

Doc 9957



Руководство по упрощению формальностей

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2011

Международная организация гражданской авиации

Doc 9957



Руководство по упрощению формальностей

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2011

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Дос 9957. Руководство по упрощению формальностей

Номер заказа: 9957

ISBN 978-92-9231-977-9

© ИКАО, 2012

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПОПРАВКИ

Об издании поправок сообщается в дополнениях к *Каталогу изданий ИКАО*; Каталог и дополнения к нему имеются на веб-сайте ИКАО www.icao.int. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВКИ И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ		
№	Дата	Кем внесено

ИСПРАВЛЕНИЯ		
№	Дата	Кем внесено

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Предисловие.....	(vii)
Глоссарий.....	(ix)
Перечень сокращений.....	(xv)
Глава 1. Введение	1-1
1.1 Общие принципы	1-1
1.2 Что представляет собой Приложение 9 “Упрощение формальностей”	1-1
1.3 Мандат ИКАО в области упрощения формальностей: Конвенция о международной гражданской авиации, 1944 г.	1-2
1.4 Задачи и деятельность в рамках программы FAL ИКАО	1-4
1.5 Разработка, принятие и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9.....	1-5
1.6 Упрощение формальностей (FAL) и авиационная безопасность (AVSEC) в ИКАО	1-8
Глава 2. Прибытие и вылет воздушных судов	2-1
2.1 Введение	2-1
2.2 Документация, требуемая для оформления воздушных судов.....	2-3
2.3 Дезинсекция воздушных судов	2-6
2.4 Предварительное уведомление о прибытии и заявки на получение предварительного разрешения на выполнение международных рейсов, выполняемых авиацией общего назначения, и других нерегулярных рейсов	2-8
Глава 3. Прибытие и убытие лиц и их багажа	3-1
3.1 Введение	3-1
3.2 Действительные паспорта и действительные визы	3-2
3.3 Защита проездных документов.....	3-4
3.4 Проездные документы и политика “один паспорт – одно лицо”.....	3-6
3.5 Въездные, выездные визы и визы для обратного въезда	3-15
3.6 Карточки посадки/высадки	3-17
3.7 Свидетельство о вакцинации.....	3-18
3.8 Документы пассажиров и эксплуатанты: Стандарты 3.31 и 3.33 и Рекомендуемая практика 3.32	3-21
3.9 Формальности, связанные с оформлением: убытие	3-22
3.10 Формальности, связанные с оформлением: прибытие.....	3-24
3.11 Формальности, связанные с транзитом	3-32
3.12 Отделенный от владельца багаж	3-33
3.13 Документы, удостоверяющие личность членов экипажа.....	3-34
3.14 Удостоверение инспектора по безопасности полетов	3-37
Глава 4. Ввоз и вывоз грузов и других предметов	4-1
4.1 Введение	4-1

	Страница	
4.2	Информация, требуемая государственными полномочными органами.....	4-9
4.3	Выпуск и таможенная очистка экспортных грузов.....	4-12
4.4	Выпуск и таможенная очистка импортных грузов.....	4-14
4.5	Запасные части, оборудование, бортприпасы и другие материалы.....	4-19
4.6	Контейнеры и поддоны.....	4-23
4.7	Процедуры, связанные с почтой: Всемирный почтовый союз (ВПС).....	4-26
4.8	Радиоактивный материал.....	4-26
Глава 5.	Лица без права на въезд и депортируемые лица.....	5-1
5.1	Введение.....	5-1
5.2	Лица без права на въезд.....	5-3
5.3	Депортируемые лица.....	5-8
5.4	Получение нового проездного документа.....	5-9
5.5	Дополнительная справочная документация.....	5-10
Глава 6.	Средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах.....	6-1
6.1	Введение.....	6-1
6.2	Меры по регулированию потока движения в аэропортах.....	6-4
6.3	Меры по здравоохранению, оказанию скорой медицинской помощи и организации карантина.....	6-8
6.4	Контроль, связанный с оформлением и контрольные органы.....	6-9
6.5	Недисциплинированные пассажиры.....	6-10
6.6	Удобства для пассажиров.....	6-11
Глава 7.	Посадка в немеждународных аэропортах.....	7-1
7.1	Введение.....	7-1
7.2	Стандарты, регулирующие кратковременную остановку в пути.....	7-2
7.3	Стандарты, регулирующие ситуацию с невозобновлением полета.....	7-3
Глава 8.	Прочие положения по упрощению формальностей.....	8-1
8.1	Введение.....	8-1
8.2	Гарантии и освобождение от реквизиции или конфискации.....	8-1
8.3	Поиск, спасание, расследование авиационных происшествий и спасение имущества.....	8-2
8.4	Рейсы для оказания помощи.....	8-3
8.5	Загрязнение моря.....	8-4
8.6	Международные медико-санитарные правила.....	8-4
8.7	Инфекционные заболевания.....	8-7
8.8	Национальные программы по упрощению формальностей.....	8-8
8.9	Инвалиды.....	8-10
8.10	Пострадавшие в авиационном происшествии.....	8-11
Дополнение 1.	Типовая аэропортовая программа упрощения формальностей (FAL).....	ДОП-1-1
Дополнение 2.	Типовая национальная программа FAL.....	ДОП-2-1
Дополнение 3.	Карта информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения.....	ДОП-3-1

ПРЕДИСЛОВИЕ

Что означает упрощение формальностей?

Упрощение формальностей в международной гражданской авиации

В контексте гражданской авиации термин "упрощение формальностей" охватывает широкий диапазон вопросов и видов деятельности, а также разработку Стандартов, связанных с выпуском воздушных судов, людей и товаров посредством выполнения формальностей в международных пограничных пунктах. Фраза "упрощение формальностей" фигурирует в качестве подзаголовка в статье 22 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300). Статья 22 обязывает государства "... принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска." Главным образом, упрощение формальностей представляет собой непрерывное совершенствование методов контроля и процедур обслуживания. Для этого требуется высокая степень сотрудничества между различными секторами сообщества (эксплуатанты авиакомпаний, поставщики обслуживания, полномочные органы аэропортов и контрольные агентства), каждый из которых обязан вносить свой вклад в такие усовершенствования.

Цель настоящего Руководства

Государства устанавливают правила, нацеленные на проведение в жизнь национальных законов, касающихся движения лиц и товаров через границу, в соответствии с которыми принимаются конкретные процедуры и практика контроля для обеспечения полномочных органов пограничного контроля необходимыми средствами и возможностями. В отношении транспорта в целом и особенно воздушного транспорта действует целый ряд ограничений, которые могут оказать отрицательное влияние не только на воздушную навигацию, но и на прибывающие/убывающие потоки воздушного движения, а также на результаты и развитие других зависимых видов экономической деятельности, таких, как международная торговля, туризм и сфера услуг. Органы пограничного контроля, которые изначально предназначались для защиты национальных интересов, могут превратиться в ограничения, замедляющие развитие государства из-за экономического воздействия, связанного с дополнительными расходами на транспортировку и хранение, а также расходами, вызванными неэффективным процессом оформления.

Поскольку применение национальных законов и правил возложено на конкретные государственные полномочные органы, и они могут отличаться в зависимости от внутренней организации каждого государства, настоящее Руководство было разработано таким образом, чтобы удовлетворить самые разнообразные потребности пользователей. Пользователи найдут в документе инструктивный материал, касающийся Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", с разбивкой по конкретным аспектам упрощения формальностей (т.е. воздушные суда, пассажиры, багаж и товары) и "функциям", выполняемым в международных аэропортах.

Настоящее Руководство нацелено на поддержку следующих задач: повышение уровня знаний по проблемам и концепциям упрощения формальностей, улучшение результатов программ государств в области упрощения формальностей и повышение степени соответствия положениям Приложения 9.

Данное Руководство служит в качестве учебного и справочного средства. Как учебное средство, оно содержит информацию и фактические данные, необходимые для подготовки и проведения учебных курсов. Как справочное средство, его следует использовать преподавателям и обучающимся в процессе и по окончании курса подготовки.

Кто относится к пользователям?

Пользователями настоящего Руководства и соответствующих программ учебной подготовки и реализации являются члены координирующих органов по вопросам упрощения формальностей Договаривающихся государств на национальном и аэропортовом уровнях, а также лица, связанные с международными воздушными перевозками. Указанные координирующие органы включают полномочные органы контроля, которые связаны главным образом с юридическими и регламентирующими аспектами выполнения требований; клиентов (эксплуатанты авиаперевозчиков и грузоотправители авиационных грузов), которые занимаются вопросами повышения производительности за счет минимизации издержек, связанных с эксплуатационными задержками и административными процедурами; и полномочные органы аэропортов, которые заинтересованы в улучшении режима упрощения формальностей за счет уменьшения перегруженности в пассажирских аэровокзалах и на грузовых складах.

Общая структура Руководства

Примечание. Информация, содержащаяся в настоящем первом издании Руководства по упрощению формальностей, основана на Стандартах и Рекомендуемой практике двенадцатого издания Приложения 9 со всеми поправками, включая поправку 21 (2009).

Изложенная в данном Руководстве информация в целом дополняет или более подробно поясняет информацию, содержащуюся в Приложении 9. Положения настоящего Руководства приводятся в соответствующих главах Приложения 9, с которыми связана эта дополнительная информация.

В тех случаях, когда в настоящем Руководстве разъясняется конкретный Стандарт или конкретная Рекомендуемая практика, номер соответствующего пункта в Приложении 9 указывается в скобках следующим образом: (Стандарт 2.12) или (Рекомендуемая практика 4.37).

Во всех случаях, когда в настоящем Руководстве употреблены грамматические формы мужского рода, их следует рассматривать как относящиеся к лицам как мужского, так и женского пола.

ГЛОССАРИЙ

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

Авиакомпания, авиапредприятие. В соответствии со статьей 96 Конвенции авиакомпанией является всякое авиатранспортное предприятие, осуществляющее регулярные международные воздушные сообщения или предлагающее свои услуги в этой области.

Багаж. Личные вещи пассажиров или экипажа, перевозимые на борту воздушного судна по соглашению с эксплуатантом.

Бортное оборудование. Предметы, включая средства первой помощи, аварийно-спасательное оборудование и столовые, и салонные принадлежности, предназначенные для использования на борту воздушного судна во время полета, но не запасные части или бортприпасы.

Бортприпасы (принадлежности) означают:

- а) бортприпасы (принадлежности) выносимые; и
- б) бортприпасы (принадлежности) расходные.

Бортприпасы (принадлежности) выносимые. Товары, предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажа с целью их выноса с борта воздушного судна.

Бортприпасы (принадлежности) расходные. Проданные или непроданные товары, предназначенные для потребления пассажирами и экипажем на борту воздушного судна, и товары, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания воздушного судна, включая топливо и смазочные материалы.

Временный ввоз. Таможенный режим, при котором некоторые товары могут ввозиться на таможенную территорию с условным полным или частичным освобождением от импортных пошлин и налогов; такие товары должны импортироваться для конкретной цели и подлежат обратному вывозу в пределах установленного периода времени в неизменном состоянии, кроме изменений вследствие естественного износа, обусловленного их использованием.

Выгрузка. Удаление грузов, почты, багажа и бортприпасов с борта воздушного судна после его приземления.

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

Выпуск товаров. Действия таможенных органов, обеспечивающие передачу товаров, проходящих таможенную очистку, в распоряжение соответствующих лиц.

Высадка (с воздушного судна). Покидание воздушного судна после его приземления всеми лицами, за исключением членом экипажа и пассажиров, следующих тем же прямым рейсом.

Государственные полномочные органы. Учреждения или официальные лица Договаривающегося государства, ответственные за применение и соблюдение соответствующих законов и правил данного государства, связанных с какими-либо аспектами Стандартов и Рекомендуемой практики.

Государство регистрации. Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Груз. Любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, бортприпасов и сопровождаемого или неправильно засланного багажа.

Дезинсекция. Операция, проводимая с целью борьбы с насекомыми или уничтожения их на борту воздушных судов и в контейнерах.

Декларант. Любое лицо, представляющее грузовую декларацию, или лицо, от имени которого такая декларация представляется.

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

Директория открытых ключей ИКАО (ДОК ИКАО). Центральная база данных, служащая хранилищем сертификатов подписей документов (C_{DS}) (содержащих открытые ключи подписи документов), основного списка CSCA (ML_{CSCA}), сертификатов соединения национальных центров удостоверения подписей (IC_{CSCA}) и листов аннулирования сертификатов, выпускаемых участниками, вместе с системой их распределения во всем мире, поддерживаемой ИКАО от имени участников в целях обеспечения подтверждения достоверности данных, содержащихся в МСПД.

Документы эксплуатанта. (См. "Документы эксплуатантов воздушных судов").

Документы эксплуатантов воздушных судов. Предназначенные для использования эксплуатантами воздушных судов авиагрузовые накладные/накладные, пассажирские билеты и посадочные талоны, документы, выдаваемые в соответствии с банковским планом взаимных расчетов и планом взаимных расчетов агента, квитанции на оплату сверхнормативного багажа, квитанции разных сборов (М.С.О.), акты о повреждениях и неисправностях, багажные и грузовые ярлыки, расписания, весовые и центровочные документы.

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

Запасные части. Предназначенные для установки на воздушном судне с целью ремонта или замены детали, в том числе двигатели и воздушные винты.

Засланный багаж. Багаж, непреднамеренно или по невнимательности отделенный от пассажиров или экипажа.

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

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

Импортные пошлины и налоги. Таможенные пошлины и все прочие пошлины, налоги или сборы, взимаемые за импорт или в связи с импортом товаров. Они не включают никаких сборов, сумма которых ограничивается приблизительной стоимостью предоставляемых услуг, или взимаемых таможенным органом от имени другого национального полномочного органа.

Инвалид. Любое лицо, чья способность передвигаться при пользовании транспортом ограничена в силу физических недостатков (функциональные нарушения органов чувств или движения), умственной отсталости, возраста, заболевания или по любой другой причине, вызванной функциональными расстройствами, и чье положение требует особого внимания и адаптации к потребностям такого лица видов обслуживания, предоставляемых всем пассажирам.

Инспектор по безопасности полетов. Для целей Приложения 9 инспектор по безопасности полетов – это назначенное Договаривающимся государством лицо, которому поручено проверять выполнение авиатранспортных операций в части, касающейся безопасности полетов, согласно указаниям соответствующего полномочного органа.

Примечание. К инспекторам по безопасности полетов относятся, например, инспектора по летной годности или производству полетов, а также по любым другим аспектам авиатранспортных операций, связанным с безопасностью полетов.

Командир воздушного судна. Пилот, ответственный за управление воздушным судном и его безопасность в течение полетного времени.

Контроль за наркотиками. Меры, принимаемые для контроля за незаконным перемещением наркотических средств и психотропных веществ по воздуху.

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

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

Международный аэропорт. Любой аэропорт, выделенный Договаривающимся государством на своей территории для приема и отправки выполняющих международные воздушные перевозки воздушных судов, в котором осуществляются таможенные, иммиграционные, санитарные, карантинные (при перевозке животных и растений) и аналогичные процедуры.

Мероприятия по прямому транзиту. Одобренные соответствующими государственными полномочными органами специальные мероприятия, в результате которых воздушные суда (и их загрузка), совершающие кратковременную остановку при следовании транзитом через территорию данного Договаривающегося государства, могут находиться под непосредственным контролем этих органов.

Наземное оборудование. Специальные устройства, используемые для технического обслуживания, ремонта и обслуживания воздушных судов на земле, в том числе испытательное оборудование и оборудование для обработки грузов и обслуживания пассажиров.

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

Невостребованный багаж. Багаж, который прибыл в аэропорт и не был получен или востребован пассажиром.

Неопознанный багаж. Багаж, который прибыл в аэропорт с багажной биркой или без багажной бирки и не был получен или опознан пассажиром.

Несопровождаемый багаж. Багаж, который перевозится как груз на другом или на том же воздушном судне, на котором находится лицо, являющееся его владельцем.

Оборудование для обеспечения безопасности. Специальные устройства, предназначенные для использования отдельно или как часть системы для предотвращения или выявления актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и ее служб.

Открытая (свободная) зона. Часть территории Договаривающегося государства, где любые ввезенные товары, с точки зрения импортных пошлин и налогов, обычно рассматриваются как находящиеся вне таможенной территории.

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

Погрузка. Процесс помещения грузов, почты, багажа и бортприпасов на борт воздушного судна для перевозки определенным рейсом.

Полет воздушного судна авиации общего назначения. Полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ.

Посадка (на воздушное судно). Вступление лиц на борт воздушного судна с целью совершения полета, за исключением членов экипажа и пассажиров, которые были взяты на борт на предыдущем этапе данного прямого рейса.

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

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

Почта. Корреспонденция и другие предметы, отправляемые почтовыми службами и предназначенные для них в соответствии с правилами Всемирного почтового союза (ВПС).

Пребывающее лицо (посетитель). Любое лицо, которое высаживается из воздушного судна и вступает на территорию любого Договаривающегося государства (за исключением государства, где это лицо постоянно проживает), остается там на законных основаниях, предписанных этим Договаривающимся государством, с неиммиграционными целями, такими, как туризм, отдых, занятие спортом, лечение, семейные дела, религиозное паломничество или служебные дела, и не занимается во время пребывания на этой территории какой-либо деятельностью, приносящей доход.

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

Прямой рейс. Вид полета воздушного судна, когда весь рейс от пункта отправления до пункта назначения через любые промежуточные пункты указывается эксплуатантом одним и тем же условным обозначением.

Район распространения инфекционной болезни (для целей охраны здоровья людей). Определяется как географические районы активного распространения трансмиссивных болезней, передаваемых людьми и/или животными, согласно докладом местных или национальных полномочных органов здравоохранения или Всемирной организации здравоохранения.

Примечание. Перечень районов распространения инфекционных болезней, о которых уведомляют органы здравоохранения, публикуется в Еженедельнике эпидемиологической информации Всемирной организации здравоохранения.

Рейсы для оказания помощи. Рейсы, выполняемые в гуманитарных целях, которыми перевозятся персонал и припасы для оказания помощи, такие, как продовольствие, одежда, жилища, медикаменты и прочие предметы, во время или после чрезвычайной ситуации и/или бедствия, и/или которые используются для эвакуации лиц из мест, где их жизнь или здоровье подвергается опасности в результате такой чрезвычайной ситуации и/или бедствия, в безопасные места в том же государстве или в другом государстве, готовом принять таких лиц.

Риск для здоровья населения. Вероятность события, которое может неблагоприятно сказаться на здоровье людей, с уделением особого внимания риску, который может распространиться в международных масштабах или представлять собой серьезную и непосредственную угрозу.

Столовые и салонные принадлежности. Предметы либо разового, либо многократного пользования, используемые эксплуатантом воздушного судна для предоставления обслуживания во время полета, в частности для питания и обеспечения удобства пассажиров.

Таможенная очистка товаров. Выполнение таможенных формальностей, необходимых для выпуска товаров для внутреннего использования в государстве, экспорта товаров или помещения их под другой таможенный режим.

Удобства для пассажиров. Предоставляемые пассажирам средства, не имеющие существенного значения для оформления пассажиров.

Уполномоченный агент. Представляющее эксплуатанта воздушного судна лицо, которое уполномочено непосредственно им или от его имени выступать при выполнении формальностей, связанных с прибытием, отправлением и оформлением воздушного судна данного эксплуатанта, экипажа, пассажиров, грузов, почты, багажа и бортприпасов, и которое включает, когда это допускается национальным законодательством, третью сторону, уполномоченную обрабатывать грузы на воздушном судне.

Управление риском. Систематическое применение процедур и практики управления, которые обеспечивают органам пограничного контроля необходимую информацию в отношении перемещения людей или грузопотоков, представляющих риск.

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

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

Член экипажа. Лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.

Чрезвычайная ситуация в области общественного здравоохранения, имеющая международное значение. Экстраординарное событие, определяемое в *Международных медико-санитарных правилах* (2005) Всемирной организации здравоохранения как: i) представляющее риск для здоровья населения в других государствах в результате международного распространения болезни и ii) могущее потребовать скоординированных международных ответных мер.

Эксплуатант воздушного судна. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Электронный МСПД. МСПД (паспорт, виза или карточка), включающий в себя бесконтактную интегральную схему, который может использоваться для биометрической идентификации владельца МСПД согласно стандартам, указанным в соответствующей части документа Дос 9303 "*Машиносчитываемые официальные проездные документы*".

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ

- АТК.** Авиатранспортный комитет
- ВОЗ.** Всемирная организация здравоохранения
- ВПС.** Всемирный почтовый союз
- ВТамО.** Всемирная таможенная организация
- ДОК.** Директория открытых ключей
- ИАТА.** Международная ассоциация воздушного транспорта
- ИСО.** Международная организация по стандартизации
- МОВ.** Меморандум о взаимопонимании
- МСВ.** Машиночитываемая виза
- МСП.** Машиночитываемый паспорт
- МСПД.** Машиночитываемый проездной документ
- ТКГ.** Техническая консультативная группа
- ТУМРАБ.** Типовая учебно-методическая разработка по авиационной безопасности
- УЧЭ.** Удостоверение члена экипажа
- AIP.** Сборник аэронавигационной информации
- API.** Предварительная информация о пассажирах
- APP.** Предварительное оформление пассажиров
- AVSEC.** Авиационная безопасность
- EDI.** Электронный обмен данными
- EMS.** Курьерская почта
- FAL.** Упрощение формальностей
- PKI.** Инфраструктура открытых ключей
- PNR.** Запись регистрации пассажира
- SARPS.** Стандарты и Рекомендуемая практика

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

SARPS раздела В "Общие принципы" главы 1 Приложения 9

1.1.1 Стандарты и Рекомендуемая практика настоящего Приложения применяются ко всем категориям полетов воздушных судов, за исключением случаев, когда отдельное положение конкретно касается только одного типа полетов.

1.1.2 Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы:

- a) время, необходимое для осуществления пограничного контроля в отношении лиц и воздушных судов и для выпуска/таможенной очистки товаров, было минимальным;
- b) сводились к минимуму неудобства, вызванные применением административных требований и требований, связанных с осуществлением контроля;
- c) обмен соответствующей информацией между Договаривающимися государствами, эксплуатантами и аэропортами расширялся и поощрялся в максимально возможной степени; и
- d) обеспечивались оптимальные уровни безопасности и соблюдение закона.

1.1.3 Договаривающиеся государства используют метод управления риском при применении процедур пограничного контроля, касающихся выпуска/таможенной очистки товаров.

1.1.4 Договаривающиеся государства разрабатывают эффективные информационные технологии для повышения действенности и эффективности своих процедур в аэропортах.

1.1.5 Договаривающиеся государства разрабатывают процедуры представления данных до прибытия воздушного судна в целях обеспечения быстрого выпуска/быстрой таможенной очистки. Указанное положение применяется исключительно к процедурам, изложенным в главе 4.

1.1.6 Положения данного Приложения не препятствуют применению национального законодательства в отношении мер авиационной безопасности или других необходимых мер контроля.

1.2 ЧТО ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ПРИЛОЖЕНИЕ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ"

1.2.1 Приложение 9 к *Конвенции о международной гражданской авиации* содержит Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), относящиеся к упрощению формальностей, связанных с пограничным контролем. Этот документ обеспечивает систему ориентиров для планировщиков и руководителей операций международных аэропортов, включая государственные контрольные органы, полномочные органы аэропортов

и эксплуатантов авиакомпаний. В нем приводится описание сфер ответственности отраслевых и государственных учреждений, а также спецификаций на требования к информации. Кроме того, в Приложении 9 определяются процедуры осуществления выпуска в целях решения двойной задачи, а именно: эффективного соблюдения законов государств и продуктивности эксплуатантов, персонала аэропортов и соответствующих государственных контрольных органов.

1.2.2 Содержащиеся в Приложении 9 SARPS были разработаны и согласованы на основе консенсуса между Договаривающимися государствами ИКАО. Впоследствии данный материал периодически обновлялся на специализированных совещаниях по упрощению формальностей, представляющих собой всемирную конференцию, на которую приглашаются все Договаривающиеся государства. Начиная с 1997 года работу в период между специализированными совещаниями осуществляла Группа экспертов по упрощению формальностей. Рекомендации специализированных совещаний и Группы экспертов, касающиеся внесения поправок в Приложение 9, рассматриваются Договаривающимися государствами и затем, по рекомендации Авиатранспортного комитета, представляются для принятия Советом ИКАО.

1.3 МАНДАТ ИКАО В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ: КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, 1944 г.

1.3.1 В основе разработки программы ИКАО в области упрощения формальностей (FAL) в целом и Приложения 9 в частности лежат несколько статей *Конвенции о международной гражданской авиации* (называемой также "Чикагской конвенцией").

1.3.2 В указанном Приложении приводится описание обязательств Договаривающихся государств в рамках статей 22, 23 и 24 Чикагской конвенции и унифицированных процедур для обеспечения выполнения юридических требований, содержащихся в статьях 10, 13, 14, 29 и 35. Некоторые из этих статей описывают круг обязанностей клиентов и предприятий в авиационном сообществе, а другие определяют обязанности Договаривающихся государств. Суть этих положений излагается ниже:

Обязательства членов авиационного сообщества

Статья 10. "... Любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного или иного контроля ... "

В указанном тексте признается обязанность воздушных судов совершать посадку и проходить контроль, когда это требуется.

Статья 13. "Законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие, как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, соблюдаются такими пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства. "

Статья 29. "Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

...

- f) если оно перевозит пассажиров – список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;
- g) если оно перевозит груз – манифест и подробные декларации на груз. "

Статья 35

- "a) Никакое военное снаряжение или военные материалы не могут перевозиться на территорию или над территорией государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, кроме как с разрешения такого государства.
- b) Каждое Договаривающееся государство в интересах соблюдения общественного порядка и безопасности сохраняет за собой право регулировать или запрещать перевозку на свою территорию или над своей территорией иных предметов, кроме тех, которые перечислены в пункте a): ... "

В данном тексте признается право Договаривающихся государств требовать наличия официального разрешения на провоз запрещенных или ограниченных в обращении предметов, кроме тех, которые перечислены в пункте a).

Обязательства Договаривающихся государств

Статья 14. Договаривающиеся государства соглашаются принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством аэронавигации инфекционных заболеваний и поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования, например, Всемирной организацией здравоохранения.

Статья 22. Договаривающиеся государства соглашаются принимать все возможные меры по ускорению навигации воздушных судов и предотвращению не вызванных необходимостью задержек, особенно тех, которые обусловлены административными, таможенными, иммиграционными формальностями и формальностями, связанными с выпуском и карантином.

Статья 23. Договаривающиеся государства соглашаются разрабатывать эффективные таможенные и иммиграционные процедуры.

Статья 24. Договаривающиеся государства соглашаются предоставлять при определенных условиях освобождение от уплаты пошлин для воздушных судов, запасных частей, бортприпасов и оборудования.

Статья 37. Обязывает Договаривающиеся государства "... сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации... по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее".

Фактически, данная статья санкционирует концепцию о Приложениях к Конвенции, включая то, которое содержит стандарты и рекомендуемую практику для таможенных и иммиграционных процедур. Этим документом является Приложение 9 "*Упрощение формальностей*".

Статья 38. Обязывает Договаривающиеся государства уведомлять о различиях между национальной практикой и той, которая установлена Стандартами, содержащимися в Приложениях. ИКАО публикует эти различия и направляет их Договаривающимся государствам в качестве дополнений к Приложениям.

Дополнительные мандаты для программы FAL ИКАО содержатся в резолюциях Ассамблеи. Некоторые из этих резолюций могут включать заявления о политике, касающиеся следующих аспектов:

1. разработка положений по упрощению формальностей, включая Приложение 9 "*Упрощение формальностей*"; *Машиносчитываемые проездные документы* (Дос 9303); и *Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах* (Дос 9636);

2. внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 и уведомление ИКАО о различиях с национальной политикой и практикой;
3. международное сотрудничество в вопросах обеспечения безопасности и целостности паспортов, включая усилия по профилактике подделки паспортов.

1.4 ЗАДАЧИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ FAL ИКАО

1.4.1 Программа FAL ИКАО была разработана с целью оказания помощи Договаривающимся государствам во внедрении SARPS Приложения 9 и поддержании их на современном уровне, а также в реализации мандатов, предусмотренных Приложением 9.

1.4.2 Программа FAL направлена на предоставление Договаривающимся государствам необходимых инструментов для установления реалистических целей и задач в рамках их национальных программ по упрощению формальностей и обеспечение руководящих указаний, оказывающих помощь государствам в принятии необходимых мер по реализации этих целей и задач.

Группы, заинтересованные в упрощении формальностей

1.4.3 В сообществе гражданской авиации упрощение формальностей представляет интерес для четырех основных групп (Договаривающиеся государства, эксплуатанты, аэропорты и клиенты); их приоритеты различаются, но вместе с тем накладываются друг на друга.

- Приоритетами **государств** являются полное соблюдение их законов и правил и защита их границ от терроризма и транснациональной преступности.
- Приоритетом **эксплуатантов** является обеспечение максимально высокой продуктивности за счет минимизации издержек, связанных с эксплуатационными задержками и административными процедурами.
- Приоритет **аэропортов** состоит в уменьшении перегруженности пассажирских аэровокзалов и грузовых складов.
- Приоритетом **клиентов** (пассажиры и грузоотправители) является качество обслуживания, что означает возможность следовать через аэропорты с минимальными задержками и трудностями.

Задача ИКАО

1.4.4 Задача ИКАО при рассмотрении этих приоритетов заключается в разработке SARPS и инструктивного материала, которые учитывают потребности всех четырех групп.

Внешние проблемы: деятельность, ставящая под угрозу программу FAL

1.4.5 Государства должны бороться с такими внешними проблемами незаконного вмешательства, как незаконная миграция, незаконный оборот наркотиков, подделка проездных документов, инфекционные заболевания, все из которых могут свести на нет инициативы по упрощению проверок, если они не будут находиться под контролем. Эти проблемы превратились в глобальную угрозу и являются повседневной реальностью. Они не могут рассматриваться как исключительные обстоятельства, при которых иногда

необходимо отказываться от мер по упрощению формальностей. Вместо этого, указанные проблемы должны учитываться таким образом, чтобы программа FAL могла обеспечить необходимый контроль и одновременно соответствовать целям ИКАО в области упрощения формальностей.

Стратегические меры, являющиеся неотъемлемой частью глобальных преимуществ программы FAL

1.4.6 Главная задача программы FAL заключается в **совершенствовании** процедур пограничного контроля и таможенной очистки, с тем чтобы они стали не только более эффективными, но и более действенными в обеспечении соблюдения требований. Эта часть элементов программы является наиболее видимой для пассажиров и грузоотправителей, и в то же время она в наибольшей степени требует усовершенствования. Указанные элементы включают рационализацию потоков движения через аэропорты и технически оснащенные системы пограничного контроля.

Решение проблем авиационной безопасности

1.4.7 Решение проблем авиационной безопасности, таких, как незаконный ввоз наркотиков и другой контрабанды, незаконная миграция и подделка проездных документов, является приоритетным элементом программы FAL. Наличие этих проблем на неприемлемых уровнях зачастую указывается в качестве аргумента в пользу принятия мер, которые повысили бы эффективность пограничного контроля. ИКАО всегда содействовала и будет впредь содействовать сотрудничеству между отраслью и государством, а также достижению договоренностей о сотрудничестве между государствами посредством положений Приложения 9, охватывающих репатриацию лиц без права на въезд, поддельную документацию, процедуры авиационной безопасности и безопасность системы снабжения.

Стандартизация информации и глобальная интероперабельность

1.4.8 Для достижения глобальной интероперабельности систем необходима стандартизация информации, поэтому ИКАО придает большое значение вопросу о том, чтобы определенные документы соответствовали установленным спецификациям. Самый высокий приоритет отдается стандартизации тех документов, которые используются в межгосударственных транзакциях, в частности, паспортов, других официальных проездных документов, генеральных деклараций и ведомостей. Другие формы, применяемые для некоторых процедур внутри того или иного государства, например, карточки посадки/высадки и таможенные декларации, оказывают определенное влияние на уровень удовлетворенности клиентов и рассматриваются в Приложении 9, хотя такая стандартизация не является критичной для беспрепятственных потоков движения.

1.5 РАЗРАБОТКА, ПРИНЯТИЕ И ВНЕДРЕНИЕ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ ПРИЛОЖЕНИЯ 9

История вопроса

1.5.1 **Единообразие.** Статья 37 "*Принятие международных стандартов и процедур*" Чикагской конвенции требует, чтобы Договаривающиеся государства сотрудничали в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и стандартов в целях содействия международной авионавигации и её совершенствования.

1.5.2 **Роль ИКАО.** Статья 37 уполномочивает ИКАО принимать и изменять международные Стандарты и Рекомендуемую практику и процедуры для оказания помощи государствам в обеспечении такого единообразия.

1.5.3 **Приложения.** ИКАО приняла 18 Приложений к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Эти Приложения содержат Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) по широкому кругу вопросов. В Приложении 9 содержатся SARPS, касающиеся конкретно упрощения формальностей в области международных воздушных перевозок.

1.5.4 **Приложение 9.** Впервые Стандарты и Рекомендуемая практика по упрощению формальностей были приняты Советом ИКАО в марте 1949 года. В первом издании Приложения 9 содержалось 89 SARPS. Количество SARPS возросло и превысило 340 за счет целого ряда поправок к этому Приложению.

Процесс разработки поправок к Приложению 9

1.5.5 **Предложения.** Процесс разработки поправок к Приложению 9 обычно начинается на Специализированных совещаниях FAL, а в последние годы на совещаниях Группы экспертов FAL. Эти органы подготавливают предложения по изменению Приложений, которые могут заключаться в добавлении новых SARPS или внесении поправок в существующие SARPS.

1.5.6 **Роль Авиатранспортного комитета (АТК).** АТК рассматривает предложения, которые затем направляются государствам для замечаний. Секретариат обобщает ответы государств и представляет их Авиатранспортному комитету. Комитет анализирует ответы государств и подготавливает проект предлагаемых изменений. Указанный проект представляется на рассмотрение Совета ИКАО.

1.5.7 **Роль Совета.** Совет обсуждает проект текста и, если он с ним согласен, официально принимает рекомендуемые изменения в виде "Поправки" к Приложению.

1.5.8 **Письмо государствам.** ИКАО рассылает письмо Договаривающимся государствам с предложением предпринять соответствующие действия по принятой поправке. Письмо государствам, касающееся принятия поправок, как правило, состоит из четырех частей:

1. самого письма, информирующего государства о поправке, которое содержит краткое описание основных пунктов поправки и устанавливает предельные сроки для представления ответов государств;
2. дополнения А, представляющего собой примечание, касающееся уведомления о различиях;
3. дополнения В, которое государства должны использовать, если они хотят уведомить ИКАО о каком-либо несогласии. Государствам обычно отводится 90 дней (3 месяца) со дня принятия поправки, чтобы уведомить о своем несогласии с поправкой (или какой-либо её частью);
4. дополнения С, которое государства должны использовать, если они хотят уведомить ИКАО о своем соблюдении положений Приложения 9 или различиях с ними (вплоть до последней поправки и включая её). Государствам обычно отводится 180 дней (6 месяцев) со дня принятия поправки, чтобы уведомить ИКАО о её выполнении или различиях с ней.

Процедуры, подлежащие использованию государствами при уведомлении о несогласии с поправкой

1.5.9 **Разъяснение.** Государства имеют право проголосовать против той или иной поправки (или какой-либо её части), с которой они не согласны, путем регистрации своего несогласия. Если большинство государств не согласны с принятой поправкой (или её частью), ИКАО обязана "отозвать" данное положение.

1.5.10 **Требуемые действия. Необходимо регистрировать только заявления о несогласии.** Если то или иное государство не отвечает на письмо государствам с указанием своего несогласия, ИКАО исходит из того, что данное государство не возражает против поправки.

1.5.11 В конце установленного периода поправка становится действующей, если она (или какая-либо её часть) не была отозвана. Для всех практических целей термин "действующая" означает то, что данная поправка официально "вступила в силу". ИКАО более не может её отозвать или изменить, не прибегая вновь к процессу разработки поправок.

1.5.12 Относительно регистрации несогласий:

- a) заявления о несогласии, зарегистрированные после того, как поправка вступила в силу, не влияют на статус поправки; и
- b) регистрация несогласия не является уведомлением о различиях. При наличии какого-либо различия необходимо отдельное заявление. Это означает, что если государство регистрирует свое несогласие, то оно не должно считать, что ИКАО будет автоматически рассматривать его как различие. Государству необходимо четко уведомить ИКАО о существовании того или иного различия. Одна из причин этого заключается в том, что несогласия и различия подпадают под разные положения Чикагской конвенции.

Уведомление о соблюдении требований и/или различиях

1.5.13 **Разъяснение.** Приблизительно через четыре месяца после того, как поправка стала действующей, она начинает "применяться". Это означает, что поправка вступает в силу. В идеальном случае к началу применения поправки государства уже внесли надлежащие изменения в свои национальные нормативные положения, чтобы привести их в соответствие с данной поправкой. Однако в пределах указанных временных рамок это происходит редко.

1.5.14 Таким образом, дополнение С к письму государствам имеет целью выяснить намерение государств (внесли ли они такие изменения или нет, либо что они планируют предпринять). В дополнении С устанавливается процедура, которой должны придерживаться государства для предоставления ИКАО этой информации.

1.5.15 Дополнение С также нацелено на выявление статуса соблюдения положений Приложения конкретным государством в фиксированный период времени. Поэтому от государств требуется указать дату, когда будет обеспечено выполнение упомянутых положений или когда будут существовать заявленные различия. Это облегчает вести учет последних данных о внедрении тем или иным государством соответствующих SARPS.

Действия, необходимые для уведомления о соблюдении

1.5.16 Если государство намерено полностью соблюдать Приложение (с учетом поправки) и внести необходимые изменения в свои национальные правила и практику в соответствии с положениями данной поправки, то ему следует заполнить только п. 1 дополнения С.

Действия, необходимые для уведомления о различиях

1.5.17 Если государство не намерено приводить свои национальные законы и практику в соответствие с положениями поправки или её частей, то ему следует заполнить только п. 2 дополнения С.

1.5.18 **Разъяснение.** В этом случае будут существовать различия между поправкой и национальными правилами и практикой государства. Сообщения о различиях гарантируют, что государственные или иные ведомства, включая эксплуатантов, связанные с международной гражданской авиацией во всех странах, будут осведомлены обо всех национальных правилах и практике в той мере, в какой они отличаются от предписанных Стандартами ИКАО.

Обязательства по уведомлению

1.5.19 Государства не обязаны внедрять SARPS с момента начала их применения. Они могут это сделать в любое время. Государства также могут отойти от соблюдения SARPS в любое время. Однако они обязаны информировать ИКАО о последующем соблюдении и/или различиях, чтобы дать возможность ИКАО направить эту информацию всем Договаривающимся государствам.

1.5.20 Важно отметить, что международные Стандарты, содержащиеся в Приложениях, имеют условную обязательную силу, пока государство не уведомило о каких-либо различиях с ними в соответствии со статьей 38 Чикагской конвенции.

Уведомление о предполагаемом соблюдении требований

1.5.21 Пункт 3 дополнения С требует, чтобы государство уведомило ИКАО о дате(датах), когда ожидать, оно предполагает соблюдать соответствующую поправку.

1.5.22 **Разъяснение.** Для ИКАО важно знать не только о том, какие различия существуют на определенную дату, но также какие действия то или иное государство намерено предпринять в будущем. Такая процедура предназначена для оказания помощи ИКАО в заблаговременном планировании. Такой пример: большой процент государств может заявить о своем намерении не соблюдать какой-либо конкретный SARP. В этой связи ИКАО вновь обратится к этому SARP в будущем, проанализирует, почему государства выступают против него, и, возможно, изменит или отменит его при необходимости. Такая процедура позволяет ИКАО исключать устаревшие/невыполнимые положения, а также поддерживать единообразие в международных правилах.

Дополнения

1.5.23 ИКАО распространяет полученную информацию о соблюдении и/или различиях посредством дополнения к Приложению. Указанный документ уведомляет все государства о различиях, существующих между одним или несколькими положениями того или иного Приложения с соответствующей национальной практикой государств, приславших уведомления.

Двухступенчатое внедрение

1.5.24 Как правило, внедрение осуществляется в два этапа. Первый включает административный процесс, необходимый для придания юридической силы Стандартам и Рекомендуемой практики на национальном уровне. Второй этап состоит в принятии таких мер, как обеспечение средств, персонала и оборудования.

Общий пересмотр Приложения 9

1.5.25 В целях улучшения реализации положений SARPS Группа экспертов FAL постоянно пересматривает Приложение, чтобы упростить формулировки SARPS и пояснить их предназначение.

1.6 УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL) И АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ (AVSEC) В ИКАО

Координация между упрощением формальностей и авиационной безопасностью

1.6.1 ИКАО рекомендует осуществлять тесную координацию между национальными программами в области упрощения формальностей и авиационной безопасности. Процедуры контроля, применяемые в рамках упрощения формальностей, фактически повышают авиационную безопасность, поскольку контролируемые условия позволяют использовать выборочный подход к применению закона и ускорять поток движения, когда он относится к категории низкого уровня риска.

Упрощение формальностей и авиационная безопасность: совместная стратегия целевого отбора

1.6.2 Одной из стратегий, единой для упрощения формальностей и авиационной безопасности, является "целевой отбор", который состоит в использовании метода "поведенческого рисунка" и базы разведывательных данных для отбора людей или грузовых отправок в целях их последующего тщательного досмотра вместо того, чтобы досматривать каждого и все грузы. При обработке как грузов, так и пассажиров, это дает возможность полномочным органам распределять свои ресурсы при осуществлении контроля более разумно и эффективно. В результате движение, относящееся к категории низкого уровня риска, ускоряется, а полномочные органы более эффективно обнаруживают нарушения правил авиационной безопасности.

Управление движением

1.6.3 Схемы движения в аэропорту строятся таким образом, чтобы уменьшить загруженность и не допустить пересечения потоков. За счет предоставления нескольких каналов для проверки пассажиров и применения различных уровней контроля для различных типов грузовых отправок повышается эффективность стратегий упрощения формальностей и легче обнаруживаются проблемы, связанные с авиационной безопасностью.

Автоматизированные системы

1.6.4 Представляемые в электронном виде грузовые ведомости и предварительная информация о пассажирах представляют собой системы, передающие полномочным органам информацию о грузе и/или пассажирах до прибытия. При использовании этой системы оформление груза и пассажиров осуществляется быстрее, поскольку первоначальный анализ производится заранее. Кроме того, улучшается контроль за исполнением законов, поскольку у полномочных органов появляется больше времени для анализа данных и оценки риска, прежде чем принять решение относительно масштаба применяемого контроля.

Борьба с контрабандой

1.6.5 Контролю за контрабандой наркотиков и другими видами контрабанды, незаконной миграцией и подделкой проездных документов придается первоочередное внимание, поскольку их существование может поставить под угрозу развитие системы упрощения формальностей, если им позволят бесконтрольно разрастаться до неприемлемых уровней. Эти проблемы также имеют приоритетное значение для специалистов в области авиационной безопасности, так как подобная незаконная деятельность может стать средством для незаконного вмешательства. В интересах обеих программ отрасль и государство сотрудничают друг с другом в решении этих проблем.

Взаимная поддержка в процессе деятельности

1.6.6 Как упрощение формальностей (FAL), так и авиационная безопасность (AVSEC) являются интерактивными программами, связанными с повседневными наземными операциями; поэтому руководители аэропортовых служб при решении производственных проблем рассматривают требования FAL и AVSEC единым блоком.

Глава 2

ПРИБЫТИЕ И ВЫЛЕТ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

2.1 ВВЕДЕНИЕ

SARPS раздела А "Общие положения" главы 2 Приложения 9

2.1.1 Статья 22 Чикагской конвенции, озаглавленная "*Упрощение формальностей*", обязывает Договаривающиеся государства:

"... путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска".

2.1.2 В главе 2 Приложения 9 рассматриваются те области, где могут потребоваться специальные правила или иные меры, чтобы упростить процедуры контроля, применимые к прибытию и вылету воздушных судов. Они отличаются от тех, которые могут применяться к транспортным средствам на суше, море и железной дороге в связи с уникальными характеристиками гражданских воздушных судов, сравнительно высокой скоростью воздушного транспорта, созданием постоянных служб пограничного контроля, наличием средств и служб административной поддержки, а также организацией и планированием полетов воздушных судов в аэропорты и из аэропортов.

2.1.3 Специальные правила и меры включают формы, используемые для прибытия/оформления воздушных судов, договоренности о "праве посадки" (разрешение на посадку), системы предварительного уведомления о прибытии и вылете рейсов и договоренности об оформлении целой загрузки воздушных судов с пассажирами и грузом.

2.1.4 Операции воздушных судов связаны со многими типами контроля, например, контроль за безопасностью воздушного движения и контроль за техническим обслуживанием воздушных судов в целях безопасности, контроль доходов на билетной стойке и у выхода, контроль в целях безопасности, такой, как досмотр людей, багажа и груза, и пограничный контроль, осуществляемый таможенными, иммиграционными, карантинными службами и службой здравоохранения. Все эти виды контроля имеют большое значение для деятельности авиации, однако в то же время коммерческой целью является прибытие и вылет воздушных судов, включенных в расписание рейсов.

Как достичь целей в области упрощения формальностей для воздушных судов

2.1.5 Государства принимают соответствующие меры к оформлению воздушных судов, прибывающих из другого Договаривающегося государства или вылетающих в такое государство, и применяют их таким образом, чтобы не допустить неоправданных задержек (Стандарт 2.1).

2.1.6 Процедуры, направленные на эффективное оформление прибывающих или вылетающих воздушных судов должны по мере необходимости учитывать принимаемые меры авиационной безопасности и контроля за наркотиками (Стандарт 2.2).

