



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)

СЕДЬМОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 22–26 октября 2012 года

ПОВЕСТКА ДНЯ

Пункт 5 повестки дня. Поправки к Приложению 9

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПОПРАВКАХ К ПРИЛОЖЕНИЮ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" КАСАЮЩИХСЯ ЛИЦ, ИМЕЮЩИХ ПРИ СЕБЕ ПОДДЕЛЬНЫЕ ИЛИ ФАЛЬШИВЫЕ ПРОЕЗДНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

(Представлено Канадой от имени ИАТА/CAWG)

(В связи с нехваткой ресурсов переведены только тексты аннотации и добавления.)

АННОТАЦИЯ

Глава 3 Приложения 9 предоставляет Договаривающимся государствам Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) для оказания помощи эксплуатантам воздушных судов в оценке проездных документов, предъявляемых пассажирами, и для изъятия проездных документов из обращения, где это возможно. Однако в выполняемых Договаривающимися государствами обязанностях в пунктах вылета и транзита, а также в пунктах прибытия имеются несоответствия. В этой связи Рабочая группа ИКАО по контрольным органам (ИАТА/CAWG) стремится внести поправки в Приложение 9, уточняющие, что Договаривающиеся государства не должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов изымали проездные документы, или давать указание эксплуатанту воздушного судна перевозить пассажира, имеющего при себе сфабрикованный, поддельный или фальшивый документ, или лицо с действительным проездным документом, выдающее себя за другое лицо. Группа ИАТА/CAWG также предлагает, чтобы Договаривающиеся государства, по возможности, стремились изымать в пунктах вылета и транзитных пунктах сфабрикованные, поддельные или фальшивые проездные документы, как указано в стандарте 3.46 или документы, имеющиеся у лица, выдающего себя за другое лицо, в пунктах вылета и транзита. Кроме того, поскольку термин "лицо, выдающее себя за другое лицо" фигурирует в Приложении 9, но не имеет определения, ИАТА/CAWG просит Группу экспертов по упрощению формальностей рассмотреть вопрос о включении определения этого термина в главу 1 Приложения.

Действия Группы экспертов FAL:

Группе экспертов FAL предлагается рассмотреть предложения, изложенные в настоящем документе, и принять предлагаемые поправки к Приложению, указанные в добавлении к этому рабочему документу.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 The IATA/Control Authorities Working Group (IATA/CAWG) was established in 1987, primarily as a forum for on-going dialogue between Airlines and Immigration officials in respect of the control of illegal migration. Whilst the original focus was on inadmissible passengers, IATA/CAWG now deals with many key areas of passenger facilitation. Twenty-one (21) Contracting states, along a representative from a national airline from each State, are presently represented in the IATA/CAWG.

1.2 Based on analysis by members of the IATA/CAWG, the group determined that inconsistencies in the manner with which Contracting States respond to persons holding fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or a person impersonating the rightful holder of the travel document (imposter). Therefore, in order to guide both aircraft operator and public authorities in the Contracting States, IATA/CAWG developed and publically released its “*Guidelines Relating to Persons Identified as Holding Fraudulent or Falsified Travel Documents*” (“the Guidelines”) in December 2010. While not binding on any entity, these guidelines are fully aligned with existing Annex 9 SARPS and designed to clarify points of order not fully described in the Annex itself.

1.3 The members of IATA/CAWG are of the opinion that the provisions of Annex 9 relating to the handling of persons identified as holding fraudulent or falsified travel documents require additional clarification, with particular emphasis being placed on processes by public authorities to assist aircraft operators in evaluating travel documents and taking those found by the Contracting State to be fraudulent, falsified, entirely counterfeit or held by an imposter out of circulation as stipulated in Standard 3.46.

1.4 An IATA/CAWG Working Group¹ was selected to review the Guidelines and to compare its agreed provisions with existing Annex 9 SARPs, and from that review to develop recommendations for consideration by the Seventh ICAO Facilitation Panel.

