Štolc	Член Группы	Чешская Республика
Marie Hauerová	Заместитель члена Группы	
Urs Haldimann	Член Группы	Швейцария
Frédéric Rocheray	Заместитель члена Группы	
Hiroaki Takahashi	Член Группы	Япония
Ikuko Wakamatsu	Советник	

Примечание. В совещании не участвовали следующие члены Группы экспертов:

Chris N. T. Quaye	Член Группы, Гана
Prashant Sukul	Член Группы, Индия
Nicholas E. Bodo	Член Группы, Кения
Abiola A. Vincent	Член Группы, Нигерия
Fareed Ahmed	Член Группы, Пакистан
Moussa Ndiaye	Член Группы, Сенегал
J. Meesomboon	Член Группы, Таиланд
Mari Greyling	Член Группы, Южная Африка

Примечание. Нижеуказанные члены Группы экспертов не смогли принять участие в совещании, но были представлены на нем:

J. A. Alvarez	Член Группы, Аргентина
Mr. Adival Magri Júnior	Член Группы, Бразилия
Natalia Vlasova	Член Группы, Российская Федерация

Наблюдатели

Edlira Lici	Наблюдатель	Албания
Lilika Radovicka	Наблюдатель	
Norberto Luongo	Наблюдатель	Аргентина
André Rebouças	Заместитель представителя в Совете	Бразилия
Jose Botelho de Querioz	Советник	
Juan Crespo	Наблюдатель	Испания
Jose A. Fernandez de Usera	Наблюдатель	
Alberto Gomez Munoz	Представитель в Совете	Колумбия
Caesar Bejarano	Наблюдатель	
Dionisio Mendez Mayora	Представитель в Совете	Мексика
Dolce Valle	Наблюдатель	
Diantha Raadgers	Наблюдатель	Нидерланды
Paulus Bouma	Наблюдатель	
Ed Broekema	Наблюдатель	
Bert Wezenberg	Наблюдатель	
Obaid Saif Al Nuaimi	Наблюдатель	Объединенные
Mr. Rashed Ali Al Kaabi	Заместитель представителя в Совете	Арабские Эмираты
Buti Ahmed Qurwash	Наблюдатель	
Mr. Khalid Ahmed	Наблюдатель	
Alejandro Piera	Наблюдатель	
Nadezhda Malikova	Наблюдатель	Российская Федерация
Alojzij Krapez	Представитель в Совете	Словения
Klemen Ferjan	Заместитель представителя в Совете	
Mari Saranpaa	Наблюдатель	Финляндия
Dietmar Jost	Наблюдатель	Ассоциация "Глобальный экспресс" (ГЭА)
Mike Weeding	Наблюдатель	Всемирная таможенная организация (ВТО)
Patricia Reverdy	Наблюдатель	Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)

Доклад FALP/7

A-4

Добавление А. Список участников

Robert Davidson Nina Brooks Nathalie Herbelles	Наблюдатель Наблюдатель Наблюдатель	Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Carole Couchman	Наблюдатель	Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)
Arturo Garcia-Alonso Michael Rossell	Наблюдатель Наблюдатель	Международный совет аэропортов (МСА)
Peter Ingleton	Наблюдатель	Международный совет деловой авиации (МСДА)

ДОБАВЛЕНИЕ В
СПИСОК РАБОЧИХ И ИНФОРМАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ

№ WP	Пункт повестки дня	Название	Представлен
1	—	Повестка дня	Секретариатом
2	3	Report of the Persons with Disabilities Working Group (Доклад Рабочей группы по проблемам инвалидов (РГ по PWD))	Докладчиком РГ по PWD
3	5	Предложения по изменению SARPS Приложения 9, касающихся пассажиров-инвалидов	Докладчиком РГ по PWD
4	5	Предложение добавить Стандарт в Приложение 9 "Упрощение формальностей" для создания средств контроля за процессом выдачи проездных документов	Австралией, Канадой, Новой Зеландией, Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки
5	5	Аварийные системы предварительной информации о пассажирах	Канадой от имени Рабочей группы Международной ассоциации воздушного транспорта по контрольным органам (ИАТА/ CAWG)
6	5	Интерактивная предварительная информация о пассажирах (iAPI)	Канадой от имени ИАТА/CAWG
7	5	Предложения о поправках к Приложению 9 "Упрощение формальностей", касающихся лиц, имеющих при себе поддельные или фальшивые проездные документы	Канадой от имени ИАТА/CAWG
8	5	Выдворение лиц, не имеющих права на въезд. Предложение по внесению поправок в Приложение 9 "Упрощение формальностей"	Канадой от имени ИАТА/CAWG
9	5	Предложение новой Рекомендуемой практики: доступ к записям регистрации пассажиров (PNR)	Канадой от имени ИАТА/CAWG
10	5	Выдворение депортируемых лиц: предложения о внесении поправок в Приложение 9 "Упрощение формальностей"	Канадой от имени ИАТА/CAWG
11	5	Предложение об изменении Стандарта 3.10 в Приложении 9	Секретариатом
12	6	International signs to provide guidance to persons at airports and marine terminals – Review of Doc 9636 ((Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах. Пересмотр документа Doc 9636)	Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА)
13	5	Проект поправок к Приложению 9 ИКАО, касающихся автоматизированных систем пограничного контроля	ЕКГА
14	5	Предлагаемые поправки к Приложению 9, касающиеся упрощения формальностей, связанных с авиагрузом	ЕКГА
15	6	ICAO Facilitation Manual (Руководство ИКАО по упрощению формальностей)	ЕКГА