2.1.7 Согласно статье 22 Чикагской конвенции государства должны принимать правила пограничного контроля, соответствующие существующим у них условиям воздушных перевозок, и применять эти правила таким образом, чтобы не допускать неоправданных задержек, руководствуясь принципами, изложенными в Части 1 настоящего Руководства (п. 1.1 Общие принципы).

Использование информационных технологий

2.1.8 Государства разрабатывают эффективные информационные технологии для повышения действенности и эффективности своих процедур в аэропортах. Например, прикладные программы информационных технологий используются при обмене информацией, касающейся пассажиров и груза, между эксплуатантами воздушных судов и государственными полномочными органами (Стандарт 1.4).

2.1.9 При разработке процедур, направленных на эффективное оформление прибывающих или вылетающих воздушных судов, государства должны по мере необходимости учитывать меры авиационной безопасности и контроля за наркотиками. Такие меры необходимы — это не исключение. Они должны быть неотъемлемой частью процедур оформления воздушных судов по прибытии и при вылете (Стандарт 2.2).

Глобальная интероперабельность

2.1.10 Для обеспечения глобальной интероперабельности большое значение имеет соблюдение всеми государствами одних и тех же требований.

2.1.11 В контексте упрощения формальностей глобальная интероперабельность заключается в способности систем ручного или автоматизированного контроля в государствах во всем мире осуществлять обмен данными, обрабатывать данные, полученные от систем из других государств, и использовать такие данные в операциях по проведению контроля в своих соответствующих государствах.

2.1.12 Более того, когда государства придерживаются одних и тех же процедур и предъявляют одни и те же требования к международным документам для воздушных судов, это поощряет полномочные органы других государств признавать эти документы как имеющие юридическую силу.

Меморандум о взаимопонимании (МОВ) для сотрудничества в борьбе с международным оборотом наркотических средств

2.1.13 Государствам следует заключать меморандумы о взаимопонимании (МОВ) с авиакомпаниями, осуществляющими международные перевозки в это государство, и с эксплуатантами его международных аэропортов с изложением основополагающих принципов их взаимного сотрудничества в устранении угрозы, создаваемой международным оборотом наркотических средств и психотропных веществ (Рекомендуемая практика 2.3).

2.1.14 Такие меморандумы о взаимопонимании следует составлять на основе типовых документов, разработанных Всемирной таможенной организацией. Кроме того, поощряется заключение меморандумов о взаимопонимании между самими Договаривающимися государствами.

2.1.15 Образцы таких МОВ приводятся на веб-сайте Всемирной таможенной организации (www.wcoomd.org).

2.2 ДОКУМЕНТАЦИЯ, ТРЕБУЕМАЯ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

SARPS раздела В "Документы: требования и использование" главы 2 Приложения 9

2.2.1 Статья 29 Чикагской конвенции, озаглавленная "Документация, имеющаяся на воздушном судне", предусматривает следующее:

"Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

...

d) бортовой журнал;

...

f) если оно перевозит пассажиров – список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;

g) если оно перевозит груз – манифест и подробные декларации на груз".

2.2.2 Стандартные формы, подлежащие использованию для идентификации и оформления гражданских воздушных судов и их груза, были разработаны рабочей группой, созданной сразу же после подписания Чикагской конвенции в декабре 1944 г. Большое значение придавалось стандартизации и простоте форм и процедур. Предполагалось, что указанные формы будут подготавливаться до вылета воздушного судна из пункта отправления и заполняться до прибытия в пункт назначения, с тем чтобы минимизировать время, необходимое для проверки и оформления.

2.2.3 *Генеральная декларация.* Формат генеральной декларации приводится в добавлении 1 Приложения 9 и воспроизводится в конце настоящей главы. Эта форма используется для идентификации воздушного судна и его эксплуатанта государственными полномочными органами по прибытии из иностранного пункта или перед его вылетом в иностранный пункт назначения. Она также используется для предоставления информации о маршруте полета, фамилиях и национальности членов экипажа, количестве пассажиров и (в случае прибытия) подробных сведений о любых связанных со здоровьем проблемах, которые могли возникнуть на борту во время полета. Генеральная декларация выполняет полезную функцию как часть регистрируемых данных эксплуатанта воздушного судна и зачастую используется для засвидетельствования утверждений эксплуатанта воздушного судна при обращении с просьбой об освобождении от административных санкций. Более того, генеральная декларация упоминается в *части I Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации* как документ, признаваемый вместо бортового журнала¹. (Стандарты 2.10 и 2.11).

2.2.4 *Пассажирская ведомость.* Формат пассажирской ведомости приводится в добавлении 2 Приложения 9 и воспроизводится в конце настоящей главы. Эта форма используется для представления перечня пассажиров, осуществляющих посадку на борт воздушного судна или высадку из воздушного судна, занятого в международной воздушной навигации. Помимо указания подробных сведений о владельце/эксплуатанте воздушного судна и полетной информации требуются идентификационные данные пассажиров, но они ограничены информацией о фамилии, пункте отправления/назначения по каждому

1. Пункт 4.5.5 главы 4 части 1 Приложения 6. "Командир воздушного судна несет ответственность за ведение бортового журнала или составление генеральной декларации, содержащих сведения, перечисленные в п. 11.4.1.

Примечание. На основании резолюции А10-36 10-й сессии Ассамблеи (Каракас, июнь-июль 1956 г.) "генеральная декларация [описанная в Приложении 9], когда она подготовлена таким образом, что в ней содержится вся информация, требуемая в статье 34 [Конвенции о международной гражданской авиации] в отношении бортового журнала, может рассматриваться Договаривающимися государствами как приемлемая форма бортового журнала".

пассажиру, как это предусмотрено статьей 29 Чикагской конвенции. По этой причине данный документ имеет ограниченную пользу для целей оценки риска. В большинстве случаев указанная форма служит для полномочных органов как средство учета каждого пассажира, что представляет собой минимальную ценность в современном аэропорту, поскольку прибывающие пассажиры физически контролируются в зоне между воздушным судном и пунктом контроля, и они идентифицируют себя путем представления своих паспортов или других удостоверяющих личность документов. Поэтому в Приложении 9 не предусмотрено обязательное требование о представлении пассажирской ведомости полномочным органам контроля (Стандарт 2.12).

2.2.5 Время от времени возникает необходимость в списке пассажиров, например, в случае аварийной ситуации или отклонения полета; однако в настоящее время у большинства эксплуатантов имеются автоматизированные системы, которые могут быстро выдать распечатанный перечень фамилий пассажиров, если возникнет такая потребность, без необходимости подготовки традиционной формы. Существование современных компьютерных систем для бронирования, выдачи билетов и регистрации также может избавить от необходимости иметь список пассажиров на борту воздушного судна, особенно в случае регулярных рейсов, осуществляемых эксплуатантом воздушных судов, у которого имеются свои соответствующие устройства в обоих пунктах.

2.2.6 Стандарт 2.12 не охватывает пассажирские ведомости, представляемые в рамках предварительной информации о пассажирах (API) или предварительного оформления пассажиров (APP). Эти ведомости содержат значительно больше подробной информации, чем на бланке, и анализируются государственными полномочными органами для целей оценки риска заблаговременно до полета. Таким образом, они позволяют более оперативно осуществлять оформление в пункте назначения. Более того, эти ведомости представляются только в электронном виде по системе обмена данными. В случае внедрения системы API или APP любое прежнее требование о представлении ведомости на бланке становится излишним и должно быть отменено.² (Более подробно системы API/APP рассматриваются в части 3 настоящего Руководства).

2.2.7 *Грузовая ведомость.* Формат грузовой ведомости приводится в добавлении 3 Приложения 9 и воспроизводится в конце настоящей главы. Эта форма используется для представления перечня грузоотправлений, которые были погружены на вылетающее воздушное судно или подлежат выгрузке из прибывающего воздушного судна, как это предусмотрено статьей 29. Помимо подробных идентификационных данных о владельце/эксплуатанте воздушного судна и полетной информации, требуется информация, идентифицирующая каждое грузоотправление — номер авиагрузовой накладной, сведения об упаковках и характер товаров. Дополнительная подробная информация по каждому грузовому месту указывается в отдельных авиагрузовых накладных, которые также необходимо представлять в некоторых государствах как часть грузовой ведомости. В редких случаях государство может требовать только авиагрузовые накладные с частично заполненной грузовой ведомостью (Стандарт 2.13).

2.2.8 При представлении ведомостей в электронном виде по системе предварительной информации о грузе формат грузовой ведомости на бланке может не применяться. В этом случае ведомости являются более подробными и дают возможность государственным полномочным органам проводить анализ риска в отношении перечисленных в них грузовых отправок. Таким образом, Стандарт 2.13 не охватывает представление грузовых ведомостей в электронном виде, однако в том случае, когда они передаются эксплуатантом государственным полномочным органам, то любое требование, предусматривающее представление таких ведомостей на бланке, является излишним и должно быть отменено. Стандарт 4.11 требует от государств признавать грузовые ведомости и авиагрузовые накладные в электронном виде, когда они передаются надлежащим образом в информационную систему государственных полномочных органов. (Грузовые ведомости в электронном виде более подробно рассматриваются в части 4 настоящего Руководства).

2. В Стандарте 3.47.7 указывается, что "Договаривающиеся государства, требующие передачи данных о пассажирах в электронном виде по системе предварительной информации о пассажирах, не требуют представления также пассажирской ведомости на бланке".

Проблемы стандартизации

2.2.9 *Интероперабельность.* Стандартизированные формы для представления данных и оформления прибывающих и вылетающих воздушных судов имеют большое значение для обеспечения интероперабельности операций, связанных с навигацией гражданской авиации. Стандартные форматы для вышеуказанных форм составлены таким образом, что эксплуатант воздушного судна использует одни и те же формы для представления данных о прибытии в пункт назначения и запроса об оформлении вылета в пункте отправления.

2.2.10 *Признание во всем мире.* Стандартная для всего мира форма упрощает процесс контроля и оформления, поскольку она признается государственными полномочными органами в глобальном масштабе. При этом обеспечивается возможность быстрого получения требуемой информации в требуемом формате, и легче обнаруживаются ошибки или несоответствия. По этим причинам необходимо, чтобы государство не отклонялось от стандартных требований к информации по каждой форме. В том случае, когда вводятся какие-либо дополнительные требования к данным помимо имеющихся в стандартном формате, вводящее их государство должно опубликовать их в сборниках аэронавигационной информации (AIP), с тем чтобы эксплуатанты во всех других государствах могли надлежащим образом подготавливать свои документы.

Другие формы

2.2.11 *Перечень бортприпасов.* В Приложении 9 не предусмотрена стандартная форма для представления ведомости неоплаченных пошлиной запасов³, находящихся на борту прибывающего или вылетающего воздушного судна. В статье 24 (а) Чикагской конвенции предусмотрено, что запасы, находящиеся на борту воздушного судна по прибытии и остающиеся на борту того же воздушного судна при убытии освобождаются от пошлин и сборов. В Приложении 9 предусмотрено, что государства не требуют письменной декларации на такие бортприпасы (Стандарт 2.14). В случае выгрузки бортприпасов с прибывающего воздушного судна или погрузки их на вылетающее воздушное судно (независимо от государственной принадлежности воздушного судна) формат письменной декларации не оговаривается, однако в Приложении 9 указывается, что требования к информации должны быть минимальными и сравнимыми с теми элементами, которые включаются в грузовую ведомость (Стандарт 2.15).

2.2.12 *Формы для почты.* Стандартные формы для идентификации и оформления международной почты предписаны Всемирным почтовым союзом (ВПС), а не ИКАО (Стандарт 2.17). Поэтому указанные формы и процедуры их использования не рассматриваются в Приложении 9, за исключением ссылок на ВПС.

2.2.13 *Количество экземпляров.* Поскольку современные методы распечатки и высокоскоростного копирования обычно доступны, количество экземпляров, требуемых полномочными органами при оформлении прибытия или вылета воздушных судов, более не является предметом международной озабоченности. Однако в интересах эффективности и экономии бумаги Приложение 9 по-прежнему предусматривает, что максимальное количество требуемых экземпляров не должно превышать трех экземпляров каждой необходимой формы (Стандарт 2.18). Подразумевается, что для последующих операций, связанных с проведением контроля, особенно при оформлении прибывающего авиагруза, могут потребоваться дополнительные экземпляры генеральной декларации для целей различных контрольных ведомств, например, таможенная, карантинная, медицинская службы, служба контроля за пищевыми продуктами и наркотическими средствами; однако изготовить эти копии можно после оформления воздушного судна – на период изготовления дополнительных копий не существует никакой необходимости задерживать эксплуатацию воздушного судна или его оформление.

2.2.14 *Документы на воздушное судно, представляемые в электронном формате.* Информация, формирующая один или все вышеупомянутые документы, может быть представлена в электронном виде при условии, что у эксплуатанта воздушного судна и соответствующего государства имеется необходимое оборудование для обмена электронными данными (Стандарт 2.8). В этом случае, если эксплуатант представляет

3. Не оплаченные пошлиной запасы включают предметы, которые обычно облагаются налогами или пошлинами, но которые освобождаются от их уплаты, когда они используются на борту международных рейсов или хранятся для этой цели.

документ в электронном формате, Приложение 9 предусматривает, чтобы государство не требовало представления этого документа на бумажном бланке (Стандарт 2.9). Предполагается, что после установки системы обмена электронными данными обычно необходим определенный период на проведение испытания, прежде чем можно будет отказаться от документа(ов) на бумажном бланке. Однако имеется также в виду, что государство должно отменить требование о представлении документов на бланке, как только полномочные органы и эксплуатанты воздушных судов будут уверены в стабильности и надежности указанной электронной системы.

2.3 ДЕЗИНСЕКЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

SARPS раздела D "Дезинсекция воздушных судов" главы 2 Приложения 9

2.3.1 Возросшая скорость воздушных судов и соответствующее сокращение времени в пути в сочетании с развитием международных авиаперевозок привели к повышенному риску попадания насекомых-переносчиков инфекций из одной страны в другую и даже с одного континента на другой.

2.3.2 Государства обеспокоены проблемой переноса воздушными и морскими судами, поездами, авиатранспортом и грузовыми контейнерами новых насекомых-переносчиков инфекций или новых видов сельскохозяйственных вредителей на их территорию в связи с потенциально катастрофическими последствиями для их национального сельского хозяйства. В целях предотвращения интродукции новых видов сельскохозяйственных вредителей, которые представляют угрозу для здоровья человека, животных и растений или окружающей среды, государства могут принимать защитные меры в рамках своих национальных программ импорта. Одной из таких мер является дезинсекция воздушных судов.

2.3.3 В течение многих лет существовала озабоченность по поводу процедур дезинсекции после случаев, когда пассажиры и члены экипажей сообщали об аллергических реакциях, которые они приписывали распылению аэрозоля на воздушном судне. На одиннадцатом Специализированном совещании по упрощению формальностей (FAL/11) были рассмотрены две различные позиции по вопросу о дезинсекции воздушных судов:

- a) государства, обеспокоенные возможными последствиями дезинсекции для пассажиров и членов экипажей;
- b) государства, продолжающие настаивать на дезинсекции в целях защиты здоровья людей, окружающей среды, животных и растений.

2.3.4 В 1984 году Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) признала, что традиционные методы дезинсекции в ряде случаев явно вызвали аллергические или иные неблагоприятные реакции у пассажиров или по крайней мере могли спровоцировать аллергические реакции на некоторые широко известные аллергены и/или гаптены. В целях преодоления этих трудностей в Новой Зеландии был разработан и утвержден ВОЗ новый метод дезинсекции, основанный на аэрозоли с последствием, сохраняющим эффективность в течение длительного времени (перметрин). Этот метод дезинсекции с последствием уменьшает риск неблагоприятных последствий для людей, чувствительных к компонентам инсектицидных аэрозолей.

2.3.5 Специализированное совещание FAL отметило, что хотя существующие методы, процедуры и вещества, используемые при дезинсекции воздушных судов, были тщательно изучены и признаны ВОЗ безопасными, в некоторых странах стандартная обработка аэрозолем была прекращена из-за обеспокоенности здоровьем пассажиров и членов экипажей и уверенности в том, что обработка воздушных судов аэрозолем не сыграла какой-либо существенной роли в предотвращении болезней.

2.3.6 Необходимо выполнять требования по защите здоровья людей, окружающей среды и сельского хозяйства и в то же время заботиться о комфорте и благополучии пассажиров и членов экипажей.

2.3.7 Практика дезинсекции

Дезинсекция воздушных судов может осуществляться несколькими способами:

- a) путем обработки с последствием;
- b) путем пульверизации аэрозоля в пространстве в присутствии или в отсутствии пассажиров;
- c) путем сочетания обоих методов.

Методы дезинсекции, применяемые в настоящее время авиакомпаниями, могут осуществляться путем распыления соответствующих веществ до или в течение полета, используя аэрозоли и обработку с последствием.

Типы дезинсекционных процедур

2.3.8 *Дезинсекция "с убранными колодками"*. Данная процедура проводится после посадки пассажиров и закрытия дверей и перед взлетом. Воздушное судно обрабатывается членами экипажа, проходящими через салон и однократно распыляющими утвержденные аэрозоли с предписанной дозировкой. Грузовые отсеки опрыскиваются до вылета, а кабина экипажа перед посадкой экипажа.

2.3.9 *Опрыскивание перед полетом и в "начале снижения"*. Эта процедура аналогична дезинсекции "с убранными колодками", за исключением того, что салон опрыскивается на земле перед посадкой на борт пассажиров с использованием аэрозоля, содержащего инсектицид с последствием. Приурочивание такого опрыскивания позволяет держать багажные полки открытыми и причиняет минимальное неудобство пассажирам. Предполетное опрыскивание сопровождается последующим опрыскиванием в полете, осуществляемом в "начале снижения", когда воздушное судно начинает выполнять свое снижение к аэропорту прибытия.

2.3.10 *Обработка с последствием*. С использованием этой процедуры внутренние поверхности воздушного судна, исключая зоны приготовления питания, регулярно опрыскиваются инсектицидом с последствием для гарантии того, что если насекомое получает доступ в воздушное судно и попадает на какую-либо поверхность, то оно получит действенную дозу инсектицида. Дезинсекция с последствием обеспечивает наибольшую гарантию против неблагоприятных для здоровья реакций, сохраняет свою действенность в течение 8 недель и не предусматривает аэрозольной обработки пассажиров или экипажа, а также требует меньше усилий со стороны cabinного экипажа воздушного судна. Тем не менее, предполагается, что не все авиакомпании будут применять этот метод по причинам, связанным с полетами авиакомпаний и, в меньшей степени, по соображениям издержек. Именно по этой причине авиакомпаниям следует предоставить выбор из нескольких вариантов обеспечения эффективной дезинсекции.

2.3.11 Стандарты ИКАО не требуют от какого-либо государства опрыскивать то или иное воздушное судно в присутствии пассажиров или осуществлять какой-либо другой вид дезинсекции. Договаривающиеся государства, требующие применения дезинсекции, должны выполнять рекомендации Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) (Стандарт 2.24).

2.3.12 После проведения дезинсекции в соответствии с процедурами, рекомендованными Всемирной организацией здравоохранения, заинтересованное Договаривающееся государство признает соответствующее засвидетельствование в генеральной декларации, приводимой в добавлении 1 к Приложению 9 (воспроизводится в конце настоящей главы), или, в случае дезинсекции с последствием, сертификат дезинсекции с последствием, приводимый в добавлении 4 к Приложению 9 (также воспроизводится в конце настоящей главы).

2.4 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ О ПРИБЫТИИ И ЗАЯВКИ НА ПОЛУЧЕНИЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ АВИАЦИЕЙ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ, И ДРУГИХ НЕРЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ

SARPS раздела F "Мероприятия, касающиеся международных рейсов, выполняемых авиацией общего назначения, и других нерегулярных рейсов" главы 2 Приложения 9

2.4.1 В Статье 10 Чикагской конвенции, озаглавленной *"Посадка в таможенном аэропорту"* предусмотрено следующее:

"За исключением случаев, когда по условиям настоящей Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию Договаривающегося государства без посадки, любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта ... "

2.4.2 Цель требования о предварительном уведомлении и заблаговременном получении разрешения на выполнение международных полетов заключается в том, чтобы дать возможность государственным ведомствам обеспечить надлежащие людские ресурсы для проведения компетентного пограничного контроля и управления воздушным движением, а также оказать надлежащую системную поддержку для проведения контроля и оформления воздушных судов и их загрузки.

2.4.3 Заблаговременное получение разрешения и предварительное уведомление не следует путать с полномочиями головного авиаперевозчика выполнять полеты по определенным маршрутам в определенные зарубежные пункты назначения. Указанный последний тип полномочий предоставляется национальному правительству в результате достижения двустороннего или многостороннего соглашения либо договоренностей об "открытом небе" и позволяет эксплуатанту воздушных судов, в принципе, использовать одну или несколько полетных радиочастот.

2.4.4 Конкретное разрешение на прибытие или вылет из конкретного аэропорта предоставляется одним из полномочных органов, ответственных за безопасность границ – обычно таможенная служба соответствующего государства. Для того чтобы получить такие права эксплуатант должен выполнить требования полномочных органов контроля относительно идентификации, информации о количестве пассажиров и/или характере груза и надлежащего финансового обеспечения или гарантий для защиты доходов заинтересованного государства. Такое разрешение известно как "право посадки".

2.4.5 В отношении регулярных рейсов "право посадки" выдается государственными полномочными органами соответствующего государства тем авиапредприятиям, которые выполняют полеты на его территорию. Поэтому такие национальные процедуры не рассматриваются в Приложении 9. (Дополнительная информация приводится в документе Дос 9587 *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"*).

2.4.6 В отношении других полетов, отличных от регулярных, выполняемых авиапредприятиями, у которых могут отсутствовать свои оборудованные установки или регулярные рейсы, процедуры предварительного уведомления и получения предварительного разрешения рассматриваются в Приложении 9 в интересах обеспечения интероперабельности и упрощения формальностей при прибытии/вылете. Государствам необходимо публиковать свои требования, касающиеся сроков подачи предварительных уведомлений, заявок на получение предварительного разрешения на такие полеты и другую связанную с этим информацию в своих соответствующих сборниках аэронавигационной информации (AIP).

2.4.7 Стандарты и Рекомендуемая практика, подробно описывающие процедуры предварительного уведомления и заявки на получение предварительного разрешения в отношении международных рейсов авиации общего назначения и других нерегулярных рейсов, приводятся в разделе F главы 2 Приложения 9.

ДОБАВЛЕНИЕ 1 К ГЛАВЕ 2. ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

**ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ
(въезд/выезд)**

Эксплуатант

Знаки национальной принадлежности и регистрационные знаки..... Рейс №..... Дата.....

Пункт вылета..... Пункт прибытия.....
(Название места) (Название места)

МАРШРУТ ПОЛЕТА

(В графе "Пункты" всегда указываются пункт отправления, все остановки по маршруту и пункт назначения)

ПУНКТЫ	ФАМИЛИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА*	КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ НА ДАННОМ ЭТАПЕ ПОЛЕТА**
		<i>Пункт вылета:</i> Взято на борт..... Следует транзитом тем же рейсом
		<i>Пункт прибытия:</i> Сошло с борта..... Следует транзитом тем же рейсом

<p><i>Санитарная декларация</i></p> <p>Фамилии и номера кресел или функции лиц на борту (за исключением лиц, страдающих воздушной болезнью, и лиц, получивших случайные повреждения), которые могут страдать инфекционной болезнью (лихорадкой с температурой 38 °C/100 °F или выше, сопровождающейся одним или несколькими из следующих признаков или симптомов: явно нездоровый внешний вид; постоянный кашель; нарушение дыхания; упорный понос; упорная рвота; кожная сыпь; кровоподтек или кровотечение без нанесения повреждения или недавние проявления спутанности сознания, – повышает вероятность того, что лицо страдает инфекционной болезнью), а также больных, снятых с борта во время предыдущей остановки</p> <p>Сведения о всех дезинсекциях и санитарных обработках, производившихся во время выполнения рейса (место, дата, время, способ). Если во время выполнения рейса дезинсекция не производилась, укажите сведения о последней произведенной дезинсекции.....</p> <p>Подпись (если необходимо), время и дата</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">Соответствующий член экипажа</p>	<p style="text-align: center;">Только для служебных отметок</p>
---	---

Заявляю, что все сведения и данные, содержащиеся в настоящей генеральной декларации и любых необходимых приложениях к ней, являются, насколько мне известно, полными, точными и верными и что все транзитные пассажиры продолжают или будут продолжать полет.

ПОДПИСЬ _____

Уполномоченный агент или командир воздушного судна

297 мм (или 11 3/4 дюйма)

Размер документа 210 x 297 мм (8 1/4 x 11 3/4 дюйма).

* Заполняется по требованию государства.

** В случае предъявления пассажирской ведомости не заполняется (заполняется лишь по требованию государства).

210 мм (8 1/4 дюйма)

ДОБАВЛЕНИЕ 3 К ГЛАВЕ 2. ГРУЗОВАЯ ВЕДОМОСТЬ

ГРУЗОВАЯ ВЕДОМОСТЬ				
Эксплуатант				
Знаки национальной принадлежности и регистрационные знаки* Рейс № Дата				
Пункт посадки..... Пункт выгрузки.....				
(Название места)			(Название места)	
Номер накладной	Количество мест	Род груза*	Заполняется только эксплуатантом	Только для служебных отметок
.....

297 мм (или 11 3/4 дюйма)

Размер документа 210 x 297 мм (8 1/4 x 11 3/4 дюйма).

* Заполняется только по требованию государства.

210 мм (или 8 1/4 дюйма)

**ДОБАВЛЕНИЕ 4 К ГЛАВЕ 2. СЕРТИФИКАТ
ДЕЗИНСЕКЦИИ С ПОСЛЕДЕЙСТВИЕМ**

ПРАВИТЕЛЬСТВО

СЕРТИФИКАТ ДЕЗИНСЕКЦИИ С ПОСЛЕДЕЙСТВИЕМ

Внутренние поверхности, включая грузовые отсеки воздушного судна
(регистрационный номер воздушного судна)
обработаны перметрином. в соответствии с рекомендацией Всемирной организации здравоохранения.
(дата)

(Еженедельник эпидемиологической информации ВОЗ № 7, 1985 г., с. 47; № 12, 1985 г., с. 90; № 45, 1985 г., с. 345-346 и № 44, 1987 г., с. 335-336).

Обработку необходимо повторить в случае удаления значительной части перметрина в результате очистки или других операций и в любом случае в течение 8 недель после указанной выше даты.

Срок действия:

Подпись:

Пункт назначения:

Дата:

Глава 3

ПРИБЫТИЕ И УБЫТИЕ ЛИЦ И ИХ БАГАЖА

3.1 ВВЕДЕНИЕ

SARPS раздела А "Общие положения" главы 3 Приложения 9

Упрощение формальностей

3.1.1 Для решения задачи по ускорению оформления лиц и их багажа государствам следует принять правила пограничного контроля, соответствующие условиям воздушных перевозок, применять их таким образом, чтобы не допускать необоснованных задержек, руководствуясь нижеизложенными принципами, и внедрять их, с использованием методов и технологий, описанных в пп. 3.1.2 и 3.1.3. (Стандарт 3.1).

3.1.2 При применении процедур пограничного контроля государствам следует учитывать, что эксплуатационные условия авиаперевозок отличаются от эксплуатационных условий других видов перевозок.

3.1.3 Поэтому правила, политика и иные меры пограничного контроля должны принимать во внимание такие факторы, как:

1. пассажиры прибывают группами (загрузка самолета), но оформляются как отдельные лица. У прибывающих пассажиров имеются свои собственные заявки на допуск и декларации для таможенных и карантинных целей. Вылетающие пассажиры также проходят через пункты контроля для посадки на рейс как отдельные лица. Это отличается от путешественников, пересекающих границы на поездах или автомобилях, которые вынуждены ожидать, пока все лица, находящиеся в транспортном средстве, не пройдут оформление, прежде чем продолжить путь;
2. документы, используемые только при воздушных перевозках, предоставляются эксплуатантом (например, пассажирская ведомость, генеральная декларация);
3. меры по обеспечению наличия персонала, осуществляющего контроль, принимаются заранее, и приурочиваются к прибытию и вылету воздушных судов, с тем чтобы пассажиров можно было незамедлительно предъявить для прохождения контроля;
4. авиабилеты могут быть подкреплены заявлениями пассажиров о своих планах на поездку, когда данный фактор влияет на право въезда без визы;
5. у эксплуатанта в его системе имеется определенный объем идентификационных данных на каждого пассажира, и он может использовать их для упрощения формальностей. Эксплуатант также контролирует посадку пассажиров на свои рейсы и поэтому может быть связан обязательством проверять проездные документы и выполнять организационные функции.

Авиационная безопасность и упрощение формальностей

3.1.4 С другой стороны, при разработке процедур, направленных на эффективное применение мер пограничного контроля к пассажирам и экипажам, государства должны в соответствующих случаях учитывать принимаемые меры авиационной безопасности, меры по обеспечению целостности границы, меры контроля за наркотиками и иммиграционного контроля (Стандарт 3.2).

3.1.5 Такие меры должны быть неотъемлемой частью процедур оформления пассажиров по прибытии и при вылете; если указанные меры не будут учтены на начальных стадиях планирования процедур, то это может привести к полному провалу процесса.

Зашифрованная в паспорте информация должна открываться владельцу

3.1.6 В тех случаях, когда государство принимает решение использовать штрих-коды или чипы с интегральными схемами для отображения данных о личности в паспортах, их следует открывать владельцу по его просьбе (Стандарт 3.3).

3.1.7 Человеческий глаз не может прочитать машиносчитываемые данные, закодированные в штрих-кодах или чипах с интегральными схемами, однако владелец паспорта имеет право знать тип закодированных персональных данных; это положение дает владельцу возможность проверить точность этих данных.

3.1.8 По вопросу о выявлении данных, содержащихся в машиносчитываемой зоне паспорта, следует обратиться к части 1 документа Doc 9303 (см. рис. 1).

Продление срока действия машиносчитываемых паспортов

3.1.9 Технические требования и технологии, используемые для выдачи машиносчитываемых паспортов, не допускают изменения данных, указанных в машиносчитываемой зоне, включая дату истечения срока действия. Это связано с тем, что в процессе изготовления паспортов машиносчитываемая зона вставляется как неотъемлемая часть страницы с паспортными данными, защищая эту часть от изменений и делая невозможным продление срока действия машиносчитываемого паспорта.

3.1.10 Это означает, что любое "внешнее" обновление машиносчитываемого паспорта (т.е. путем проставления штампа с обновленной информацией) создаст несоответствие между информацией в машиносчитываемой зоне и штампом или страницей с обновленными данными. Такая ситуация может вызвать путаницу в процессе контроля и тем самым перечеркнет саму цель этого типа документа. Вставка новой машиносчитываемой страницы была бы несовместима с современными процессами изготовления. В действительности, это может оказаться более трудной задачей, чем выдача нового документа. Для обновления машиносчитываемого паспорта его нужно заменить (Стандарт 3.4).

3.2 ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ ПАСПОРТА И ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ ВИЗЫ

SARPS раздела В "Документы, требующиеся для посадки" главы 3 Приложения 9

3.2.1 В Приложении 9 предусмотрено, что государства требуют от посетителей только те документы, которые перечислены в главе 3 Приложения 9 для въезда и выезда с их территорий. В этой главе приводится определение и описание таких документов (Стандарт 3.5).

3.2.4 Ниже приводится краткое описание вышеупомянутых документов; подробная информация о процедурах выдачи, содержании, сроках действия и контроле по каждому документу приводится в главе 3 Приложения 9.

Примечание. В Приложении 9 упоминаются выездные визы и справки об уплате подоходного налога, которые описываются ниже. Такие документы не признаются в Приложении 9 в качестве проездных документов, поэтому в Руководстве не содержится каких-либо рекомендаций по стандартным форматам для их выпуска.

3.2.5 Паспорта, транзитные письма и аналогичные документы использовались веками, позволяя отдельным лицам безопасно путешествовать в иностранные государства, однако принятие паспортов всеми странами является достижением 19-го и 20-го столетий. За исключением коротких периодов в военное время для поездок за рубеж паспорта обычно не требовались, и требовали их лишь немногие государства. С тех пор правительства поняли, что официальный документ или удостоверение, идентифицирующие пассажира как гражданина или подданного того или иного государства с правом на защиту во время пребывания за границей и правом на возвращение в страну своего гражданства является необходимостью.

3.2.6 ИКАО занимается вопросами стандартизации паспортов с 1968 года, когда сообщество международной гражданской авиации выразило заинтересованность в разработке рекомендаций по машиночитываемым паспортам в виде книжки или карточки, предназначенным для ускорения оформления пассажиров при проведении пограничного контроля.

3.2.7 Паспорт требуется как при вылете из государства, так и при возвращении в него. Паспорта периодически модернизируются с учетом новых технологий, призванных создать препятствия фальсификаторам и подделывателям документов. Новейший паспорт включает дополнительные современные новшества, включая защитные нитки, заделанные в бумагу, и специальные чернила. Для обеспечения дополнительной защиты от подделки также используются современные технологии печати. В целом, паспорт является наиболее известным, наиболее используемым и наиболее стандартизированным международным проездным документом, который выдается компетентными полномочными органами национального государства и удостоверяет личность владельца для полномочных органов других государств.

3.3 ЗАЩИТА ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ

SARPS раздела С "Защита проездных документов" главы 3 Приложения 9

3.3.1 Повышение уровня надежности защиты проездных документов и процедуры контроля стали важной задачей программы FAL ИКАО. Стратегии, которые могут приниматься Договаривающимися государствами в этом отношении, включают стимулирование применения новых защитных технологий и систем для проверки подлинности таких документов и подтверждения личности владельцев, поддержку инициатив по совершенствованию процедур контроля для обеспечения большей безопасности и эффективности и поддержку мер, принимаемых государственными полномочными органами для борьбы с незаконной миграцией в отношении как движения из пункта отправления, так и транзитного движения.

3.3.2 Поэтому в Приложении 9 содержатся общие принципы, касающиеся защиты и обеспечения целостности проездных документов, а также процессов выдачи документов. Стандарт 3.7 требует от государств регулярной модернизации средств защиты в новых вариантах своих проездных документов, а Стандарт 3.8 предписывает устанавливать контроль в отношении создания и выдачи проездных документов (Стандарты 3.7 и 3.8).

3.3.3 В томе 1 части 1 документа Doc 9303 содержится подробная информация по стандартам защиты машиночитываемых документов и предотвращению фальсификаций, связанных с процессом выдачи.

Электронные паспорта и другие машиносчитываемые проездные документы (МСПД) с биометрическими данными

3.3.4 Рекомендуемая практика 3.9 поощряет использование биометрических данных в машиносчитываемых проездных документах. Возросшее применение проездных документов, усовершенствованных биометрическими данными, позволяет ускорить прохождение пассажиров через аэропортовые пункты контроля, повысить уровень авиационной безопасности и обеспечить дополнительную защиту от кражи удостоверений личности. В соответствии с этими положениями в томе 2 части 1 документа Doc 9303 содержатся технические требования к включению биометрической информации в машиносчитываемые паспорта (МСП) (т.е. "электронные паспорта"). Спецификации на биометрические данные к электронным МСПД приводятся в томе 2, части 3 документа Doc 9303.

Директория открытых ключей ИКАО (ДОК)

3.3.5 Важным элементом введения электронных паспортов и других подобных проездных документов является внедрение глобальной системы для валидации паспортов, осуществляемой путем обмена сертификатами инфраструктуры открытых ключей (PKI). Такая валидация позволит полномочным органам пограничного контроля получить подтверждение того, что документ, которым владеет пассажир: а) был выдан подлинным полномочным органом; б) впоследствии не изменялся; и с) не является копией (копированным документом). Кроме того, если документ был заявлен как утерянный или был аннулирован, валидационная проверка может подтвердить, остается ли данный документ в руках того лица, которому он был выдан.

3.3.6 Поэтому валидация электронного паспорта является важным элементом получения выгоды от инвестиций, сделанных государствами в разработку электронных паспортов. Поскольку выгоды от валидации электронных паспортов являются коллективными, нарастающими и универсальными, целесообразно обеспечить максимально широкое внедрение плана валидации электронных паспортов.

3.3.7 Соответственно, в Рекомендуемой практике 3.9.1 всем государствам, которые: а) выдают или намереваются выдавать электронные паспорта и/или б) осуществляют автоматизированные проверки электронных паспортов на пунктах пограничного контроля, настоятельно рекомендуется присоединиться к Директории открытых ключей ИКАО (ДОК), которая была создана для обеспечения государствам, выдающим электронные паспорта, глобальной системы валидации таких документов. (Рекомендуемая практика 3.9.1) (Дополнительная информация по ДОК ИКАО приводится на веб-сайте ICAO MRTD).

Меры безопасности и упрощение формальностей

3.3.8 Безопасность не рассматривается как исключение в положениях об упрощении формальностей. Положения по упрощению формальностей не предназначены для отмены или ограничения мер безопасности, а скорее для их усиления.

3.3.9 Типы безопасности:

1. безопасность документов;
2. безопасность границ (иммиграция, таможня, карантинная служба, служба здравоохранения);
3. безопасность государственных доходов;
4. физическая безопасность;
5. авиационная безопасность;
6. национальная безопасность (данный элемент включает все предыдущие).

3.3.10 Повышение эффективности и безопасности не являются взаимоисключающими задачами. В этом отношении положения Приложения 9 не предназначены для того, чтобы воспрепятствовать применению национального законодательства в отношении мер авиационной безопасности или иных необходимых мер контроля (Стандарт 1.6).

3.4 ПРОЕЗДНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ПОЛИТИКА "ОДИН ПАСПОРТ – ОДНО ЛИЦО"

SARPS раздела D "Проездные документы" главы 3 Приложения 9

Машиносчитываемый паспорт

3.4.1 Начиная с 1 апреля 2010 года государства обязаны выдавать только машиносчитываемые паспорта (МСП). Приводимые в части 1 "*Машиносчитываемые паспорта*" документа Doc 9303 "*Машиносчитываемые проездные документы*" технические требования являются глобальным стандартом. У машиносчитываемых паспортов (МСП) имеется высокая степень защиты документа. Они интероперабельны в глобальном масштабе. Такие паспорта обеспечивают владельцам дополнительную защиту от кражи удостоверений личности. В настоящее время МСП выпускаются в 175 странах, поскольку они рассматривают МСП как необходимый инструмент для упрощения оформления пассажиров и повышения авиационной безопасности. По этой причине Стандарт 3.10 требует от всех Договаривающихся государств приступить к выпуску МСП, отвечающих техническим требованиям части документа Doc 9303 не позднее 1 апреля 2010 года (Стандарт 3.10).

3.4.2 Однако следует иметь в виду, что данное положение не препятствует выдаче государствами паспортов, не являющихся машиносчитываемыми, или временных проездных документов с ограниченным сроком действия в экстренных случаях (например, когда владелец теряет свой паспорт, и ему необходим проездной документ для возвращения домой).

3.4.3 С учетом тех государств, которые выдавали паспорта со сроком действия 10 лет, в Приложении 9 также содержится положение "о заходе солнца", предусматривающее, чтобы срок действия всех паспортов, не являющихся машиносчитываемыми, истек до 24 ноября 2015 года (Стандарт 3.10.1). Поскольку в настоящее время большой процент государств выдает МСП, существует вероятность того, что владельцам паспортов, не являющихся машиносчитываемыми, будет все труднее совершать международные поездки после 2015 года. Например, в некоторых частях мира владельцам МСП предоставляются более широкие возможности совершать поездки без виз. Владельцу МСП гарантируется более быстрое оформление на контрольных пунктах пограничного контроля благодаря использованию считывающих устройств для паспортов и возрастающему привыканию к МСП сотрудников пограничного контроля. Более того, так как паспорта, не являющиеся машиносчитываемыми, более подвержены подделкам, такие паспорта будут более тщательно проверяться, а их владельцы будут все чаще подвергаться повторным проверкам, что значительно задержит их въезд в государство назначения.

Содержание паспорта

*Технические требования к паспортам,
не являющимся машиносчитываемыми*

3.4.4 Некоторые государства, возможно, не приступили к выдаче машиносчитываемых паспортов. В отношении этих государств Стандартом 3.12 предусмотрено, чтобы данные о личности и выдаче документа и

формат страницы данных соответствовали техническим требованиям, указанным в части 1 документа Doc 9303. Это положение также требует, чтобы машиносчитываемая зона заполнялась, например, фразой “настоящий паспорт не является машиносчитываемым” или прочими данными, препятствующими мошенническому нанесению машиносчитываемых знаков (Стандарт 3.12).

3.4.5 Указанные требования применяются ко всем паспортам независимо от того, выдаются ли они в машиносчитываемом формате или нет. В некоторых обстоятельствах выдаются паспорта, не являющиеся машиносчитываемыми, например, консульства за рубежом могут быть не оснащены оборудованием для выдачи машиносчитываемых паспортов гражданину, обратившемуся за паспортом в экстренном случае (Стандарт 3.10, примечание).

Технические требования к машиносчитываемым паспортам

3.4.6 В интересах интероперабельности, которая гарантирует широкое признание паспортов, выдаваемых тем или иным государством, все паспорта следует выпускать в соответствии с техническими требованиями, указанными в части 1 документа Doc 9303. Этот документ постоянно обновляется в целях предоставления государствам технической информации о содержании и средствах защиты паспортов независимо от того, является ли они машиносчитываемыми или нет.

3.4.7 Данные о личности владельца и данные о документе разделены на следующие зоны (см. рис. 2):

- тип документа и государство или организация выдачи;
- информация о личности — фамилия, дата рождения, национальность (плюс факультативные подробные данные). Информация о документе – полномочный орган, выдавший документ, даты выдачи и истечения срока действия (плюс факультативные подробные данные);
- подпись владельца (обязательно);
- средство опознавания, например, фотография (обязательно);
- любая факультативная информация, которую государство считает целесообразным добавить для своих собственных целей;
- обязательная машиносчитываемая зона.

Срок действия паспортов

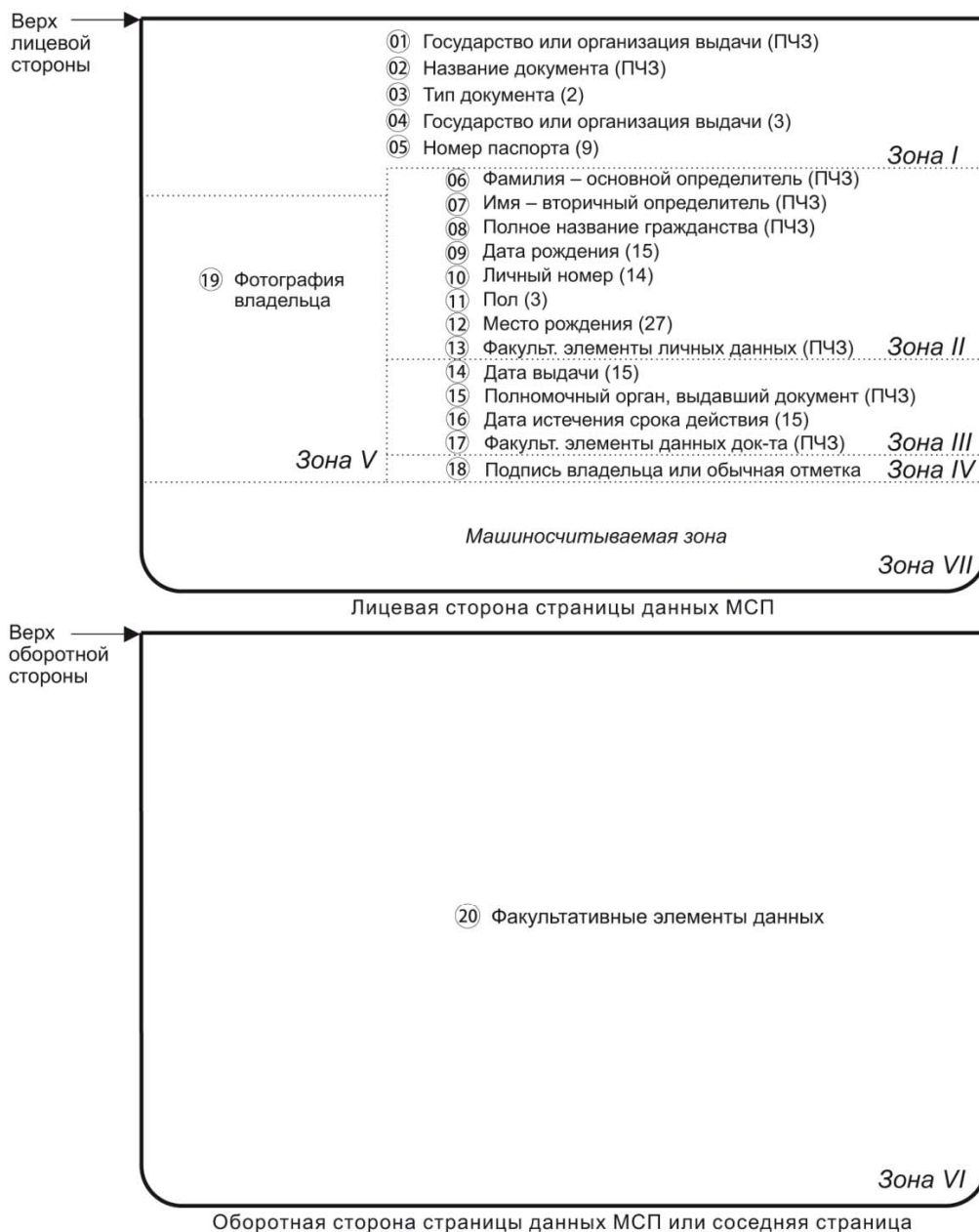
3.4.8 Длительный процесс и расходы, связанные с получением документов, удостоверяющих личность, или необходимость частого обновления таких документов не стимулируют поездки, особенно воздушным транспортом, при уведомлении за относительно короткий срок. Более того, пассажиры, обладающие несколькими визами, срок действия которых истекает по окончании срока действия паспорта, страдают от дополнительных неудобств, поскольку в этом случае им необходимо брать в поездки два паспорта: старый паспорт с действующими визами и новый паспорт.