1.5 The group subsequently agreed that the following issues warranted additional consideration, with recommendations concerning each and proposed additions to or amendments of Annex 9 described in the Appendix to this Working Paper:

- a) While used in the Annex, the term “Imposter” is not clearly defined. A definition of this term added to Chapter 1- Definitions and General Principles will help to ensure a consistent interpretation and lead to a more globally aligned approach to this type of inadmissible person.
- b) Questions are frequently raised and national differences noted relating to persons whose documents are identified as questionable either 1) at check-in or prior to entering into an airport sterile airside area, or 2) once in an airport’s sterile airside area (i.e. in an airport transit area and identified by en route). IATA/CAWG is recommending that a new standard, as presented in the Appendix to this Working Paper, be adopted and inserted in Chapter 3 of the Annex.

¹ The working group was comprised of representatives from Austrian Federal Minister of the Interior, Australia Department of Immigration and Citizenship, Canada Border Service Agency, Netherlands Immigration and Naturalization Service, Swedish National Police Board and the UK Border Agency, Air Canada, Austrian Airlines, QANTAS, KLM, Scandinavian Airlines and the National Airlines Council of Canada.

- c) Cases continue to be reported where aircraft operators are obliged to board and transport individuals even after their travel documents have been identified as being fraudulent, or held by a person other than the legitimate bearer (i.e. and imposter). IATA/CAWG is suggesting that a new standard, as presented in the Appendix to this Working Paper, be adopted and inserted in Chapter 3 of the Annex.

2. DISCUSSION

2.1 A review of Annex 9 determined that the term imposter appears in Appendix 9, and in Chapter 3, there is a statement indicating Contracting States should seize documents from a person who is impersonating a rightful holder of a travel document; however, as there is no definition within Annex 9 that defines an imposter, the group would like to recommend that the definition of an imposter be added to Annex 9.

2.2 Although existing Standard 3.31 obliges Contracting States to “*assist aircraft operators in the evaluation of travel documents presented by passengers, in order to defer fraud and abuse*” (an obligation reflected in the IATA/CAWG “Guidelines”), aircraft operators continue to experience incidences where Contracting States do not provide direct assistance at airports of origin and/or at transit locations. Other incidences have been reported in which the Public Authorities request (or require) that the aircraft operator confiscate fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or those held by an imposter rather than an official of that State making the seizure. Discussion amongst the Working Group resulted in a request for a new standard to Annex 9, Chapter 3 as set forth in the Appendix, to indicate Contracting States shall not request aircraft operators to confiscate other Contracting States travel documents.

2.3 To supplement the new proposed standard referred to in 2.2 above, and to further clarify Standard 3.46’s intent, the Working Group suggests that existing Standard 3.46 should be moved to Section I – Inspection of Travel Documents. This would then more clearly indicate to Contracting States that this provision (assisting in travel document verification for the purpose of deferring fraud and abuse) should be applied at any point during the journey, including at the point of departure (origin) and at transit points.

2.4 As discussed in 1.5 c) above, the Working Group has also identified situations where public authorities in some Contracting States continue to require aircraft operators to board and transport persons known to be holding fraudulent documents or who are known to be an imposter. Given the serious nature of these incidents, and the potentially negative impact that these actions can have on aircraft operators and other Contracting States, the Working Group is recommending that the Facilitation Panel consider and adopt a new Standard, as set forth in the Appendix to this Working Paper, for inclusion in Chapter 3.

ДОБАВЛЕНИЕ

Внести в Приложение 9 следующие поправки:

Глава 1. Определения терминов и общие принципы

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 Новый Стандарт. Договаривающиеся государства не требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов изымали документы, упомянутые в Стандарте 3.46.

3.XX.2 Новый Стандарт. 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.

3.46 (существующий Стандарт). Этот Стандарт предлагается перенести в раздел I "Проверка проездных документов".

— КОНЕЦ —