Доклад FALP/7

В-2

Добавление В. Список рабочих
и информационных документов

16	5	Standards related to the repatriation of human remains (Стандарты, связанные с репатриацией человеческих останков)	ИАТА
17	6	Facilitation – future direction (2014-2019) (Будущие направления развития программы упрощения формальностей (2014 – 2019))	Секретариатом
18	2 и 4	High-level Conference on Aviation Security: technical issues relating to Agenda Item 7 (Конференция высокого уровня по авиационной безопасности: технические вопросы, относящиеся к пункту 7 повестки дня)	Секретариатом
19	5	Proposed amendments to Annex 9 in order to raise awareness and prevent the occurrence of unruly/disruptive behaviour in the aviation context (Предлагаемые поправки к Приложению 9 для повышения информированности и предотвращения случаев недисциплинированного поведения и нарушения порядка в авиации)	Объединенными Арабскими Эмиратами
20	6	Development of a model FAL Programme (Разработка типовой программы FAL)	Сингапуром
21	1	Facilitation issues identified during Universal Security Audit Programme activities (Проблемы упрощения формальностей, выявленные в ходе мероприятий по линии Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности)	Секретариатом
22	6	Technologies to measure and benchmark waiting and processing times (Технические средства измерения и нормирования времени ожидания и оформления)	Международным советом аэропортов (МСА)
№ IP	Пункт повестки дня	Название	Представлен
1	6	Passenger Information (Информация о пассажирах)	ЕКГА
2	4	Adoption by the World Customs Organization of a recommendation concerning the use of API and PNR (Принятие Всемирной таможенной организацией рекомендаций относительно использования API и PNR)	Всемирной таможенной организацией (ВТО)
3	5	Council of Europe Treaty on the Agreement on the Transfer of Corpses (26 October 1973) (Договор Совета Европы о согласии на передачу трупов (26 октября 1973 года))	ИАТА
4	2	Report on the outcome of the High-level Conference on Aviation Security (Доклад о результатах Конференции высокого уровня по авиационной безопасности)	Секретариатом

5	2	Report on the outcome of the Twenty-third Meeting of the Aviation Security Panel, 26 to 30 March 2012 (AVSECP/23) (Доклад о результатах 23-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности, 26–30 марта 2012 года (AVSECP/23))	Секретариатом
6	6	ECAC best practice for automated border controls (Передовая практика ЕКГА в области автоматизированных систем пограничного контроля)	ЕКГА
7	1	Updated list: FAL Panel members and alternates (Обновленный список членов и заместителей членов Группы экспертов FAL)	Секретариатом
8	2 и 4	Report on Agenda Item 7 of the High-level Conference on Aviation Security (Доклад по пункту 7 повестки дня Конференции высокого уровня по авиационной безопасности)	Секретариатом
9	4	Data Protection (Защита данных)	Секретариатом
10	1	Amendment 23 to Annex 9 (Поправка 23 к Приложению 9)	Секретариатом
11	4	PNRGOV	Секретариатом
12	4	WCO/IATA/ICAO API Contact Committee (Контактный комитет ВТО/ИАТА/ИКАО по API)	Секретариатом
13	1	A37-20, Appendix D: Facilitation (A37-20, добавление D "Упрощение формальностей")	Секретариатом
14	6	Airports resolve to safeguard the interests of the travelling public (Аэропорты стремятся защищать интересы пассажиров)	МСА
15	6	The use of automated means for border control at European airports (Использование автоматизированных средств пограничного контроля в аэропортах Европы)	МСА