Срок годности паспортов

3.4.9 Для решения этой проблемы в Приложении 9 содержится рекомендация о том, чтобы при выдаче паспортов для обычных деловых или туристических поездок срок их годности составлял не менее пяти лет для неограниченного числа поездок в любые государства и территории (Рекомендуемая практика 3.16).

Специальные цели: паспорта для исключительных случаев

3.4.10 Это не препятствует государствам выдавать паспорта со сроком годности менее 5 лет для специальных целей, например, государства могут выдавать дипломатические паспорта или иные временные паспорта, которые выдаются в особых обстоятельствах и действуют только на тот период, на который они требуются (краткосрочные служебные паспорта; паспорта, выдаваемые за рубежом для замены утерянных паспортов; экстренные случаи и т.д.) (Рекомендуемая практика 3.16, примечание 2).



Примечания:

1. (ПЧЗ) – переменное число знаков.

2. () – максимальное или фиксированное число знаков (см. п. 8.6 “Указатель элементов данных”).

3. ○ – номер поля.

Рис. 2. Страница данных машиносчитываемого паспорта

Максимальный срок действия, предлагаемый в Приложении 9

3.4.11 С учетом естественного износа паспорта в течение срока его службы в Приложении 9 рекомендуется, чтобы срок его действия не превышал 10 лет. По истечении нескольких лет документы изнашиваются от использования, что создает трудности для считывания машиносчитываемой зоны или данных из других зон, что нарушает целостность документа или его страниц и делает его частично непригодным. (Рекомендуемая практика 3.16, примечание 1).

Дата истечения срока действия

3.4.12 Дата истечения срока действия паспортов помогает полномочным органам определить количество паспортов, находящихся в обращении, и какое количество требует замены с использованием усовершенствованных средств защиты и технологий, а также обновленных данных о личности.

Обновление физической внешности владельца

3.4.13 Другой причиной отказа от увеличения периода годности паспортов на срок более 10 лет является изменение со временем внешности владельца паспорта, например, морщины на коже лица, и из-за возраста, эстетической хирургии и значительного изменения веса может измениться форма лица. Полномочные органы контроля могут сталкиваться с трудностями в подтверждении личности, если паспорт был выдан более 10 лет назад.

Процедуры выдачи, обновления или замены паспортов

3.4.14 Широкая общественность ожидает, что процесс выдачи и обновления паспортов соответствующими полномочными органами будет эффективным. От полномочных органов требуется, чтобы они разрабатывали и модернизировали процедуры и обеспечивали необходимые службы для удовлетворения таких ожиданий, а также поддерживали свою осведомленность о технологических разработках, которые были приняты или находятся в стадии внедрения, с тем чтобы отвечать международным потребностям.

3.4.15 В отношении процедур подачи заявлений о выдаче, обновлении и замене паспорта Стандарт 3.14 требует от государств, чтобы эти процедуры были прозрачными (Стандарт 3.14).

Службы: создание общедоступных служб

3.4.16 Службы по обработке заявлений о выдаче паспортов должны быть общедоступными (Рекомендуемая практика 3.13). Следует рассмотреть вопрос о размещении таких служб в более мелких отдаленных населенных пунктах в дополнение к основным городам.

Применяемые сборы

3.4.17 С учетом того, что выдача или обновление паспортов является государственной услугой, которая должна быть эффективной и экономичной, любые сборы за эту услугу не должны превышать сумму затрат на эту операцию (Рекомендуемая практика 3.14.1).

Машиносчитываемая виза (МСВ) и работа Технической консультативной группы
по машиносчитываемым проездным документам (TAG/MRTD)

История вопроса

3.4.18 В 1981 году Техническая консультативная группа по машиносчитываемым паспортам (TAG/MRP) была переименована в Техническую консультативную группу по машиносчитываемым проездным документам (TAG/MRTD) и расширила круг своих полномочий, включив в него разработку спецификаций на машиносчитываемые визы. После всестороннего изучения виз и других документов по оформлению въезда из всех регионов мира и в сотрудничестве с Международной организацией по стандартизации (ИСО) были определены различные элементы данных визы и опубликованы технические требования в качестве руководящих указаний для государств.

3.4.19 Технические требования к машиносчитываемым визам, которые опубликованы в части 2 документа Дос 9303, дают возможность государству оформлять въезд пассажиров на их территорию с помощью устройств для оптического считывания знаков независимо от того, являются ли они владельцами национального паспорта как граждане или резиденты этого государства или владельцами иностранных паспортов с машиносчитываемыми визами, выданными государством прибытия.

3.4.20 В некоторых положениях Приложения 9 содержатся рекомендации о полной отмене виз; к сожалению, в отношении требований к визам у государств были чередующиеся периоды либеральной и ограничительной практики. Лишь немногие страны успешно провели эксперименты по выдаче машиносчитываемых виз в соответствии с техническими требованиями документа Дос 9303.

Определение машиносчитываемой визы

3.4.21 Машиносчитываемая виза (МСВ) представляет собой визу с разрешением на въезд, пригодную для машинного считывания и соответствующую техническим требованиям, содержащимся в части 2 документа Дос 9303. МСВ является этикеткой, которая может быть надежно наклеена на визовую страницу паспорта или другого проездного документа. Однако в том случае, когда саму визовую страницу можно изготовить таким образом, чтобы она отвечала техническим требованиям, указанным в документе Дос 9303, МСВ может быть воспроизведена непосредственно на этой странице. На одной визовой странице может быть не более одной МСВ, и она должна быть читабельной как визуально, так и с использованием методов оптического распознавания знаков, как это предписано в документе Дос 9303, и должна оставаться такой в течение всего срока действия визы (т.е. в машиносчитываемой зоне не ставятся отметки, штампы и не применяются проволочные скобки).

Машиносчитываемая виза формата А

3.4.22 Машиносчитываемыми визами формата А (МСВ-А) являются визы, соответствующие спецификациям и размеру, указанным в документе Дос 9303, и пригодные для использования государствами, которые хотят обеспечить достаточное пространство для своих требований к данным и не нуждаются в чистом месте на визовой странице паспорта рядом с визой (см. рис. 3).

Машиносчитываемая виза формата В

3.4.23 Машиносчитываемыми визами формата В (МСВ-В) являются визы, которые соответствуют спецификациям, указанным в документе Дос 9303, и размеру, установленному для карточек типа ID-2 (ИСО 7810). Эти визы пригодны для использования государствами, которые хотят сохранить чистое место на визовой странице паспорта, рядом с визой, например, чтобы не закрывать номер, отпечатанный или перфорированный на страницах паспортной книжки и/или иметь возможность ставить печать на визу и паспортную страницу, к которой она приклеена (см. рис. 4).

Технические требования к машиночитываемым визам

3.4.24 Формат и содержание виз подробно описываются в части 2 документа Doc 9303. Для обеспечения интероперабельности всех проездных документов в положениях п. 3.11 Приложения 9 содержится рекомендация о том, чтобы государства выдавали визы в соответствии с техническими требованиями, указанными в документе Doc 9303. (Рекомендуемая практика 3.11).

Один паспорт – одно лицо

История вопроса

Семейный паспорт

3.4.25 Около 40 лет назад с приходом эры реактивных воздушных судов ИКАО ввела Рекомендуемую практику, позволявшую включать детей возрастом до 16 лет в родительский паспорт для упрощения формальностей. В то время эксперты считали, что включение нескольких людей в один паспорт поможет полномочным органам ускорить оформление в пунктах контроля, и государства поощрялись к признанию "семейных паспортов".

Неудобства и путаница, связанные с разрешением включать в паспорт более 1 лица

3.4.26 Со временем в связи с огромным увеличением числа авиапассажиров эта практика стала неудобной для пассажиров и вызывала путаницу у контрольных полномочных органов. Более того, из данных, собранных в результате проведения обзора существующей в государствах практики в отношении этой процедуры, стало ясным, что достижение стандартизации (подробных данных о малолетних детях, включаемых в семейные паспорта) между государствами является нелегкой задачей.

Введение машиночитываемых паспортов

3.4.27 Практика государств доказала, что машиночитываемый паспорт (МСП) является более действенным инструментом для эффективного управления процессами проверок и ускорения оформления пассажиров при сохранении самого высокого уровня авиационной безопасности. Основным принципом, поддерживающий этот тезис, заключается в том, что страница данных МСП относится только к одному лицу.

3.4.28 В целях разработки рекомендаций для государств в отношении стандартизации процедуры вписывания зависимых лиц в паспорт основного владельца для последующего включения в Приложение 9 в 1988 году ИКАО провела обзор, который подтвердил, что: национальные законы многих государств предусматривают включение малолетних детей в паспорт основного владельца; единообразной практики или универсального согласия в отношении определения "малолетнего ребенка" у государств не существует; требуемые идентификационные данные о малолетнем ребенке, включенном в родительский паспорт, не являются единообразными; и целесообразность стандартизации процедур для включения детей в паспорт основного владельца вызывает сомнения. В ходе дальнейших обсуждений были рассмотрены результаты проведенного в Соединенном Королевстве исследования "Программа Соединенного Королевства для детей", касающегося похищения детей, в котором содержится рекомендация выдавать отдельные паспорта с фотографией малолетнего владельца и прекратить выдачу "семейных паспортов".

Отмена семейных паспортов

3.4.29 Как следствие, ИКАО исключила из Приложения 9 Рекомендуемую практику, касающуюся "семейных паспортов" и заменила ее новым Стандартом, представляющим собой концепцию "один паспорт – одно лицо" (Стандарт 3.15).

3.4.30 Указанный Стандарт официально принят ИКАО. Концепция "один паспорт – одно лицо" также обеспечивает поддержку Стандарту, предусматривающему выдачу МСП в соответствии с техническими требованиями документа Doc 9303 (Стандарт 3.10).

Преимущества внедрения концепции
"один паспорт – одно лицо" в отношении МСП

Совместимость с технологией МСП

3.4.31 Внедрение этой концепции совместимо с технологией машиносчитываемого паспорта и оказывает непосредственное позитивное влияние на авиационную безопасность, контроль и оформление пассажиров в пунктах въезда и выезда во всем мире. Реализация указанной концепции упрощает идентификацию лиц и совершенствует процесс проверки за счет существенного сокращения ручного ввода данных. Она также способствует стандартизации использования информации и обмена ею, поддерживает всеобщую целостность системы, что ведет к достижению глобальной интероперабельности и снижает число случаев фальсификации и других злоупотреблений в отношении документов.

Независимость владельца

3.4.32 Другим преимуществом концепции "один паспорт – одно лицо" является то, что она устраняет риск поездки за рубеж того или иного лица без удостоверения личности; такой случай возможен, когда владельцу необходимо продолжить путь без другого лица (других лиц), вписанных в его паспорт. Например, ребенок, чей родитель должен продолжить поездку без ребенка, остается без документов. Аналогичный сценарий может возникнуть, когда супруг(а) включен(а) в паспорт своего(своей) супруга(и).

Экономия расходов

3.4.33 Затраты, связанные с проблемой, вытекающей из неточной идентификации лиц в "семейных паспортах" могут оказаться гораздо более высокими, чем затраты на выдачу отдельных паспортов. В контексте международной авиационной безопасности, целостности информации и внедрения эффективного управления процессами контроля вопрос следует поставить таким образом: "Можем ли мы позволить себе не выдавать отдельных паспортов? "

Экономия расходов, обусловленных мошенничеством

3.4.34 Семьи, привыкшие к прежней практике государств, могут первоначально возражать против необходимости платить за отдельные паспорта для каждого члена семьи, однако следует четко представлять себе, что в долгосрочной перспективе наличие отдельных паспортов будет более экономичным и удобным для каждого члена.

Примечание. Может возникнуть необходимость в том, чтобы выдавать паспорт ребенку с более коротким сроком действия для обеспечения более частого обновления паспорта по мере изменения внешности ребенка.

Предоставление скидок на паспорт ребенка

3.4.35 Некоторые государства снизили расходы семей путем введения более низких тарифов на паспорт ребенка.

Преимущества, связанные с вопросами прав ребенка

3.4.36 Преимущества реализации концепции "один паспорт – одно лицо" в свете международного права и прав ребенка заключаются в следующем:

Возможность предотвратить похищение ребенка

3.4.37 В отношении ребенка, вписанного в паспорт родителя, существует потенциальная возможность того, что в случае попечительства эта практика поможет одному из родителей похитить ребенка и несанкционированно вывезти его на другую территорию. Концепция "один паспорт – одно лицо" может предотвратить такой сценарий.

3.4.38 Было установлено, что иногда фотографии детей клеивались в паспорта недостаточно надежно. Этот недостаток позволяет подменить фотографии при торговле детьми. Отдельный машиносчитываемый паспорт облегчает подтверждение личности ребенка.

Борьба с незаконным перемещением детей

3.4.39 В 1998 году Ассамблея ИКАО приняла резолюцию А32-18, "Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов". Ассамблея отметила необходимость тесного сотрудничества между государствами в целях усиления противодействия мошенничеству с применением паспортов, включая "...использование подлинных паспортов законными владельцами, способствующее совершению преступления...". Похищение детей является одним из таких преступлений. Согласно статье 11 Конвенции 1989 года о правах ребенка государства обязаны принимать меры для борьбы с незаконным перемещением детей за границу.

Право ребенка на гражданство

3.4.40 Национальным и международным правом давно признано, что паспорт является проездным документом, выданным компетентным полномочным органом и содержащим информацию о происхождении, имени и гражданстве владельца. Статья 15 Всеобщей декларации прав человека гласит, что "каждый имеет право на гражданство". Ребенок, не имеющий своего собственного проездного документа, может быть лишен этого права. Более того, статья 7 Конвенции о правах ребенка декларирует, что ребенок с рождения имеет право на приобретение гражданства. Согласно статье 8 Конвенции о правах ребенка государства обязуются уважать право ребенка на сохранение своей индивидуальности и гражданства. Участниками Конвенции являются свыше 190 государств.

Право ребенка на индивидуальность

3.4.41 В юбилейном 50-м выпуске доклада Детского фонда Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ) "Положение детей в мире 1966" со ссылкой на Конвенцию о правах ребенка говорится: "Ключевым основополагающим достижением является признание ребенка полным индивидуумом. Конвенция устанавливает, что ребенок является личностью, отдельной от личности родителей и воспитателей, и что [международное] сообщество обязано защищать эту личность и обеспечить возможность ребенку выражать ее в таких вопросах, как попечительство или опека". Концепция "один паспорт – одно лицо" обеспечит, чтобы эти принципы международного права уважались и претворялись в жизнь.

3.5 ВЪЕЗДНЫЕ, ВЫЕЗДНЫЕ ВИЗЫ И ВИЗЫ ДЛЯ ОБРАТНОГО ВЪЕЗДА

SARPS раздела F "Въездные визы/визы для обратного въезда" и раздела E "Выездные визы" главы 3 Приложения 9

3.5.1 Виза представляет собой документ, выдаваемый посольствами и консульствами государств, который разрешает надлежащим образом идентифицированному лицу въезд на национальную территорию государства, выдавшего эту визу. Виза не гарантирует права на въезд. Это право сохраняется за сотрудником пограничного контроля в пункте прибытия. Поскольку цель визы заключается в осуществлении индивидуального контроля иностранцев, посещающих страну, а также в ограничении количества их визитов и продолжительности их пребывания, визы могут иметь различные ограничения и характеристики. Требование о наличии виз для иностранных посетителей обычно зависит от различных факторов, связанных с характером обеспокоенности, которую может иметь принимающее государство в отношении визитов граждан из других конкретных государств.

Срок действия виз

Ограниченный срок пребывания

3.5.2 Некоторые визы действуют в течение определенного периода, который обычно соответствует продолжительности санкционированного пребывания посетителя. Например, виза для студента или дипломата, выданная на три года, позволяет данному лицу оставаться в стране в течение этого периода. В других случаях виза может действовать в течение более длительного времени, чем санкционированное пребывание, например, обычная туристическая виза может быть действительной для многократных въездов в течение 4 лет, однако продолжительность пребывания, санкционируемая каждый раз, может быть ограничена тремя месяцами (Стандарт 3.24).

Срок действия визы не менее 6 месяцев

3.5.3 Виза действительна в течение, по крайней мере, шести месяцев со дня выдачи независимо от количества посещений (Стандарт 3.24).

3.5.4 Виза такого типа выдается государством в его посольстве или консульстве и штампуется или клеивается в паспорт. Ее не следует путать с разрешением на въезд, выдаваемым государством данному лицу в пункте прибытия.

Продолжительность разрешенного срока пребывания

3.5.5 Продолжительность пребывания, разрешенного в пункте въезда, зависит от срока действия и даты истечения первоначально выданной визы, при этом продолжительность каждого пребывания может быть ограничена (Стандарт 3.24).

Пример: Государство выдает туристическую визу сроком на 6 месяцев 5 января 2003 года. Лицо посещает государство 17 января 2003 года. Государство выдает разрешение на пребывание в стране максимум на 2 месяца. **Указанное разрешение действительно только для этого посещения и не может быть использовано вновь.** Данное лицо принимает решение уехать

спустя 15 дней, затем приезжает в это государство вновь 23 апреля 2003 года, используя первоначально выданную визу. В пункте пограничного контроля государство выдает разрешение этому лицу на пребывание в стране сроком только на один месяц, поскольку срок действия визы истекает 5 июля 2003 г.

Процедуры выдачи визы

Транспарентность

3.5.6 При разработке и внедрении процедур выдачи виз государствам следует устанавливать простые и транспарентные процедуры обращения за въездными визами (Стандарт 3.22).

Время обработки

3.5.7 Принятые процедуры должны гарантировать государству и пользователям, что после надлежащего заполнения форм заявления на получение въездных виз такие заявления будут обрабатываться как можно скорее (Стандарт 3.22).

Отсутствие необходимости в личной явке

3.5.8 Некоторые государства имеют посольства или консульства не во всех странах мира, и поэтому Рекомендуемая практика 3.23 Приложения 9 содержит положения, предлагающие таким государствам обеспечить возможность обработки заявлений в удаленных пунктах. В этих случаях процедура выдачи визы не должна предусматривать личной явки заявителя (Рекомендуемая практика 3.23), но потребует дополнительных мер в пункте пограничного контроля при въезде, аналогичных мерам, применяемым для санкционирования выдачи визы в пункте въезда по прибытии пассажира. Эти меры направлены на проверку данных биографии заявителя и определение мер контроля, которые следует применить по прибытии.

3.5.9 Указанное положение может также применяться в тех случаях, когда личная явка пассажира в пункт выдачи визы очень затруднена в силу личных обстоятельств или экстренной ситуации.

Непредъявление требования о наличии виз

3.5.10 Различие в уровне воспринимаемой той или иной страной угрозы, исходящей от другой страны, обуславливает применение этого требования только к некоторым посетителям. Некоторые государства не требуют наличия виз у граждан определенных стран по политическим или практическим причинам и могут принимать такое решение на взаимной основе. Наиболее распространенной политической причиной является право на свободное передвижение, предоставляемое гражданам государств-членов региональных/субрегиональных интеграционных соглашений.

3.5.11 Некоторые государства устанавливают такое требование как общепринятую практику без фактической оценки угрозы, создаваемой отдельными странами. Такую практику следует пересматривать в целях отказа от этих требований или упразднения требований о наличии въездных виз для посетителей из как можно большего числа государств, которые в ответ могут также упразднить такое требование.

Отказ от требования о наличии виз для обратного въезда у граждан и постоянных резидентов

3.5.12 Некоторые государства в силу особых потребностей, касающихся контроля миграции/иммиграции, требуют наличия выездной визы и/или визы для обратного въезда у своих граждан или постоянно проживающих на их территории иностранцев. Такой документ обычно не выдается или не требуется и представляет собой дополнительное препятствие, ограничивающее личную свободу и экономически мешающее международной торговле и поездкам. Стандарты 3.17 и 3.20 обязывают государства исключать эти требования и, в целях устранения любой возможной дискриминации, как это предусмотрено Хартией прав человека Организации Объединенных Наций, в положениях пп. 3.18 и 3.21 также содержится рекомендация об упразднении требования о наличии выездных виз и/или виз для обратного въезда у резидентов-иностранцев, имеющих законное разрешение на постоянное проживание (Стандарты 3.17 и 3.20 и Рекомендуемая практика 3.21).

Технические требования к визам, не являющимся машиночитываемыми

3.5.13 В тех случаях, когда визы не являются машиночитываемыми, Рекомендуемая практика 3.25 Приложения 9 предлагает государствам обеспечивать, чтобы данные о личности и выдаче, а также формат визуальной зоны таких документов соответствовали спецификациям, указанным в части 2 документа Doc 9303. Эта рекомендация направлена на обеспечение единообразного формата визы независимо от того, является ли она машиночитываемой или нет (Рекомендуемая практика 3.25).

Отказ от требований к въезду

3.5.14 В целях содействия развитию туризма и деловых поездок государству следует рассмотреть вопрос об отказе от требования о наличии въездных виз у граждан как можно большего числа государств (Рекомендуемая практика 3.19).

3.5.15 Когда государство отказывается от требования о наличии въездных виз или упраздняет такое требование, это означает, что по прибытии посетителя на контрольный пункт въезда государство изучит разрешение на въезд и определит продолжительность пребывания. Государственный служащий рассмотрит каждый отдельный случай и применит установленные государством правила и процедуры для выдачи такого разрешения на въезд.

Примечание. Некоторые государства не требуют наличия выездной визы у граждан определенных государств, которые рассматриваются как представляющие низкий уровень риска. После применения принципов управления риском (т.е. лица, часто совершающие деловые поездки) такие государства обычно не требуют наличия визы, если данное лицо не намерено оставаться на их территории свыше 90 дней.

3.5.16 Некоторые государства освобождают от виз граждан определенных стран по международным политическим причинам и/или на взаимной основе.

3.6 КАРТОЧКИ ПОСАДКИ/ВЫСАДКИ

SARPS раздела G "Карточки посадки/высадки" главы 3 Приложения 9

3.6.1 Карточки посадки и высадки представляют собой формы, которые могут потребовать государства убытия и/или назначения пассажира. Эти карточки, которые должны предоставляться бесплатно авиакомпаниям

и турагентствам заинтересованным государством (Стандарт 3.29), содержат сведения о посетителе для целей иммиграционного и таможенного контроля, обеспечивают статистическую информацию, а также предоставляют государству выдачи письменные данные о прибытии и/или убытии каждого пассажира. В этих случаях государствам следует ограничить свои требования в отношении информации теми требованиями, которые приведены в стандартной карточке посадки/высадки, содержащейся в добавлении 5 к Приложению 9, и допускать заполнение таких карточек посетителем, а также не требовать, чтобы они заполнялись или проверялись авиакомпанией (Стандарты 3.27, 3.28 и 3.29).

3.6.2 Многие государства требуют от прибывающих посетителей заполнять не только карточку высадки, но также и форму таможенной декларации, которая используется для того, чтобы выяснить, ввозит ли то или иное лицо ограниченное количество товаров и/или наличной валюты, подлежащих налогообложению или специальным процедурам таможенной очистки. Поскольку данный тип формы не рассматривается в Приложении 9, её содержание не должно дублировать информацию о личности, предоставляемую посредством других форм или документов. В тех случаях, когда информация о личности необходима для различных полномочных органов, используется база данных, позволяющая получать идентификационные сведения из МСПД или других источников, что дает возможность полномочным органам обмениваться такой информацией (см. рис. 5) (Рекомендуемая практика 3.26).

3.7 СВИДЕТЕЛЬСТВО О ВАКЦИНАЦИИ

SARPS раздела Н "Свидетельства о вакцинации" главы 3 Приложения 9

Определение свидетельства о вакцинации

3.7.1 В соответствии с Международными медико-санитарными правилами, принятыми Всемирной организацией здравоохранения, та или иная страна может в определенных условиях требовать наличия у международных пассажиров международного свидетельства о вакцинации против определенных заболеваний. Международные свидетельства о вакцинации являются официальными документами, предназначенными для записи сведений о прививках и представления сотрудникам службы здравоохранения.

3.7.2 Более подробная информация о процедурах выдачи, содержании, сроке действия и контроле за этим документом приводится на веб-сайте Всемирной организации здравоохранения по адресу: www.who.int.

Определение вакцинации

3.7.3 Вакцинация представляет собой введение вакцины для стимулирования защитной иммунной реакции, которая может предотвратить заболевание у вакцинированного лица в случае контакта с соответствующим возбудителем инфекции. Таким образом, вакцинация, если она оказалась успешной, приводит к иммунизации. На практике термины "вакцинация" и "иммунизация" зачастую используются взаимозаменяемо.

Привычные вакцинации

3.7.4 Наиболее часто встречающимися вакцинациями для международных пассажиров являются прививки против холеры и желтой лихорадки.

Признание международного свидетельства о вакцинации

3.7.5 Когда государства хотят предотвратить международное распространение инфекционных и конвенционных болезней, они могут требовать от посетителей представления доказательств о защите против таких заболеваний. Для таких случаев Стандарт 3.30 обязывает соответствующие полномочные органы признавать международное свидетельство о вакцинации или ревакцинации, установленное Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) (Стандарт 3.30).

МЕЖДУНАРОДНАЯ КАРТОЧКА ПОСАДКИ/ВЫСАДКИ			
(Просьба заполнять печатными буквами*)			
1. Фамилия, имя:	
<i>Фамилия</i>		<i>Имя (имена)</i>	
2. Дата рождения:
<i>Год</i>	<i>Месяц</i>	<i>День</i>	
3. Гражданство:			
4. Проездной документ:
<i>Государство, выдавшее документ</i>	<i>Вид документа</i>	<i>Номер</i>	
5. Для прибывающих пассажиров: порт посадки или Для убывающих пассажиров: порт высадки			
6. (Прочие данные, требуемые по усмотрению государства)			
a)			
b)			
c)			
*Касается языков, в которых используется латинский алфавит.			

Рис. 5. Карточка посадки/высадки

Характеристики международного свидетельства о вакцинации

3.7.6 Международное свидетельство о вакцинации будет действительным, если оно соответствует следующим характеристикам:

1. Полнота заполнения свидетельства

Свидетельство должно быть полным во всех деталях; в случае неполных или неточных данных оно недействительно.

2. Подписи

Свидетельство должно быть подписано дипломированным врачом или лицом, назначенным и уполномоченным врачом. Факсимиле не признается. При выдаче свидетельства ребенку, не умеющему писать, свидетельство должно быть подписано родителем или опекуном. В случае неграмотных людей подпись должна быть указана в виде их знака и заверена другим лицом.

3. Языки

Свидетельство должно быть отпечатано на английском и французском языках; может использоваться любой дополнительный язык.

4. Одно международное свидетельство о вакцинации на каждое лицо

Свидетельство является индивидуальным документом и его не следует использовать коллективно. Для детей следует выдавать отдельные свидетельства, т.е. информация не должна включаться в свидетельство родителя.

5. Вакцина, утвержденная ВОЗ

Свидетельство является действительным только в том случае, если использованная вакцина была утверждена ВОЗ и если центр вакцинации был назначен администрацией здравоохранения той территории, на которой расположен этот центр.

Почему нам необходимы свидетельства о вакцинации для поездок?

3.7.7 Глобализация инфекционных болезней не является новым явлением. Возросший объем передвижения населения, будь то туризм или миграция, или в результате катастроф; рост международной торговли пищевыми и биологическими продуктами; социальные и экологические изменения в сочетании с урбанизацией, уничтожением лесов и изменением климата и изменения в методах обработки продуктов питания, распределения и привычках потребителей подтвердили тезис о том, что инфекционные заболевания, выявленные в одной стране, представляют потенциальную проблему для всего мира. (См. веб-сайт Всемирной организации здравоохранения по адресу: <http://www.who.int>).

3.7.8 Помимо эпидемий, возникающих естественным путем, вспышки заболеваний могут также явиться результатом преднамеренного или случайного выброса биологических агентов. Как следствие, критически важное значение приобретает необходимость международного сотрудничества и разработки международных медико-санитарных правил в целях охраны здоровья людей в глобальном масштабе.

3.8 ДОКУМЕНТЫ ПАССАЖИРОВ И ЭКСПЛУАТАНТЫ: СТАНДАРТЫ 3.31 И 3.33 И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА 3.32

SARPS раздела I "Проверка проездных документов" главы 3 Приложения 9

3.8.1 В вопросах обеспечения наличия у пассажиров надлежащих документов государства полагаются на процедуры регистрации пассажиров. Более того, многие государства назначения приняли правила, предусматривающие наложение штрафов на эксплуатанта, который не выявил пассажиров, не отвечающих этим требованиям, или не принял профилактических мер для предотвращения уничтожения проездных документов их владельцами во время полета.

3.8.2 Из-за экономического бремени этих штрафов, а также других издержек, связанных с возвращением таких пассажиров, эксплуатантам следует предпринимать меры предосторожности в пункте посадки для гарантии того, что у пассажиров имеются проездные документы, предписанные государствами транзита и назначения для целей прохождения контроля (Стандарт 3.6). Это является обязанностью эксплуатантов, установленной Стандартом 3.33.

3.8.3 Важно подчеркнуть, что хотя Приложение 9 содержит положения, которые, как кажется, возлагают обязательства только на полномочные органы, тем не менее определенные положения, аналогичные упомянутым выше, направлены на разъяснение этих обязательств и задействуют другие организации, связанные с авиаперевозками. Эти организации также играют важную роль в вопросах упрощения формальностей, поскольку применяемые ими процедуры являются частью всего процесса, которому подвергаются пассажиры при международных поездках. Однако, даже если проверка документов входит в круг обязанностей эксплуатантов, необходимо понимать, что у них не всегда имеется полная информация и профессиональный опыт, требуемые для обеспечения успеха. Таким образом, Приложение 9 обязывает государственные полномочные органы оказывать помощь эксплуатантам воздушных судов в оценке проездных документов, предъявляемых пассажирами (Стандарт 3.31).

3.8.4 Условия такого сотрудничества могут отличаться в каждом государстве и каждом аэропорту в зависимости от ресурсов, которыми располагает эксплуатант воздушных судов. Например, когда установление связи с посольством или консульством соответствующего государства является трудной или невыполнимой задачей для эксплуатанта, то иммиграционные полномочные органы в аэропорту могут оказать полезную помощь и предложить свои профессиональные знания и опыт в случае возникновения сомнений относительно подлинности проездных документов.

Злоупотребления турагентов в отношении иммиграционных требований

3.8.5 Во всех случаях, когда какая-либо авиакомпания лишает того или иного турагента права на продажу авиабилетов от ее имени за злоупотребления в вопросах соблюдения иммиграционных требований, то принимающая такие меры авиакомпания должна информировать об этом соответствующие полномочные органы, а также все другие авиакомпании, которых могут коснуться эти злоупотребления, с тем чтобы они могли предпринять надлежащие действия.

Договоренности о сотрудничестве в целях противодействия злоупотреблениям, связанным с проездными документами

3.8.6 Государства могут также заключать соглашения о сотрудничестве (такие, как меморандумы о взаимопонимании или МОВ) с эксплуатантами воздушных судов, осуществляющими международные авиаперевозки в эти государства или из этих государств, для борьбы с мошенничествами, связанными

с проездными документами. В указанных соглашениях следует определить руководящие принципы для оказания взаимной поддержки и осуществления сотрудничества в этой области и распределить конкретные обязанности по следующим проблемам:

- a) проверка годности и подлинности проездных документов выполняющих посадку на борт пассажиров; и
- b) введение необходимых мер по предотвращению утери или уничтожения документов пассажирами, находящимися в пути к пункту назначения.

Размещение "сотрудников по координации" из других государств

3.8.7 В целях содействия эффективности процедур проверки документов, применяемых эксплуатантами, государства могут рассмотреть вопрос о заключении договоренностей с другими государствами, позволяющих разместить "сотрудников по координации" в аэропортах для определения годности и подлинности проездных документов выполняющих посадку на борт пассажиров (Рекомендуемая практика 3.32). Такие договоренности могли бы быть достигнуты путем использования МОВ или иных форм международного сотрудничества.

Неприменение штрафов, если эксплуатант выполнил требования

3.8.8 Признавая усилия, прилагаемые эксплуатантами воздушных судов, государствам не следует налагать на них штрафы, если прибывающие и/или транзитные пассажиры оказались без надлежащих документов, а эксплуатант может доказать, что он принял все меры предосторожности, чтобы избежать подобных случаев. С этой целью был принят Стандарт 5.14, требующий от государств поступать таким образом.

3.9 ФОРМАЛЬНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ОФОРМЛЕНИЕМ: УБИТИЕ

SARPS раздела J "Процедуры, связанные с убитием" главы 3 Приложения 9

3.9.1 Полномочные органы, эксплуатанты воздушных судов и администрация аэропортов имеют возможность улучшить свой общественный имидж путем установления эффективного норматива времени на выполнение формальностей при оформлении пассажиров и их багажа.

3.9.2 Для достижения максимальной продуктивности необходима тесная и практическая координация и сотрудничество между всеми организациями, отвечающими за различные виды формальностей. Поскольку реальное время, требуемое для всего процесса оформления, поддается измерению, сравнение реально затраченного времени с принятым целевым нормативом дает точную меру, которую можно использовать для выявления и анализа конкретных проблем (т.е. нехватка ресурсов, непрактичные процедуры, недостаточная координация). Благодаря такому анализу поиск и выбор надлежащих решений подкрепляется фактами.

3.9.3 Установление максимальной продолжительности выполнения формальностей соответствует Стандарту 1.2 Приложения 9, который требует от государств, чтобы время, необходимое для осуществления пограничного контроля в отношении лиц и воздушных судов и для выпуска/таможенной очистки грузов, было минимальным. В Приложении 9 также содержатся положения, устанавливающие максимальную продолжительность оформления, которая была принята на основе опыта экспертов, представлявших различные области деятельности и различные районы мира и помогавших ИКАО в разработке и/или совершенствовании мер по упрощению формальностей.

Время регистрации

3.9.4 Перевозчикам следует периодически публиковать в расписании время окончания регистрации для ориентировки пассажиров, по крайней мере, для каждого международного рейса. Время окончания регистрации следует подтверждать пассажирам письменно при бронировании ими мест или приобретении билетов. Эксплуатантам и администрации аэропортов следует стремиться устанавливать по каждому аэропорту единое время для каждой категории рейса.

Информация о задержках

3.9.5 Эксплуатантам следует принимать все меры к тому, чтобы информировать пассажиров о любых задержках в вылетах еще до регистрации.

Целевой норматив времени для выполнения формальностей, связанных с убытием

3.9.6 Целевой норматив времени для выполнения всех формальностей, связанных с убытием пассажиров и их багажа, составляет 60 мин (Рекомендуемая практика 3.36). Это время должно рассчитываться в совокупности и относиться ко всем пассажирам, подлежащим обычному оформлению.

Меры по выполнению формальностей, связанных с убытием

3.9.7 Требуемые формальности, связанные с убытием, подлежащие выполнению в пределах рекомендуемых 60 мин, включают следующее:

- производимую авиакомпаниями регистрацию;
- принятие мер авиационной безопасности;
- где это применимо, взимание аэропортовых и других сборов;
- принятие мер пограничного контроля при въезде, например, паспортный, карантинный и таможенный контроль (Рекомендуемая практика 3.36).

Многоканальная система иммиграционного контроля (Рекомендуемая практика 3.37)

3.9.8 Данный метод позволяет отделить группы, требующие больше времени на оформление. Например, отделить граждан и постоянных резидентов от членов экипажей и посетителей. Последние могут быть также разделены с отделением тех, кто принадлежит государству с особыми привилегиями.

3.9.9 Еще одним преимуществом сортировки людей с использованием многоканального метода является то, что она также позволяет оформить людей быстрее, поскольку сотрудник контрольной службы будет выполнять повторяющиеся задачи по выявлению данных на конкретную группу.

3.10 ФОРМАЛЬНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ОФОРМЛЕНИЕМ: ПРИБЫТИЕ

SARPS раздела К "Процедуры, связанные с прибытием" главы 3 Приложения 9

Обязанность эксплуатантов по информированию

3.10.1 Эксплуатантам авиакомпаний, администрации аэропортов и государственным службам Договаривающихся государств следует поддерживать и по возможности расширять программы, своевременно информирующие пассажиров о требованиях и процедурах, связанных с оформлением при прибытии, особенно в отношении требований служб здравоохранения и иммиграции, таможенных освобождений, импортных запретов и ограничений, карантинных правил, касающихся сельскохозяйственной продукции, а также ставок пошлины на наиболее распространенные предметы, приобретаемые за границей туристами и другими возвращающимися пассажирами.

Целевой норматив времени на выполнение формальностей, связанных с прибытием

3.10.2 Целевой норматив времени на выполнение формальностей, связанных с прибытием всех пассажиров, подлежащих обычной проверке, не должен превышать 45 мин (Рекомендуемая практика 3.39). Этот норматив времени следует соблюдать независимо от вместимости воздушного судна и времени запланированного прибытия.

Как рассчитывается целевой норматив времени

3.10.3 Целевой норматив времени в 45 мин следует рассчитывать со времени высадки пассажира с борта воздушного судна до момента, когда пассажир прошел проверку всеми полномочными органами, задействованными в этой процедуре, включая меры авиационной безопасности и меры пограничного контроля при прибытии (например, иммиграционный, карантинный или таможенный контроль).

Отказ от требования о сдаче документов до прибытия в пункты контроля: Стандарт 3.41

3.10.4 При установлении процедур пограничного контроля соответствующим полномочным органам следует рассмотреть неприятные последствия и озабоченность пассажиров, когда их документы сдаются до прибытия в пункты контроля. Поскольку существует реальный риск утери документов, пассажиры опасаются остаться "без документов" и потенциально могут столкнуться с личными затруднениями, а также с снимающими много времени и дорогостоящими формальностями по восстановлению своих проездных документов. В этом случае затрагиваются не только пассажиры, но также и полномочные органы, так как последующие жалобы затрудняют полномочным органам решение таких проблем.

3.10.5 В этом контексте Стандарт 3.41 предусматривает, что, за исключением особых случаев, государства не требуют сдачи пассажирами и членами экипажа паспортов, проездных документов и прочих документов, удостоверяющих личность, до прибытия в пункт паспортного контроля (Стандарт 3.41).

Государства незамедлительно принимают
лиц для проверки: Стандарт 3.42

3.10.6 Имеются случаи, когда из-за нехватки людских ресурсов или по иным причинам, воздушное судно и его пассажиры вынуждены ожидать, пока государственные полномочные органы (пограничного контроля) не будут готовы к их принятию. По этой причине, как авиаперевозчики, так и пассажиры подвергаются более длительной процедуре оформления, что создает перегруженность в определенных зонах аэропорта, таких, как перроны и выходы для вылета. Это также затрудняет выдерживание расписания рейсов авиакомпаний и выделение окон для полетов в аэропорту, где возникла такая проблема.

3.10.7 С учетом вышеизложенного, а также издержек и эксплуатационных последствий таких задержек для авиаперевозчиков, пассажиров и аэропортов Стандарт 3.42 обязывает соответствующие государственные полномочные органы незамедлительно принимать пассажиров и экипаж для проверки на предмет допуска на территорию данного государства (см. также "допуск" в Глоссарии настоящего Руководства и Стандарт 5.16 Приложения 9 по вопросам, касающимся права на въезд).

Эксплуатант отвечает за пассажиров
до принятия их к проверке: Стандарт 3.43

3.10.8 Эксплуатантам и полномочным органам пограничного контроля необходимо формализовать круг их ответственности в отношении охраны и опеки международных пассажиров. Установление четких и стандартных обязанностей помогает эксплуатантам избегать путаницы и ошибок и усиливает применение пограничного контроля. В этом отношении Стандарт 3.43 предусматривает, что эксплуатанты воздушных судов несут ответственность за охрану и опеку пассажиров и членов экипажа, пока они не будут приняты к проверке, и обязывает государства стандартизировать такой вид ответственности путем принятия данного положения.

3.10.9 Термин "принимается к проверке" определяется в Приложении 9 следующим образом: "Пассажир или член экипажа "принимается к проверке" в момент его первой явки в контрольный пункт зоны прибытия после высадки с воздушного судна с целью получения разрешения на въезд в соответствующую страну; в это время сотрудник контрольного пункта принимает решение, имеет ли он право на въезд. Такая проверка не включает просмотра проездных документов, который может осуществляться сразу же после высадки с воздушного судна" (Стандарт 3.42, примечание).

3.10.10 Согласно Стандарту 3.43 в сферу ответственности эксплуатанта входит охрана и опека пассажиров и экипажа в период нахождения между:

- воздушным судном и зданием аэровокзала;
- внутри аэровокзала вплоть до пункта пограничного контроля.

Изъятие сфабрикованных, поддельных или фальшивых документов

3.10.11 В целях обеспечения того, чтобы сфабрикованные, поддельные или фальшивые документы выходили из обращения и не могли быть использованы и повторно использованы для незаконной миграции, Стандарт 3.46 обязывает государства изымать такие документы. Стандарт также требует от государств изымать документы у лица, выдающего себя за другого, т.е. лица, совершающего поездку по чужим документам. Эти документы подлежат возвращению государству, названному в качестве выдавшего их, или постоянному дипломатическому представительству данного государства.

Предварительная информация о пассажирах (API)

Цель API

3.10.12 Рекомендуемая практика 3.47 Приложения 9 предлагает государствам вводить систему предварительной информации о пассажирах, которая позволяет собрать информацию о пассажирах до вылета, а также передать их соответствующим полномочным органам для проведения анализа.

3.10.13 Наличие информации о пассажирах для целей оформления в пунктах пограничного контроля до прибытия воздушного судна дает возможность применять надлежащие методы управления риском, что ускоряет процесс оформления и сосредотачивает ресурсы контрольной службы на выявлении и досмотре тех пассажиров, которые относятся к категории повышенного риска. Основным преимуществом системы API является совершенствование мер авиационной безопасности и процедур оформления пассажиров в плане эффективности и действенности. Статистически, большинство пассажиров не представляют какой-либо угрозы для системы обеспечения соблюдения законов, таким образом “не вызывающий подозрений” поток пассажиров следует подвергать минимальной проверке.

3.10.14 Система API является мерой упрощения формальностей, но она также признается как мера авиационной безопасности, поскольку возможные проблемные случаи могут быть выявлены до прибытия, что усиливает меры в области обеспечения соблюдения законодательства и авиационной безопасности. Это может быть серьезной мотивацией для правительства потратить необходимые ресурсы на совершенствование процессов проверки. Однако следует отметить, что успех той или иной программы API измеряется эксплуатационной эффективностью и уменьшением загруженности аэропорта.

Описание API

3.10.15 Система API охватывает следующие этапы:

- 1) сбор определенных паспортных или визовых данных до вылета пассажиров и добавление к ним данных о конкретном рейсе;
- 2) передача вышеуказанной информации с помощью электронных средств соответствующим государственным полномочным органам;
- 3) обработка таких данных для целей профайлинга, анализ (оценка риска) и определение контрольного процесса, подлежащего применению по прибытии этого пассажира.

Применение устройств для считывания документов

3.10.16 Важным инструментом, минимизирующим время, затрачиваемое на регистрацию и оформление въезда, является устройство для считывания документов. У таких считывающих устройств имеются два главных преимущества: быстрое считывание информации, содержащейся в проездном документе, и точность данных.

Применение стандартных спецификаций, указанных в документе Doc 9303

3.10.17 Единообразие обеспечивает выгоды, а стандартизация представляет собой способ его достижения. Полномочные органы пограничного контроля могут получить выгоды от единообразия, когда требуемые для представления данные (идентификационная информация о пассажирах) ограничены сведениями,

содержащимися в машиночитываемой зоне, спецификации которой указаны в добавлении 6 к разделу IV тома 1 части 1 документа Doc 9303. Унифицированное требование к данным уменьшает связанные с ними расходы и упрощает разработку и использование систем API (Стандарт 3.47.1).

Формат сообщений PAXLST

3.10.18 Для каждого сообщения требуется, чтобы три основных элемента: передатчик, приемник и средства связи были совместимы. Если передаваемый сигнал не распознается приемником, или если средства связи, используемые передатчиком и приемником, различны, то осуществление связи невозможно. Этот принцип также применим к системам API. Передаваемые информационным источником данные должны соответствовать заранее определенному формату, который также распознается устройством обработки в пункте назначения.

3.10.19 Для решения проблем интероперабельности Организация Объединенных Наций разработала технические требования к обмену электронными данными (ЭДИФАКТ ООН). Формат PAXLST был разработан в качестве стандартного формата для сообщений, содержащих информацию о пассажирах. Этот формат имеет важное значение для глобальной интероперабельности и перспективной взаимосвязи систем API между участвующими государствами.

Предварительная информация о пассажирах (API): основные сведения

Введение

3.10.20 Система API была задумана таможенными службами ряда государств, которые осознали необходимость решения проблемы возросшего риска, создаваемого пассажирами авиакомпаний в последние годы, особенно в отношении контрабанды наркотиков и других видов угрозы для национальной безопасности. В некоторых районах необходимость усиления мер контроля в сочетании с ростом авиаперевозок пассажиров создала огромное напряжение с ресурсами таможенных и иммиграционных служб, приведшее к неприемлемым задержкам в оформлении прибывающих пассажиров в аэропортах. В качестве средства повышения уровня соблюдения требований и ускорения оформления пассажиров из категории малого риска была задумана система, в которой идентификационные данные о пассажирах могли бы направляться полномочным органам, пока воздушное судно находится в полете, и сверяться с электронными базами данных до прибытия пассажиров.

История вопроса

3.10.21 Статья 29 Чикагской конвенции предусматривает, что каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, имеет на борту определенные документы, включая, для пассажиров, "список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения". В Стандарте 2.12 Приложения 9 указывается, что представление пассажирской ведомости, как правило, не требуется, и отмечается, что в тех случаях, когда такая информация требуется, она ограничивается элементами, содержащимися в предписанном формате, т.е. фамилии, пункты посадки и высадки и данные о рейсе.

3.10.22 Следует отметить, что при принятии Стандарта 2.12 пассажирская ведомость предусматривалась как документ на бумажном бланке, который отпечатывался или заполнялся вручную в письменном виде и передавался из рук в руки. Тем не менее, концепция ограничения объема информации, необходимой для достижения основных целей безопасности полетов, эффективности и соблюдения нормативных требований, применима к таким современным системам обмена электронными данными, как системы API. Общеизвестно, что в любой системе, связанной с обменом информацией (автоматизированной или нет), основные расходы приходятся на сбор данных; поэтому увеличение сбора данных должно приносить выгоды, превышающие

дополнительные издержки. Этот принцип был центральным вопросом в ходе обсуждения системы API на десятом Специализированном совещании по упрощению формальностей (FAL/10) и последующего принятия Совещанием FAL/11 систем API в качестве Рекомендуемой практики (Рекомендуемая практика 3.47).

3.10.23 Ряд авиакомпаний в Соединенных Штатах Америки согласился испытать систему API, и краткое описание результатов таких испытаний приводится в нижеследующих пунктах.

3.10.24 Данные о каждом пассажире (содержащиеся в машиночитываемой зоне паспорта) собираются авиакомпанией в ходе процесса регистрации за границей, форматируются системой бронирования/контроля авиакомпании и передаются в централизованную таможенную систему, где они сверяются с межведомственными базами данных и перечнями "подозрительных лиц". Затем результаты этих проверок передаются в аэропорт прибытия, где они распределяются иммиграционным и таможенным службам. Выполнение этой части процесса до прибытия рейса существенно сокращает или исключает отнимающий много времени ввод данных и потребности в обработке данных на ЭВМ во время проверки каждого пассажира.

3.10.25 По мере совершенствования системы API авиакомпаниями и контрольными полномочными органами продолжительность оформления пассажиров трансокеанических рейсов (которая до использования API часто составляла свыше 2 часов) уменьшилась в среднем до уровня ниже рекомендованного ИКАО норматива в 45 мин. Помимо такого повышения продуктивности контрольные полномочные органы сумели усилить меры по обеспечению соблюдения законодательств за счет того факта, что заблаговременное получение информации предоставляет им больше времени для обработки информации о пассажирах и дает возможность принимать более взвешенные решения в отношении целей их проверки и соответствующего уровня контроля.

3.10.26 Рекомендация Совещания FAL/11 отражала в принципе поддержку применения систем API во всем мире; однако было также признано, что это решение может подходить не для всех случаев и что некоторые государства могут оказаться не в состоянии внедрить такие системы. Государствам и аэропортам, которые заинтересованы во введении системы API, рекомендуется рассмотреть следующие вопросы.

API как система обмена электронными данными (EDI)

3.10.27 Система API предусматривает обмен электронными данными (идентификационные сведения из паспорта и основная информация о рейсе) между авиакомпанией пункта отправления и государством назначения. Рекомендуемая практика 3.47 не охватывает ручную подготовку перечней, телетайпных сообщений или документов, содержащих дополнительную информацию о пассажирах.

API как система предварительной проверки

3.10.28 Цель системы API заключается не только в предоставлении полномочным органам полной ведомости пассажиров на борту воздушного судна, но также в обеспечении процедур и ресурсов, необходимых полномочным органам для изучения этих данных до прибытия рейса, с тем чтобы можно было сократить продолжительность проверки пассажиров по прибытии.

Расходы

3.10.29 Система EDI требует значительных капиталовложений в компьютерное оборудование, программное обеспечение и подготовку персонала со стороны как эксплуатантов воздушных судов, так и контрольных полномочных органов. Необходима база данных, доступная с помощью электронных средств; создание такой базы данных является обязанностью государства. Можно ожидать, что эксплуатантам воздушных судов и контрольным полномочным органам придется взять на себя расходы по разработке своих соответствующих

компьютерных систем и установления линий передачи данных для обеспечения сбора, передачи, получения и обработки требуемых данных. Приложение 9 рекомендует государствам стремиться к минимизации количества передач данных API по каждому конкретному рейсу (Рекомендуемая практика 3.47.4), т.е. следует избегать множественных запросов данных по какому-либо конкретному рейсу. Причина этого заключается в том, что каждая передача данных влечет за собой определенные расходы для эксплуатантов воздушных судов. В некоторых случаях потребуется модификация аэропортовых служб, чтобы оформлять пассажиров API отдельно от других пассажиров.

Последствия новой процедуры

3.10.30 Хотя статья 22 Чикагской конвенции требует от государств упрощения международной воздушной навигации и принятия всех практических мер по предотвращению необоснованных задержек, статья 13 требует от авиационного сообщества соблюдать законы и правила государства, "... касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина ... ". В плане практических действий новая процедура, связанная с прибытием или убытием рейса, может быть оправдана, если она способствует повышению продуктивности операций и более эффективно обеспечивает авиационную безопасность. Системы API могут эффективно решать национальные проблемы, связанные с авиационной безопасностью, неприемлемо длительными задержками при оформлении пассажиров и ухудшением ситуации с обеспечением соблюдения законов из-за нехватки людских ресурсов. Следует сопоставить расходы на введение системы с серьезностью этих проблем в соответствующем государстве или аэропорту.

Множественные причины задержек при оформлении пассажиров

3.10.31 Следует признать, что не все время, затраченное между высадкой и окончательным выпуском, относится к деятельности служб пограничного оформления. Неэффективная обработка багажа, отсутствие свободных телескопических трапов и наземного транспорта, а также большие пешеходные расстояния до зоны проверок являются некоторыми из факторов, способствующих задержкам, однако они не могут быть решены с помощью системы API. При определении целесообразности введения системы API, необходимо провести анализ с целью установления того, какая доля избыточного времени, потраченная на выпуск пассажиров, приходится на процессы проверок.

Многочисленные контрольные ведомства

3.10.32 Если принято решение о введении системы API, то важно задействовать на этапах планирования и разработки все контрольные ведомства. У всех таможенных, иммиграционных и сельскохозяйственных полномочных органов имеются различные потребности в информации, которые должны быть учтены для того, чтобы исключить неучастие какого-либо ведомства, что тем самым свело бы на нет выгоды, полученные другими.

Участие отрасли

3.10.33 Поскольку участие в системе API связано с расходами для эксплуатантов воздушных судов, их сотрудничество является наиболее эффективным, если они участвуют добровольно. Эксплуатантов, которые не участвуют или допускают ошибки, не следует подвергать мерам наказания, хотя предполагается, что пассажиры, прибывающие рейсами эксплуатантов, не участвующих в этой системе, затратят больше времени на оформление. В целях установления гармоничных, продуктивных рабочих отношений между эксплуатантами и полномочными органами новую систему следует пропагандировать, исходя из ее преимуществ.

Общий аэропортовый процесс

3.10.34 Чтобы системы API были успешными, необходимо сотрудничество всех сторон, задействованных в процессе проверки пассажиров.

3.10.35 Дальнейшее развитие систем API должно стать одним из главных пунктов повестки дня аэропортовых комитетов по упрощению формальностей.

3.10.36 В соответствующих случаях, Договаривающимся государствам следует вводить систему API, которая предусматривает сбор паспортных данных до прибытия и передачу этих сведений с помощью электронных средств полномочным органам в стране назначения. При этом государства обязаны соблюдать спецификации на сообщения PAXLST, содержащиеся в совместных рекомендациях Всемирной таможенной организации (ВТО)/Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА)/ИКАО, касающихся системы API (Стандарт 3.47.1). Во избежание дополнительного времени на регистрацию следует поощрять использование устройств для считывания документов, позволяющее собирать информацию, содержащуюся в машиночитываемых проездных документах.

Данные записей регистрации пассажиров (PNR)

3.10.37 В нынешних условиях тщательного контроля в целях безопасности признается, что современные инструменты упрощения формальностей, такие, как машиночитываемые паспорта (МСП) и системы предварительной информации о пассажирах (API) повышают общий уровень авиационной безопасности международной гражданской авиации. В последние годы степень заинтересованности в использовании API в качестве меры авиационной безопасности возросла. Некоторые государства сочли необходимым в целях борьбы с терроризмом и защиты своих границ выйти за пределы требований API и потребовать дополнительные данные, касающиеся пассажиров, для хранения их в системах бронирования мест и других подобных системах эксплуатантов воздушных судов.

3.10.38 Проблема сбора государствами данных записей регистрации пассажиров (PNR), впервые поднятая ИКАО на двенадцатом Специализированном совещании по упрощению формальностей (2004 г.), нашла впоследствии свое отражение в Приложении 9 в качестве Рекомендуемой практики 3.48. В указанном положении рекомендуется, чтобы Договаривающиеся государства, требующие доступа к PNR, приводили свои требования к данным и методы обработки таких данных в соответствии с основными принципами, разработанными ИКАО (Рекомендуемая практика 3.48).

3.10.39 В апреле 2006 года ИКАО опубликовала циркуляр 309 "*Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)*". Целью этих рекомендаций является установление единообразных мер по передаче данных PNR и последующей обработке этих данных заинтересованными государствами на основе принципов: а) минимизации издержек отрасли; б) точности информации; в) полноты данных; г) защиты персональных данных; д) своевременности и е) действенности и эффективности управления данными/управления риском (см. *Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)* (Дос 9944).

3.10.40 Указанные рекомендации также предназначены для оказания помощи государствам в разработке требований и процедур в отношении данных с целью сведения к минимуму технических проблем, которые могут мешать применению этих единообразных мер. Они касаются вопросов передачи данных PNR из системы эксплуатанта воздушных судов государству, а также управления этими данными, включая организацию их хранения и защиты (см. *Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)* (Дос 9944).

Поездки организованных групп

3.10.41 Практика коллективного сбора и проверки проездных документов лиц, совершающих поездку организованными группами, не поощряется, так как она может нарушить нормальное движение другого пассажиропотока. Однако, если из-за особых характеристик авиаперевозок в данном государстве полномочные органы считают, тем не менее такую практику целесообразной, следует выделить специальные контрольные пункты для оформления групп лиц.

Управление риском в отношении пассажиров

Почему следует применять управление риском

3.10.42 На практике таможенные и другие полномочные органы, чей штат и ресурсы являются неизменными или, в ряде случаев, фактически сокращаются, вынуждены сталкиваться со значительным ростом международных авиаперевозок и торговли и в то же время обеспечивать дальнейшее упрощение формальностей в виде упрощенных документов и процедур и почти незамедлительный выпуск/таможенную очистку лиц и товаров.

3.10.43 Это означает, что они более не могут применять традиционные методы проверки пассажиров без увеличения продолжительности оформления, перегруженности и недовольства публики; или досмотра товаров на основе отдельных грузоотправлений для обеспечения правильности государственных сборов, соблюдения соглашений в области торговой политики (квоты, льготы), а также обнаружения запрещенных или ограниченных в обращении товаров и принятия в отношении их надлежащих мер. Попытки применения таких методов привели бы к нереалистическим нагрузкам на ресурсы полномочных органов пограничного контроля и вызвали бы неприемлемые задержки при выпуске/таможенной очистке лиц и товаров.

3.10.44 Факторы, участвующие в оценке риска, различны для каждого ведомства и отличаются в зависимости от государства. Степень их важности базируется на типах "угроз", которые могут усматриваться. Независимо от такого восприятия контрольным ведомствам следует разработать логическую основу для отбора лиц, которых следует проверить более тщательно, и ускорения прохождения тех, которые относятся к категории небольшого риска или не представляют никакого риска. Такие решения следует основывать на расчетном уровне "риска" или вероятности нарушения закона, либо иных нарушений. Оценка риска может проводиться в отношении отдельных лиц, групп или воздушного судна в целом.

Использование системы двойного коридора

3.10.45 Система двойного коридора или система красного/зеленого коридора является наиболее известным и используемым выборочным процессом для проверки таможенной службой багажа прибывающих пассажиров. Проанализировав выгоды этой системы (эффективное решение проблемы возрастающего количества пассажиров без соответствующего увеличения штата таможи) и сделав вывод о том, что её можно принять без снижения эффективности таможенного контроля, Всемирная таможенная организация (ранее называвшаяся Советом таможенного сотрудничества) в 1971 году рекомендовала своим членам ввести систему двойного коридора.

3.10.46 Для реализации упомянутой рекомендации ИКАО приняла Стандарт 3.51 (Приложение 9), обязывающий государства вводить систему двойного коридора или другой выборочный процесс таможенного досмотра и карантинного контроля на основе метода управления риском с учетом условий и объема перевозок в конкретном аэропорту. Подробная информация приводится в добавлении 6 к Приложению 9 (Стандарт 3.51).

Действующая виза в паспорте с истекшим сроком действия

3.10.47 В случае истечения срока действия паспорта до окончания срока действия визы государству, выдавшему визу, следует по-прежнему признавать визу вплоть до наступления даты окончания её действия при условии, что она представляется вместе с новым паспортом временно пребывающего лица (Рекомендуемая практика 3.53).

Пример. Лицо является владельцем паспорта, срок действия которого истекает 20 августа 2002 г., однако виза, выданная государством, действует до 31 декабря 2002 г. Пассажир получает новый паспорт для поездки после 20 августа и хочет посетить государство, выдавшее указанную визу, до 31 декабря 2002 г. В этом случае пассажиру следует предоставить возможность въехать в данное государство по предъявлении как старого паспорта, содержащего визу, так и нового действующего паспорта.

3.10.48 При предъявлении визы на ограниченное количество въездов сотрудник контрольной службы делает в том или ином месте возле страницы с визой пометки надлежащим, ясным и не ущемляющим права способом о каждом случае использования визы. Государствам следует заранее определить это место, с тем чтобы владелец, эксплуатант воздушного судна или полномочные государственные органы могли быстро установить ее действительность без использования каких-либо специальных средств. Это также помогает предотвратить поездку лица по визе, которая уже была "полностью использована для поездок" (Стандарт 3.54).

Возврат документов лицам после проверки

3.10.49 Была высказана серьезная озабоченность по поводу практики временного изъятия паспортов у пассажиров во время выполнения формальностей по оформлению или при транзите в связи с неприятными и дорогостоящими трудностями, встающими перед пассажиром, чей паспорт был утерян, пока он находился у государственных полномочных органов. В этом отношении международное сообщество признает, что паспорт является личной собственностью, которую следует возвращать его владельцу сразу же после проверки государственными полномочными органами.

3.10.50 Лишь в особых отдельных случаях государственные полномочные органы могут оставить у себя проездные документы. Стандарт 3.55 требует от государств принимать меры, гарантирующие возврат всех проездных документов их владельцу сразу же после проверки (Стандарт 3.55).

Медицинский осмотр пассажиров из инфицированных районов: Рекомендуемая практика 3.56

3.10.51 Как правило, государства требуют от пассажиров прохождения медицинского осмотра в пункте их прибытия для предотвращения распространения инфекционных болезней из других стран. Поскольку проверка всех прибывающих пассажиров не даст какой-либо практической выгоды, в Рекомендуемой практике 3.56 Приложения 9 предлагается подвергать таким осмотрам только пассажиров, прибывающих из района распространения инфекционного заболевания в пределах инкубационного периода соответствующей болезни, как указано в международных медико-санитарных правилах.

3.11 ФОРМАЛЬНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ТРАНЗИТОМ

SARPS раздела L "Процедуры и требования, связанные с транзитом" главы 3 Приложения 9

3.11.1 Существуют государства, которые принимают прибывающий пассажиропоток только через специальные транзитные аэропорты в связи с многочисленными стыковочными рейсами и/или

многочисленными международными терминалами прибытия/вылета. В этих случаях большие расстояния между терминалами прибытия и вылета или недостаток транзитных залов могут вынудить местные полномочные органы требовать наличия у транзитных пассажиров транзитной визы. Такая виза, представляющая возможность пассажирам свободно перемещаться в пределах общественных зон аэропорта после прохождения всех формальностей по оформлению, имеет свои преимущества и недостатки. Это решает проблему пассажиров, которым необходимо прибыть в свой терминал вылета/к выходу на рейс, но также может привести к перегрузке контрольных полномочных органов из-за дополнительных потребностей в их услугах, что может отвлекать ресурсы контрольных служб от высокорискованных субъектов или от проблем обеспечения соблюдения законодательства.

3.11.2 Поскольку требование о наличии транзитной визы затрагивает как транзитных пассажиров, так и полномочные органы, Стандарт 3.58 обязывает государства разрабатывать процедуры, по возможности исключая требование о наличии транзитной визы и создающие соответствующие условия для транзитных пассажиров и экипажей, такие, как зоны прямого транзита и группы сопровождения транзитных пассажиров, руководимые эксплуатантами воздушных судов под надзором полномочных органов пограничного контроля. Это позволило бы транзитным пассажирам временно оставаться в пределах аэропорта без прохождения формальностей пограничного контроля, требуемых при въезде в государство транзита.

Транзитная виза

Сведение до минимума количества государств, требующих транзитные визы

3.11.3 Для тех случаев, когда требование о наличии транзитной визы не может быть отменено, Стандарт 3.59 Приложения 9 предусматривает, чтобы государства сводили к минимуму количество государств, чьи граждане должны иметь такую визу (Стандарт 3.59).

3.11.4 Транзит без визы разрешается пассажиру, который отвечает следующим условиям:

- является владельцем действующего паспорта;
- не покидает зону прямого транзита или "стерильную зону";
- остается в аэропорту менее 24 часов;
- имеет действующую визу или разрешение на въезд в третье государство;
- имеет действительный авиабилет и подтверждение бронирования на рейс в третье государство с вылетом из того же аэропорта и в тот же день.

3.12 ОТДЕЛЕННЫЙ ОТ ВЛАДЕЛЬЦА БАГАЖ

SARPS раздела М "Распоряжение багажом, отделенным от его владельца" главы 3 Приложения 9

3.12.1 В целях недопущения дискредитации технологических разработок обработки багажа, таких, как всемирная система отслеживания багажа и другие усилия по ускорению процедур, одобренные многими государствами, Стандарт 3.62 Приложения 9 обязывает государства разрешать передачу засланного багажа в одном и том же аэропорту с одного международного рейса на другой без проверки, за исключением случаев, обусловленных мерами авиационной безопасности или другими необходимыми мерами контроля (Стандарты 2.16 и 3.62).

Временное надежное хранение засланного багажа

3.12.2 В тех случаях, когда прямая передача засланного багажа не может быть осуществлена, государства должны принимать меры к временному хранению такого багажа под тщательным наблюдением в соответствующем месте (Стандарт 3.62).

3.13 ДОКУМЕНТЫ, УДОСТОВЕРЯЮЩИЕ ЛИЧНОСТЬ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

SARPS раздела N "Удостоверение личности и въезд членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов" главы 3 Приложения 9

Удостоверение члена экипажа и удостоверение инспектора по безопасности полетов гражданской авиации

3.13.1 Удостоверение члена экипажа является официальным документом, который служит подтверждением места службы и личности членов экипажей и бортпроводников, и его не следует путать со свидетельствами членов экипажа, которые подтверждают профессиональную квалификацию членов экипажа.

3.13.2 В основе положений Приложения 9, касающихся данного документа, лежит всеобщее признание огромного преимущества, которое дает эксплуатантам воздушных судов использование свидетельств и удостоверений членов экипажей воздушных судов вместо паспортов и виз, и это преимущество следует сохранить даже в случае обмена воздушными судами между эксплуатантами авиакомпаний.

3.13.3 Внедрение удостоверения члена экипажа, описанного в настоящем Руководстве, позволяет авиакомпаниям эффективно распределять свой персонал. Однако получить полную выгоду от использования этого документа не представляется возможным, пока некоторые государства воздерживаются от его признания.

Определение члена экипажа и члена летного экипажа

3.13.4 В Приложении 9 член экипажа определяется как лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени (Приложение 9, глава 1 "Определения").

3.13.5 То же Приложение определяет также члена летного экипажа как имеющего свидетельство члена экипажа, на которого возложены обязанности, необходимые для эксплуатации воздушного судна в течение служебного полетного времени.

Содержание удостоверения члена экипажа (УЧЭ)

3.13.6 По практическим соображениям, связанным с выдачей, как бортпроводники, так и члены летного экипажа рассматриваются как члены экипажа. Общее содержание этого документа приводится в добавлении 7 Приложения 9. Подробные технические спецификации на машиночитываемые УЧЭ содержатся в добавлении 7 к разделу V тома 1 части 3 документа Doc 9303 (см. рис. 6).

Государство выдачи Компетентный орган выдачи		УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЛЕНА ЭКИПАЖА	
Фотография владельца удостоверения	Фамилия	Имя	
	Пол	Гражданство	Дата рождения
	Место работы	Должность	
	Номер документа	Срок действия	
	(Подпись владельца)		

Лицевая сторона УЧЭ

Государство выдачи	
Владелец имеет право на обратный въезд в любое время по предъявлении действительного удостоверения.	
Выдано в (место выдачи)	(Подпись) Компетентный орган выдачи
Машиносчитываемая зона (не заполняется, если удостоверение не предназначено для машинного считывания)	

Оборотная сторона УЧЭ

Рис. 6. Удостоверение члена экипажа (УЧЭ)

УЧЭ в том виде, как оно представлено в Приложении 9

Удостоверение члена экипажа в виде машиносчитываемой карточки

3.13.7 С учетом (возможного) частого использования удостоверения члена экипажа необходимо изготавливать их таким образом, чтобы у них были надежные, осуществимые и износоустойчивые характеристики; в этом отношении Стандарт 3.68 Приложения 9 предусматривает, что если государства выдают УЧЭ, то они делают это только в форме машиносчитываемой карточки в соответствии со спецификациями части 3 документа Doc 9303 (Стандарт 3.68).

Требования к удостоверению члена экипажа, не являющемуся машиночитываемым

3.13.8 Важно отметить, что хотя в документе Дос 9303 содержатся спецификации на машиночитываемые документы, эти спецификации также подлежат применению к документам, не являющимся машиночитываемыми, которые могут выпускаться с включением в машиночитываемую зону фразы "Данный документ не является машиночитываемым". Такая практика упрощает стандартизацию УЧЭ во всем мире. В этом смысле все удостоверения члена экипажа, не являющиеся машиночитываемыми, должны выпускаться с использованием той же структуры, что и у соответствующего машиночитываемого документа.

Цель УЧЭ

3.13.9 Цель выдачи стандартизированного удостоверения члена экипажа заключается в упрощении международных поездок членов экипажей авиакомпаний путем освобождения их от требований о наличии виз, а также предоставления полномочным органам пограничного контроля гарантий относительно подлинности проездных документов, идентификационных и анкетных данных. Стандарт 3.71 Приложения 9 обязывает государства принимать УЧЭ в качестве удовлетворительного документа, удостоверяющего личность, для временного въезда (Стандарт 3.71). Имеется в виду, что это должно быть применимым даже в случае, когда владелец не является гражданином государства регистрации воздушного судна, на котором он/она работает.

Случаи, когда УЧЭ должно приниматься для временного въезда

3.13.10 Существуют определенные условия, которым члены экипажа должны удовлетворять для того, чтобы им разрешили временный въезд в то или иное государство без визы.

3.13.11 Этими условиями являются:

- иметь при себе удостоверение при посадке или высадке;
- оставаться в аэропорту, где воздушное судно сделало остановку, или в пределах границ смежных городов;
- вылететь на том же воздушном судне или следующим по расписанию регулярным рейсом (Стандарт 3.71 и Рекомендуемая практика 3.71.2).

Контроль за выпуском удостоверений члена экипажа

3.13.12 Для обеспечения защиты УЧЭ необходимо осуществлять надлежащие процедуры *контроля* за выдачей документа. Государства обязаны провести предварительную проверку анкетных данных членов экипажа, прежде чем выдать им УЧЭ. При выдаче УЧЭ применяются также другие меры контроля, связанные с защитой документа (Стандарт 3.70). Цель состоит в приведении мер контроля за выпуском УЧЭ в соответствие с другими мерами защиты документов, предписанными в главе 3 (Стандарты 3.7 и 3.8).

3.13.13 Государствам следует обеспечивать соответствующие условия, позволяющие членам экипажа получать удостоверение члена экипажа со сроком действия на весь период службы в этом качестве (Стандарт 3.67). Процедуры выдачи УЧЭ должны быть эффективными и для членов экипажа и для полномочных органов пограничного контроля при полном соблюдении соответствующих законов.

Досмотр членов экипажа: Стандарт 3.66

3.13.14 После событий 11 сентября 2001 года члены экипажа и их багаж, как и все другие путешественники подлежат тщательному досмотру полномочными органами пограничного контроля. Однако, поскольку они осуществляют посадку на борт раньше пассажиров для подготовки к полету и поскольку их анкетные данные легче получить в любое время, полномочным органам следует досматривать членов экипажа и их багаж как можно быстрее (Стандарт 3.66).

3.13.15 В этом отношении Стандарт 3.66 требует от государств принятия специальных мер или процедур по оформлению членов экипажа. Поскольку интерес государств к каждому человеку не является одинаковым, а напротив отличается в зависимости от категории – посетители и иные категории, такие как члены экипажей авиакомпаний, – досмотр этих лиц будет более эффективным при использовании специально выделенных пунктов контроля.

3.13.16 Поэтому при введении выборочных процессов в целях ускорения проверки пассажиров (Стандарт 3.51) представляется целесообразным, чтобы государства выделяли отдельную зону для прохождения процедур членами экипажа.

3.14 УДОСТОВЕРЕНИЕ ИНСПЕКТОРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

SARPS раздела О "Инспекторы по безопасности полетов" главы 3 Приложения 9

3.14.1 Удостоверение инспектора по безопасности полетов представляет собой документ, выдаваемый инспекторам по безопасности полетов, который упрощает идентификацию и установление рода служебных обязанностей этих лиц полномочными органами. Формат и требования к этому удостоверению аналогичны машиночитываемому удостоверению члена экипажа, как это указано в добавлении 8 к Приложению 9.

3.14.2 Учитывая, что служебные обязанности этих инспекторов выполняются в интересах безопасности подданных (находящихся в поездках и на земле) и граждан других стран в Рекомендуемой практике 3.73 Приложения 9 предусматривается, чтобы полномочные органы пограничного контроля предоставляли инспекторам, выполняющим свои обязанности, связанные с инспекцией, такие же условия оформления, как и членам экипажа. В этом отношении удостоверение инспектора по безопасности полетов рассматривается как официальный проездной документ, который помимо упрощения идентификации личности и установления рода служебных обязанностей таких инспекторов дает право его владельцу на такие же привилегии, что и у других членов экипажа.

3.14.3 В целях обеспечения признания во всемирном масштабе удостоверения инспектора по безопасности полетов, а также других проездных документов, указанных в Приложении 9, необходимо соблюдать стандартные спецификации. С этой целью были приняты подробные технические требования к удостоверению, которые опубликованы в части 3 документа Doc 9303 "Официальные машиночитываемые проездные документы размера 1 и размера 2". Для достижения общемирового признания этих свидетельств национальные полномочные органы должны выпускать их в соответствии со спецификациями, указанными в добавлении 8 к Приложению 9, и признавать такие документы в качестве официальных проездных документов (Рекомендуемая практика 3.74).

Удостоверение действительно
в течение всего срока службы

3.14.4 В целях избежания частых обращений за удостоверением инспектора по безопасности полетов и уменьшения нагрузки на полномочные органы выдачи такое удостоверение должно быть действительным в течение всего срока службы инспектора (Рекомендуемая практика 3.73)

Документы, которые должны иметь при себе
инспекторы по безопасности полетов

3.14.5 Рекомендуемая практика 3.75 Приложения 9 предусматривает, чтобы инспекторы по безопасности полетов при исполнении своих служебных обязанностей имели при себе не только удостоверение инспектора по безопасности полетов, но также личную копию маршрута поездки инспектора (должным образом утвержденного государством, на службе у которого находится инспектор) и действительный паспорт (см. рис. 7).

Привилегии временного допуска
для инспекторов по безопасности полетов

3.14.6 Государствам следует распространять привилегии временного допуска, предоставляемые членам экипажа (как указано в Стандарте 3.71), на инспекторов по безопасности полетов другого государства, исполняющих свои служебные обязанности (Рекомендуемая практика 3.76), при условии их убытия в следующую инспекционную поездку по истечении периода, не превышающего обычный период отдыха.

Государство выдачи		УДОСТОВЕРЕНИЕ	
Компетентный орган выдачи		ИНСПЕКТОРА	
		ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	
Фотография владельца удостоверения	Фамилия	Имя	
	Пол	Гражданство	Дата рождения
	Место работы	Должность	
	ИНСПЕКТОР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ		
	Номер документа	Срок действия	
	(Подпись владельца)		

Лицевая сторона удостоверения

Государство выдачи	
Владелец имеет право на обратный въезд в любое время по предъявлении действительного удостоверения.	
Выдано в (место выдачи)	(Подпись) Компетентный орган выдачи
Машиносчитываемая зона (не заполняется, если удостоверение не предназначено для машинного считывания)	

Оборотная сторона удостоверения

Рис. 7. Удостоверение инспектора по безопасности полетов гражданской авиации

Глава 4

ВВОЗ И ВЫВОЗ ГРУЗОВ И ДРУГИХ ПРЕДМЕТОВ

4.1 ВВЕДЕНИЕ

SARPS раздела А "Общие положения" главы 4 Приложения 9

4.1.1 Посредством Специализированных совещаний по упрощению формальностей и совещаний Группы экспертов по упрощению формальностей ИКАО пересмотрела и обновила положения Приложения 9 для обеспечения согласованности между SARPS, относящимися к таможенному контролю, и соответствующими положениями Киотской конвенции⁴ Всемирной таможенной организации (ВтамО) с учетом поправок к ней, принятых в 1999 году, а также ввела современные концепции, разработанные ВтамО, такие, как управление риском и оптимальное использование автоматизированных информационных систем.

Задачи и стратегии

4.1.2 Самые последние положения Приложения 9 по упрощению процедур оформления груза отражают следующие конкретные задачи и стратегии:

- 1) *Задача: достижение заданного(ых) норматива(ов) времени, необходимого для осуществления выпуска груза.*

Стратегии:

- Использование принципов управления риском в качестве основы при отборе грузоотправлений для досмотра или при выборе уровня контроля, подлежащего применению к конкретному грузоотправлению или классу грузоотправлений. Определение термина "управление риском", в том смысле, как он употребляется в главе 4, изложено в Глоссарии настоящего Руководства, а разъяснение приводится далее в данной главе.
- Представление и обработка грузовой ведомости и информации о ввозе до прибытия воздушного судна.
- Замена используемых государственными полномочными органами и частным сектором ручных процедур технологией электронной информации.
- Слияние таможенного контроля и контроля, осуществляемого другими заинтересованными контрольными ведомствами (т.е. координированный досмотр).

- 2) *Задача: достижение глобальной интероперабельности систем государств и экспуатантов.*

4. Международная конвенция об упрощении и унификации таможенных процедур, 1973 г. (изменена ВтамО в 1999 г.).

Стратегии:

- Стандартизация требований к информации и ее форматов (включая машиночитываемые данные).
 - Переход на электронные средства связи (т.е. никаких бумажных документов).
- 3) *Задача: достижение качественных усовершенствований, ведущих к одновременному повышению уровня удовлетворенности клиентов и доверия контрольных полномочных органов.*

Стратегии:

- Содействие в реализации концепции высококачественных процедур (повышенная степень квалификации отрасли, которая гарантирует высокие стандарты соблюдения требований и, таким образом, дает возможность полномочным органам позволить себе максимальную степень упрощения формальностей).
- Содействие в обеспечении эффективности и целостности таможенного контроля.
- Содействие в обеспечении стандартизированных процедур, изложенных в Приложении 9 и пересмотренной Киотской конвенции.⁵

Общие принципы, применимые к авиагрузу

Общие цели и средства упрощения формальностей

4.1.3 В Стандарте 1.2 определяются цели Приложения 9, а средства достижения этих целей на практике указываются в Стандартах 1.3 – 1.6 и в последующих главах Приложения (см. Предисловие к настоящему Руководству).

Выпуск/таможенная очистка
с минимальными задержками и неудобствами

4.1.4 Определения обоих терминов "выпуск" и "таможенная очистка" приводится в главе 1 Приложения 9. По сути, таможенная очистка совершается, когда выполнены все официальные требования, а выпуск означает, что таможенный орган передает товары в распоряжение соответствующего лица, независимо от того, выполнены ли все таможенные формальности или могут ли эти товары фактически пройти таможенную очистку в данное время.

4.1.5 Таможенная очистка и выпуск перевозимых по воздуху товаров зачастую осуществляется практически одновременно, особенно когда все в порядке и используются автоматизированные процессы таможенной очистки. Однако во многих случаях, чтобы без необходимости не задерживать товары, таможенные органы могут их выпустить, а фактическая таможенная очистка оформляется только позже. Это осуществляется на согласованной основе в соответствии со специальными процедурами, указанными в Стандартах 4.25 и 4.27 и Рекомендуемой практике 4.28. Однако существуют различные другие обстоятельства, при которых таможенные органы могут выпустить товары еще до проведения таможенной очистки в соответствии со стандартными процедурами. Такими обстоятельствами являются:

5. Международная конвенция об упрощении и унификации таможенных процедур, 1973 г. (изменена ВТАМО в 1999 г.).

- случаи, когда на данный момент отсутствует определенная информация и представляется предварительная или неполная грузовая ведомость;
- случаи, когда на данный момент отсутствуют определенные подтверждающие документы;
- случаи, когда необходимо взять образцы в целях установления, например, тарификации товаров;
- случаи, когда представление данных о статистической классификации и уплата пошлины отсрочиваются с согласия таможенных органов.

4.1.6 При выпуске товаров в таких обстоятельствах таможенным органам необходимо убедиться в том, что риск несоблюдения закона отсутствует, что все официальные требования будут удовлетворены, а формальности будут выполнены в надлежащие сроки. Кроме того, в том случае, когда импортные пошлины и налоги не уплачены, таможенные органы должны убедиться в том, что гарантии в отношении их уплаты представлены. Очевидно, что быстрый выпуск товаров является главным показателем упрощения формальностей для импортеров и экспортеров.

Упрощение формальностей и контроль/соблюдение законодательства

4.1.7 На практике, применение надежных, эффективных, современных процессов, указанных в главе 4 Приложения 9, в отношении обработки грузов позволяет использовать широкий диапазон целесообразных мер упрощения формальностей без ущерба для процедур авиационной безопасности и соблюдения законодательства. Фактически, такие меры обычно направлены на расширение возможностей полномочных органов в вопросах управления своими процессами контроля и соблюдения законов. Однако это зависит от наличия хороших уровней связи и обмена информацией между всеми заинтересованными сторонами как в национальном, так и международном масштабе (Стандарт 1.2 с).

Управление риском

4.1.8 Управление риском определяется в Приложении 9 как "Систематическое применение процедур и практики управления, которые обеспечивают органам пограничного контроля необходимую информацию в отношении перемещения людей или грузоотправлений, представляющих риск." В этом контексте "риск" означает потенциальную возможность несоблюдения законов; а "управление риском" означает анализ риска, показатели риска, оценку риска и профилирование риска. Это также включает допущения определенного уровня риска, связанного с грузоотправлениями, в интересах концентрации ресурсов на тех товарах и обстоятельствах, где уровень риска считается самым высоким и вероятность необходимости принятия мер по обеспечению соблюдения законодательства наибольшая (Стандарт 1.3).

Почему следует применять метод управления риском

4.1.9 Таможенные и другие полномочные органы, чьи штаты и ресурсы являются неизменными или фактически сокращаются, вынуждены решать проблему значительного роста объемов международной торговли и в то же время обеспечивать упрощенные документацию и процедуры, а также незамедлительный выпуск/незамедлительную таможенную очистку товаров, чтобы удовлетворить потребности делового сообщества в поставках товаров по графику. Это означает, что они более не могут использовать традиционные методы досмотра товаров на основе отдельных грузоотправлений для обеспечения правильности государственных сборов, соблюдения соглашений в области торговой политики (квоты, льготы), а также обнаружения запрещенных или ограниченных в обращении товаров и принятия в отношении их надлежащих мер. Попытки применения таких методов привели бы к нереалистичским нагрузкам на таможенные органы и вызвали бы неприемлемые задержки при выпуске/таможенной очистке товаров.

4.1.10 В этой связи таможенная служба ввела целый ряд специальных процедур для импортеров/экспортеров, которые признаны ею как соблюдающие официальные требования, а также внедрила меры контроля, основанные на анализе и оценке риска, для получения возможности выпускать/производить таможенную очистку подавляющего большинства товаров ("не вызывающих подозрения" товаров) без какой-либо задержки, с тем чтобы сосредоточить свои усилия и ресурсы на товарах, представляющих высокую степень риска.

Ключевой элемент современной организации контроля

4.1.11 Управление риском является главенствующим принципом современной организации таможенного контроля. Необходимые элементы любой успешной программы включают: выявление и анализ факторов риска; выборочность, классификацию и целевое применение; мониторинг и пересмотр; и оценку уровня соблюдения требований, при этом все элементы подкрепляются надлежащими информационными технологиями, сотрудничеством между таможенными органами и торговыми организациями и взаимопомощью между администрациями таможенной службы.

Использование информационных технологий

4.1.12 Автоматизация процесса таможенной очистки авиагруза стоит в центре повестки дня таможенных служб всего мира, так как это наиболее эффективное средство обработки огромного объема данных, которыми обмениваются многие участвующие стороны, т.е. таможенные службы, грузоотправители, грузополучатели, авиаперевозчики, таможенные брокеры, сельскохозяйственные и иные заинтересованные государственные ведомства. Необходимость усиления мер контроля в свете возрастающего риска, создаваемого незаконным оборотом наркотиков, нарушением прав интеллектуальной собственности, контрабандой находящихся под угрозой исчезновения видов и другой незаконной деятельностью, в сочетании с ростом объемов международной торговли все в большей степени затрудняет государственным контрольным ведомствам выполнять свои обязанности по обеспечению соблюдения законов с помощью лишь ручных процедур. Более того, исследование традиционных авиагрузовых систем, функционирующих без помощи информационных технологий, показало, что среднее "время задержки" импортируемого грузового места (с момента прибытия до выпуска для доставки) составляет 4,5 дня – это задержка, которая для большинства авиагрузовых клиентов является неприемлемой. Авиаперевозчики, таможенные брокеры и полномочные органы стремятся найти автоматизированные решения, чтобы обеспечить более высокий уровень соблюдения законов и более быструю таможенную очистку груза с малой степенью риска за счет более эффективного управления авиагрузовыми перевозками.

4.1.13 Применение информационных технологий может существенно повысить эффективность и действенность процедур обработки авиагруза. В идеальном случае, в рамках аэропортового сообщества всем полномочным органам и торговым/транспортным организациям следует обмениваться информацией, включая международный обмен информацией (Стандарт 1.4).

4.1.14 Использование информационных технологий в международных аэропортах имеет множество аспектов, таких, как: документация, касающаяся прибытия и вылета воздушных судов; товары и припасы, разгружаемые и погружаемые на борт; отчетность по временным складам; контроль за таможенным складом; оформление выпуска/таможенной очистки товаров с использованием электронных средств и система электронных платежей.

Представление данных до прибытия

4.1.15 Автоматизированные грузовые системы состоят из двух основных компонентов: 1) система обработки входных данных автоматизированным способом имеет важнейшее значение для государств, в которых таможенные службы автоматизированы; и 2) автоматизированная ведомость, применяемая в ряде стран, завершает процесс таможенной очистки авиагруза.

4.1.16 Данные грузовой ведомости и авиагрузовой накладной, которые передаются авиаперевозчиком, сверяются в автоматизированной таможенной системе с входными данными, переданными импортером или таможенным брокером. Затем указанные данные анализируются инспектором с использованием баз данных для определения того, могут ли эти товары быть выпущены или требуется дальнейшая проверка документов или физический досмотр. В том случае, когда информация от обоих компонентов системы передается достаточно заблаговременно, такое решение может быть принято еще до прибытия рейса. (Стандарт 1.5).

4.1.17 В некоторых странах выпуск/таможенная очистка могут производиться до фактического прибытия товаров. В других странах необходимо представить товары в физическом виде, прежде чем будут осуществлены выпуск/таможенная очистка; однако если налажена система практических мер, торговые организации не должны страдать от каких-либо задержек в получении своих товаров.

Меры авиационной безопасности и другие меры
контроля не исключаются (Стандарт 1.6)

4.1.18 Основной целью Приложения 9, естественно, является упрощение формальностей; в Стандарте 1.6 указывается, в качестве принципа, проходящего красной нитью через все Приложение, что положения данного Приложения не препятствуют применению национального законодательства в отношении мер авиационной безопасности или других необходимых мер контроля (Стандарт 1.6).

4.1.19 Вопросы авиационной безопасности рассматриваются в Приложении 17. Существует множество других типов контроля за импортируемыми и экспортируемыми товарами, осуществляемого различными национальными полномочными органами, связанными, например, со здоровьем животных и растений, с мерами национального финансового контроля и защитой находящихся под угрозой уничтожения видов.

4.1.20 В целом перед таможенной службой стоит задача по предотвращению передвижения запрещенных товаров (товары, которые не разрешены к импорту или экспорту) и контролю за передвижением ограниченных в обращении товаров (товары, которые могут импортироваться или экспортироваться при соблюдении определенных условий и которые часто подпадают под требования о наличии лицензии или разрешения). Существует широкий круг запрещенных или ограниченных в обращении товаров, который может отличаться в зависимости от страны. Некоторые товары запрещены или ограничены в обращении международными соглашениями. Наиболее широко применяемые запреты и ограничения касаются таких товаров, как наркотические средства, вооружения и взрывчатые вещества, порнография, произведения искусства и охраняемые виды.

Сотрудничество в борьбе с международным
незаконным оборотом наркотиков

4.1.21 Стратегия в области мер обеспечения соблюдения законодательства, направленных против незаконного оборота наркотиков, разработанная ВТамО, основана на меморандумах о взаимопонимании (МОВ), заключаемых с торговыми и транспортными отраслями, профилировании авиапассажиров для осмотра и выделения подозреваемых лиц, с использованием для этой цели центральной информационной системы, сотрудников по связи региональных разведывательных служб и помощи в вопросах подготовки персонала. Указанная стратегия полностью признает необходимость применения самых современных и действенных располагаемых методов без негативных последствий для эффективности операций.

4.1.22 Сотрудничество между администрациями, авиакомпаниями, эксплуатантами аэропортов и государственными полномочными органами рассматривается как важный элемент в борьбе с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ. Стандарт 2.3. Приложения 9 поощряет государства заключать меморандумы о взаимопонимании между собой и с международными авиакомпаниями и эксплуатантами международных аэропортов в целях определения основополагающих принципов их взаимного сотрудничества на основе применимых моделей, разработанных ВТамО (Стандарт 2.3).

Эксплуатационные соображения, связанные с авиагрузом

Ускорение выпуска и таможенной очистки перевозимых по воздуху товаров

4.1.23 В скорейшем выпуске грузополучателей из таможни особенно заинтересованы грузополучатели, агенты по обработке грузов и эксплуатанты. Положения главы 4 Приложения 9 поощряют упрощение и стандартизацию документов, процедур и требований, касающихся: выпуска и таможенной очистки импортного/экспортного груза; сведения к минимуму "времени задержки" груза в терминалах аэропорта; передачи груза уполномоченному таможенному отделению для представления таможне и таможенной очистки; выпуска части грузополучателя после выполнения определенных требований; и упрощения безналогового или временного ввоза и использования запасных частей, оборудования, припасов, контейнеров, поддонов и других материалов, импортируемых/экспортируемых эксплуатантами в связи с международными авиаперевозками. Все эти меры помогают уменьшить перегрузку и предотвратить задержки (Стандарт 4.1).

Перевозка груза по воздуху и наземным транспортом

4.1.24 Принципы выпуска и таможенной очистки товаров аналогичны независимо от того, перевозятся ли они воздушным или наземным транспортом — при обоих видах перевозки предусматриваются представление декларации на товары и подтверждающих документов, проверка документации, досмотр товаров, если это необходимо, гарантии или оплата импортных/экспортных пошлин и налогов.

4.1.25 Однако на практике, с учетом того, что относительно большой процент товаров, перевозимых по воздуху, состоит из небольших грузополучателей, которые обычно срочно необходимы (бандероли, перевозимые курьерскими службами, почтовые отправления и т.д.), часто используются специальные процедуры, предусмотренные положениями 4.25 – 4.28 главы 4 Приложения 9.

4.1.26 В случае отправки грузов с использованием двух видов транспорта тот факт, что контракт на их доставку оформлен авианакладной, должен означать, что полномочным органам следует относиться к ним как к авиагрузу несмотря на их доставку к месту назначения наземным транспортом.

Консультации в отношении правил и процедур выпуска/таможенной очистки товаров

4.1.27 В связи с расширением незаконного оборота наркотиков, незаконной контрабанды интеллектуальной собственности и находящихся под угрозой исчезновения видов, последующие ответные действия со стороны правоохранительных ведомств, предусматривающие принятие совместных мер официального контроля и включающие преимущества упрощения формальностей, требуют поддержки со стороны широкого круга коммерческих и государственных организаций. Сотрудничество является ключом к успеху мер по упрощению формальностей, и реализация многих разработок в сфере упрощения формальностей зависит от совместных действий, которые должны предпринять соответствующие организации.

4.1.28 С учетом того, что структуры международной торговли и воздушного транспорта могут меняться, именно полномочные органы и отрасль торговли в целом заинтересованы в тесном сотрудничестве по вопросам разработки наиболее эффективных процедур. Таможенным и другим полномочным органам необходимо использовать наиболее эффективные процедуры, чтобы обеспечить соблюдение законодательства и одновременно упростить законную торговлю. Существует широкое признание того, что взаимное понимание задач и проблем вместе с обменом различным опытом и профессиональными знаниями на этапе планирования играют благотворную роль при введении или изменении правил и процедур (Стандарт 4.3).

Координация таможенной очистки

4.1.29 Существует большое число грузоотправлений, которые необходимо проверить другим ведомствам, помимо таможенной службы, либо на этапе документации, либо путем физического досмотра. Государства не обязаны передавать полномочия по проверке от других ведомств таможенной службе, но поскольку таможенные органы хорошо знают схемы и практику, принятые в торговле, и могут применять официальные требования к контролю с минимальной задержкой при прохождении не вызывающих подозрение грузоотправлений, другие государственные ведомства часто делегируют свои полномочия на проверку таможенной службе или, при отсутствии такой возможности, принимают необходимые меры к проведению досмотра одновременно, т.е. в одном пункте и с минимальной задержкой. Зачастую, особенно в случае проверки лицензий, сертификатов и прочих документов, другие заинтересованные ведомства стремятся к тому, чтобы таможенные органы действовали от их имени, таким образом упрощая формальности, связанные с выпуском/таможенной очисткой, и сокращая количество требуемого времени (Стандарт 4.4).

Оценка риска и физический досмотр

4.1.30 Физический досмотр всех грузоотправлений приводит к серьезной перегрузке и задержкам в таможенной очистке грузов; это неэффективное и непродуктивное использование ограниченных людских ресурсов.

4.1.31 ИКАО и Всемирная таможенная организация (ВТамО) подчеркивают важность использования метода оценки риска при принятии решения о том, когда проводить физический досмотр груза, тем самым избегая применения физического досмотра ко всем прибывающим/убывающим грузоотправлениям. Путем анализа риска и установления показателей риска таможенная служба может принимать рациональные решения о необходимости досмотра товаров и масштабе требуемого досмотра. В этом отношении Стандарт 4.5 усиливает потребность в использовании таких методов, как это указано в Стандарте 1.3 (Стандарт 4.5).

4.1.32 Цель проведения таможенной службой физического досмотра состоит в точном установлении характера товаров, их количества и их соответствия описанию, приведенному в документации. Обычно, если проверка документации является удовлетворительной и никакого заметного риска не выявлено, товары не досматриваются. Однако в том случае, когда досмотр необходим, его масштаб отличается в зависимости от типов товаров и предполагаемого нарушения таможенных требований.

4.1.33 В целом существуют два уровня досмотра. Первый уровень известен как "упрощенный досмотр", который включает осмотр внешней поверхности контейнеров и упаковок для сверки маркировочных знаков и номеров; проверку сохранности любых пломб и элементов крепления, а также сверку других деталей с данными декларации на товары; при этом зачастую контейнеры и упаковки не вскрываются. Вторым уровнем называется "детальный досмотр", который включает вскрытие контейнеров и/или упаковок и досмотр самих товаров для проверки их описания, количества, стоимости, происхождения, тарификации и т. д.; при необходимости, берутся образцы для анализа.

Использование современных технических средств и методов досмотра

4.1.34 Основным вызовом, стоящим перед полномочными органами пограничного контроля, является постоянное повышение эффективности. Современные технические средства и методы досмотра обеспечивают полномочным органам надлежащие инструменты для повышения эффективности контрольных операций и упрощения физического досмотра импортируемых или экспортируемых товаров. Стандарт 4.6 устанавливает это в качестве цели для всех Договаривающихся государств, однако исходит из того, что такие средства следует внедрять только там, где это практически осуществимо (Стандарт 4.6).

4.1.35 Досмотр товаров осуществляется таможенной службой для установления их описания в целях оценки взимаемых импортных пошлин и налогов и проверки соответствия требованиям в отношении происхождения, квоты и т. д., а также для обнаружения запрещенных или ограниченных в обращении товаров.

Другие ведомства, такие, как министерства сельского и лесного хозяйства проверяют товары на предмет их соответствия требованиям здравоохранения и/или другим аналогичным требованиям (Стандарт 4.5).

4.1.36 Для целей таможенной службы имеется широкий и разнообразный диапазон оборудования для досмотра и проверок. (Подробные сведения можно получить от ВТамО.). Например, широко используется рентгеновское оборудование – от сравнительно небольших устройств на почтовых складах до очень крупного оборудования, предназначенного для сканирования груза целых контейнеров. В ряде случаев определенные типы товаров, такие, как химические вещества, наливные грузы, лекарственные препараты, стерильные медицинские материалы для исследований, ювелирные изделия и произведения искусства, требуют наличия специального оборудования или профессионального опыта. В таких случаях товары часто досматриваются в помещениях торговых организаций или в таможенном пункте с необходимым оборудованием.

4.1.37 При досмотре товаров может понадобиться присутствие импортера или его/ее представителя, либо его могут попросить оказать экспертную помощь. В других случаях таможенная служба может обратиться за консультацией к внешним экспертам или взять образцы для лабораторного анализа в целях точного определения характера товаров.

Свободные зоны и/или таможенные склады (Рекомендуемая практика 4.7 и Стандарт 4.8)

4.1.38 Определение термина "открытая (свободная) зона" приводится в главе 1 Приложения 9, а также в главе 2 Приложения D пересмотренной Киотской конвенции. Хотя "свободная зона" является наиболее распространенным термином, в некоторых странах она известна как "свободный порт", "свободный склад" или "зона свободной торговли".

Цель свободной зоны

4.1.39 Основной целью свободной зоны является стимулирование международной торговли путем освобождения от импортных пошлин и налогов, а также освобождения от внутренних пошлин и налогов на товары, предназначенные либо для экспорта, либо для использования на международных рейсах или при морских путешествиях. Это создает *de facto* зону, свободную от пошлин и налогов. Логически, свободные зоны расположены в аэропортах, морских портах, речных портах и других местах с аналогичными географическими и экономическими преимуществами; они могут находиться в пределах аэропортов или в прилегающих зонах, а также могут значительно отличаться по размеру.

4.1.40 Многие страны проводят различие между "коммерческими" свободными зонами и "промышленными" свободными зонами. Во всех свободных зонах товары могут подвергаться операциям, необходимым для их сохранения, а также обычным видам обработки для улучшения их упаковки или коммерческого качества либо для подготовки их к отправке, что включает разбивку навалочного груза на меньшие количества, группировку и перегруппировку упаковок, сортировку, разбивку по качеству, очистку и переупаковку. Кроме того, в промышленных свободных зонах товары могут обрабатываться и перерабатываться в другие предметы либо для экспорта, либо для импорта в экономику страны с уплатой более низких пошлин, чем те, которыми облагались исходные предметы. Выгодным применением свободной зоны является хранение авиационного топлива, которое освобождается от внутренних налогов при использовании его на воздушных судах, вылетающих в заграничные пункты назначения.

4.1.41 На товары, импортируемые непосредственно в свободную зону, обычно не требуется официальная декларация, и они допускаются на ее территорию по какому-либо коммерческому документу, например, счет-фактура или грузовая накладная. Таможенная служба имеет право проводить проверки товаров на местах, но она полагается главным образом на аудиторские проверки документации и отчетность с учетом того, что структура и общие методы работы свободной зоны были утверждены при её создании.

Таможенные склады

4.1.42 Таможенные склады (глава 1 Приложения D к пересмотренной Киотской конвенции) представляют собой назначенные зоны, в которых импортируемые товары могут храниться без уплаты импортных пошлин и налогов. Их цель заключается в упрощении торговли путем обеспечения гибкости для импортера или владельца. Зачастую он не знает о том, как эти товары будут реализованы, и хранение на складе дает ему время заключить сделку о продаже, организовать обработку товаров или изготовление из них других товаров либо подвергнуть другой надлежащей таможенной процедуре. Если товары подлежат продаже в свое время на внутреннем рынке, то уплату импортных пошлин и налогов не обязательно производить до момента таможенной очистки товаров для внутреннего использования. И наоборот, если товары подлежат обратному вывозу, то торговая организация полностью избегает уплаты пошлин и налогов.

4.1.43 Некоторые страны расширяют действие этой концепции, разрешая помещение товаров, за которые уплачены внутренние налоги или которые подлежат внутреннему налогообложению, на таможенные склады, где они получают право на возмещение суммы налогов или освобождение от таких налогов. Это положение касается освобожденных от уплаты налогов столовых и салонных принадлежностей, включая спиртные напитки, сигареты и парфюмерию, предназначенных для продажи пассажирам на борту воздушного судна или в "магазинах беспошлинной торговли" в аэропортах.

4.2 ИНФОРМАЦИЯ, ТРЕБУЕМАЯ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ПОЛНОМОЧНЫМИ ОРГАНАМИ**SARPS раздела В "Информация, требуемая государственными полномочными органами" главы 4 Приложения 9**

Данные ограничиваются только той информацией, которая действительно необходима

4.2.1 Очевидно, что все заинтересованы в том, чтобы данные, требуемые в связи с импортом и экспортом товаров, были ограничены только той информацией, которая действительно необходима полномочным органам для выпуска и таможенной очистки грузоотправления. (Стандарт 4.9).

4.2.2 При импорте таможенной службе обычно требуются следующие конкретные данные:

- тип запрошенной таможенной процедуры;
- подробные данные о декларанте, импортере и грузоотправителе;
- вид перевозки и подробные данные о средствах транспортировки;
- описание и тарификация товаров; страна первоначальной отправки или экспорта; страна назначения; описание упаковок (число, тип, маркировка и номера); количество, вес брутто и нетто;
- ставки пошлины и налогов; стоимость, курс обмена, условия доставки;
- заявление о предоставлении льготного таможенного режима; подробные сведения о сопроводительных документах; место, дата и подпись декларанта.

4.2.3 Как правило, при экспорте требуется меньше информации с учетом того, что во многих случаях она предназначена только для статистических целей. Во многих странах в связи с тем, что таможня является

главным полномочным органом, занимающимся вопросами импортируемых и экспортируемых товаров, ей зачастую приходится от имени других полномочных органов выяснять данные, касающиеся, например, статистики, контроля за обменом определенными товарами и лицензированием их экспорта, как это указывается в статье 35 Чикагской конвенции.

Статистические данные

4.2.4 Во многих странах таможенная служба несет ответственность за сбор и составление торговой статистики; однако в некоторых странах за такую статистику отвечает отдельный полномочный орган, но данные обычно получают из таможенных документов. Наиболее распространенным методом получения статистических данных является использование в качестве статистического документа копии декларации на товары. Торговые организации, которые используют упрощенные или специальные процедуры, зачастую предоставляют статистические данные через согласованные интервалы времени с помощью информационных технологий. Выпуск или таможенную очистку товаров не следует задерживать в ожидании информации, которая может быть представлена позднее (Стандарт 4.10).

Документы, принимаемые в электронном формате

4.2.5 Существуют явные преимущества в использовании информационных технологий для представления официальных документов для целей международной торговли, хотя в ряде стран еще отсутствуют необходимые технологические возможности. Применение многих упрощенных и специальных процедур, указанных в главе 4 Приложения 9, зависит от наличия информационных технологий (Стандарт 4.11).

4.2.6 В настоящее время большинство систем представления документов в электронном виде являются по сути обновленными эквивалентами стандартных процедур по представлению документов. С учетом того, что все требуемые данные уже имеются в коммерческих информационных системах, необходимых для проведения самих коммерческих операций, наиболее эффективным для импортеров и экспортеров вариантом может быть использование таможенной службой этих систем для официальных целей, при условии получения специального допуска и достижения договоренностей о проведении аудита, касающегося конкретных требований к контролю (Стандарт 4.11).

Ответственность за документы (Стандарт 4.12, Стандарт 4.13)

4.2.7 Эксплуатанты воздушных судов или их уполномоченные агенты несут ответственность за проездные документы (т.е. авиагрузовые накладные, грузовую ведомость и генеральные декларации), но не за другие документы, необходимые для таможенной очистки товаров, если только они не выступают в качестве декларантов (т.е. заявляют в таможенную службу о ввозе данного грузового отправления) (Стандарт 4.12).

4.2.8 Другими документами, требуемыми для выпуска/таможенной очистки товаров, являются сама декларация на товары и любые необходимые сопроводительные документы. Они включают коммерческие счета-фактуры, разрешения, сертификаты, документальное подтверждение происхождения и обычно содержат информацию, касающуюся специальных требований других ведомств либо торговых соглашений или тарифного законодательства.

4.2.9 Обязанности, сферы ответственности и права декларанта являются основополагающими элементами таможенных процедур и международной торговли, и, следовательно, национальное законодательство должно предусмотреть, кто может быть декларантом, и определить соответствующие условия. Обычно декларантом является владелец товаров или третья сторона, например, перевозчик, грузополучатель, экспедитор или таможенный брокер, действующий от имени владельца. В случае сомнения таможенная служба может потребовать от декларанта доказательств того, что данная третья сторона имеет право "распоряжаться" товарами, путем представления соответствующей коммерческой документации.

Форма-образец Организации Объединенных Наций (Стандарт 4.14)

4.2.10 В целях упрощения международной торговли большое значение имеет стандартизация используемой в разных странах формы декларации о товарах. Основой для такой стандартизации является форма-образец Организации Объединенных Наций, предписывающая размер формы и подлежащие представлению минимальные данные. Использование этой формы привело к разработке ВТамО единой декларации о товарах и единого административного документа, применяемого членами Европейского Сообщества и другими таможенными полномочными органами.

Обмен электронными данными (EDI) (Стандарт 4.15)

4.2.11 Аналогичным образом, в интересах достижения глобальной интероперабельности используемый для электронных деклараций формат должен быть унифицирован, и многие страны используют признанные в международном масштабе стандарты для таможенных сообщений, разработанные Организацией Объединенных Наций в рамках системы обмена электронными данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКГ/ООН) (Стандарт 4.15).

4.2.12 Поскольку таможенная очистка груза связана с взаимодействием организаций частного и государственного сектора, система EDI требует от всех сторон капиталовложений в оборудование, программное обеспечение и подготовку персонала. При вложении таких инвестиций организациям частного сектора следует рассматривать, в качестве компенсации, тот факт, что за счет этой системы они повышают качество и эффективность своих услуг. В случае авиагруза грузотправление, прибывающее на воздушном судне эксплуатанта, участвующего в указанной автоматизированной системе, должно пройти таможенную очистку быстрее, чем если бы он прибыло на воздушном судне неучастствующего эксплуатанта; если все требования в отношении информации выполнены, то может быть принято решение о предварительном выпуске еще до прибытия. Таким образом, издержки на хранение и обработку груза будут ниже; и уровень обслуживания клиентов будет выше.

4.2.13 Развитие системы EDI для обработки авиагруза должно быть нацелено на поэтапное вытеснение практики обмена бумажными документами, чтобы избежать двойных расходов для организаций государственного и частного секторов, а также обеспечить эксплуатантам стимул для необходимых капиталовложений. Хотя признается, что хранение бумажного документа само по себе может быть необходимым в связи с юридическими требованиями, упразднение *обмена* бумажными документами может существенно уменьшить административные расходы и сократить время, затрачиваемое на таможенную очистку груза.

Электронные информационные системы

4.2.14 Существуют различные обстоятельства, при которых еще не выпущенные или не прошедшие таможенной очистки товары передаются с воздушного транспорта на другой вид транспорта, обычно автотранспортное средство. Например, товары могут быть вывезены из аэропорта прибытия для прохождения таможенной очистки внутри страны. Необходимо, чтобы электронные информационные системы могли отслеживать такие перевозки и последующие перемещения, которые обычно осуществляются в рамках системы национального таможенного транзита или упрощенного вывоза (Рекомендуемая практика 4.16).

Публикация требований к документам (Стандарт 4.17)

4.2.15 Для недопущения серьезных задержек с выпуском/таможенной очисткой товаров представляется важным, чтобы торговая организация была осведомлена об официальных требованиях, касающихся как документации, так и процедур. Таможенным и другим полномочным органам необходимо обеспечить, чтобы их правила были опубликованы и доступны для общего пользования (Стандарт 4.17).

4.2.16 Информация общего характера может содержаться в официальных извещениях, таможенных тарифах, официальных газетах и на веб-сайтах и т.д., а также предоставляться справочным бюро, а за границей – посольствами и торговыми представительствами. Конкретная информация может предоставляться в устной, письменной или электронной форме, и она должна включать все подробные сведения, которые полномочные органы сочтут целесообразными для запрашивающей стороны.

4.2.17 В некоторых странах проводится работа по созданию баз данных, позволяющих справочным бюро давать консультации, касающиеся требований всех полномочных органов в отношении импорта или экспорта товаров. Такие "единые окна" с незамедлительным доступом ко всем соответствующим самым последним данным должны значительно упростить торговлю. Веб-сайты стали популярным и относительно недорогим для государственных органов инструментом, позволяющим донести свои требования до сведения заинтересованных частных организаций.

4.2.18 Законом часто предусматриваются такие документы, как лицензии и сертификаты. Важно не только делать доступной информацию об этих документах, но и обеспечивать быструю выдачу или быстрое обновление документов. В настоящее время в некоторых странах эти документы обрабатываются электронным способом, и было бы целесообразным уведомлять таможенные органы о выдаче или обновлении указанных документов, включая подробные справочные данные. С помощью информационных технологий можно было бы также уведомлять полномочные органы в других странах, связанные с международными транзакциями.

Представление сопроводительных документов с помощью электронных средств

4.2.19 Если таможенные службы принимают и обрабатывают декларации на товары, представленные в электронном виде, то в целях недопущения потери выгоды от использования информационных технологий электронных данных, им следует также принимать сопроводительные документы, передаваемые в электронном формате. В некоторых случаях таможенная служба может потребовать от соответствующего эксплуатанта хранить оригиналы документов в течение определенного периода времени, с тем чтобы она могла, при необходимости, их проверить. В других случаях представление документов с помощью электронных средств может не требоваться, но детали (например, тип, количество, справочные данные о выпуске) должны быть указаны в декларации на товары, и эти документы следует хранить для целей проверки в течение определенного периода времени (Рекомендуемая практика 4.18).

4.3 ВЫПУСК И ТАМОЖЕННАЯ ОЧИСТКА ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ

SARPS раздела С "Выпуск и таможенная очистка экспортных грузов" главы 4 Приложения 9

Упрощенная экспортная декларация (Стандарт 4.20)

4.3.1 Обычно таможенная служба требует только декларацию на экспорт товаров, однако могут иметь место случаи, когда, например, необходима также экспортная лицензия. Иногда может потребоваться специальная декларация на товары, когда, например, товары экспортируются или реэкспортируются в соответствии с какой-либо процедурой, предусматривающей освобождение от пошлин и налогов или их возмещение.

4.3.2 В качестве мер по упрощению формальностей некоторые таможенные органы соглашаются отказаться от требований о представлении стандартной декларации на товары и вместо этого принимают какой-либо коммерческий документ, такой, как счет-фактура или грузовой документ, при условии, что в нем содержатся необходимые подробные сведения. Такой подход может применяться только к определенным типам

товаров, например, навалочные материалы, газеты и журналы, либо это может быть применено к более широкому кругу товаров. Таможенным органам необходимо обеспечить наличие информации о том, какие категории товаров могут подпадать под упрощенную документацию, и стараться расширять диапазон этих категорий, с тем чтобы воспользоваться выгодой от возможно большего числа категорий (Стандарт 4.20).

Выпуск экспортного груза вплоть до времени вылета

4.3.3 Возможность выпуска экспортного груза вплоть до времени вылета воздушного судна является необходимой мерой упрощения формальностей, особенно в случае срочных грузов или когда вывоз может быть значительно задержан, если данный рейс будет пропущен. Разрешение на выпуск в последний момент обычно выдается в зависимости от каждого конкретного случая, но оно может выдаваться на более общей основе некоторым экспортерам или перевозчикам при четко определенных обстоятельствах. Выпуск может быть также осуществлен под какой-либо коммерческий документ, однако таможенному органу необходимы будут гарантии того, что необходимые формальности будут впоследствии выполнены и в согласованные сроки. Невыполнение этого условия может привести к аннулированию таких льгот (Стандарт 4.21).

Куда представлять экспортные товары для таможенной очистки (Стандарт 4.22)

4.3.4 В некоторых странах декларацию на товары и сами товары необходимо представлять либо в утвержденное для этой цели таможенное учреждение, расположенное ближе всего к помещениям экспортера, либо в таможенное учреждение, находящееся на крупном торговом/транспортном маршруте, например, в международном аэропорту. В других странах это обычно осуществляется в аэропорту вылета, а не внутри страны.

4.3.5 В тех случаях, когда товары декларируются для экспорта, а затем их необходимо вывозить в аэропорт вылета, многие полномочные органы требуют, чтобы их транспортировка осуществлялась в рамках национальной системы таможенного транзита. Подавляющее большинство экспортных товаров не представляет собой особого риска, при этом обычно имеются подходящие документы, позволяющие, при необходимости, идентифицировать их при экспортировании и содержащие сведения об упаковке, описание и данные о весе брутто. В таких случаях формальности очень простые.

4.3.6 В отношении представляющих большой риск товаров, подлежащих обложению высокими пошлинами и налогами (такие, как табачные изделия и алкогольная продукция) или специальным мерам контроля (например, товары, требующие наличия лицензий или разрешений, или по которым подаются заявления о возмещении пошлин или освобождении от них), может возникнуть необходимость их перевозки в опломбированных контейнерах или в других надежных средствах транспортировки с предоставлением таможенному органу финансовых гарантий, покрывающих любые выплаты, которые должны быть произведены, если товары не будут экспортированы.

4.3.7 Цель Стандарта 4.22 заключается в том, чтобы обязать государства упростить представление экспортных товаров в любое утвержденное таможенное учреждение для уменьшения загруженности в аэропортовых таможенных пунктах.

Доказательства прибытия вывезенных товаров не требуется (Стандарт 4.23)

4.3.8 Как правило, таможенная служба не требует доказательств прибытия за границу вывезенных товаров, однако существуют обстоятельства, в которых она, как исключение, может это сделать. Примерами являются товары, подлежащие специальному контролю и предназначенные для доставки в конкретные пункты назначения (например, оружие, наркотические вещества для производства лекарственных средств, опасные материалы), и товары, подпадающие под освобождение от уплаты пошлин и налогов или их возмещение, но при этом имеются сомнения, что они в действительности были отправлены за границу.

4.3.9 В экспортирующей стране таможенная служба обычно принимает в качестве доказательства заявление грузополучателя, заверенное таможенным органом в стране назначения, или заверенный экземпляр декларации на товары, охватывающей импорт этих товаров в данное иностранное государство.

4.3.10 В этом контексте Стандарт 4.23 предусматривает, что государства, как правило, не требуют доказательства прибытия вывезенных товаров. Указанное положение также признается ВТамО, которая включила аналогичный стандарт в главу 1 дополнения С к пересмотренной Киотской конвенции (Стандарт 4.23).

Товары, выбранные для досмотра после их погрузки на борт

4.3.11 Имеются случаи, когда некоторые товары, уже погруженные на борт вылетающего воздушного судна, выбираются для досмотра государственными полномочными органами, что вызывает задержку с вылетом воздушного судна. В целях предотвращения таких задержек Рекомендуемая практика 4.24 поощряет полномочные органы разрешать эксплуатанту или его соответствующему уполномоченному агенту предоставлять гарантии возврата таких товаров.

4.3.12 Возможность использования указанного положения зависит от обстоятельств и причины, по которой полномочные органы требуют досмотра этих товаров. Как правило, такое положение не применяется, если таможня подозревает, что экспортируются запрещенные или ограниченные в обращении товары без необходимой лицензии, или если предполагается, что под угрозу поставлена безопасность полетов или авиационная безопасность. Однако, если товары выбраны для регулярной проверки или если они подпадают под финансовые льготы при экспорте (такие, как возмещение импортных пошлин и налогов), таможенная служба может разрешить их вывоз и получить гарантию от соответствующего лица, если она считает, что никакого чрезмерного риска несоблюдения требований не существует. Термин "гарантия" определен в Генеральном приложении к пересмотренной Киотской конвенции как "... признаваемое таможенной службой обеспечение исполнения обязательства перед таможенной службой ...". (Рекомендуемая практика 4.24).

4.4 ВЫПУСК И ТАМОЖЕННАЯ ОЧИСТКА ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ

SARPS раздела D "Выпуск и таможенная очистка импортных грузов" главы 4 Приложения 9

Срочно требуемые товары

4.4.1 Некоторые грузы являются "срочными" по их характеру, и их необходимо выпускать или подвергать таможенной очистке в первую очередь. Очевидными примерами являются живые животные и скоропортящиеся товары; к другим относятся кровь и плазма крови, донорские органы, материалы для медицинских исследований, лекарственные препараты и вакцины, газеты и другие информационные материалы (Стандарт 4.25).

4.4.2 Другие типы товаров, которые могут потребовать приоритета при выпуске или таможенной очистке, являются срочно необходимые запасные части для воздушных судов (Стандарт 8.4), а также оборудование и припасы для оказания помощи при стихийных бедствиях (Стандарт 8.9).

Несопровождаемый багаж, содержащий личные вещи (Стандарт 4.26)

4.4.3 Таможенную очистку несопровождаемого багажа следует производить по упрощенным процедурам, поскольку в целом личные вещи используются и не предназначены для перепродажи, а также не имеют

существенной рыночной стоимости. Представление этого вида груза для прохождения обычных процедур таможенной очистки создает лишь дополнительную работу для полномочных органов пограничного контроля и отвлекает их внимание и ресурсы от грузоотправлений, требующих специального отслеживания и досмотра (Стандарт 4.26).

Термин "несопровождаемый багаж" определяется в главе 1 Приложения 9 как: "Багаж, который перевозится как груз на другом или на том же воздушном судне, на котором находится лицо, являющееся его владельцем".

Термин "личные вещи" определяется в главе 1 Приложения J к пересмотренной Киотской конвенции как: "Все предметы (новые или бывшие в употреблении), в которых пассажир может иметь разумную потребность для его или её личного пользования во время поездки, но исключая любые товары, импортируемые или экспортируемые для коммерческих целей".

Общепринятая практика

4.4.4 Большинство стран разрешают ввозить без уплаты импортных пошлин и налогов определенное количество облагаемых акцизными сборами и пошлинами товаров (табачные изделия, алкогольная продукция, парфюмерия), а также товаров некоммерческого характера. Если такое освобождение допускается для подобных предметов в несопровождаемом багаже, таможенная служба может потребовать доказательства того, что данное лицо действительно прибывает из-за границы.

4.4.5 Как правило, лица, представляющие чужой багаж для таможенной очистки, должны показать, что они уполномочены это делать, и иногда их могут попросить предоставить письменное разрешение. Однако таможенная служба, как правило, признает сотрудника или агента перевозчика в качестве "уполномоченного лица".

4.4.6 Таможенные органы не требуют декларации на товары для несопровождаемого багажа, содержащего только личные вещи, и применяют метод оценки риска для определения того, необходимы ли какие-либо официальные действия. Для оказания им помощи некоторые полномочные органы требуют от владельцев багажа заполнить простую декларацию, которая прикрепляется к багажу и остается с ним в поездке.

Таможенная очистка товаров по упрощенным таможенным процедурам (Стандарт 4.27)

4.4.7 Так как расходы на производство документации для грузоотправлений малой стоимости часто превышают стоимость груза, все более возрастает потребность авиагрузовых перевозчиков и грузополучателей в более эффективных процедурах таможенной очистки для грузоотправлений стоимостью до определенного уровня или товаров конкретного оговоренного типа.

4.4.8 Объем грузоотправлений малой стоимости или тех, которые облагаются низкими импортными пошлинами и налогами, стал значительным по мере превращения электронной торговли в наиболее удобный метод покупок. Представление стандартной декларации на товары и её обработка, а также сбор импортных пошлин и налогов в таких обстоятельствах возлагает на таможенную службу и импортера такой объем работы, который не оправдывается количеством связанных с этим денежных средств.

4.4.9 Поэтому многие таможенные службы устанавливают и публикуют максимальную денежную стоимость, ниже которой импортные пошлины и налоги не взимаются, и может представляться упрощенная декларация. Указанные пределы отличаются в зависимости от страны из-за различной экономической и социальной ситуации, и, таким образом, публикация данных об этой максимальной стоимости имеет большое значение.

4.4.10 Во многих странах упрощенные процедуры применяются к конкретным типам товаров, импортируемых лицами, уполномоченными использовать те или иные конкретные процедуры. Примерами таких товаров являются газеты, журналы и другие материалы для чтения, коммерческие документы, срезанные цветы, сперма животных и эмбрионы.

4.4.11 В целях установления упрощенных процедур в качестве общепринятой практики и снижения рабочей нагрузки на таможенную службу ВТамО и ИКАО включили в документ ВТамО "*Рекомендации по незамедлительному выпуску грузопровозов таможенной службой*" (данный документ имеется на веб-сайте ВТамО по адресу: <http://wcoomdpublications.org>) и Стандарт 4.27 Приложения 9 положения, которые требуют от государств применения упрощенных таможенных процедур для упрощения оперативной таможенной очистки и оперативного выпуска таких грузопровозов (Стандарт 4.27).

Специальные процедуры для уполномоченных
импортеров (Рекомендуемая практика 4.28)

4.4.12 Используя метод оценки риска, таможенная служба определяет, какие товары и какие импортеры (как правило, регулярные импортеры) представляют наименьший риск для целей таможенного контроля. Такие импортеры имеют отличную репутацию в вопросах соблюдения законов, их часто называют "уполномоченными лицами", и им разрешается использовать специальные процедуры, предусматривающие незначительное вмешательство таможенной службы. Рекомендуемая практика 4.28 стимулирует принятие специальных процедур, позволяющих производить незамедлительный выпуск товаров по их прибытии, когда импортер удовлетворяет конкретным критериям (Рекомендуемая практика 4.28).

4.4.13 Специальные процедуры включают следующее:

- выпуск товаров по представлении согласованного минимума информации (как правило, описание, количество и стоимость товаров) или согласованных ссылок на разрешение и данных учета. Необходимая дополнительная информация представляется позднее в согласованные сроки;
- таможенная очистка в назначенном для этой цели месте за пределами таможенного учреждения, которым могут быть собственные помещения торговой организации. Это упрощает операцию по выпуску/таможенной очистке, повышает сохранность товаров и обеспечивает уверенность в наличии товаров. Как правило, на товары представляется первоначальная упрощенная декларация с сопроводительной дополнительной декларацией (которые вместе образуют декларацию на товары), и их перемещение осуществляется в рамках национальной системы таможенного транзита или упрощенных правил перемещения;
- периодическая декларация на товары, представляющая собой систему, в рамках которой единая декларация на товары охватывает все товары, импортируемые в течение конкретного периода. Преимущества заключаются в быстром выпуске товаров, меньшем объеме документации и уменьшении издержек. Как правило, контроль, осуществляемый с помощью метода оценки риска, основан на аудиторских проверках; из договоренностей могут быть исключены товары, рассматриваемые как представляющие риск;
- собственная оценка импортных пошлин и налогов с использованием данных коммерческого учета, которая позволяет торговой организации определять и уплачивать подлежащие оплате суммы, используя коммерческие системы, разработанные для целей контроля за поставками, передвижением, хранением и финансовыми аспектами международных грузопровозов. Разумеется, таможенная служба сохраняет за собой право проводить проверки, чтобы удостовериться в соблюдении законодательства и уплате надлежащих сумм; прежде чем санкционировать использование этих процедур, таможенной службе необходимо убедиться в том, что учетным данным торговой организации и ее системам можно довериться;

- представление декларации на товары путем записи в учетных данных уполномоченного лица; в некоторых странах необходимо позднее представлять дополнительную декларацию.

4.4.14 Запись в учетных данных обычно содержит сведения о грузоотправителе, партии грузов, типе, стоимости, количестве, стране отправки товаров и дате выпуска.

4.4.15 Пример специальной процедуры приводится в Рекомендациях ВТамО по немедленному выпуску. В странах G7 проводятся испытания с участием уполномоченных торговых организаций, в ходе которых представляемые данные и проверки, осуществляемые при экспорте, могут использоваться для целей выпуска/таможенной очистки в стране-импортере в соответствии с условиями, согласованными с заинтересованными таможенными полномочными органами.

Норматив выпуска товаров за 3 часа (Рекомендуемая практика 4.29)

4.4.16 Когда длительные задержки замедляют обработку и таможенную очистку груза таможенной службой, преимущества воздушного транспорта часто уменьшаются. Ограниченная пропускная способность грузового терминала и ограниченные ресурсы контрольных органов не позволяют удовлетворить растущий спрос и, как следствие, качество обслуживания ухудшается, что приводит к увеличению издержек, причиняет неудобства грузоотправителям и клиентам и мешает нормальному потоку международной торговли.

4.4.17 Представление деклараций на товары и сопроводительных документов с помощью электронных средств и до прибытия товаров может играть важную роль в оперативном выпуске товаров, даже при использовании стандартных процедур. Многие таможенные службы, как это предусмотрено пересмотренной Киотской конвенцией, производят оформление на основе неполной или предварительной декларации при условии, что в ней содержатся сведения, необходимые для выпуска товаров, и у них есть уверенность в том, что декларант представит дополнительную информацию в согласованные сроки. Аналогичным образом, таможенная служба может также разрешить представить определенные сопроводительные документы несколько позднее, хотя такая уступка обычно невозможна, если недостающие документы касаются вопросов здравоохранения, ветеринарных или фитосанитарных вопросов либо стандартов безопасности полетов.

4.4.18 Признавая широкое разнообразие условий в государствах и типов соответствующих авиагрузов, государственным полномочным органам, эксплуатантам или их полномочным представителям следует координировать выполнение своих функций для обеспечения выпуска всех товаров, которые не требуют досмотра и на которые была представлена правильная документация, в течение 3 ч по их прибытии (Рекомендуемая практика 4.29).

Выпуск частично поступивших партий грузов (Рекомендуемая практика 4.30)

4.4.19 После представления всей информации, касающейся частично поступившей партии грузов, и соблюдения других требований, хорошей практикой для таможенных служб и грузополучателей является выпуск данного грузоотправления в кратчайшие возможные сроки. Эта практика не только ускоряет таможенную очистку и доставку, но и способствует достижению значительной экономии расходов, связанных с хранением и использованием складской площади, а также совершенствованию мер по упрощению торговли и обработке авиагрузов.

4.4.20 Грузополучатель или его/ее агент только подает запрос на выпуск частично поступившей партии грузов после её прибытия и соблюдения требований, связанных с импортом. Затем таможенная служба приступает к оформлению выпуска грузоотправления после принятия надлежащих мер по получению гарантий. Электронная обработка этих операций обеспечивает надлежащий контроль со стороны таможенной службы за грузоотправлениями и грузополучателями. Вышеуказанные соображения были учтены в Рекомендуемой практике 4.30, которая поощряет принятие такой практики государствами.

Таможенная очистка товаров в любом назначенном
для этой цели таможенном учреждении (Стандарт 4.31)

4.4.21 Помимо специальных случаев и/или ранее достигнутых договоренностей, в соответствии с которыми товары подвергаются таможенной очистке в помещениях торговой организации, импортируемые товары проходят таможенную очистку в таможенном пункте прибытия в аэропорту или в другом назначенном для этой цели таможенном учреждении. Назначенные учреждения могут находиться на границе или внутри страны, в зависимости от объемов перевозок и потребностей торговли.

4.4.22 При определении местоположения таможенных учреждений, квалификации их штатов, часов работы и т.д. таможенной службе необходимо учитывать потребности торговли и транспорта и проявлять гибкость в вопросах приспособления к изменяющимся условиям торговли/транспорта.

4.4.23 Как правило, передача товаров из места прибытия в таможенное учреждение производится в рамках национальной системы таможенного транзита или в соответствии с упрощенной документацией по перемещению товаров с гарантией, обеспечиваемой таможенной закладной. Используя электронные информационные системы, некоторые полномочные органы разрешают представлять декларации на товары в центр обработки деклараций, при этом товары физически находятся на удалении. Полномочные органы обмениваются между собой электронными сообщениями, касающимися необходимости возможного досмотра товаров, результатов какого-либо досмотра, уплаты импортных пошлин и налогов и санкционирования выпуска или таможенной очистки без необходимости перемещения товаров из одного места в другое для осуществления выпуска/таможенной очистки.

Пени, штрафы и прочие сборы, связанные
с обработкой товаров (Стандарт 4.32, Стандарт 4.33)

4.4.24 В ходе операций по погрузке и выгрузке могут возникнуть определенные проблемы, связанные с обработкой авиагрузов, которые могут привести к наложению на эксплуатанта штрафов, пеней или других сборов. Поскольку такие проблемы иногда рассматриваются как неизбежные, Стандарты 4.32 и 4.33 требуют от государств признавать, что некоторые ошибки являются непреднамеренными, таким образом, на эксплуатанта не следует налагать штрафов, пеней или сборов. В этих случаях государства отправляют товары в правильный пункт их назначения, как только будут соблюдены местные требования (Стандарт 4.32, Стандарт 4.33).

4.4.25 Важным моментом, лежащим в основе этих двух Стандартов, является то обстоятельство, что соответствующее лицо уведомляет таможенную службу об ошибке, а не ждет, когда таможня это обнаружит, что все необходимые меры по урегулированию ситуации приняты и что таможенная служба готова признать обоснованность разъяснений и удостоверилась в отсутствии попытки совершить правонарушение. В некоторых странах в случае повторяющихся ошибок, совершаемых теми же лицами, могут быть наложены штрафы как общее предупреждение о том, что качество работы должно быть улучшено.

4.4.26 В тех случаях, когда проблема, связанная с обработкой товаров, может возникать из-за ошибок в документации, соответствующим полномочным органам следует учесть положения Стандартов 2.20 и 2.21, когда наложение штрафов считается необходимым.

Товары, затребованные к возврату в пункт отправления

4.4.27 Некоторые товары не выпускаются для внутреннего использования, и их требуется вернуть в пункт отправления или перенаправить в другой пункт назначения. Поскольку эти товары необходимо перенаправить за границу, они не представляют собой фактический импорт или экспорт, таким образом, таможенные процедуры должны упростить эту операцию, отказавшись от некоторых требований к документации, таких, как наличие импортных, экспортных и транзитных лицензий.

4.4.28 С этой целью Стандарт 4.34 обязывает государства упрощать отправление этих товаров в другой пункт, исключив вышеупомянутые требования к документации, если это не противоречит действующим законам и правилам (Стандарт 4.34).

Обязанность по уплате налогов и пошлин

4.4.29 Когда товары передаются на хранение государственным полномочным органам или передаются в распоряжение третьей стороны, которая представила таможене надлежащие гарантии, то эксплуатанта или уполномоченного агента следует освобождать от обязанности уплачивать импортные пошлины и налоги. Отсутствие справедливого законодательства по этому вопросу приведет к возложению такого обязательства на эксплуатантов, перевозящих авиагрузы, которые могут оказаться финансово ответственными в случае утери товаров. Стандарт 4.35 устанавливает обязательства государства в этом отношении. (Стандарт 4.35).

4.5 ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ, ОБОРУДОВАНИЕ, БОРТПРИПАСЫ И ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫ

SARPS раздела Е "Запасные части, оборудование, бортприпасы и другие материалы, импортируемые или экспортируемые эксплуатантами воздушных судов в связи с выполнением международных перевозок" главы 4 Приложения 9

4.5.1 В целях поддержания безопасных и надежных авиаперевозок представляется важным, чтобы государства внедрили таможенные положения, упрощающие таможенную очистку импортируемых или экспортируемых запасных частей, припасов и оборудования для воздушных судов и обеспечивающие минимальные расходы по осуществлению такой таможенной очистки.

4.5.2 Важность уменьшения препятствий для импорта и экспорта запасных частей, оборудования и запасов для воздушных судов признается в трех документах, получивших международный консенсус:

- Соглашение о торговле гражданскими воздушными судами (1980 г.) Всемирной торговой организации, принятое в рамках Генерального соглашения о тарифах и торговле (ГАТТ), предусматривает, что государства-участники разрешают беспошлинный ввоз воздушных судов и полного перечня запасных частей к воздушным судам, конкретно идентифицируемых по их тарификационным номерам в унифицированной системе.
- Статья 24 Чикагской конвенции предусматривает, что Договаривающиеся государства разрешают беспошлинный ввоз воздушных судов и запасов, запасных частей и оборудования для использования на воздушных судах иностранных авиакомпаний при условии соблюдения правил данного государства, которые могут потребовать таможенного надзора.
- Приложение 9 к Конвенции о международной гражданской авиации дополнительно развивает положения об упрощении материально-технического обеспечения посредством SARPS, предусматривающих беспошлинный ввоз припасов и другого оборудования авиакомпаний, следующим образом:
 - a) бортприпасы и столовые и салонные принадлежности: необлагаемый пошлинами и налогами ввоз с таможенным контролем (Стандарт 4.36); никаких требований о представлении сопроводительной документации (Рекомендуемая практика 4.37); и продажа товаров беспошлинной торговли на борту (Рекомендуемая практика 4.38);

- b) бортовое оборудование и запасные части, импортируемые в соответствии со статьей 24 Чикагской конвенции: оперативный выпуск/оперативная таможенная очистка с использованием упрощенных документальных процедур (Стандарт 4.40); и предоставление эксплуатантами друг другу во временное пользование бортового оборудования в целях поддержки международных авиаперевозок (Стандарт 4.42);
- c) наземное оборудование и оборудование для обеспечения авиационной безопасности, учебные материалы и учебные пособия для использования в пределах международного аэропорта иностранной авиакомпанией: необлагаемый пошлинами и налогами ввоз (Рекомендуемая практика 4.39); использование упрощенных документальных процедур для оперативного выпуска или быстрой таможенной очистки (Стандарт 4.41); и предоставление эксплуатантами друг другу во временное пользование бортового оборудования в целях поддержки международных авиаперевозок (Стандарт 4.42);
- d) необлагаемый импортными пошлинами и налогами ввоз документов эксплуатантов воздушных судов, подлежащих использованию в связи с выполнением международных воздушных перевозок (Рекомендуемая практика 4.43).

Временный ввоз запасов и бортприпасов

4.5.3 Большинство стран освобождают от импортных пошлин и налогов бортприпасы и столовые и салонные принадлежности, находящиеся на борту воздушных судов и предназначенные для удовлетворения потребностей пассажиров и членов экипажа, а также самого воздушного судна. Основой для такого освобождения является тот факт, что эти бортприпасы и запасы, как правило, остаются на борту воздушного судна и рассматриваются как временный ввоз с минимальными формальностями, несмотря на то, что (согласно Рекомендуемой практики 4.38) припасы, предназначенные для потребления, и запасы магазина беспошлинной торговли могут потребляться или использоваться, пока воздушное судно физически находится в пределах таможенной территории (Рекомендуемая практика 4.36).

4.5.4 Как правило, на бортприпасы, остающиеся на борту воздушного судна, прибывающего международным рейсом, никакой дополнительной декларации не требуется, но если таковая необходима, то она будет касаться только товаров, подлежащих обложению высокими пошлинами и налогами, или ограниченных в обращении товаров. Таможенная служба требует от эксплуатанта недопущения какого-либо несанкционированного использования таких бортприпасов; лишь в редких случаях таможня проверяет их и пломбирует.

4.5.5 Существуют различные обстоятельства, при которых бортприпасы и предметы магазина беспошлинной торговли удаляются с борта прибывающих воздушных судов, наиболее очевидным случаем является ситуация "выноса припасов с собой", когда припасы проданные пассажирам во время полета, предназначаются для использования после полета. Такие припасы могут подлежать обложению как пошлинами, так и налогами, если пассажиры превысили свой беспошлинный и безналоговый лимит в стране, где они совершили посадку.

Сопроводительные документы для запасов и бортприпасов

4.5.6 Таможенная служба допускает перегрузку бортприпасов с прибывающего на вылетающее воздушное судно; ей требуется предварительное уведомление, и она может потребовать документ на перегрузку, идентифицирующий товары, и будет осуществлять общий надзор. Бортприпасы могут быть также выгружены для сортировки, переупаковки и перезаправки для использования на вылетающем рейсе. Такие бортприпасы хранятся в свободных зонах в аэропорту, которые контролируются по тем же принципам, что и таможенные склады. Однако, поскольку некоторые государства требуют наличия сопроводительных документов в связи с импортом бортприпасов и запасов магазина беспошлинной торговли, в Рекомендуемой практике 4.37

предлагается отказываться от требования о наличии определенных документов (таких, как свидетельства о происхождении груза, счет-фактура, заверенная консульским учреждением или специальная счет-фактура) (Рекомендуемая практика 4.37).

4.5.7 Производится также на регулярной основе выгрузка столовых и салонных принадлежностей, подлежащих уничтожению, или для целей чистки, упаковки и т.д. и для использования на вылетающем рейсе. Таможенная служба может осуществлять общий надзор, но если возникнет необходимость проведения проверки, то она обычно полагается на документацию и учетные данные эксплуатанта.

Продажа или использование столовых и салонных принадлежностей и бортприпасов

4.5.8 Как предусмотрено в Рекомендуемой практике 4.38, некоторые страны применяют к воздушным судам, выполняющим международные полеты, которые делают остановку в двух или более международных аэропортах в пределах таможенной территории, принцип, изложенный в Стандарте 4.36, при условии, что никакие пассажиры, следующие по внутренним линиям, которые не имеют права на беспошлинные и безналоговые припасы, на борт не принимаются (Рекомендуемая практика 4.38).

Наземное оборудование и прочие материалы некоммерческого характера

4.5.9 Считается нормальной практикой, когда эксплуатант воздушного судна или Договаривающееся государство импортирует наземное оборудование и оборудование для обеспечения безопасности и их составные части, учебные материалы и учебные пособия для использования их как часть основного оборудования и/или материалы, которые необходимы эксплуатанту/государству для выполнения своих операций на территории другого государства. В этом отношении ИКАО приняла специальную политику, поощряющую Договаривающиеся государства предоставлять "освобождение авиатранспортных предприятий других Договаривающихся государств от налогов на собственность, капитал и от других аналогичных налогов на воздушные суда или другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки" (см. *Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Doc 8632), раздел I "*Резолюция Совета о налогообложении международного воздушного транспорта*").

4.5.10 Поскольку целью вышеупомянутой политики и Рекомендуемой практики 4.39 является избежание многократного налогообложения международных авиатранспортных перевозок, каждому Договаривающемуся государству, при условии соблюдения его правил и требований, следует давать разрешение на освобождение от импортных пошлин и налогов таких товаров, импортируемых на его территорию эксплуатантом воздушного судна или от имени эксплуатанта другого государства для использования эксплуатантом или его уполномоченным агентом в пределах международного аэропорта или утвержденного объекта, расположенного за пределами аэропорта (Рекомендуемая практика 4.39).

Наземное оборудование, предусмотренное Рекомендуемой практикой 4.39

4.5.11 Наземное оборудование, предусмотренное данным положением, включает:

- а) оборудование для ремонта и технического обслуживания, такое, как:
 - все материалы для ремонта и технического обслуживания планеров, двигателей и приборов;

- специальные авиационные ремонтные комплекты;
 - стартерные аккумуляторные батареи и наземные силовые установки;
 - платформы и стремянки для технического обслуживания;
 - оборудование для испытаний авиационных двигателей и бортовые приборы;
 - обогреватели и устройства охлаждения авиационных двигателей;
 - наземное радиооборудование;
- b) оборудование для обслуживания пассажиров, такое, как:
- пассажирские трапы;
 - специальные устройства взвешивания пассажиров;
 - специальное оборудование для обслуживания питанием;
- c) оборудование для погрузки грузов, такое, как:
- транспортные средства для перемещения или погрузки багажа, груза, оборудования и запасов;
 - специальные устройства для погрузки грузов;
 - специальные устройства для взвешивания груза;
- d) оборудование для обеспечения безопасности, предусмотренное данным положением, включает:
- устройства для обнаружения оружия;
 - устройства для обнаружения взрывчатых веществ;
 - устройства для обнаружения проникновения.

4.5.12 Учебные материалы и учебные пособия являются предметами, которые четко определены как связанные с образованием и подготовкой в области авиации и аэронавигации, например, имитаторы условий полета, пилотажные тренажеры Линка, макеты, двигатели и части в разрезе и схемы, показывающие функционирование технических систем.

Упрощенные документальные процедуры и процедуры
выпуска/таможенной очистки (Стандарт 4.40, Стандарт 4.41)

4.5.13 С учетом того, что в Рекомендуемой практике 4.39 и статье 24 Чикагской конвенции предусмотрено освобождение от импортных пошлин, налогов и прочих сборов, распространяющееся на определенные товары, импортируемые или экспортируемые иностранными эксплуатантами воздушных судов (бортовое оборудование и запасные части к нему; наземное оборудование и оборудование для обеспечения безопасности и их сменные детали, учебные материалы и учебные пособия), национальным полномочным органам следует разработать и принять упрощенные документальные требования и процедуры для обеспечения оперативного выпуска и/или быстрой таможенной очистки импортируемых/экспортируемых предметов и гарантирования надлежащего контроля и соблюдения законодательства (Стандарт 4.40, Стандарт 4.41).

4.5.14 Ввиду особого характера и особых обстоятельств, связанных с этими товарами, некоторые таможенные службы требуют только представления упрощенной декларации, которая может быть коммерческим документом при условии, что в ней удовлетворительным образом идентифицируются товары. Экземпляр такого документа может быть использован для внесения записей в учетные данные эксплуатанта или его уполномоченного агента с указанием местонахождения и использования этих товаров. Любые последующие меры контроля, осуществляемые таможенными органами, будут представлять собой проверки на местах и аудиторские проверки, как например, на таможенных складах.

Предоставление друг другу во временное пользование бортового оборудования, запасных частей, наземного оборудования и т.д. (Стандарт 4.42)

4.5.15 Существуют определенные особые обстоятельства, когда эксплуатантам воздушных судов других государств необходимо брать друг у друга во временное пользование бортовое оборудование, запасные части либо наземное оборудование или оборудование для обеспечения безопасности и их сменные детали, которые были импортированы с условным освобождением от импортных пошлин и налогов. В этих случаях Стандарт 4.42 предусматривает, что соответствующее государство разрешает осуществлять такие действия, но принимает надлежащие меры контроля (Стандарт 4.42).

4.5.16 Эксплуатантам необходимо получить одобрение на временное использование таких предметов, с тем чтобы таможенная служба убедилась в соблюдении условий освобождения от импортных пошлин и налогов. На практике, таможенная служба может дать общую санкцию конкретным эксплуатантам или их уполномоченным агентам на предоставление друг другу во временное пользование таких предметов, при условии, что в учетные данные соответствующих лиц будут надлежащим образом внесены подробные сведения. Указанная практика обычно применяется в отношении временного пользования средствами пакетирования грузов.

Ввоз документов эксплуатантов воздушных судов

4.5.17 Документы эксплуатантов воздушных судов, используемые в связи с выполнением международных воздушных перевозок, являются необходимыми, и с учетом того, что эти документы не имеют рыночной стоимости, они освобождены от импортных пошлин и налогов. В этом отношении Рекомендуемая практика 4.43 поощряет принятие такого специального режима в отношении документов эксплуатанта, определенных в главе 1 Приложения 9 (Рекомендуемая практика 4.43).

4.5.18 Упомянутые документы включают авиагрузовые накладные/товарные накладные, пассажирские билеты и посадочные талоны, документы, выдаваемые в соответствии с банковским планом взаимных расчетов и планом взаимных расчетов агента, квитанции на оплату сверхнормативного багажа, квитанции разных сборов (М.С.О.), акты о повреждениях и неисправностях, багажные и грузовые ярлыки, расписания, весовые и центровочные документы для использования авиакомпаниями и эксплуатантами воздушных судов. Эти документы предназначены главным образом для использования в связи с практическими операциями по осуществлению международных авиаперевозок. Информационно-пропагандистские или рекламные материалы сюда не входят.

4.6 КОНТЕЙНЕРЫ И ПОДДОНЫ

SARPS раздела F "Контейнеры и поддоны" главы 4 Приложения 9

Временный допуск

4.6.1 Контейнеры и поддоны являются основными элементами операций по обработке авиагрузов и частью движимой собственности, связанной с выполнением воздушными судами международных воздушных

перевозок (см. раздел I "Резолюция Совета о налогообложении международного воздушного транспорта" документа Дос 8632). В этом контексте следует освобождать от импортных пошлин и налогов контейнеры и поддоны, а также любые сменные детали, требуемые для их ремонта.

4.6.2 Поскольку контейнеры и поддоны постоянно используются различными воздушными судами и отправляются за границу в другие международные аэропорты, Стандарт 4.44 обязывает государства предоставлять временный ввоз контейнеров и поддонов, когда они подлежат использованию на вылетающих международных рейсах либо обратному вывозу иным образом. Это положение также предписывает, что такой временный ввоз осуществляется при условии соблюдения правил и требований соответствующего государства. Кроме того, Стандарт 4.52 также обязывает государства разрешать временно ввозить на тех же условиях сменные детали, необходимые для ремонта контейнеров и поддонов (Стандарт 4.44, Стандарт 4.52).

4.6.3 Контейнеры и поддоны, упомянутые в Стандартах 4.44 и 4.52, часто также называются "средствами пакетирования грузов". Они включают любые виды грузовых или авиационных контейнеров и авиационных поддонов с сеткой или защитным куполом, но не включают внешние упаковочные комплекты или контейнеры для радиоактивных материалов.

Контроль за временно ввезенными контейнерами и поддонами

4.6.4 Учитывая важную роль, которую играют контейнеры и поддоны в безопасных международных перевозках авиагрузов, страны как правило вводят процедуры временного ввоза, которые упрощены по сравнению со "стандартной" системой временного ввоза. Таким образом, никакой конкретной декларации на временно ввозимые товары при ввозе или обратном вывозе не требуется, кроме как в исключительных обстоятельствах. Таможенная служба полагается на коммерческую документацию и учетные данные эксплуатанта или его уполномоченного агента (Рекомендуемая практика 4.45, Рекомендуемая практика 4.46).

Обработка транзитного груза

4.6.5 Другой важной операцией по обработке груза, обычно выполняемой во многих международных аэропортах, является выгрузка транзитного груза, прибывающего в контейнерах и на поддонах, который требует сортировки и комплектования для последующей перевозки. Эти операции следует осуществлять без необходимости прохождения таможенной очистки, требуемой при использовании товаров внутри государства, и производить в свободных зонах или на временных складах под надзором соответствующих государственных полномочных органов. Указанные товары могут быть помещены в эти зоны по представлении коммерческой ведомости или иного подходящего коммерческого документа, содержащего их описание, и могут быть подвергнуты нормальным операциям, необходимым для упрощения их отгрузки из склада и дальнейшей транспортировки (Стандарт 4.47).

Контейнеры и поддоны, вывозимые из аэропорта для погрузки

4.6.6 В тех случаях, когда импортируемые товары необходимо вывезти из аэропорта прибытия для целей выпуска/таможенной очистки, используя местные правила перемещения товаров, если расстояние очень ограничено, либо в рамках национальной системы таможенного транзита, сведения о контейнерах и поддонах могут быть указаны в соответствующей документации, и никакого отдельного документа или контроля не требуется. Записи учетных данных эксплуатанта обычно охватывают передвижение товаров, как это имеет место в случае контейнеров и поддонов, вывозимых из аэропорта и подлежащих погрузке для их вывоза (Стандарт 4.48).

Хранение контейнеров и поддонов за пределами аэропортов

4.6.7 Могут иметь место случаи, когда из-за нехватки пространства или ожидаемой задержки перед обратным вывозом, необходимо хранить контейнеры и поддоны за пределами аэропортов. Учитывая тот факт, что эти предметы ввезены временно, таможенная служба будет предполагать, что место хранения будет удобно располагаться близко к аэропорту и период хранения будет коротким. Если таможенная служба признает ситуацию обоснованной и будет удовлетворена записями учетных данных эксплуатанта воздушных судов, она может выдать общее (в отличие от отдельного) разрешение без дополнительных требований в отношении осуществления контроля.

4.6.8 С учетом ограниченного пространства во многих международных аэропортах и высокими расходами, связанными с хранением контейнеров и поддонов в помещениях аэропорта, Стандарт 4.49 требует, чтобы государства разрешали хранение контейнеров и поддонов за пределами аэропортов. (Стандарт 4.49).

Предоставление контейнеров и поддонов во временное пользование

4.6.9 При прекращении режима временного никакого различия между использованием контейнеров и поддонов на вылетающих международных рейсах и их обратным вывозом пустыми в качестве груза не проводится. Последняя ситуация может возникнуть, когда необходимо восполнить дефицит в другом месте, зачастую в рамках коллективных договоренностей о создании совместного фонда таких средств. Таможенная служба может дать общее разрешение эксплуатантам на предоставление друг другу во временное пользование контейнеров и поддонов, полагаясь при этом на записи учетных данных соответствующих лиц в случае, если таможня решит проверить, состоялся ли обратный вывоз.

4.6.10 С учетом вышеупомянутой таможенной практики и эксплуатационных потребностей эксплуатантов воздушных судов Стандарт 4.50 обязывает государства разрешать эксплуатантам воздушных судов предоставлять друг другу во временное пользование ввезенные в соответствии с положениями Стандарта 4.44 контейнеры и поддоны без уплаты импортных пошлин и налогов (Стандарт 4.50).

Обратный вывоз контейнеров и поддонов

4.6.11 В случае временного ввоза идентификация товаров играет особо важную роль, так как таможенной службе необходимо убедиться в том, что товары действительно обратно вывозятся. Иногда это осуществляется не совсем непосредственным образом, и таможенная служба может потребовать их вывоза через конкретное таможенное учреждение для целей контроля. В других случаях, когда достигаются специальные договоренности в связи с каким-либо мероприятием (например, крупная выставка), обратный вывоз через "контрольное учреждение" может ускорить оформление и окажет помощь торговой организации. В случае контейнеров и поддонов такие соображения не применяются, и обратный вывоз разрешается через любое таможенное учреждение, установленное для этой цели; это упрощает торговлю, когда, например, контейнеры и поддоны перевозятся из аэропорта прибытия в какое-либо другое место для выпуска/таможенной очистки товаров и по связанным с транспортом причинам подлежат обратному вывозу через какой-либо иной аэропорт. Стандарт 4.51 принимает во внимание вышеупомянутую практику и обязывает государства действовать соответствующим образом путем стандартизации такой практики и процедур (Стандарт 4.51).

4.7 ПРОЦЕДУРЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЧТОЙ: ВСЕМИРНЫЙ ПОЧТОВЫЙ СОЮЗ (ВПС)

SARPS раздела G "Почтовые документы и процедуры" главы 4 Приложения 9

4.7.1 В актах, принятых Всемирным почтовым союзом (ВПС), содержатся международные договоренности и предписанная документация для международной перевозки и таможенной очистки почты. Положения, касающиеся таможенной и почтовой служб, утверждены Комитетом по связям ВПС/ВТамО, который, как правило, проводит свои заседания раз в год. В этом контексте обработка, отправка и таможенная очистка должны осуществляться в соответствии с процедурами оформления документов, предписанными действующими актами Всемирного почтового союза и Стандартом 4.53 (Стандарт 4.53).

4.7.2 Как правило, на почту, перевозимую по воздуху, заполняется форма UPU CN38, представляющая собой накладную на доставку, но иногда используется форма UPU CP87, которая является накладной на авиапосылки, где указывается количество перевозимых посылок. В форме UPU CN38 указывается количество тары (мешки или лотки) с почтой, иногда количество посылок и вес брутто. В ней могут также указываться отдельно различные категории почты, например, письма, почтовые посылки, отправления курьерской службы. В этой форме также приводятся сведения о почтовой службе пункта отправления и экспедиторском отделении, почтовом отделении пункта назначения, любых аэропортах перегрузки, аэропорте выгрузки, номерах рейсов, дате и времени, количестве контейнеров, количестве пломб и справочных данных почты. Форма UPU CN38 предназначена для выставления счета перевозчиком, а форма UPU CP87 для почтовой службы в пункте назначения.

4.7.3 В некоторых случаях таможенная очистка почты осуществляется в почтовых/таможенных помещениях в аэропорту назначения, но зачастую почта отправляется в почтовые/таможенные отделения внутри страны. Таможенная очистка почтовых отправлений обычно проводится на основе прилагаемых форм UPU CN22 или CN23 и любых необходимых сопроводительных документов. Полная декларация на товары требуется только в тех случаях, когда товары подлежат прохождению специального контроля или когда их стоимость превышает предельную сумму, указанную в национальном законодательстве.

Примечание. Формы UPU приводятся на веб-сайте по адресу: www.usps.com/forms/intlforms.htm.

4.8 РАДИОАКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ

SARPS раздела H "Радиоактивный материал" главы 4 Приложения 9

4.8.1 Опасные грузы (такие, как радиоактивный материал) перевозятся по воздуху на регулярной основе. Для обеспечения того, чтобы они не подвергали риску воздушное судно и находящиеся в нем люди, существуют подробные и строгие международные Стандарты, которые каждое государство, согласно положениям Чикагской конвенции, должно включить в своё национальное законодательство. Эта система гарантирует государственный контроль за перевозкой опасных грузов по воздуху и обеспечивает унификацию стандартов по безопасности полетов.

4.8.2 В Приложении 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" установлены общие принципы такой перевозки. Эти принципы дополняются подробными спецификациями в *Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284).

4.8.3 Несмотря на соблюдение положений Приложения 18 и технических требований, содержащихся в документе Doc 9284, отмечается возрастающее число случаев отказа в перевозке и/или задержки перевозки прежде всего радиоактивного материала. Эти отказы и задержки происходят на всех этапах перевозки данного материала, включая такие пункты международного пограничного контроля, как таможня. Кроме того, некоторые государства также налагают на перевозку, ввоз и/или вывоз радиоактивного материала неунифицированные ограничения дополнительно к согласованным в международном масштабе техническим требованиям документа Doc 9284.

4.8.4 Указанные задержки и отказы создают проблемы для конечных пользователей. Задержки и отказы в перевозке радиоактивного материала, в особенности материала, используемого в медицинских целях, подвергают лишениям пациентов при постановке диагнозов и лечении, а также других людей, которые зависят от продуктов, стерилизованных радиацией. Многие страны во всем мире импортируют изотопы, широко используемые в медицине, например, те, которые применяются для лечения рака и диагностики сердечных приступов. Больницы и клиники зависят от своевременного прибытия этих международных грузоправлений, особенно если тот или иной изотоп имеет короткий период полураспада, является персонализированным или имеет свою специфику конкретного применения и должен перевозиться по воздуху.

4.8.5 Когда регулирующий контрольный орган государства, например, таможенный орган, создает задержки, даже если соблюдены все международные правила, то это приводит к острым проблемам, блокирующим грузоправления. В случае изотопов с коротким периодом полураспада (таких, как йод, используемый для лечения и обнаружения опухолей щитовидной железы) задержки делают изотопы гораздо менее эффективными и, если задержка достаточно длительная, бесполезными.

4.8.6 Поэтому в целях содействия достижению единообразия таможенных или других правил в отношении ввоза или вывоза радиоактивного материала, особенно материала, используемого в медицинской практике, в главу 4 Приложения 9 был включен новый подраздел, содержащий два новых SARPS (Стандарт 4.54 и Рекомендуемая практика 4.55), касающихся таможенных или других правил в отношении ввоза/вывоза радиоактивного материала, перевозимого по воздуху, и один Стандарт (4.56), аналогичный Стандарту 2.5.1 Приложения 18, который требует от государств незамедлительно уведомлять ИКАО о любых расхождениях с документом Doc 9284.

4.8.7 Указанные SARPS призваны дополнить работу Международного агентства по атомной энергии по решению задачи уменьшения последствий распространения правил и нормативных положений, препятствующих перевозке радиоактивного материала.

Глава 5

ЛИЦА БЕЗ ПРАВА НА ВЪЕЗД И ДЕПОРТИРУЕМЫЕ ЛИЦА

5.1 ВВЕДЕНИЕ

5.1.1 Проблемы, вставшие перед гражданской авиацией в конце 1970-х/начале 1980-х годов в связи с возрастающим числом попыток незаконной миграции воздушным транспортом, обусловили принятие новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в Приложении 9 на Десятом и Одиннадцатом Специализированных совещаниях по упрощению формальностей (FAL/10, состоявшемся в 1988 г., и FAL/11, состоявшемся в 1995 г.) и дальнейшее развитие положений на первом совещании Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/1, 1997 г.), что в итоге привело к разработке поправки 17 к данному Приложению. Категории проблем, на решение которых были нацелены эти SARPS, включали профилактические меры, направленные против незаконной миграции, иммиграционные процедуры и репатриация так называемых "лиц без права на въезд". Указанные SARPS были включены в главу 3 "*Прибытие и убытие лиц и их багажа*" Приложения 9.

5.1.2 В целях упрощения этих положений и их модернизации для решения все более усложняющейся проблемы содержащейся в главе 3 SARPS, особенно те, которые касаются процедур и обязанностей, связанных с въездом, были досконально пересмотрены во время совещания FALP/1. Те SARPS, которые решают практические проблемы, относящиеся к "проблемным" пассажирам, таким, как лица без права на въезд и депортируемые лица; лица, признанные как требующие применения к ним более детальных или специальных въездных или выездных процедур в международных аэропортах, изложены в новой главе 5.

5.1.3 Глава 5 Приложения 9 имеет 4 раздела. Второй и третий разделы содержат SARPS, касающиеся конкретно лиц без права на въезд и депортируемых лиц соответственно. В первом и последнем разделах приводятся Стандарты, применимые к обеим этим категориям.

Соответствующие определения

5.1.4 При выполнении положений главы 5 Приложения 9 следует иметь в виду следующие термины (определены в Глоссарии):

- выдворение лица, депортируемое лицо, допуск, лицо без надлежащих документов, лицо без права на въезд, начало поездки, оценка риска, постановление о выдворении, постановление о депортации и проездной документ;
- существует очень важное различие между "лицами без права на въезд" и "депортируемыми лицами". Именно по этой причине SARPS, касающиеся каждой из этих категорий, включены в отдельные разделы главы 5 Приложения 9.

5.1.5 *Лица без права на въезд*

- "Лицо без права на въезд" определяется как "Лицо, которому соответствующими полномочными органами отказано или будет отказано в праве на въезд в государство." "Отказ" в праве на въезд происходит во время попытки лица въехать в государство в тот момент, когда сотрудник контрольного органа принимает решение о том, что ему следует отказать в праве допуска.

- Лицом без права на въезд может быть какой-либо пассажир или член экипажа на прибывающем рейсе.
- Лиц без права на въезд можно разделить на различные "типы". Например:
 - a) лица без надлежащих документов: например, лица с действительными паспортами, у которых истек срок действия и/или лица с недействительными визами (см. Глоссарий);
 - b) лица с фальшивыми документами, т.е. лица, использующие незаконные средства, чтобы обойти контроль или иным образом избежать обнаружения при прохождении миграционного контроля, например, прибыв с сфабрикованными, поддельными или фальшивыми документами или прибыв с подлинными документами, принадлежащими другому лицу;
 - c) лица без документов, т.е. лица, прибывшие без документов. Такие лица либо совершают посадку с соответствующими документами, а затем уничтожают свои документы во время полета либо теряют их; или
 - d) другие лица, которым отказывают в праве на въезд, т.е. лица со своими собственными подлинными и действительными документами, которые, как представляется эксплуатанту, удовлетворяют всем требованиям для въезда, но тем не менее государственные полномочные органы отказывают им в праве на въезд по причинам, выходящим за рамки компетенции эксплуатанта воздушного судна, например, недостаток средств, информация, содержащаяся в базе данных пограничного контроля государства или иные причины.

Указанные категории лиц без права на въезд требуют различных подходов со стороны государственных полномочных органов по отношению к эксплуатантам воздушных судов, как это оговорено в Стандартах 5.9 и 5.9.1.

5.1.6 Депортируемые лица

- "Депортируемое лицо" определяется как "лицо, которое на законном основании было допущено на территорию государства его полномочными органами или которое въехало в государство незаконно и которому спустя некоторое время полномочные органы официально предписывают покинуть данное государство." (см. Глоссарий).
- Депортируемые лица относятся к категории лиц, отличных от лиц, которые были признаны как не имеющие права на въезд во время прибытия в государство. Депортируемые лица *не* являются лицами без права на въезд. Депортируемыми лицами являются: а) лица, которые стремятся въехать в государство, допускаются на территорию страны контрольными полномочными органами и которым спустя некоторое время официально предписывается покинуть данное государство (по любым причинам); или б) лица, которые въезжают в государство незаконно и которым спустя некоторое время официально предписывается покинуть данное государство (по любым причинам). Это относится даже к тем, кого контрольные полномочные органы допускают на территорию страны по прибытии, и лишь позже обнаруживается, что они въехали незаконно (например, по фальшивым документам).

Ключом к пониманию различия между лицом без права на въезд и депортируемым лицом является следующее: с момента допуска того или иного лица на территорию государства ответственность эксплуатанта воздушного судна за его охрану и опеку прекращается (см. Стандарт 3.45). Впоследствии, если государство депортирует это лицо со своей территории, то данное государство (а не эксплуатант воздушного судна) принимает на себя все обязательства, обязанности и расходы, связанные с его выдворением (Стандарт 5.18). Эксплуатант воздушного судна лишь обеспечивает перевозку депортируемого лица, как и любого другого "нормального" пассажира.

SARPS раздела А "Общие положения" главы 5 Приложения 9

5.1.7 Нарастающей тенденцией, наблюдаемой в настоящее время, является нежелание контрольных полномочных органов государств, которые высылают и принимают лиц без права на въезд, сотрудничать и поддерживать связь друг с другом, что мешает упорядоченному и экономичному функционированию международной гражданской авиации. Согласно сообщениям, имели место случаи, когда государства отсылали друг другу этих лиц из-за разногласий по поводу их статуса "лиц без права на въезд" или "депортируемых лиц". Воздушные суда задерживались на земле в течение нескольких дней и даже недель из-за споров между администрациями, касающихся их соответствующих обязанностей в отношении лиц без права на въезд. Кроме того, задержки и нарушения не приносят никакой пользы и могут лишь поощрять незаконную миграцию по воздуху.

5.1.8 Таким образом, содержащийся в Стандарте 5.1 общий принцип обязывает заинтересованные государства поддерживать связь и сотрудничать друг с другом с целью быстрого разрешения любых разногласий. Эффективность положений, применимых, в частности, к лицам без права на въезд, в значительной степени зависит от широкого признания SARPS, их соблюдения и сотрудничества государств в вопросах выполнения их положений. Идея заключается в недопущении случаев, когда заинтересованные государства возлагают обязанности в отношении лиц без права на въезд и депортируемых лиц на соответствующие авиакомпании, тем самым серьезно задерживая решение проблем (Стандарт 5.1).

5.1.9 Стандарт 5.2 обеспечивает государствам регламентирующую/юридическую основу для выдачи разрешения на *транзитный* проезд лиц, выдворяемых из другого государства, и их сопровождающих, если таковые имеются. В свете возрастающей важности сопровождения, данное положение должно упростить поездку лиц, сопровождающих лицо без права на въезд или депортируемое лицо (Стандарт 5.2).

5.1.10 В стандарте 5.2.1 подчеркивается принцип уважения прав человека в отношении лиц без права на въезд и депортируемых лиц. Этот Стандарт обязывает соответствующие государственные полномочные органы охранять выдворяемых лиц от любых посягательств на их достоинство, в особенности, от оскорблений, любопытства публики и любых актов насилия и запугивания.

5.2 ЛИЦА БЕЗ ПРАВА НА ВЪЕЗД**SARPS раздела В "Лица без права на въезд" главы 5 Приложения 9**

5.2.1 Первая группа SARPS в этом разделе (5.3 – 5.7) устанавливает, как можно ближе к хронологическому порядку, следующие поэтапные процедуры, которых должно придерживаться государство и соответствующий эксплуатант воздушных судов при "выдворении" из данного государства какого-либо лица без права на въезд:

- а) *Уведомление об отказе в праве на въезд* (Стандарт 5.3 и примечание). После принятия сотрудником пограничного контроля решения об отказе какому-либо пассажиру или члену экипажа в праве на въезд в государство соответствующий полномочный орган обязан:
 - а) уведомить эксплуатанта воздушного судна о том, что то или иное лицо признано не имеющим права на въезд;
 - б) уведомить об этом эксплуатанта незамедлительно и
 - с) направить письменное уведомление об отказе в праве на въезд в возможно кратчайшие сроки. Указанное письменное уведомление может быть в печатном виде или в электронной форме. Лежащая в основе этого положения идея заключается в незамедлительном установлении связи/контакта между государством и эксплуатантом воздушного судна в отношении отказа в праве на въезд и предоставлении эксплуатанту возможности приступить к планированию выдворения лица без права на въезд. Это также помогает избежать запоздалых или устных уведомлений о таких случаях, что традиционно создавало эксплуатационные трудности для авиакомпаний.

- b) *Консультации по вопросу о сроках выдворения* (Рекомендуемая практика 5.4). После того, как полномочные органы уведомили эксплуатанта воздушных судов в соответствии с положениями Стандарта 5.3, им рекомендуется провести консультации с эксплуатантом по вопросу о сроках, в пределах которых данное лицо без права на въезд будет отправлено. Цель заключается в предоставлении эксплуатанту воздушного судна как можно более широких возможностей для эффективной отправки лица собственными силами. Однако эксплуатанта воздушного судна могут попросить осуществить выдворение лица, которому отказано в праве на въезд, через альтернативную авиакомпанию, если его не отправляют или не могут отправить в пределах 24 часов (Рекомендуемая практика 5.4).
- c) *Предоставление документов:*
- i) *Постановление о выдворении* (Стандарт 5.5). Помимо письменного подтверждения, предусмотренного Стандартом 5.3, государство также обязано выдать эксплуатанту воздушного судна письменное "постановление о выдворении", предписывающее эксплуатанту выдворить лицо без права на въезд из данного государства (см. Глоссарий и Стандарт 5.5). Постановление о выдворении является одним из нескольких документов, выдаваемых эксплуатанту выдворяющим государством для доставки лица в государство назначения, и служит письменным доказательством административного акта государства, принявшего постановление о выдворении (Стандарт 5.5).
 - ii) *Сопроводительные письма* (Стандарты 5.6 и 5.7). Помимо постановления о выдворении государство обязано также выдать эксплуатанту воздушного судна "сопроводительные письма" с указанием сведений о выдворяемом лице и обстоятельствах выдворения. Эти письма, формат которых приводится в добавлении 9 к Приложению 9, вручаются в следующих двух случаях: а) для лица, которое было признано не имеющим права на въезд по причине отсутствия документов (т.е. "утраченные" или "уничтоженные" документы); или б) для лица, осуществляющего поездку с документами, которые были изъяты в соответствии с положениями Стандарта 3.46 (Стандарт 5.6 и Стандарт 5.7) (см. добавление 9 к Приложению 9).

5.2.2 Стандарт 3.46 обязывает государства изымать сфабрикованные, поддельные или фальшивые документы или конфисковать документы у лица, выдающего себя за другого, т.е. лица, совершающего поездку по чужим документам. Причиной этих действий является обеспечение изъятия таких документов из обращения, с тем чтобы они не могли быть повторно использованы для целей незаконной миграции. Указанные изъятые документы возвращаются государству, названному в качестве выдавшего их, или постоянному дипломатическому представительству данного государства.

5.2.3 В случае изъятия проездных документов в соответствии со Стандартом 3.46 государство, выдворяющее лицо без права на въезд, обязано предоставить фотокопии изъятых документов эксплуатанту воздушного судна для последующей передачи государству назначения.

5.2.4 Следует иметь в виду, что положения Стандартов 5.6 и 5.7 должны рассматриваться в сочетании со Стандартом 5.13.

- a) Следующая группа SARPS в этом разделе (5.8 – 5.10) касается авиационной безопасности при выполнении рейса, расходов, связанных с охраной и опекой лиц без права на въезд, и возмещением транспортных расходов следующим образом.
- i) Лица объявленные как не имеющие права на въезд могут оказать сопротивление при отправке их эксплуатантами воздушных судов. Таким образом, авиакомпании подвергаются риску, который потенциально снижает уровень авиационной безопасности при выполнении рейсов. Поэтому Стандарт 5.8 обязывает выдворяющее государство заблаговременно

предупреждать эксплуатанта воздушного судна о любых возможных проблемах, связанных с лицом без права на въезд, с тем чтобы эксплуатант мог принять меры предосторожности, обеспечивающие безопасность выполнения рейса.

Один из аспектов этой проблемы касается выделения сопровождающих или сотрудников полиции. Расходы, связанные с такими сопровождающими/сотрудниками, иногда становятся проблемой спора между государством и эксплуатантами воздушных судов, особенно если эти сопровождающие предоставляются выдворяющим государством. Поэтому, данный Стандарт позволяет эксплуатанту принимать свои собственные меры, чтобы у него был выбор: использовать сотрудников безопасности, предоставляемых государственными полномочными органами, персонал своей собственной службы безопасности или нанять внешний персонал в соответствии с ситуацией.

- ii) Стандарты 5.9 и 5.9.1 устанавливают обязательства как эксплуатанта воздушных судов, так и выдворяющего государства в отношении расходов, связанных с охраной и опекой лица без права на въезд. Эти расходы могут включать расходы по задержанию и содержанию и могут быть существенными в зависимости от местоположения и периода нахождения таких лиц под охраной.
- b) Стандарт 5.9. Вопрос об ответственности эксплуатанта воздушного судна за расходы, связанные с охраной и опекой пассажиров и членов экипажа после того, как они были признаны не имеющими права на въезд, был включен в положения главы 5 по той причине, что он касается особой ситуации, возникающей в связи с допуском лиц на территорию государства и контролем за ними. Ключевым элементом в Стандарте 5.9 является тот факт, что соответствующее лицо признается не имеющим права на въезд в силу того, что у него *отсутствуют надлежащие документы* (см. в Глоссарии). Кроме того, его необходимо вернуть эксплуатанту воздушного судна для выдворения, с тем чтобы эксплуатант мог сам организовать задержание/охрану этого лица до его физического вылета из государства (Стандарт 5.9).
- c) Стандарт 5.9.1. Ключевым элементом здесь является тот факт, что ответственность за расходы по охране и опеке всех категорий лиц без права на въезд несет государство, за исключением случаев, предусмотренных в Стандарте 5.9: т.е. если лицу отказывают в праве на въезд из-за проблем с документами, находящимися вне компетенции эксплуатанта, или по *любой* другой причине, *кроме как* отсутствие надлежащих документов, ответственность за соответствующие расходы несет государство. Государство отвечает за все расходы, связанные с задержанием и содержанием, до тех пор, пока лицо без права на въезд не будет возвращено эксплуатанту воздушного судна для выдворения из данного государства (до момента вылета рейса, на котором ему забронировано место).
- i) Стандарт 5.10 касается взысканий транспортных расходов с лица, которому было отказано в праве на въезд. Как правило, используется стоимость обратного билета данного лица. Однако если у этого лица проезд оплачен не в оба конца, то данный Стандарт обеспечивает юридическую основу для взыскания расходов по перевозке с лица, которому было отказано в праве на въезд.
- d) Следующая группа SARPS в этом разделе (5.11 – 5.13) касается физического выдворения лица без права на въезд из выдворяющего государства и его допуска в государство, в которое он был отправлен.
 - i) Стандарт 5.11 обязывает эксплуатанта воздушного судна отправить лицо без права на въезд в одно из двух возможных мест: а) в пункт, где оно начало свою поездку или б) в любое другое место, куда въезд ему разрешен.

5.2.5 Смысл, придаваемый термину "начало поездки" имеет очень большое значение. Это – "Пункт, в котором лицо начало свою поездку, не считая аэропорта, в котором оно совершило остановку при прямом транзите, следуя либо прямым, либо стыковочным рейсом, если оно не покидало зоны прямого транзита данного аэропорта." (См. Глоссарий).

5.2.6 Например:

- a) Г-н Т вылетает из государства А в государство В. Пунктом, откуда г-н Т начал свою поездку, является государство А.
- b) Г-н Т вылетает из государства А в государство В. Однако в государстве В он находится транзитом. Он проводит некоторое время в транзитной зоне в ожидании своего стыковочного рейса в государство С. Пунктом, откуда г-н Т начал свою поездку, является государство А.
- c) Г-н Т вылетает из государства А в государство В. В государстве В он находится транзитом. Однако его стыковочный рейс ожидается не раньше чем через 6 ч, поэтому он обращается к сотруднику пограничного контроля и просит разрешения совершить быструю экскурсию в ближайший город для осмотра достопримечательностей. Сотрудник контрольного органа разрешает ему въезд на территорию государства В. После экскурсии г-н Т возвращается в аэропорт и садится на стыковочный рейс в государство С. Пунктом, откуда г-н Т начал свою поездку, становится государство В.
- d) Г-н Т вылетает из государства А в государство В. В государстве В он находится транзитом. Однако его стыковочный рейс ожидается не раньше чем через 10 ч, поэтому он обращается к сотруднику пограничного контроля и просит разрешения посетить гостиницу (расположенную возле аэропорта, но за пределами пункта контроля), чтобы отдохнуть и освежиться. Сотрудник контрольного органа разрешает ему въезд на территорию государства В, чтобы он мог отдохнуть в гостинице. Затем г-н Т возвращается в терминал аэропорта и садится на свой стыковочный рейс в государство С. Пунктом, откуда г-н Т начал свою поездку, становится государство В.
- e) Г-н Т хочет вылететь из государства А в государство С, однако по пути его следования находится государство В. Он никогда не посещал государство В, которое известно своими туристическими развлечениями. Поэтому он заказывает себе поездку со следующим маршрутом: из государства А в государство В и из государства В в государство С, все в одном билете, но с 10-дневной остановкой в государстве В. Поскольку для посещения государства В ему требуется виза, он обращается за ней и получает однократную визу туриста. Затем он вылетает из государства А в государство В, а спустя 10 дней вылетает в государство С, где его признают лицом без права на въезд. Пунктом, откуда г-н Т начал свою поездку, является государство В.

5.2.7 Термин "в любое место, куда въезд ему разрешен" в Приложении не определяется. Однако под ним обычно подразумевают государство, в котором данное лицо является гражданином или действительным и санкционированным резидентом. В течение многих лет Приложение предусматривало, чтобы авиакомпании отправляли лицо без права на въезд в пункт, где оно начало свою поездку. Однако в 1963 году шестое Специализированное совещание по упрощению формальностей изменило данное положение, чтобы дать эксплуатантам воздушных судов возможность выбирать между возвратом лиц без права на въезд в пункт, где они начали использовать воздушное судно эксплуатанта, и отправкой таких лиц в любое другое место, куда въезд им разрешен. Причиной этому является то, что иногда у лица без права на въезд не имеется необходимых документов для въезда в пункт, откуда он начал свою поездку.

5.2.8 Поэтому в вышеприведенном примере e) вместо возвращения лица, которому было отказано в праве на въезд, в государство В (куда ему не разрешат въехать, так как истек срок действия его визы, и на эксплуатанта, наиболее вероятно, будет наложен крупный штраф) эксплуатант отправит г-на Т в государство А.

- а) Хотя Шестое Специализированное совещание по упрощению формальностей включило второй альтернативный вариант выдворения лица, которому было отказано в праве на въезд, в любое место, куда въезд ему разрешен, оно конкретно не указало, кто (государство или эксплуатант воздушного судна) имеет право реализовать альтернативный вариант. Этот выбор, признанный на шестом Специализированном совещании по упрощению формальностей, был конкретно уточнен в Приложении лишь недавно (2009 г.). В настоящее время в Приложении рекомендуется (Рекомендуемая практика 5.11.1), чтобы в соответствующих случаях Договаривающимся государствам следует консультироваться с эксплуатантом воздушного судна относительно наиболее подходящего места, куда может быть направлено лицо без права на въезд.

5.2.9 Поэтому в нашем приведенном выше примере е) после консультаций с выдворяющим государством эксплуатант воздушного судна может отправить г-на Т вместо государства А в государство D, например, где он является законным резидентом.

- а) Стандарт 5.12, который следует рассматривать вместе со Стандартом 5.11, обязывает Договаривающееся государство принять в целях проверки лицо, выдворенное из государства, где ему было отказано в праве на въезд, если это лицо начало свою поездку на его территории. Поэтому в вышеприведенном примере с) государство В обязано принять к проверке лицо без права на въезд, выдворенное из государства С. Кроме того, Стандарт 5.12 запрещает государству В возвращать такое лицо в государство С. Указанный Стандарт направлен на поиск решения проблемы, связанной с нежелательной практикой, когда государства отсылают друг другу лиц без права на въезд.
- б) Стандарт 5.13 обязывает Договаривающиеся государства признавать "сопроводительные письма" и другие документы, выданные в соответствии со Стандартом 5.6 и Стандартом 5.7, как достаточную документацию для осуществления проверки лица, названного в письме.
- с) Последняя группа SARPS в данном разделе (5.14 – 5.16) касается следующих вопросов:
- д) Стандарт 5.14 требует от государств не налагать на эксплуатантов воздушных судов штраф за лиц без надлежащих документов в том случае, если эксплуатанты могут доказать, что они приняли достаточные меры для обеспечения того, чтобы эти лица выполнили требования, предъявляемые к документам для въезда в принимающее государство (по этим вопросам см. SARPS в пп. 3.31, 3.32 и 3.33).
- е) Приложение поощряет заключение договоренностей о сотрудничестве между эксплуатантами воздушных судов и государственными полномочными органами в вопросах, касающихся их соответствующей роли в решении проблемы лиц без права на въезд. Например, в настоящее время становится популярным заключение между различными сторонами таких соглашений, как меморандумы о взаимопонимании. Поэтому в Приложении рекомендуется, чтобы в тех случаях, когда такие соглашения заключаются в целях недопущения перевозки лиц без права на въезд, Договаривающимся государствам следует смягчать штрафы и санкции, которые могли бы применяться в противном случае при доставке таких лиц на их территорию (Рекомендуемая практика 5.15).
- ф) Имеются анекдотичные случаи, указывающие на то, что иногда государства препятствуют вылету воздушных судов в ожидании установления статуса прибывающих лиц. Это задерживает вылеты и создает эксплуатационные трудности для авиакомпаний. Поэтому Стандарт 5.16 обеспечивает, чтобы инциденты, подобные описанному в настоящем пункте, не нарушали воздушные перевозки. Примечание оставляет государствам определенные возможности маневра при применении вышеупомянутого Стандарта с целью учета ситуаций, когда на конкретном рейсе обнаруживается необычайно высокое количество лиц без права на въезд (Стандарт 5.16 и примечание).

5.3 ДЕПОРТИРУЕМЫЕ ЛИЦА

SARPS раздела С "Депортируемые лица" главы 5 Приложения 9

5.3.1 Как было указано ранее, депортируемые лица *не* являются лицами без права на въезд. Они представляют собой лица, которые ранее были допущены на территорию государства, но по какой-либо причине им предписывается покинуть страну. Наиболее легким и быстрым способом депортации лица является отправление воздушным транспортом. В результате, государственные полномочные органы нередко доставляют то или иное лицо к стойке авиакомпании (иногда без предупреждения) и требуют от эксплуатанта отправить депортируемое лицо. Кроме того, имеются случаи, когда эксплуатантов воздушных судов не предупреждают надлежащим образом или вообще не предупреждают относительно возможного депортируемого лица, с тем чтобы эксплуатант мог осуществить надлежащее бронирование мест на тот или иной рейс, когда вручаемая эксплуатанту документация является неадекватной (или недостаточной) для гарантии наличия у депортируемого лица документов, требующихся для полета в другое государство, и когда эксплуатанту не предоставляется никаких руководящих указаний в отношении пункта назначения депортируемого лица.

5.3.2 В этой связи SARPS раздела С направлены на обеспечение как государствам, так и эксплуатантам воздушных судов единообразных процедур, определяющих роли, сферы ответственности и обязанности каждой организации в процессе депортации.

5.3.3 Поэтому еще до того, как то или иное государство поднимет вопрос о перевозке депортируемого лица эксплуатантом воздушных судов, оно обязано:

- a) выдать лицу, подлежащему депортации, постановление о депортации с указанием названия государства назначения (Стандарт 5.17). Постановление о депортации (см. в Глоссарии) также служит письменным доказательством административного акта государства;
- b) принять на себя все обязательства, обязанности и расходы, связанные с выдворением (Стандарт 5.18). Именно это положение проводит очень четкое различие в юридическом статусе депортируемого лица в сравнении с лицом без права на въезд.

5.3.4 Стандарт 5.19 обязывает государство при организации совместно с эксплуатантом воздушного судна отправки депортируемого лица заблаговременно сообщать эксплуатанту определенную конкретную информацию. Стандарт предоставляет эксплуатанту достаточно времени для проведения полной оценки риска возможного ущерба, опасности или причинения телесного повреждения, связанных с депортацией. Заблаговременное уведомление также позволяет эксплуатанту обеспечить надлежащие посадочные места для депортируемого лица и возможного сопровождающего, проинструктировать членов экипажа и принять соответствующие меры предосторожности для осуществления перевозки.

5.3.5 Определение используемого в данном Стандарте термина "оценка риска" приводится в Глоссарии.

5.3.6 Приложение требует от государств в случае депортации использовать прямые беспосадочные рейсы (Стандарт 5.20). Цель состоит в избежании каких-либо осложнений, которые могут возникнуть, если депортируемому лицу необходимо будет следовать транзитом через другое(ие) государство(а), возможно рейсами нескольких эксплуатантов воздушных судов. Использование прямых беспосадочных рейсов исключает потребность в сопровождающих лицах, связанные с ними расходы и необходимость получения транзитных виз для депортируемого лица и его сопровождающих.

5.3.7 Стандарт 5.21 обязывает Договаривающееся государство при передаче депортируемого лица для отправки обеспечивать предоставление эксплуатанту воздушного судна всей официальной проездной документации, требующейся государством транзита и/или государством назначения. Причина заключается в том, что депортируемое лицо может не иметь необходимых проездных документов (например, паспорт или

виза). Поэтому Стандарт гарантирует, что депортируемому лицу предоставляется(ются) необходимый(е) проездной(ые) документ(ы) для упрощения его поездки через государство транзита и въезда в государство назначения. В этом отношении особое значение для реализации данного Стандарта имеют следующие Стандарты: Стандарт 5.17 (обязывающий депортирующее государство выдавать постановление о депортации), Стандарт 5.26 (обязательство государства предоставлять проездные документы своему гражданину), Стандарт 5.27 (отсутствие требования о подписании заявления на выдачу документа), Стандарт 5.28 (выдача проездных документов в экстренных случаях) и Стандарт 5.29 (запрет на отказ от выдачи проездного документа).

5.3.8 В Стандарте 5.22 и Стандарте 5.23 оговариваются обязанности государств назначения депортируемых лиц. Приложение предписывает Договаривающемуся государству допускать на свою территорию своих граждан, депортированных из другого государства (Стандарт 5.22). Приложение требует от государства уделять "особое внимание" допуску депортированного из другого государства лица, располагающего доказательством действительного и разрешенного проживания на его территории. Эти положения подсказывают порядок выбора пунктов назначения, в которые депортируемое лицо может быть отправлено. Однако депортирующему государству настоятельно рекомендуется, чтобы оно, через дипломатические или иные каналы, к этому времени уже договорилось о допуске депортируемого лица на территорию государства назначения (Стандарт 5.22, Стандарт 5.23).

5.3.9 Наконец, Стандарт 5.24 предусматривает юридическую основу для того, чтобы сотрудники службы безопасности (сопровождающие) оставались при депортируемом лице вплоть до его конечного пункта назначения, включая остановку в государстве транзита. Указанное положение обеспечивает, что сопровождающим не будет отказано во въезде в государство транзита. Оно также дает государству транзита гарантии того, что депортируемое лицо, которое потенциально может нарушать порядок, будет находиться в сопровождении персонала службы безопасности в течение всего периода пребывания в этом государстве. Данное положение также допускает соответствующую смену сопровождающих в пункте транзита.

5.4 ПОЛУЧЕНИЕ НОВОГО ПРОЕЗДНОГО ДОКУМЕНТА

SARPS раздела D "Получение нового проездного документа" главы 5 Приложения 9

5.4.1 Как это часто случается, лицо без права на въезд или депортируемое лицо, выдворяемое из государства не имеет проездных документов, которые подтверждают его личность и позволяют ему осуществлять поездки. SARPS раздела D направлены на исправление этого недостатка.

5.4.2 Стандарт 5.25 касается чрезвычайно проблематичного вопроса, обычно связанного с лицами без права на въезд. Во многих случаях лицо, прибывающее без документов, возвращают прибывшему перевозчику с постановлением о его выдворении. Затем перевозчик стоит перед выбором: а) отправить пассажира в пункт, который, как ему известно, не признает эту документацию, и столкнуться с юридическими трудностями; или б) содержать лицо без права на въезд под охраной, при этом пытаясь добиться от полномочных органов страны проживания данного лица выдачи заменяющего документа. Поэтому указанный Стандарт обязывает государство, выносящее постановление о выдворении лица без права на въезд, оказывать содействие другому государству в обеспечении своевременной выдачи временного или заменяющего документа. Если проездные документы не предоставляются, выдворяющее государство обязано в любом случае выполнить положение Стандарта 5.6.

5.4.3 Последние 4 Стандарта главы 5 (5.26 – 5.29) основаны на том принципе, что государства не только имеют суверенное право выдворять лиц, не являющихся их гражданами, но также имеют международное обязательство вновь принимать своих граждан, возвращающихся из государств, в которых они не имеют права

оставаться. Обычно государства сотрудничают друг с другом, когда делаются запросы на выдачу проездных документов для отправки лиц без права на въезд и депортируемых лиц. Однако у некоторых государств на обработку заявлений на выдачу проездных документов уходит несколько недель и более. Такие задержки часто приводят в соответствующих ситуациях к повышенным расходам, связанным с содержанием и охраной. Более того, задержки повышают вероятность того, что такие лица, не находящиеся под охраной, сумеют в итоге уйти от полномочных органов во время выдворения.

5.4.4 В результате, в соответствии со Стандартом 5.26 государство обязано в случае обращения к нему с соответствующей просьбой выдать проездной документ для выдворяемого лица не позднее 30 дней с момента такой просьбы, или предоставить запрашивающему государству убедительные доказательства того, что выдворяемое лицо не является его гражданином. Если государство не может выдать проездной документ в пределах 30 дней, то оно обязано в соответствии со Стандартом 5.28 выдать временный проездной документ. Согласно Стандарту 5.27 для выдачи документа государство выдачи не требует никакой подписи. Наконец, Стандарт 5.29 запрещает государству отказывать в выдаче проездного документа своему гражданину, возвращаемому в это государство, или лишать его гражданства.

5.5 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СПРАВОЧНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Дополнительная информация, касающаяся соответствующих основных принципов, связанных с лицами без права на въезд и депортируемыми лицами, опубликованная Международной ассоциацией воздушного транспорта/Рабочей группой контрольных полномочных органов (IATA/CAWG), приводится на веб-сайте ИКАО по адресу: <http://www2.icao.int/EN/AVSEC/FAL/Pages/Annex9.aspx>. Она включает: а) Основные принципы выдворения лиц без права на въезд IATA/CAWG (апрель 2005 г.) и б) Основные принципы выдворения депортируемых лиц IATA/CAWG (июнь 2007 г.).

Глава 6

СРЕДСТВА И СЛУЖБЫ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ЗАГРУЗКИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ

6.1 ВВЕДЕНИЕ

6.1.1 Глава 6 Приложения 9 разделена на 6 частей: А. Общие положения; В. Меры регулирования потока движения в аэропортах; С. Средства, необходимые для принятия мер по здравоохранению, оказанию скорой медицинской помощи и организации карантина животных и растений; D. Средства и службы, необходимые для осуществления контроля, связанного с оформлением, и для осуществления деятельности контрольных органов; Е. Недисциплинированные пассажиры; и F. Удобства для пассажиров.

Соответствующие определения

6.1.2 При выполнении положений главы 6 Приложения 9 следует иметь в виду следующие термины (см. в Глоссарии): багаж, государственные полномочные органы, груз, засланный багаж, зона прямого транзита, международный аэропорт, невостребованный багаж, неопознанный багаж, несопровождаемый багаж, почта и удобства для пассажиров.

SARPS раздела А “Общие положения” главы 6 Приложения 9

6.1.3 Стандарт 6.1 является всеобъемлющим положением главы 6, устанавливающим тот принцип, что ни государство, ни аэропорт не могут избежать ответственности по причине приватизации и что ответственность за дальнейшее регулирование авиатранспортной политики на территории государства независимо от корпоративного или экономического статуса аэропорта возлагается на государство. Таким образом, данное положение требует от каждого государства обеспечивать дальнейшее выполнение положений Приложения 9 в случае приватизации аэропорта.

6.1.4 Бесспорно, ответственность государства не исчезает по той лишь причине, что тот или иной аэропорт стал объектом частной собственности или частного административного управления. В области международного воздушного транспорта сам факт того, что согласно статье 28 Чикагской конвенции государство должно предоставлять аэропортовое обслуживание и безусловно назначать аэропорты в пределах своей территории для целей посадки в соответствии со статьями 10 и 68, возлагает на государство юридическую ответственность за подотчетность перед публичным международным правом за любые обязательства, возникающие в результате действий со стороны аэропортов в пределах его территории. Положения Чикагской конвенции, представляющей собой международный договор, имеют обязательную силу для Договаривающихся государств – участников Конвенции и поэтому являются принципами публичного международного права.

6.1.5 Приложение 9 содержит руководящие указания по упрощению формальностей, которые можно использовать в случае внедрения новой политики и усовершенствований в аэропорту, находящемся в процессе приватизации. Важность этих положений в Приложении заключается в том факте, что независимо от

корпоративной или управленческой структуры аэропорта государствам даны установленные руководящие принципы для дальнейшего регулирования деятельности своих аэропортов. И, наоборот, за приватизированным аэропортом сохраняются обязательства по выполнению положений Приложения 9.

6.1.6 Дополнительная информация по вопросу о приватизации аэропортов приводится в циркуляре 284 ИКАО "*Приватизация в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания*".

6.1.7 Истоки Рекомендуемой практики 6.1.1 и Стандартов 6.1.2 и 6.1.3 лежат в первом издании Приложения 9, которое обязывало государства предоставлять в международных аэропортах площади и средства для государственных полномочных органов за счет государства и без каких-либо сборов в течение нормального рабочего времени. Если такие услуги подлежат оплате, то они должны предоставляться на условиях "не менее благоприятных", чем те, которые предоставляются "другим видам транспорта". Основное внимание уделялось равенству услуг, предоставляемых для воздушного транспорта – условие, повторявшееся почти во всех более ранних изданиях Приложений ИКАО. Цель состояла в обеспечении того, чтобы "едва оперившиеся" авиатранспортные перевозки не были поставлены в менее выгодные условия по сравнению с морскими перевозками и чтобы они могли, в частности, развиваться экономично и эффективно.

6.1.8 Однако с годами, по мере роста популярности воздушных перевозок, остались только требования об обеспечении оперативности обработки потоков движения со стороны эксплуатантов воздушных судов и эффективного обслуживания со стороны полномочных органов пограничного контроля. Эти три пункта понятны без пояснений, и мало что можно сказать при их представлении, за исключением упоминания тезиса о "регулировании потоков".

6.1.9 В контексте эффективного регулирования потока эти требования направлены на усовершенствование мер по обработке потоков движения в аэровокзале с точки зрения таможенных, иммиграционных и медицинских служб, а также общего комфорта пассажиров. Меры по регулированию потоков касаются, в основном, обеспечения равномерного, быстрого и бесперебойного потока (как правило, пассажиров) независимо от того, является ли он потоком прибывающих, вылетающих пассажиров или пассажиров прямого транзита. Идея состоит в быстрой посадке и высадке пассажиров, с тем чтобы сократить до минимума время нахождения воздушного судна на земле и уменьшить загруженность. Эффективным мерам по регулированию потока уделяется особое внимание в разделе В главы 6 Приложения 9.

6.1.10 Идеальные принципы организации потока, которых необходимо придерживаться при проектировании аэропортов, подробно изложены в главе 9 части 1 "*Генеральное планирование*" *Руководства по проектированию аэропортов* (Дос 9184).

6.1.11 Стандарт 6.1.4 касается возможностей расширения аэропортов с учетом увеличения объема перевозок и усиления мер в сфере авиационной безопасности. Элемент, требующий, чтобы аэропортовые службы и средства могли быть расширены, был включен в главу 6 Приложения 9 в первые годы эпохи реактивной авиации. Учитывая превосходящий ожидания рост объема воздушных перевозок во многих международных аэропортах, указанный аспект зачастую не принимался должным образом во внимание при проектировании или строительстве новых аэропортов, что привело к перегрузкам в аэропортах, задержкам при оформлении, раздражению пассажиров и дорогостоящим переделкам. Таким образом, от средств и служб требовалась возможность их расширения, чтобы удовлетворить потребности растущего потока движения. Элемент авиационной безопасности появился позднее. Основополагающий тезис, который проходит через все Приложение 9, касается взаимосвязи между упрощением формальностей и авиационной безопасностью. Программа FAL ИКАО стремится обеспечить оперативное и эффективное оформление воздушных судов и их загрузки путем стандартизации и упрощения соответствующих формальностей и процедур. Целью программы в области авиационной безопасности является обеспечение (с помощью органов контроля за авиационной безопасностью) того, чтобы воздушные суда могли выполнять полеты безопасным образом и без каких-либо актов незаконного вмешательства. Поэтому для достижения целей обеих программ наиболее эффективным

образом необходимо налаживание сотрудничества. В этой связи положения Стандарта 6.1.4 требуют, чтобы средства и службы в аэропортах могли быть расширены с учетом усиления мер по обеспечению авиационной безопасности и целостности границ.

6.1.12 При планировании новых или крупной модификации существующих средств и служб Стандартом 6.2 предусмотрено проведение консультаций с различными заинтересованными сторонами в целях получения необходимой информации и рекомендаций на самых ранних этапах для достижения идеальных средств и служб с точки зрения упрощения формальностей. В результате изменений в политике могут быть введены новые процедуры оформления пассажиров, багажа или груза, что может иметь широкие последствия для мер по упрощению формальностей, применяемых к этим пассажирам, багажу и грузу, а также потребностей в соответствующих физических средствах. В этих случаях сотрудничество между различными организациями может способствовать решению проблем в области упрощения формальностей и проектирования средств. Отсутствие консультаций с соответствующими заинтересованными сторонами может привести к недостатку площадей или средств, ненадлежащему проектированию маршрутов потока и схемы аэровокзала и созданию проблем с потоком движения.

6.1.13 Рекомендуемая практика 6.3 связана со Стандартом 6.2 с оговоркой, что эксплуатанты воздушных судов предоставляют свою часть информации в ходе таких консультаций в конфиденциальном порядке в связи с секретным (конкурентным) характером их информации.

6.1.14 Логическим обоснованием Рекомендуемой практики 6.4, т.е. в отношении прямого взимания сборов за обслуживание пассажиров, аэропортовых налогов или другой аналогичной платы, является предотвращение образования длинных очередей в аэропортах, что тем самым позволяет избегать дополнительной перегруженности в аэропортах. Указанные сборы или платы следует включать в стоимость авиационного билета.

6.1.15 В Рекомендуемой практике 6.5 предлагается обеспечить баланс между правами эксплуатантов воздушных судов назначать своих собственных агентов по наземной обработке загрузки или выполнять соответствующие задачи своими силами и правами эксплуатанта аэропорта, чья основная цель заключается в уменьшении перегруженности и поддержании безопасности на перроне. Эксплуатанты воздушных судов давно придерживаются мнения о том, что предоставление услуг по наземной обработке эксплуатантом аэропорта или агентом, назначенным эксплуатантом аэропорта препятствует безопасной, эффективной и экономичной эксплуатации воздушных судов, что главным образом является задачей самих авиакомпаний. Ответственность эксплуатантов воздушных судов, предусмотренная различными договорами в рамках частного воздушного права (такими, как Варшавская конвенция) в отношении расходов, эффективности, конфиденциальности коммерческих данных и их общей конкурентоспособности в данном аэропорту, является еще одним аргументом, указываемым авиакомпаниями в этом вопросе. Поэтому эксплуатанты воздушных судов считают, что наземное обслуживание и другие виды обслуживания на перроне, которые касаются вопросов транспорта, обработки, погрузки и выгрузки пассажиров, багажа и запасов для организации питания пассажиров, должны контролироваться самими авиакомпаниями.

6.1.16 Поэтому в Рекомендуемой практике 6.5 предлагается предоставлять эксплуатантам воздушных судов как можно больше свободы в выборе поставщиков наземного обслуживания с учетом имеющейся площади или других физических ограничений и при условии соблюдения соответствующих правил, установленных государством.

6.2 МЕРЫ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ПОТОКА ДВИЖЕНИЯ В АЭРОПОРТАХ

SARPS раздела А "Меры по регулированию потока движения в аэропортах" главы 6 Приложения 9

Раздел I. Общие положения

6.2.1 Стандарт 6.6, который обязывает эксплуатантов аэропортов предоставлять средства, позволяющие производить посадку и высадку пассажиров без задержки, не требует пояснений. Его цель заключается в уменьшении перегруженности и повышении эффективности при высадке пассажиров, чтобы они могли быстрее проследовать от воздушного судна к пунктам пограничного контроля в здании аэровокзала.

6.2.2 Рекомендуемая практика 6.7 касается необходимости обмена оперативной информацией между эксплуатантами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов и государственными полномочными органами. Такой обмен информацией имеет большое значение для обеспечения эффективного потока движения в аэропортах и равномерного функционирования аэропортового командного центра.

6.2.3 Рекомендуемая практика 6.8, касающаяся обеспечения (автоматизированных) интерактивных терминалов/средств "самообслуживания" в аэропортах для оформления пассажиров и багажа, не требует пояснений. Она поощряет аэропорты выделять надлежащие площади для внедрения усовершенствованных мер по упрощению формальностей для пассажиров, которые стали (или становятся) популярными во всем мире.

6.2.4 Рекомендуемая практика 6.9 поощряет более широкое использование документа *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"* (Doc 9636), изданного совместно ИКАО и Международной морской организацией. В нем приводится набор стандартных пиктограмм для упрощения использования международных аэропортов и морских вокзалов пассажирами и другими пользователями. Этот документ содержит графические символы для легкого установления местоположения наиболее широко используемых средств и служб в зданиях вокзалов и обеспечивает эксплуатантам аэропортов и морских вокзалов рекомендации по уменьшению перегруженности путем содействия упорядоченному потоку пассажиров к требующимся им местам.

6.2.5 Рекомендуемая практика 6.9.1 была первоначально введена в 1990-х годах в целях предупреждения пассажиров о серьезных последствиях незаконного оборота наркотиков и наказаниях, которым могут быть подвергнуты лица, осужденные за нарушения законов о наркотических средствах. Данная Рекомендуемая практика была расширена с учетом других таможенных правил/правил авиационной безопасности, применяемых к перевозке запрещенных или ограниченных в обращении предметов, информация о которых может распространяться с помощью различных средств связи, таких, как знаки, брошюры, видеоматериалы, звуковая техника, веб-сайты Интернета или другие средства массовой информации.

6.2.6 Рекомендуемая практика 6.10, касающаяся установки механических "устройств перемещения людей", не требует пояснений. В ней рекомендуется устанавливать такие устройства, когда того требует протяженность пешеходных переходов и объем движения в зданиях и между зданиями аэровокзалов.

6.2.7 Рекомендуемая практика 6.11 и 6.12 поощряет более широкое использование систем информации о рейсах в целях предоставления ежеминутной информации об отправлении, прибытии, отмене, задержке рейсов и распределении терминалов/выходов на посадку, а также оказания содействия в поддержании равномерного потока движения пассажиров через здания аэровокзала. Для обеспечения единообразия схемы таких систем следует обращаться к документу *"Автоматическое табло для информации публики о рейсах"* (Doc 9249). Дополнительная информация о таких системах приводится в главе 9 части 1 документа Doc 9184.

6.2.8 Рекомендуемая практика 6.13, в которой рекомендуется предоставлять автомобильные стоянки для пассажиров, посетителей, экипажей и персонала, не требует пояснений. Разъяснение принципов планирования стоянок для транспортных средств приводится в главе 11 части 1 документа Doc 9184.

Раздел II. Меры по организации стоянки и перронного обслуживания воздушных судов

6.2.9 Рекомендуемая практика 6.14 является единственным положением в главе 6 Приложения 9, в котором содержится конкретная ссылка на стоянки и средства перронного обслуживания воздушных судов. Данный вопрос подробно рассматривается в главе 7 документа 9184. В целях избежания продолжительной стоянки воздушных судов у выходов необходимо выделить место в стороне от перрона и на удалении от здания аэровокзала, где воздушные суда могут быть помещены на стоянку таким образом, чтобы они не создавали помех для других воздушных судов, выполняющих руление, и потоку пассажиров, багажа или груза на перроне. В отношении данной Рекомендуемой практики желательно, в частности, предпринять следующее:

- a) принять меры по выделению мест стоянки воздушных судов как можно ближе к зданию аэровокзала для быстрой погрузки и выгрузки;
- b) предоставить надлежащие места стоянки в стороне от здания аэровокзала для воздушных судов, осуществляющих погрузку или выгрузку, с тем чтобы избежать создания помех для потока движения на перроне и обеспечить надлежащие условия для их оптимального использования;
- c) оборудовать места стоянки необходимыми средствами для быстрого, удобного и безопасного выполнения всех операций по обслуживанию воздушного судна, включая оборудование для надежной швартовки;
- d) уделять особое внимание мерам оказания помощи воздушным судам во время операций посадки и высадки;
- e) предоставлять средства для заправки воздушных судов топливом в периоды, установленные государственными полномочными органами;
- f) обеспечивать перевозки между удаленными местами стоянки и зданием аэровокзала, когда этого требуют расстояние и соображения безопасности в результате оптимального использования располагаемой зоны стоянок;
- g) выделять при необходимости места стоянок для международных рейсов, где может быть осуществлен досмотр воздушного судна, пассажиров, экипажа и багажа.

Раздел III. Убывающие пассажиры, экипаж и багаж

6.2.10 Рекомендуемая практика 6.15, не требующая пояснений, предназначена для упрощения передвижения пассажиров между терминалами путем предоставления наземных перевозок (например, постоянно курсирующие автобусы, поезда и т.д.) между зданиями аэровокзала в часы работы аэропорта.

6.2.11 Рекомендуемая практика 6.16 предусматривает для удобства пассажиров средства регистрации вне аэропорта при условии соблюдения всех необходимых мер авиационной безопасности и выполнения других требований в отношении контроля. Существуют определенные обстоятельства, когда в целях избежания перегруженности в пунктах пограничного контроля полномочным органам следует рассмотреть вопрос об организации за пределами аэропорта пунктов проверки ряда туристов, перевозимых чартерными авиакомпаниями, предлагающими туристические пакеты "все включено". В этих случаях туроператор уже согласовал с группой туристов принятые им меры по размещению и наземным и воздушным перевозкам. Поскольку также считается нормальной практикой, что гостиницы, участвующие в этих туристических пакетах, не меняются, соответствующие авиаперевозчики и полномочные органы пограничного контроля договариваются о размещении средств регистрации и таможенной очистки в таких гостиницах и перевозке пассажиров между гостиницами и воздушными судами в сопровождении представителя таких полномочных органов. Следует

отметить, что регистрация пассажиров за пределами аэропорта отличается от регистрации багажа при прибытии в аэропорт. По соображениям авиационной безопасности последняя система не считается практически осуществимой для международных рейсов.

6.2.12 Цель Рекомендуемой практики 6.17 заключается в том, чтобы методы досмотра и проверки были эффективными и быстрыми для избежания задержек в вылете воздушных судов. Для досмотра пассажиров и багажа следует использовать современную технику, чтобы не вызывать необоснованных задержек. Примечание, которое следует за Рекомендуемой практикой, касается обеспечения пассажирам "права неприкосновенности частной жизни" при проведении физического досмотра.

6.2.13 В Рекомендуемой практике 6.18 и 6.19 предлагается, чтобы места для регистрации и рабочие помещения членов экипажа были эффективными, чтобы доступ к ним не вызывал затруднений и они находились в непосредственной близости друг от друга. Лежащая в основе этого положения идея заключается в упрощении выполнения эксплуатантами воздушных судов своих административных задач в аэропортах. С учетом того, что обстоятельства могут меняться в зависимости от аэропорта, чем доступнее будут различные средства и службы, тем меньше времени потребуется эксплуатантам воздушных судов и их экипажам на выполнение связанных с регулированием задач или административно-эксплуатационных задач. Соответствующий справочный материал приводится в п. 12.9 "*Инструктаж летных экипажей и сбор донесений*" и в п. 12.12 "*Средства и службы авиации общего назначения*" главы 12 документа Doc 9184.

6.2.14 Стандарты 6.20 и 6.21 отражают одно и то же обязательство, первый – с точки зрения оформления при вылете, а второй – при прибытии пассажиров, экипажа и багажа. основополагающий принцип обоих Стандартов состоит в поддержании свободного и непрерывного потока движения через контрольные каналы. В случаях, требующих более тщательной проверки (например, лица без права на въезд), этих лиц следует направлять по отдельным контрольным каналам.

Раздел IV. Прибывающие пассажиры, экипаж и багаж

6.2.15 Рекомендуемая практика 6.22 (выделение в зоне выдачи багажа достаточной площади, чтобы каждый пассажир мог легко опознать и быстро получить свой багаж) и 6.23 (установка механизированных систем выдачи багажа с целью облегчения движения багажа пассажиров) не требуют пояснений. Подробные руководящие указания приводятся в п. 9.5 "*Обработка багажа*" главы 9 документа Doc 9184.

6.2.16 Стандарт 6.24, в соответствии с которым эксплуатанты аэропортов должны обеспечивать оказание помощи пассажирам при переноске багажа от зон выдачи багажа, касается надлежащего предоставления багажных тележек или грузчиков.

Раздел V. Транзит и пересадка пассажиров и экипажа

6.2.17 Рекомендуемая практика 6.25 охватывает те случаи, когда воздушное судно делает остановку, например, чтобы забрать или высадить пассажиров. В этом случае пассажиры, продолжающие свою поездку, могут предпочесть оставаться на борту, и таким образом данное положение рекомендует не обязывать их высаживаться. Однако при технических посадках, таких, как посадки для целей дозаправки топливом, соображения безопасности предписывают всем пассажирам производить высадку.

6.2.18 Рекомендуемая практика 6.26, предусматривающая обеспечение равномерного потока пассажиров при пересадке с одного воздушного судна на другое во время нахождения в зоне транзита, теперь дополняется рекомендацией о том, чтобы эксплуатанты аэропортов и эксплуатанты воздушных судов консультировались друг с другом для определения потребностей эксплуатантов воздушных судов в соответствующей площади и обеспечения наиболее эффективного использования таких стоек. Нехватка площади, особенно в транзитных зонах, обычно приводит к совместному использованию стоек авиакомпаниями, отсюда возникает необходимость в консультациях и координации, чтобы гарантировать эффективное использование имеющихся средств.

Раздел VI. Различные средства и службы
в зданиях пассажирских аэровокзалов

6.2.19 Для удобства пассажиров Рекомендуемая практика 6.27 предусматривает выделение в аэропортах помещений для "багажа, оставленного на хранение", для последующего его получения. Ссылка на "требование авиационной безопасности" признает, что такие помещения предоставляются при условии соблюдения надлежащей практики и надлежащих процедур в области авиационной безопасности.

6.2.20 Стандарт 6.28 упрощает быструю обработку невостребованного, неопознанного и неправильно засланного багажа (см. в Глоссарии) и тем самым улучшает обслуживание пассажиров. Как правило, эти категории багажа относятся к сфере ответственности эксплуатантов воздушных судов. Для проведения отслеживания багажа в случае неопознанного или невостребованного багажа они могут назначить подрядчика ("поставщик обслуживания"). Хранение указанного багажа обычно осуществляется в помещении аэропорта, которое как правило арендуется у эксплуатанта аэропорта или предоставляется в рамках концессионного соглашения. Неправильно засланный багаж отличается тем, что личность владельца и пункт его назначения известны, но чемодан попал на неправильный рейс. Как правило, этот багаж остается у авиакомпании или её агента по оформлению в ожидании дальнейшей отправки следующим располагаемым рейсом. Стандарт 6.28 обязывает государства помещать эти виды багажа в надежные места хранения, тем самым защищая его от хищения и повреждения. Персонал авиакомпании имеет доступ к такому багажу, что позволяет ему произвести при необходимости таможенную очистку и вернуть багаж владельцам в кратчайшие возможные сроки. См. также раздел М "Распоряжение багажом, отделенным от его владельца" в главе 3 Приложения 9.

6.2.21 В Рекомендуемой практике 6.29 предлагается обеспечивать надлежащую планировку и организацию аэровокзальных средств, при которой не являющиеся пассажирами лица не препятствуют потоку движения пассажиров.

6.2.22 В Рекомендуемой практике 6.29.1 предлагается предусматривать специальные средства (например, стойки регистрации, специальные кабины для пограничного контроля и т. д.) для организаторов групп или туроператоров, чтобы свести к минимуму перегруженность.

6.2.23 В Рекомендуемой практике 6.30 предлагается обеспечить, чтобы предприятия розничной торговли не препятствовали пассажиропотоку. Более подробная информация о расположении таких предприятий приводится в п. 9.10 "Удобства для пассажиров и другие виды обслуживания их в здании аэровокзала" главы 9 раздела III части I документа Doc 9184.

Раздел VII. Средства обеспечения
обработки и оформления грузов и почты

6.2.24 Принцип, лежащий в основе положений данного раздела главы 6 Приложения 9, аналогичен тому, который применяется к пассажирам и багажу: эффективная организация потока и усовершенствование мер по оформлению с точки зрения таможенной службы и других соответствующих органов пограничного контроля в целях обеспечения равномерного, быстрого и бесперебойного потока этих предметов.

6.2.25 Пункты, касающиеся обработки и оформления груза, разрабатывались в конце 1950-х – начале 1960-х годов, когда начался стабильный рост объема авиагрузов без параллельного совершенствования средств и служб для оформления и обработки такого груза. Таким образом, возникла необходимость разработки регламентирующих руководящих указаний по обработке авиагруза, особенно того, который перевозится грузовыми воздушными судами, чтобы не потерять основного преимущества, присущего воздушному транспорту, – скорости, из-за задержек на земле, которых можно избежать. Со временем многие из первоначальных положений стали неактуальными по причине их повсеместного использования. Однако в нынешнем издании Приложения 9 сохранились 3 наиболее основополагающие рекомендации, касающиеся обработки и

оформления авиагруза, а именно: Рекомендуемая практика 6.31 (оформление грузовых воздушных судов), 6.32 (проектирование и эксплуатация грузовых терминалов и подъездных путей к ним со стороны неконтролируемой зоны) и 6.33 (обработка и хранение грузов).

6.2.26 Рекомендуемая практика 6.34 касается обработки и хранения почтовых отправлений (почтовые и курьерские отправления) и содержит рекомендацию об обеспечении в международных аэропортах надлежащих площадей и средств для сортировки и обработки такой почты, где это оправдано её объемом.

6.2.27 В главе 10 документа Doc 9184 приводятся подробные руководящие указания, касающиеся проектирования и размещения средств обработки грузов, соответствующих принципов организации потока и обработки грузов и помещений (например, здания аэровокзалов), необходимых для обеспечения таких перевозок.

6.3 МЕРЫ ПО ЗДРАВООХРАНЕНИЮ, ОКАЗАНИЮ СКОРОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ И ОРГАНИЗАЦИИ КАРАНТИНА

SARPS раздела С "Средства, необходимые для принятия мер по здравоохранению, оказанию скорой медицинской помощи и организации карантина животных и растений" главы 6 Приложения 9

6.3.1 Стандарт 6.35, который обязывает государства обеспечивать меры по здравоохранению и организации карантина в международных аэропортах, является всеобъемлющим принципом настоящего раздела главы 6.

6.3.2 Рекомендуемая практика 6.36, 6.37, 6.38 и Стандарт 6.39 принадлежат к наиболее старым положениям главы 6 Приложения 9 и были включены еще в первое издание Приложения. Они предусматривают регулирование вопросов здравоохранения и карантина в международных аэропортах, что в настоящее время повсеместно принимается за должное, но таковым не считалось в первые дни послевоенной международной гражданской авиации в середине 1940-х годов.

6.3.3 Многие государства требуют вакцинации, в частности, от желтой лихорадки. Рекомендация 6.36 является мерой по упрощению формальностей, предназначенной для удобства пассажиров, и призвана обеспечить, чтобы в случае прибытия пассажира в то или иное государство без наличия требуемой прививки или доказательства такой вакцинации он/она мог(ла), по своему выбору, сделать вакцинацию в аэропорту и избежать отказа в праве на въезд в данное государство по медицинским причинам. Более подробная информация, касающаяся международного свидетельства о вакцинации или профилактике, приводится на веб-сайте Всемирной организации здравоохранения по адресу:
<http://www.who.int/ihr/travel/icvp/en/index.html>.

6.3.4 В Рекомендуемой практике 6.37 предлагается обеспечивать в международных аэропортах быстрый доступ к надлежащим средствам (например, надлежащая выделенная площадь) для проведения санитарных и карантинных мероприятий. Однако не все международные аэропорты имеют возможность предоставить такие помещения. В связи с небольшим объемом операций, пассажиров и груза в некоторых международных аэропортах могут отсутствовать средства и персонал, необходимые для соблюдения этой Рекомендуемой практики. Хотя груз и почта, предусматривающие проверку службами здравоохранения и карантина, могут быть отправлены в аэропорты, располагающие такими средствами, в большинстве международных аэропортов все-таки необходимо иметь в наличии определенные средства для проверки экипажей, пассажиров и багажа, либо обеспечивать возможность доступа к ним.

6.3.5 Рекомендуемая практика 6.38 стремится обеспечить, чтобы транзитные пассажиры и животные могли совершать поездку, не подвергаясь опасности получения инфекции, а также укусов насекомых – переносчиков инфекции, таких, как москиты. Целью, которую преследует эта Рекомендуемая практика, является защита пассажиров и животных при прямом транзите от любой опасности получения инфекции и от переносчиков инфекции, с тем чтобы упростить прохождение медицинского и санитарного контроля в последующих аэропортах.

6.3.6 Стандарты 6.39 и 6.40 обязывают государства обеспечивать соблюдение в международных аэропортах правил и рекомендаций Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и Продовольственной и сельскохозяйственной организации (ФАО), помимо национальных аэропортовых правил, в отношении: а) процедур обработки и распределения годных к потреблению продуктов (т.е. продовольствия, напитков и запасов воды) на борту воздушного судна или в аэропорту; и б) удалении и нейтрализации всех отходов, сточных вод и других веществ, опасных для здоровья людей, животных или растений. По данной теме см. издание ВОЗ "Руководство по гигиене и санитарии в авиации".

6.3.7 В Стандарте 6.41 основное внимание уделяется наличию в международных аэропортах средств (например, надлежащая площадь) и служб (например, медсестра или врач) для оказания первой помощи на месте. Хотя наличие персонала службы медицинской помощи в каждом международном аэропорту может быть нецелесообразным (из-за небольшого объема движения), тем не менее, необходимо принять меры по обеспечению средств оказания первой помощи. В примечании, следующим за данным положением, рекомендуется проводить консультации с Всемирной организацией здравоохранения по всем вопросам, касающимся здоровья пассажиров. Более подробная информация по предоставлению таких средств приводится в п. 12.3 главы 12 документа Doc 9184.

6.4 КОНТРОЛЬ, СВЯЗАННЫЙ С ОФОРМЛЕНИЕМ, И КОНТРОЛЬНЫЕ ОРГАНЫ

SARPS раздела D "Средства и службы, необходимые для осуществления контроля, связанного с оформлением, и для осуществления деятельности контрольных органов" главы 6 Приложения 9

6.4.1 Стандарт 6.42 обязывает государства предоставлять достаточное бесплатное обслуживание, осуществляемое заинтересованными полномочными органами (как правило иммиграционные, таможенные органы, медицинская и карантинная служба и служба авиационной безопасности). Часы работы устанавливаются соответствующими полномочными органами. В соответствии с Приложением 15 "Службы аэронавигационной информации" государства обязаны публиковать сведения о видах контроля. В примечании 2 к данному Стандарту вводится концепция автоматизированных средств "ускоренного" пограничного контроля, которые постепенно внедряются в аэропортах полномочными органами пограничного контроля, помимо обслуживания, упоминаемого в Стандарте 6.42. Такое "усовершенствованное обслуживание" обычно включает осуществляемую пассажиром предварительную регистрацию в полномочных органах государства, в ходе которой предоставляются сведения о личности (включая паспортные данные) вместе с биометрическими данными (например, фотография, радужная оболочка глаз, отпечатки пальцев). После утверждения заявителя и включения его в программу (что, как правило, предусматривает ежегодную плату) пассажир получает карточку, которую он/она может использовать в автоматизированных терминалах для следования мимо обычных пунктов пограничного контроля при оформлении въезда.

6.4.2 Рекомендация 6.43 касается "договоренностей о предварительном оформлении", заключаемых между государствами для проведения предварительной проверки и выполнения формальностей пограничного контроля, связанных с осуществлением авиаперевозок между этими государствами. Предварительное оформление призвано рационализировать процедуры пограничного контроля, уменьшить перегруженность в

пунктах въезда и упростить авиаперевозки между пунктами вылета и пунктами назначения. Существующие средства предварительного оформления, применяемые при воздушных перевозках между Канадой и Соединенными Штатами Америки, являются широко известным примером таких договоренностей между государствами. Канада разрешила Федеральной инспекционной службе Соединенных Штатов Америки осуществлять в Канаде с 1950-х годов предварительное оформление авиапассажиров, вылетающих из Канады и намеревающихся въехать в Соединенные Штаты Америки.

6.5 НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫЕ ПАССАЖИРЫ

SARPS раздела E "Недисциплинированные пассажиры" главы 6 Приложения 9

6.5.1 Термин "недисциплинированные пассажиры" относится к пассажирам, которые не соблюдают правила поведения на борту воздушных судов или не выполняют указания членов экипажа и тем самым нарушают порядок и дисциплину на борту воздушных судов. Лица без права на въезд, депортируемые и другие находящиеся под стражей лица, выдворяемые из государства воздушным транспортом, могут нарушать порядок на земле или в воздухе, подвергая себя и других людей риску и создавая угрозу для безопасности полета воздушного судна.

6.5.2 В циркуляре 288 ИКАО *"Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"* приводятся подробные инструктивные указания, а также типовое законодательство, касающиеся конкретно действий, совершаемых на борту воздушных судов, предназначенные для использования государствами на национальном уровне.

6.5.3 Рекомендуемая практика 6.44 и 6.45 расширяет масштаб действий государства против недисциплинированных пассажиров. В ней рекомендуется широкий многоплановый подход к данной проблеме с использованием параллельных и комплексных мер с точки зрения упрощения формальностей, юридических аспектов и авиационной безопасности. Такая стратегия включает более широкое внедрение типового национального законодательства вместе с разработкой полномочными органами аэропортов, гражданской авиации и правоохранительными органами профилактической стратегии в отношении недисциплинированных пассажиров. Рекомендуемая практика 6.44 повышает уровень информированности пассажиров о том, как аэропорты, авиакомпании и полномочные органы будут реагировать на нарушающее порядок поведение на авиационных объектах и на борту воздушных судов. Предупреждать пассажиров о неприемлемости и последствиях недисциплинированного поведения можно с помощью, например, плакатов, вывешенных во всех зонах аэровокзала, и путем вложения предупредительных карточек в обложку билетов и размещения их на борту воздушных судов.

6.5.4 В Рекомендуемой практике 6.45 содержатся руководящие указания о том, что может быть сделано для выявления потенциальной проблемы, прежде чем она возникнет. Наземный и летный персонал может быть обучен навыкам обращения с пассажирами для минимизации напряженного общения, методам распознавания признаков пассажира, который несколько более подвержен (из-за общей неуравновешенности или реакции на непосредственный стресс) всплеску недостойного поведения, методам распознавания потенциально обостряющихся ситуаций и урегулирования кризисной ситуации. Более подробная информация по профилактическим мерам в отношении недисциплинированных пассажиров приводится в Типовой учебно-методической разработке (ТУМР) ИКАО № 123Р6 (Авиакомпания).

6.5.5 Информация по аспектам данной проблемы, связанным с авиационной безопасностью, изложена в *Руководстве по авиационной безопасности ИКАО*.

6.6 УДОБСТВА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

SARPS раздела F "Удобства для пассажиров" главы 6 Приложения 9

6.6.1 "Удобства для пассажиров" представляют собой предоставляемые пассажирам условия, которые не являются необходимыми для оформления пассажиров. В п. 9.10 главы 9 документа Doc 9184 приводятся руководящие указания по планированию удобств для пассажиров и других видов обслуживания в аэропортах.

6.6.2 Рекомендуемая практика 6.46, касающаяся предоставления в международных аэропортах соответствующих помещений для ухода за детьми, когда это оправдано объемом перевозок, не требует пояснений.

6.6.3 Рекомендуемая практика 6.47 и 6.48 касается справок о наличии валюты и ограничений на ввоз или вывоз денежных средств. Некоторые государства ограничивают вывоз или ввоз денежных средств в целях недопущения отмывания денег и осуществления контроля за вывозом твердой валюты. При въезде пассажира в то или иное государство соответствующим полномочным органам следует выдавать справку с указанием суммы средств, разрешенной к ввозу в страну, а также суммы, которую владелец имеет право вывезти при его/её следующей поездке за границу. Чтобы воспользоваться правом вывезти эти средства за границу, пассажиру придется сдать соответствующую справку или представить проездной документ, в котором стоит отметка с разрешением на вывоз этих средств, контрольным полномочным органам перед выездом из государства как часть его/её формальностей, связанных с вылетом (Рекомендуемая практика 6.47).

6.6.4 Государствам, которые запрещают ввоз или ограничивают ввозимую сумму своей собственной валюты, в Рекомендуемой практике 6.48 предлагается предоставлять пассажирам разумные условия для депонирования и востребования таких денежных средств в пунктах прибытия и отправления или в другом пункте, установленном соответствующими государственными полномочными органами. Указанные условия направлены на упрощение формальностей при прибытии и убытии пассажиров, которые декларируют какую-либо сумму в национальной валюте, превышающую лимит, разрешенный национальными правилами (Рекомендуемая практика 6.48).

6.6.5 Основное внимание в Рекомендуемой практике 6.49 уделяется предоставлению эксплуатантами аэропортов или поставщиками обслуживания информации о наземном транспорте. Такая информация могла бы включать, например, предоставляемые услуги, информацию о билетах, цены на такие услуги, методы оплаты, местоположение(я) различных служб и т.д.

6.6.6 Стандарт 6.50, обязывающий государства предоставлять условия для обмена иностранной валюты в аэропортах, не требует пояснений. Примечание к Стандарту указывает на целесообразность установки в аэропортах работающих круглосуточно "банковских автоматов".

Глава 7

ПОСАДКА В НЕМЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ

7.1 ВВЕДЕНИЕ

SARPS раздела А "Общие положения" главы 7 Приложения 9

7.1.1 Статья 10 Чикагской конвенции предусматривает, что "... любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает ... посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта".

7.1.2 ИКАО публикует сведения о всех установленных таможенных аэропортах, включая те, которые указаны в статье 10 Чикагской конвенции, в издании под названием *"Аэронавигационное информационное обслуживание, предоставляемое государствами"* (Дос 7383).

7.1.3 Однако рейсы подвержены непредвиденным обстоятельствам, которые могут не позволить им выполнить требования статьи 10. Обстоятельства, при которых то или иное воздушное судно, выполняющее международный рейс, вынуждено совершить посадку в немеждународном аэропорту, могут существенно отличаться друг от друга. Наиболее очевидным является случай возникновения аварийной ситуации, вынуждающей командира воздушного судна принять решение о скорейшей посадке при отсутствии установленного международного аэропорта на линии пути воздушного судна. Аварийная ситуация может иметь технический характер или быть связанной с экстренным медицинским случаем, затрагивающим здоровье пассажира или члена экипажа. Такие аварийные посадки также нередко совершаются в связи с ростом случаев "нарушающих порядок" пассажиров.

7.1.4 Глава 7 Приложения 9 состоит из 11 Стандартов, два из которых носят общий характер, а остальные подразделяются на 4 широкие категории: первая охватывает случаи незначительной аварийной ситуации, которую можно устранить на земле в течение относительно короткого времени, прежде чем воздушное судно сможет продолжить свой полет. Вторая категория относится к серьезной аварийной ситуации, когда командир воздушного судна вынужден посадить воздушное судно при первой возможности и когда последующий взлет либо невозможен, либо, как ожидается, будет связан с длительной задержкой.

Стандарты общего характера

7.1.5 Стандарты 7.1 и 7.2 определяют два основных обязательства, которые регулируют незначительную либо существенную аварийную ситуацию. Одно обязательство возлагается на Договаривающееся государство, на чьей территории производится посадка, а другое касается командира соответствующего воздушного судна.

7.1.6 Стандарт 7.1 обязывает каждое Договаривающееся государство быть готовым к оказанию любой возможной помощи воздушному судну, которое по независящим от командира воздушного судна причинам совершило посадку на территории, находящейся в стороне от международного аэропорта, и в таких случаях принимать все необходимые меры для сведения к минимуму формальностей и процедур, связанных с контролем (Стандарт 7.1).

7.1.7 Второй Стандарт общего характера возлагает на командира воздушного судна или следующего по рангу члена экипажа, в отсутствие командира воздушного судна, обязанность по информированию соответствующего Договаривающегося государства о такой аварийной посадке (Стандарт 7.2).

7.1.8 Содержащиеся в главе 1 Приложения 9 общие принципы, особенно Стандарт 1.6 (применение национального законодательства в отношении мер авиационной безопасности или других необходимых мер контроля), также применяются к ситуациям, описанным в главе 7 Приложения 9.

7.2 СТАНДАРТЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ КРАТКОВРЕМЕННУЮ ОСТАНОВКУ В ПУТИ

SARPS раздела В "Кратковременная остановка в пути" главы 7 Приложения 9

7.2.1 Стандарты данного раздела ограничены ситуацией, когда воздушное судно остается на земле в течение только ограниченного времени и в нормальных обстоятельствах вылетает с той же загрузкой или, в исключительных случаях, с частью своей загрузкой. Единственной заботой государственных органов в последнем случае является удостовериться в том, что никакие лица и никакие товары не были выгружены без соответствующего разрешения и таким образом не въехали на территорию незаконным образом. Краткая проверка документов воздушного судна, таких, как генеральная декларация, должна быть достаточной для выполнения этой процедуры, и необходимости в каком-либо тщательном досмотре отдельных пассажиров, членов экипажа и грузовых отправок и т.д. не должно быть. В том случае, когда часть груза необходимо отправить далее наземным транспортом, например, по причине того, что длина ВПП недостаточна для взлета при полной загрузке, государственные полномочные органы, предположительно, захотят подвергнуть эту часть загрузки определенной проверке. Тем не менее, это можно осуществить таким образом, чтобы избежать каких-либо задержек в дальнейшей транспортировке этой загрузки в пункт назначения (Стандарт 7.3.1).

7.2.2 В том случае, когда продолжительность задержки такова, что вряд ли можно ожидать, что пассажиры и члены экипажа будут оставаться на борту воздушного судна в течение, например, свыше часа, и им будет разрешено высадиться, государственные полномочные органы выделяют зону, обычно вблизи воздушного судна, где пассажиры и члены экипажа могут передвигаться под общим надзором полномочных органов (Стандарт 7.3.2).

7.2.3 Стандарт 7.3.3 предусматривает, что воздушное судно, когда оно готово к вылету, не задерживается без необходимости, например, путем требования от командира воздушного судна получить разрешение на взлет от различных государственных органов, за исключением любого необходимого диспетчерского разрешения УВД.

7.3 СТАНДАРТЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СИТУАЦИЮ С НЕВОЗОБНОВЛЕНИЕМ ПОЛЕТА

SARPS раздела С "Невозобновление полета" главы 7 Приложения 9

7.3.1 Стандарты раздела С главы 7 касаются воздушного судна, которое может оказаться в очень серьезной аварийной ситуации, и при этом ни оно ни его загрузка не могут продолжить полет в пределах разумного времени для совершения посадки. Необходимо иметь в виду, особенно в ситуации такого рода, что государственные полномочные органы не всегда находятся в пределах быстрого доступа и что может пройти значительное время, прежде чем они придут. В этих обстоятельствах командир воздушного судна имеет право принимать любые экстренные меры для обеспечения здоровья и безопасности пассажиров и экипажа и для предотвращения утраты или сведения к минимуму разрушения воздушного судна и его груза (Стандарт 7.4.1).

7.3.2 По прибытии государственных полномочных органов к месту посадки несомненно потребуются выполнение определенных формальностей по оформлению в связи с необходимостью передвижения лиц и товаров. Если формальности не могут быть оперативно выполнены, то пассажирам и экипажу необходимо обеспечить размещение до завершения таких формальностей (Стандарт 7.4.2), а если из воздушного судна выгружается авиагруз, то его размещают в прилегающей к воздушному судну зоне до завершения необходимых формальностей (Стандарт 7.4.3).

7.3.3 Стандарт 7.4.4 предписывает меры, которые должны быть предприняты в отношении почты и согласно которым должны выполняться требования Всемирного почтового союза. См., например, Руководство МПС по почтовым службам доставки писем (издание 2005 г), статья RL 196 "Меры, принимаемые в случае происшествия" и статья RL 197 "Меры, принимаемые в случае прерванного рейса либо переадресовки или неправильной отправки авиачеты", по адресу:
www.ptt.gov.tr/uluslararasi/images/letter_en.pdf.

Глава 8

ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

8.1 ВВЕДЕНИЕ

8.1.1 Связанные с упрощением формальностей положения, которые оказались недостаточно объемными, чтобы быть выделенными в отдельные главы, и не были отражены иным образом в рамках тематики любой из предыдущих 7 глав Приложения 9, помещены в главу 8 и относятся к категории "прочих" Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) по упрощению формальностей.

8.1.2 Глава 8 Приложения 9 состоит из отдельных блоков SARPS, причем каждый является самостоятельным и отличается от других, за исключением частей E и F, обе из которых касаются вопросов здоровья пассажиров/экипажей. Глава 8 включает следующие части: A. "Гарантии и освобождение от реквизиции или конфискации"; B. "Упрощение формальностей при поиске, спасении, расследовании авиационных происшествий и спасении имущества"; C. "Рейсы для оказания помощи при стихийных бедствиях и антропогенных катастрофах, представляющих серьезную опасность для здоровья людей и окружающей среды, и аналогичных ситуациях, требующих помощи со стороны Организации Объединенных Наций (ООН)"; D. "Загрязнение моря и аварийно-спасательные операции"; E. "Применение Международных медико-санитарных правил и связанных с ними положений"; F. "Национальный авиационный план подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни"; G. "Создание национальных программ по упрощению формальностей"; H. "Упрощение формальностей при перевозке пассажиров, нуждающихся в особой помощи"; и I. "Оказание помощи пострадавшим в авиационном происшествии и их семьям".

Соответствующие определения

8.1.3 При выполнении положений главы 8 следует иметь в виду следующие термины (см. в Глоссарии): временный ввоз, запасные части, инвалид, командир воздушного судна, наземное оборудование, оборудование для обеспечения безопасности, проездной документ, рейсы для оказания помощи, риск для здоровья населения; чрезвычайная ситуация в области общественного здравоохранения, имеющая международное значение; и эксплуатант воздушного судна.

8.2 ГАРАНТИИ И ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ РЕКВИЗИЦИИ ИЛИ КОНФИСКАЦИИ

SARPS раздела А "Гарантии и освобождение от реквизиции или конфискации" главы 8 Приложения 9

В контексте Рекомендуемой практики 8.1 "гарантия" является юридическим документом, связанным с выплатами денежных средств или предоставлением финансового обеспечения. Как правило, она определяет собой банковскую гарантию или гарантирование со стороны эмитента облигаций с гарантией для предоставления финансового покрытия любых возможных юридических обязательств, которые могут возникнуть в связи с невыполнением эксплуатантом воздушных судов каких-либо юридических или нормативных обязательств государства. В качестве меры по упрощению формальностей в Рекомендуемой практике 8.1

предлагается использование единой гарантии, чтобы избежать многочисленных формальностей, которые могут появиться в случае требования о предоставлении нескольких гарантий для выполнения процедур прибытия/убытия, установленных различными государственными полномочными органами.

8.3 ПОИСК, СПАСАНИЕ, РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И СПАСЕНИЕ ИМУЩЕСТВА

SARPS раздела В "Упрощение формальностей при поиске, спасании, расследовании авиационных происшествий и спасении имущества" главы 8 Приложения 9

8.3.1 Целью Стандарта 8.3 является упрощение формальностей при въезде в Договаривающееся государство без каких-либо промедлений "квалифицированного персонала", необходимого для проведения поиска, спасания, расследования авиационных происшествий и спасения имущества. "Квалифицированный персонал" не обязательно должен иметь гражданство государства регистрации воздушного судна. Специалисты в разных областях (поиск, спасание, расследование авиационных происшествий, ремонт, спасение имущества) могут быть подданными любого государства. Поэтому, если такой персонал срочно необходим для выполнения какой-либо из вышеперечисленных задач, следует упрощать допуск на территорию соответствующего государства независимо от гражданства. Однако в Приложении 12 "Поиск и спасание" (см., в частности, положения глав 2 и 3) и Приложении 12 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" (см., в частности, положения главы 5) установлены определенные условия, в соответствии с которыми такой персонал может быть направлен в то или иное Договаривающееся государство. Поэтому въезд таких лиц регулируется этими условиями.

8.3.2 Стандарт 8.3.1 направлен на устранение задержек, которые могут возникнуть при поездке лиц, упомянутых в п. 8.3 и устанавливает требование о том, что единственным необходимым проездным документом является паспорт. В этом контексте следует обратить внимание на содержащееся в главе 1 определение термина "проездной документ".

8.3.3 Рекомендуемая практика 8.3.2 предусматривает, что визы, если таковые требуются, следует выдавать по прибытии. Данная мера по упрощению формальностей позволяет выехать через короткий промежуток времени в экстренном порядке. Как правило, процесс выдачи визы может занять несколько дней или недель, в зависимости от обстоятельств и места нахождения надлежащего органа по выдаче виз соответствующего государства. В качестве дополнительной меры по упрощению оперативной поездки персонала в Рекомендуемой практике также предлагается отказаться от требования о наличии такой визы, если таковая необходима, при условии наличия у пассажира официального (выданного государством) письма или иного документа, подтверждающего цель его поездки.

8.3.4 Рекомендуемая практика 8.3.3 не требует пояснений.

8.3.5 Стандарт 8.4 обязывает государства упрощать формальности при временном ввозе на свою территорию воздушных судов, инструментов, запасных частей и оборудования, необходимых для осуществления деятельности, предусмотренной данным разделом главы 8 Приложения 9, и освобождать их от таможенных пошлин и иных налогов и сборов. Определение термина "временный ввоз" приводится в главе 1. Таможенные процедуры, связанные с таким ввозом, указываются в пересмотренной Киотской конвенции (специальное Приложение G.1 к Международной конвенции по упрощению и унификации таможенных процедур). Обязывая государства смягчать применение любых правил, ограничивающих ввоз таких товаров, этот стандарт отражает необходимость проявления государствами готовности к широкому сотрудничеству в аварийных ситуациях. В этом отношении государствам следует признать, что временный ввоз необходимых инструментов, запасных частей и оборудования для целей, указанных в настоящем Стандарте, не оказывает влияния на экономику соответствующего государства и не создает никакого риска для безопасности.

8.3.6 В Примечании к Стандарту 8.4 отмечается, что в отношении ввозимых товаров применение мер, касающихся здравоохранения и карантина животных и растений, по-прежнему остается в силе. Целью является предотвращение непреднамеренной перевозки из одного района мира в другой чужеродных видов (растений и животных), которые могут приспособиться к новым условиям и стать инвазивными в ущерб местным видам и местному сельскому хозяйству, садоводству, лесному хозяйству и другим отраслям.

8.3.7 Аналогично тому, как Стандарт 8.4 обязывает Договаривающиеся государства упрощать допуск определенных предметов на их территорию для выполнения задач, для которых они временно ввозятся, Стандарт 8.5 обязывает государства упрощать их обратный вывоз. Это позволяет оперативно вернуть эти товары их законным владельцам, а также провести необходимые (лабораторные) испытания в других местах, где имеются надлежащие средства. Однако, если такие предметы не вывозятся в пределах предписанного периода времени, Стандарт 8.6 разрешает заинтересованному государству распорядиться соответствующими предметами согласно своим национальным (таможенным, экологическим и т. д.) законам. Данное положение предоставляет государству возможность усилить свои таможенные законы о временном ввозе, возместить любые расходы, связанные с хранением и техническим обслуживанием товаров, и обеспечить защиту своей окружающей среды.

8.3.8 Стандарт 8.7 подчеркивает большое значение оперативной отправки поврежденных частей воздушного судна из одного Договаривающегося государства в другое, где имеется необходимый технический опыт или существуют соответствующие технические средства для проведения исследования или испытания, и их возвращения в государство отправки. Соответствующие государства обязаны упрощать такую перевозку.

8.4 РЕЙСЫ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ

SARPS раздела С "Рейсы для оказания помощи при стихийных бедствиях и антропогенных катастрофах, представляющие серьезную опасность для здоровья людей и окружающей среды, и аналогичных чрезвычайных ситуациях, требующих помощи со стороны Организации Объединенных Наций (ООН)" главы 8 Приложения 9

8.4.1 В 1971 году Организация Объединенных Наций приняла резолюцию № 2816 по вопросу об оказании помощи в случаях стихийных бедствий или других катастроф, в которой она, помимо прочего, призвала правительства рассмотреть меры по упрощению формальностей при приеме помощи, включая права пролета над территорией и посадки и необходимые льготы и иммунитеты для подразделений по оказанию помощи. Во исполнение этой резолюции в Приложение 9 были внесены поправки, конкретно предусматривающие упрощение формальностей для оформления воздушных судов и их загрузки при полетах в целях оказания помощи при катастрофах. Важная роль, которую играла международная гражданская авиация в незамедлительной доставке гуманитарных грузов в районы бедствия, является общепризнанной. Элемент времени рассматривался как важный фактор в таких операциях, и создавалось ощущение того, что соответствующие государства желали бы обеспечить, чтобы никакие не вызванные необходимостью формальности пограничного контроля не препятствовали потоку соответствующих товаров в районы бедствия.

8.4.2 В последующие годы эти положения были изменены с учетом необходимости выполнения рейсов с гуманитарными целями в случае антропогенных катастроф и аналогичных чрезвычайных ситуаций, когда требуется помощь со стороны Организации Объединенных Наций, например, рейсы для перевозки беженцев из районов чрезвычайной ситуации или стихийного бедствия в безопасные районы для сохранения их жизни и здоровья.

8.4.3 Стандарты 8.8 и 8.9 отражают обязанности государств по упрощению формальностей для воздушных судов, пролетающих через их территории и выполняющих гуманитарные рейсы для целей, описанных в вышеупомянутых пунктах. В примечании 1 к Стандарту 8.8 приводятся определения терминов "чрезвычайная ситуация" и "бедствие". Следует отметить, что определение термина "полеты для оказания

помощи" содержится в главе 1. Дополнительные руководящие указания по применению данного Стандарта приводятся в справочном материале, указанном в примечании 2 к Стандарту 8.8: в Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения" (особое значение имеют положения, требующие налаживания сотрудничества между гражданскими и военными полномочными органами во избежание несчастных случаев, см. Стандарт 2.17 Приложения 11), *Руководстве по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов* (Дос 9554) и *Руководстве по перехвату гражданских воздушных судов* (Дос 9433).

8.4.4 Стандарт 8.9 обязывает государства обеспечивать, чтобы персонал и предметы, доставляемые рейсами для оказания помощи, допускались без задержки.

8.4.5 В главе 5 специального Приложения J к пересмотренной Киотской конвенции устанавливаются положения по таможенной очистке гуманитарных грузоправлений. Управление по координации гуманитарных вопросов (УКГВ) предприняло ряд мер направленных на усовершенствование ключевых инструментов реагирования на стихийные бедствия, одним из которых является применение упрощенных таможенных процедур в целях ускорения доставки международной гуманитарной помощи, включая военные ресурсы, ресурсы гражданской обороны и гражданской защиты. Подробные сведения по этой инициативе приводятся на веб-сайте УКГВ по адресу: http://www.reliefweb.int/ocha_ol/programs/response/custnet/index.html.

8.5 ЗАГРЯЗНЕНИЕ МОРЯ

SARPS раздела D "Загрязнение моря и аварийно-спасательные операции" главы 8 Приложения 9

8.5.1 Цель обоих Стандартов раздела D аналогична цели SARPS раздела C: обязать Договаривающиеся государства упрощать прибытие, транзитное следование и вылет воздушных судов (Стандарт 8.10) и прибытие, транзитное следование и убытие лиц, грузов, материалов и оборудования (Стандарт 8.11) в определенных обстоятельствах.

8.5.2 В контексте раздела D указанные обстоятельства касаются воздушных судов, лиц и товаров, задействованных в борьбе с загрязнением моря или в других операциях, необходимых для обеспечения безопасности на море, безопасности населения или защиты морской среды. В 1987 году Международная морская организация (ИМО) внесла в Приложение к своей Конвенции по упрощению формальностей поправки, касающиеся этой проблемы. ИМО сочла целесообразным, чтобы аналогичные положения были включены в Приложение 9, учитывая серьезный характер морских катастроф и необходимость экстренной помощи в прибытии к месту происшествия в кратчайшие возможные сроки, что обычно означает по воздуху. Как следствие, эти новые Стандарты были включены в главу 8 Приложения 9.

8.5.3 Подробная информация по защите морской среды с акцентом на предотвращении загрязнения моря приводится на веб-сайте Международной морской организации по адресу: <http://www.imo.org/>.

8.6 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕДИКО-САНИТАРНЫЕ ПРАВИЛА

SARPS раздела E "Применение Международных медико-санитарных правил и связанных с ними положений" главы 8 Приложения 9

8.6.1 SARPS раздела E главы 8 обеспечивают практическую реализацию главным образом статьи 14 Чикагской конвенции, сформулированной следующим образом:

"Предотвращение распространения болезней"

Каждое договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством аэронавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, применяемых к воздушным судам. Такие консультации осуществляются без ущерба для применения любой действующей по этому вопросу международной конвенции, участниками которой могут являться Договаривающиеся государства".

8.6.2 Главным учреждением, "ведающим вопросами международного регулирования в области санитарных мер", является Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), которая разрабатывает и обновляет *Международные медико-санитарные правила (ММСП)*, последний вариант которых был принят в 2005 г.

8.6.3 В статье 14 четко признается тот факт, что авиаперевозки, хотя они и являются эффективным и быстрым средством, позволяющим людям и товарам перемещаться из одной страны в другую, могут также непроизвольно способствовать распространению болезней, когда инфицированные пассажиры совершают поездки из одной части планеты в другую. Гибкость формулировки в тексте ("таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами") позволят Договаривающимся государствам использовать это положение в отношении новых угроз, которые невозможно было предвидеть несколько десятилетий назад, как в случае таких болезней, как птичий грипп, тяжелый острый респираторный синдром (ТОРС) и недавний вирус H1N1.

8.6.4 SARPS, касающиеся мер, подлежащих принятию Договаривающимися государствами в области здравоохранения, являлись частью Приложения 9 с его первого издания и требовали от государств соблюдения соответствующих международных медико-санитарных правил и выполнения связанных с ними положений. В основе этих SARPS всегда лежал – и остается – тезис о том, что для предотвращения распространения инфекционных болезней через воздушную навигацию необходимо тесное сотрудничество между Договаривающимися государствами, ИКАО и ВОЗ.

8.6.5 Соответствующие положения ММСП были взяты за основу при разработке SARPS в Приложении 9 и других инструктивных материалах ИКАО, чтобы исключить какие-либо конфликтные области в работе обеих организаций.

8.6.6 Таким образом, Стандарт 8.12 устанавливает основу для SARPS, обязывая государства выполнять соответствующие положения ММСП. Указанные правила являются международным юридическим документом, имеющим обязательную силу для 194 стран, включая все государства-члены ВОЗ. Цель ММСП заключается в том, чтобы международное сообщество предотвращало и реагировало на случаи серьезного риска для здравоохранения, когда возникает потенциальная возможность переноса инфекции через границы и создания угрозы для людей во всем мире.

8.6.7 Стандарт 8.13, являющийся мерой по упрощению формальностей, направленной на международную стандартизацию всех форм и документов, используемых в гражданской авиации, обязывает Договаривающиеся государства добиваться того, чтобы учреждения, делающие прививки, использовали типовые международные свидетельства о вакцинации и профилактике с целью обеспечения их повсеместного признания.

8.6.8 Стандарт 8.14 предназначен для обеспечения того, чтобы пассажиры были осведомлены о требованиях всех государств в отношении вакцинации и наличия типового международного свидетельства о вакцинации. Указанное положение обязывает все Договаривающиеся государства распространять эту

информацию. Такая информация легко доступна на веб-сайтах государств. Кроме того, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) помещает информацию о требуемых государствами прививках в своем ежемесячном издании *TIM*: "*Travel Information Manual*".

8.6.9 Стандарт 8.15 и Рекомендуемая практика 18.15.1 являются недавними добавлениями в Приложение 9. Они были включены в Приложение в соответствии с резолюцией Ассамблеи А35-12 "*Охрана здоровья пассажиров и экипажей и предотвращение распространения инфекционных заболеваний при международных перевозках*". Ассамблея, принимая во внимание тот факт, что за последние годы в мире участились случаи передачи инфекционных болезней посредством воздушного транспорта и возросла угроза такой передачи, заявила, что охрана здоровья пассажиров и экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиаперевозок и что необходимо создавать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы. Таким образом, Ассамблея поручила Совету рассмотреть в том числе существующие SARPS, касающиеся здоровья пассажиров и экипажей, и по мере необходимости разработать новые SARPS, а также в первоочередном порядке разработать SARPS, предусматривающие подготовку планов действий на случай непредвиденных обстоятельств в целях предотвращения распространения инфекционных болезней посредством воздушного транспорта.

8.6.10 Стандарт 8.15 является наиболее непосредственным, практическим результатом резолюции Ассамблеи А35-12. Он обязывает командира воздушного судна при подозрении на наличие инфекционного заболевания на борту воздушного судна информировать о таком случае управление воздушным движением для последующей передачи информации полномочному органу здравоохранения в пункте назначения. В примечании 1 к Стандарту 8.15 изложен метод, помогающий каabinному экипажу выявить возможный случай инфекционного заболевания. В примечании указывается, что подозрение на наличие инфекционного заболевания, требующее дополнительной оценки, может возникать в том случае, если наблюдается лихорадка (температура 38 °C/100 °F или выше), сопровождающаяся одним или несколькими из следующих признаков или симптомов: например, явно нездоровый вид; постоянный кашель; нарушение дыхания; упорный понос; упорная рвота; кожная сыпь; кровоподтек или кровотечение без нанесения повреждения или недавние проявления спутанности сознания. Часть добавления 1 к Приложению 9, посвященная санитарной декларации в рамках генеральной декларации, также была изменена путем включения текста, изложенного в упомянутом примечании. При применении этих руководящих указаний всеми государствами они будут обеспечивать простой унифицированный метод выявления случая инфекционного заболевания.

8.6.11 В Примечании 2 к Стандарту 8.15 указывается, что в случае подозрения на наличие инфекционного заболевания на борту воздушного судна командир воздушного судна, помимо связанных со здравоохранением юридических требований страны вылета и/или страны назначения, возможно, должен будет выполнять протоколы и процедуры своего эксплуатанта. Такие требования, как правило, содержатся в сборниках аэронавигационной информации (AIP) соответствующих государств.

8.6.12 В целях подкрепления Стандарта, обязывающего командира воздушного судна уведомить УВД о подозрении на наличие случая инфекционного заболевания, в *Правила аэронавигационного обслуживания. "Организация воздушного движения"* (Doc 4444) (п. 16.6), которые начали применяться в 2009 году, была включена подробная процедура, описывающая метод, подлежащий использованию командиром воздушного судна и диспетчером УВД после получения соответствующего сообщения от командира воздушного судна.

8.6.13 В Приложение 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" были внесены поправки, касающиеся наличия на борту медицинских запасов, и таким образом в настоящее время в нем имеются положения, направленные конкретно на решение вопросов, связанных со случаями инфекционных заболеваний.

8.6.14 В Рекомендуемой практике 8.15.1 предлагается установить, чтобы Договаривающиеся государства признавали "Карту информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения", подлежащую использованию для отслеживания потенциально зараженного пассажира в качестве единственного документа для определения местонахождения пассажиров, которые могли подвергаться опасности заражения

инфекционной болезнью. Содержащаяся в карте информация призвана оказать помощь государственным полномочным органам в управлении ситуацией, связанной с общественным здравоохранением, путем обеспечения возможности отслеживать маршрут следования этих пассажиров. Типовая карта приводится в добавлении 13 к Приложению 9. В примечании к Рекомендуемой практике государствам предлагается иметь достаточные запасы таких карт для использования в аэропортах и распространения среди эксплуатантов воздушных судов.

8.7 ИНФЕКЦИОННЫЕ ЗАБОЛЕВАНИЯ

SARPS раздела F "Национальный авиационный план подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни" главы 8 Приложения 9

8.7.1 Резолюция Ассамблеи А35-12 (упомянутая выше в п. 8.1.30) также поручила ИКАО разработать SARPS, предусматривающие подготовку планов действий на случай непредвиденных обстоятельств в целях предотвращения распространения инфекционных болезней посредством воздушного транспорта. Результатом явился Стандарт 8.16 главы 8. Данное положение обязывает все государства принять национальный авиационный план подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни, создающей риск для здоровья населения, или к возникновению чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение. Руководящие указания по разработке национального авиационного плана были подготовлены в сотрудничестве с ВОЗ, ИАТА и Международным советом аэропортов (МСА) и приводятся на открытом веб-сайте ИКАО по адресу:
<http://www.icao.int/icao/en/med/guidelines.htm>.

8.7.2 При решении связанных с здравоохранением вопросов применительно к авиации ВОЗ и ИКАО тесно сотрудничают в разработке технических рекомендаций и эксплуатационных процедур. Это позволяет национальным авиационным полномочным органам и полномочным органам здравоохранения более качественно подготовиться к:

- a) ответным действиям, связанным с потенциальными рисками для здоровья, которые могут распространяться посредством воздушного транспорта;
- b) охране здоровья населения и защите интересов стран в области авиации.

8.7.3 ВОЗ определяет уровень риска при предоставлении информации, касающейся необходимых международных мер в области здравоохранения. Национальные полномочные органы общественного здравоохранения играют ключевую роль, и на них, как правило, возлагается общая ответственность за национальные ответные действия. Эксплуатанты аэропортов и авиакомпаний и национальные авиационные полномочные органы также являются важными участниками, и им необходимо эффективно координировать свои действия с полномочными органами общественного здравоохранения.

8.7.4 Роль ИКАО в основном заключается в осуществлении координации и предоставлении рекомендаций и информации. Для проведения эффективной стратегии смягчения последствий необходимы скоординированные и соразмерные ответные действия со стороны национальных полномочных органов общественного здравоохранения и заинтересованных сторон в авиационном сообществе. ИКАО стремится уменьшить вероятность того, что одно государство вводит строгие требования для снижения предполагаемого риска, в то время как другие предпочитают более либеральный подход, когда уровни угрозы для обоих государств аналогичны. Неодинаковый подход может вызвать путаницу в отношении фактического риска, с которым сталкиваются люди при поездках.

8.7.5 На глобальном уровне координация действий между ВОЗ и ИКАО продолжает совершенствоваться для гарантии того, чтобы при разработке гармонизированных глобальных стратегий и планов был адекватно представлен как опыт отрасли здравоохранения, так и опыт авиационной отрасли. Аналогичные инициативы на национальном уровне по взаимодействию между авиационными полномочными органами и полномочными органами общественного здравоохранения помогут усовершенствовать национальную стратегию и повысить готовность планов к борьбе с распространением инфекционных заболеваний посредством воздушных перевозок/авиатранспорта.

8.8 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

SARPS раздела G "Создание национальных программ по упрощению формальностей" главы 8 Приложения 9

8.8.1 Стандарт 8.17 закладывает основу для SARPS раздела G: он обязывает государства разрабатывать национальные программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках, основанные на требованиях к упрощению формальностей, содержащихся в Чикагской конвенции и Приложении 9. Стандарт 8.17 формулирует цель национальной программы по упрощению формальностей. В Рекомендуемой практике 8.18.1 государствам предлагается при составлении своих программ использовать инструктивный материал, изложенный в добавлении 12 к Приложению 9.

8.8.2 SARPS по упрощению формальностей разработаны в соответствии со статьей 37 Чикагской конвенции, которая, помимо прочего, предусматривает, что "Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся ... таможенных и иммиграционных процедур ... а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными".

8.8.3 Политика в отношении внедрения государствами SARPS по упрощению формальностей подкрепляется статьей 22 Чикагской конвенции, которая отражает принятое каждым Договаривающимся государством обязательство "путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска ", и статьей 23, в которой отражено обязательство каждого Договаривающегося государства "насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной аэронавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции".

8.8.4 Особое отношение к положениям Приложения 9 имеет целый ряд статей Чикагской конвенции, которые были учтены при его подготовке. В частности, лица, ответственные за выполнение положений Приложения 9 должны быть ознакомлены, (помимо статей 22 и 23) со следующими статьями:

- Статья 10. Посадка в таможенном аэропорту.
- Статья 11. Применение правил о воздушных передвижениях.
- Статья 13. Правила о въезде и выпуске.
- Статья 14. Предотвращение распространения болезней.
- Статья 24. Таможенные пошлины.
- Статья 29. Документация, имеющаяся на воздушном судне.
- Статья 35. Ограничения в отношении грузов.

8.8.5 В сообществе гражданской авиации упрощение формальностей представляет интерес для четырех основных групп (Договаривающиеся государства, эксплуатанты воздушных судов, аэропорты и клиенты), при этом у каждой имеются несколько различные приоритеты, хотя интересы накладываются друг на друга. Главный интерес государств состоит в полном соблюдении их законов и правил. Жизненно важным интересом эксплуатантов воздушных судов является повышение производительности путем сведения к минимуму издержек, связанных с эксплуатационными задержками и административными процедурами. Аэропорты заинтересованы в упрощении формальностей в целях уменьшения перегруженности в пассажирских аэровокзалах и на грузовых складах. Четвертая группа – клиенты воздушного транспорта (пассажиры и грузоотправители) стремятся получить качественное обслуживание, что означает возможность проследовать через аэропорты с минимальными задержками и трудностями. Проблема, которая стоит перед программой FAL, заключается в том, чтобы учесть все эти интересы координированным образом и одновременно решить задачу по обеспечению более эффективного, упорядоченного и привлекательного воздушного движения.

8.8.6 Стандарт 8.19 обязывает государства создавать национальные комитеты по упрощению формальностей при воздушных перевозках с целью координации широких вопросов политики в этой области на национальном уровне. Для гармонизации различных практических повседневных вопросов и решения проблем, которые могут возникать на местном уровне, необходимо создавать аэропортовые комитеты по упрощению формальностей. Как указано в Приложении 9, реализация программы FAL предусматривает участие не только государственных департаментов гражданской авиации, но также других государственных ведомств, например, таможенная и иммиграционная службы, ведомство общественного здравоохранения и т. д., чьи интересы лежат в других областях, отличных от авиации. Поэтому любой прогресс в области упрощения формальностей зависит от координации разнообразных интересов и сотрудничества со стороны различных соответствующих департаментов. Такие совещания "типа форума" являются более эффективными и экономичными и имеют более весомую перспективу для успеха, чем отдельные "двусторонние" обсуждения между управлениями гражданской авиации и другими управлениями. Хотя ИКАО может оказывать и оказывает помощь Договаривающимся государствам в реализации различных аспектов программы FAL, основная ответственность лежит на самих Договаривающихся государствах. В рамках каждого государства полномочные органы гражданской авиации отвечают за инициативы, направленные на то, чтобы на постоянной основе поддерживать осведомленность контрольных полномочных органов таможенной и иммиграционной служб, службы здравоохранения и других государственных ведомств о потребностях и проблемах гражданской авиации в области упрощения формальностей, и стремиться к налаживанию с ними сотрудничества в вопросах удовлетворения этих потребностей и решения возникающих проблем.

8.8.7 Красной нитью, проходящей через все Приложение 9, является взаимосвязь между упрощением формальностей и авиационной безопасностью. Программа FAL ИКАО призвана обеспечить оперативное и эффективное оформление воздушных судов и их загрузки путем стандартизации и упрощения соответствующих формальностей и процедур. Поэтому для наиболее эффективного достижения целей обеих программ необходимо налаживание сотрудничества. В Рекомендуемой практике 8.20 предлагается обеспечить тесную координацию между этими двумя программами. С этой целью членам комитетов по упрощению формальностей следует также быть членами комитетов по авиационной безопасности.

8.8.8 Рекомендуемая практика 8.21, в которой государствам предлагается использовать инструктивный материал, приведенный в добавлениях 11 и 12 Приложения 9, не требует пояснений.

8.8.9 Большое значение таких комитетов по упрощению формальностей неизменно подчеркивается Ассамблеей ИКАО, которая отмечает, что создание и активная деятельность национальных комитетов по упрощению формальностей является доказавшим свою эффективность средством обеспечения необходимых улучшений в области формальностей, связанных с прохождением контроля и оформлением. Ассамблея настоятельно призывает государства принимать все необходимые меры для того, чтобы регулярно обращать внимание всех заинтересованных правительственных ведомств на необходимость приведения своих национальных правил и практики в соответствие с положениями и направленностью Приложения 9 и выработки удовлетворительных решений повседневных проблем в области упрощения формальностей. (См., например,

раздел III "Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях" добавления D резолюции А36-15 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта").

8.8.10 Ассамблея также поощряет Договаривающиеся государства участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей других межправительственных авиационных организаций, согласовывать выводы своих комитетов по вопросам упрощения формальностей с выводами комитетов других Договаривающихся государств, с которыми у них установлено воздушное сообщение, и консультироваться с соседними и граничащими государствами по общим проблемам, которые могут возникать в области упрощения формальностей, в тех случаях, когда, как представляется, такие консультации могут привести к единообразному решению этих проблем.

8.9 ИНВАЛИДЫ

SARPS раздела Н "Упрощение формальностей при перевозке пассажиров, нуждающихся в особой помощи" главы 8 Приложения 9

8.9.1 Осознание ИКАО проблемы усовершенствования мер по упрощению перевозки пассажиров, нуждающихся в особой помощи, нашло свое отражение еще в шестом издании Приложения 9 (1969). Вопрос касался транзитных пассажиров. В Приложение был включен пункт с рекомендацией о том, чтобы пассажирам, особенно инвалидам, разрешалось осуществлять непосредственную пересадку с одного воздушного судна на другое в тех случаях, когда этого требовали предельные сроки посадки на стыковочные рейсы или иные обстоятельства. Цель заключалась в устранении необходимости того, чтобы пассажиры покрывали большие и необоснованные расстояния в аэровокзалах (иногда при транзите), что является чрезвычайно большой нагрузкой на престарелых лиц или инвалидов.

8.9.2 В 1979 году для определения того, что еще можно сделать в аэропортах для упрощения передвижения таких лиц, ИКАО приступила к сбору и анализу доступного материала, уже разработанного государствами, авиакомпаниями и аэропортами, уделяя при этом особое внимание вопросам доступа в аэропорт, а не доступа к более широкой системе воздушного транспорта.

8.9.3 В этот период количество престарелых авиапассажиров и инвалидов продолжало расти по мере того, как они стали пользоваться расширяющимися возможностями для поездок на внутренних и международных линиях. Однако все еще существовало множество препятствий, ограничивающих возможности престарелых лиц и инвалидов использовать все преимущества международных воздушных перевозок. Эти препятствия, помимо своего неблагоприятного человеческого воздействия на многих потенциальных авиапассажиров, имели экономические последствия для авиаперевозчиков в виде потерянного дохода.

8.9.4 Кроме того, международное сообщество стало уделять вопросу расширения возможностей для инвалидов все большее внимание. Во многом это было благодаря провозглашению ООН Десятилетия инвалидов с 1983 по 1992 годы.

8.9.5 В 1986 году Ассамблея ИКАО поручила Совету провести обзор проблем престарелых лиц и инвалидов, пользующихся воздушным транспортом, и определить меры, необходимые для обеспечения более удобного доступа этих пассажиров в аэропорты и к воздушным перевозчикам. Совет принял решение о проведении такого обзора в двух частях: во-первых, доступ в аэропорты, а во-вторых, доступ к воздушным перевозкам.

8.9.6 По итогам первой части обзора был разработан ряд SARPS, которые вошли в девятое издание Приложения 9 (1979), а также дополнительный инструктивный материал, приложенный к данному изданию. Вторая часть обзора предусматривала определение проблем, стоящих перед престарелыми лицами и

инвалидами при воздушных перевозках, включая возможности доступа к воздушным судам, а также передвижение, обеспечение надлежащих средств и обслуживание на борту воздушных судов. Совет установил определенные основные принципы, регулирующие приоритеты на каждом этапе поездки престарелого лица или инвалида, и эти принципы были впоследствии утверждены на 29-й сессии Ассамблеи в 1992 г.

8.9.7 Указанные основные принципы, утвержденные 29-й Ассамблеей, охватывали следующие области: а) контакты со службами бронирования авиакомпаний и/или турагентами; б) доступ к воздушным судам; в) передвижение, средства и обслуживание на борту воздушного судна; г) право решать вопрос о необходимости наличия сопровождающего; и е) тарифы, сборы и связанные с этим условия поездки. Ассамблея также согласилась с тем, чтобы Совет способствовал применению этих принципов путем включения в Приложение 9 соответствующих дополнительных положений.

8.9.8 В результате, после проведения 11-го Специализированного совещания по упрощению формальностей в десятое издание Приложения 9 (1977) был добавлен новый раздел, включающий ряд новых/измененных SARPS по упрощению формальностей при перевозке пассажиров, нуждающихся в особой помощи, вместе с определением термина "инвалид", основанного на определении термина "лицо с ограниченными двигательными функциями", принятом Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА).

8.9.9 Два всеобъемлющих Стандарта (8.27 и 8.34) дополнены положениями, содержащими широкие рекомендации по: а) доступу в аэропорты и б) доступу к воздушным перевозкам для инвалидов (лиц с ограниченными двигательными функциями). Указанные Стандарты обязывают государства принимать необходимые меры к тому, чтобы: а) сооружения и службы в аэропортах отвечали потребностям инвалидов (Стандарт 8.27); и б) инвалиды имели адекватный доступ к воздушным перевозкам. Дополнительные положения (Рекомендуемая практика 8.22 – 8.26; 8.28 – 8.33; 8.35 – 8.38) не требуют пояснений.

8.9.10 Подробный инструктивный материал, который развивает положения SARPS Приложения 9 и оказывает помощь сообществу гражданской авиации в применении этих SARPS, приводится в циркуляре 274 ИКАО "Доступ инвалидов к воздушному транспорту".

8.10 ПОСТРАДАВШИЕ В АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ

SARPS раздела I "Оказание помощи пострадавшим в авиационном происшествии и их семьям" главы 8 Приложения 9

8.10.1 Авиационные происшествия порождают множество гуманитарных проблем, большинство из которых выходит за рамки работы ИКАО. Однако разработка SARPS и инструктивного материала, направленных на упрощение формальностей при международных поездках лиц, непосредственно связанных с тем или иным происшествием, независимо от того, являются ли эти лица пострадавшими в авиационном происшествии или членами их семей, подпадает под действие мандата ИКАО.

8.10.2 В 2001 году Генеральный секретарь издал циркуляр 285 ИКАО "Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям". Цель циркуляра 285 заключается в разработке рекомендаций относительно видов помощи семьям, которая может быть оказана пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и располагаемых источников предоставления такой помощи. Он призван повысить уровень подготовленности всех заинтересованных сторон, упростить координацию между ними и определить масштаб их участия. Циркуляр также содержит руководящие принципы разработки соответствующего законодательства, правил и программ Договаривающимися государствами и их эксплуатантами воздушных судов в целях поддержки пострадавших в авиационных происшествиях и их семей.

8.10.3 В 2005 году Совет принял новые SARPS по аспектам Приложения 9, касающимся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Главная цель этих мер заключалась в упрощении въезда на территорию государства места авиационного происшествия членов семей и уполномоченных представителей эксплуатанта (или партнера данного эксплуатанта по альянсу), с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие. Указанные SARPS призывают государства разрабатывать и внедрять максимально оперативные процедуры, упрощающие передвижение оставшихся в живых, членов их семей, а также возвращение на родину останков погибших в авиационном происшествии.

8.10.4 Членам семей может понадобиться прибыть к месту авиационного происшествия, в больницу или иное место для встречи с выжившими лицами, получившими телесные повреждения, присутствия на панихидах или посетить государство места события по причинам, непосредственно связанным с авиационным происшествием. Персоналу эксплуатанта необходимо будет прибыть к месту авиационного происшествия без всяких задержек, чтобы оказать членам семей и оставшимся в живых любую возможную помощь, а также принять участие в расследовании авиационного происшествия. Таким образом, они высоко оценят незамедлительный допуск на территорию государства места события и незамедлительное возвращение из этого государства. Стандарты 8.39 и 8.40 касаются обязательств государства места авиационного происшествия и соседних государств в отношении таких поездок и въезда членов семей и эксплуатанта воздушного судна/партнера по альянсу.

8.10.5 Основное внимание в Рекомендуемой практике 8.41 уделяется обеспечению того, чтобы поездки в соответствии с положениями Стандарта 8.39 можно было осуществлять с использованием только паспорта. Иногда получение паспортов в очень короткие сроки является трудной задачей. Поэтому Рекомендуемая практика 8.41 также допускает выдачу таким лицам временного проездного документа, специально предназначенного для поездки к месту авиационного происшествия. В данной Рекомендуемой практике также предлагается ускорять выдачу виз, если таковые требуются.

8.10.6 Оставшиеся в живых после авиационного происшествия могут потерять свои удостоверения личности/проездные документы. Им потребуется помощь в завершении своей поездки. Поэтому Стандарт 8.42 обязывает Договаривающиеся государства принимать меры к выдаче временных проездных документов, если таковые требуются, своим гражданам, оставшимся в живых после авиационного происшествия.

8.10.7 Для упрощения возвращения человеческих останков на родину также потребуется помощь иммиграционных и таможенных служб. Поэтому Стандарт 8.43 требует от Договаривающихся государств оказания всей необходимой помощи, например, в организации перевозки и прохождении таможенных формальностей при репатриации человеческих останков на родину по просьбе членов семей погибших или эксплуатанта, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие.

ДОПОЛНЕНИЕ 1. ТИПОВАЯ АЭРОПОРТОВАЯ ПРОГРАММА УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

1. ЦЕЛЬ АЭРОПОРТОВОЙ ПРОГРАММЫ FAL

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

2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ АЭРОПОРТОВОЙ ПРОГРАММЫ FAL

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

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

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

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

<i>Задача аэропортовой программы FAL</i>	<i>SARPS Приложения 9 (12-е издание)</i>
Устанавливать, рассматривать и изменять, при необходимости, процедуры, связанные с прибытием и оформлением рейсов в соответствующем аэропорту	Рекомендуемая практика 6.1.1; Стандарты 6.1.2–6.1.4 и 8.17
Регулярно рассматривать ход выполнения всеми сторонами задачи оформления прибывающих пассажиров в течение 45 мин и убывающих пассажиров в течение 60 мин. Проводить хронометражи и делать анализы причин возникновения очередей для определения, где следует внести коррективы	Рекомендуемая практика 3.36 и 3.39

<i>Задача аэропортовой программы FAL</i>	<i>SARPS Приложения 9 (12-е издание)</i>
Вводить современные системы иммиграционного и таможенного контроля, используя применимую технологию. Сотрудничать в создании автоматизированных систем оформления пассажиров	Стандарты 3.40, 3.51, 4.6, 6.10 и 6.21
Вносить необходимые изменения в организацию потоков движения и контрольных пунктов в аэропорту с учетом растущих объемов перевозок	Рекомендуемая практика 6.1.1
Повышать качество и количество знаков в местах прохождения досмотра во избежание возникновения путаницы у клиентов	Рекомендуемая практика 6.9 и 6.12
Рассматривать вопросы кадрового обеспечения пунктов досмотра (рабочие смены, сверхурочная работа и т. д.) и стремиться вносить коррективы для удовлетворения спроса на перевозки	Рекомендуемая практика 6.3
Вносить вклад от имени постоянных эксплуатантов воздушных судов и контрольных органов в проектирование новых аэропортов или новых средств досмотра	Стандарты 6.1.3 и 6.2
Контролировать и улучшать способы доставки багажа в зону таможенного досмотра	Рекомендуемая практика 6.8 и 6.22
Координировать процедуры упрощения формальностей, контроля за наркотиками, авиационной безопасности и обработки опасных грузов для реализации целей каждой из этих четырех программ	Стандарт 8.19
Не забывать груз! Координировать действия и требования различных контрольных органов в целях обеспечения быстрого оформления и доставки партий авиагруза. Предоставлять надлежащие средства загрузки/выгрузки и надежного хранения груза, ждущего таможенной очистки	Стандарт 4.25; Рекомендуемая практика 4.28 и 4.29, а также 6.31–6.34 включительно
Создавать и содержать в исправности электронные системы декларации, таможенной очистки и доставки груза	Стандарты 4.4 и 4.15
Обслуживание потребителей: регулярно рассматривать работу всех сторон в отношении достижения цели выполнения формальностей, связанных с проверками, в течение трех часов и вносить поправки по мере необходимости и возможности	Рекомендуемая практика 4.28 и 4.29
Рассматривать вопросы кадрового обеспечения контрольных органов в зоне оформления грузов (рабочие смены, сверхурочная работа и т.д.) и стремиться вносить коррективы с учетом потребностей потребителей.	Стандарты 6.1.3 и 6.4.2

ДОПОЛНЕНИЕ 2. ТИПОВАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА FAL

1. ЦЕЛЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ FAL

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

2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ FAL

Применимые статьи Чикагской конвенции и задачи, связанные с выполнением каждой из них, приводятся в нижеуказанной таблице. Мероприятия по выполнению этих и других связанных с ними задач в государстве составляют национальную программу FAL.⁶

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

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

- таможенного управления;
- министерства иностранных дел;
- министерства сельского хозяйства/охраны окружающей среды;
- служб безопасности и контроля за наркотиками;
- министерства туризма;
- иммиграционной службы;
- полномочных органов по выдаче паспортов/виз;
- министерства здравоохранения;
- полномочных органов, выдающих идентификационные карточки;
- карантинной службы.

3.2 Кроме того, большое значение имеет активное участие эксплуатантов аэропортов (государственных или частных) и постоянно находящихся в стране международных эксплуатантов воздушных судов или их представительных организаций.

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

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

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

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

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

4. СОЗДАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ FAL

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

<i>Мандат Чикагской конвенции</i>	<i>Выполняемые задачи</i>
<p>Статья 10. Посадка в таможенном аэропорту ... любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Создавать таможенные аэропорты и открывать новые по мере необходимости. – Разрабатывать процедуры, следуя которым эксплуатанты регулярных и нерегулярных авиалиний могут запрашивать разрешение на посадку в таможенном аэропорту или вылет из него. – Принимать меры к созданию служб пограничного контроля в таможенных аэропортах.

<p>Статья 13. Правила о въезде и выпуске Законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, соблюдаются такими пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Поддерживать заинтересованные органы пограничного контроля в создании и поддержании эффективных систем досмотра в аэропорту и в их усилиях по упорядочению своих процедур. – Разрабатывать программы решения проблем безопасности, таких, как подделка документов, нелегальная миграция и контрабанда. – Координировать подготовку к оформлению большого числа иностранных посетителей, прибывающих на специальные мероприятия, например, на международные спортивные соревнования.
<p>Статья 14. Предотвращение распространения болезней Каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством авионавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Определять, рассматривать и изменять, при необходимости, национальную политику предотвращения распространения инфекционных болезней воздушным транспортом, в частности, программы дезинсекции и дезинфекции воздушных судов, программы введения карантина, связанные со здравоохранением, и меры досмотра, подлежащие применению в чрезвычайных с точки зрения здравоохранения ситуациях.
<p>Статья 22. Упрощение формальностей Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Устанавливать, рассматривать и изменять, при необходимости, национальные правила, обеспечивающие исполнение таможенных, иммиграционных и карантинных законов, касающихся международного передвижения воздушным транспортом.
<p>Статья 23. Таможенные и иммиграционные процедуры Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной авионавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции. Ничто в настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее созданию аэропортов, свободных от выполнения таможенных формальностей</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Устанавливать и изменять, при необходимости, таможенные и иммиграционные процедуры, осуществляемые в аэропортах, в целях приведения их в соответствие со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 9. – Обеспечивать и поощрять выдачу национальных паспортов и прочих проездных документов в соответствии с техническими требованиями ИКАО, содержащимися в документе Дос 9303 "Машиносчитываемые проездные документы".
<p>Статья 37. Принятие международных стандартов и процедур Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать авионавигации и совершенствовать ее ... j) таможенных и иммиграционных процедур; ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Участвовать в деятельности ИКАО по совершенствованию Приложения 9. – Периодически пересматривать национальные процедуры в целях обеспечения их соответствия положениям Приложения 9.

Статья 38. Отклонения от международных стандартов и процедур

Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур, либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних, либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Совет в течение шестидесяти дней после принятия поправки к международному стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства. ...

- Периодически рассматривать вопрос о соблюдении всеми соответствующими органами положений Приложения 9 и уведомлять ИКАО о различиях между национальной практикой и соответствующими стандартами.

ДОПОЛНЕНИЕ 3. КАРТА ИНФОРМАЦИИ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ПАССАЖИРА В ЦЕЛЯХ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

КАРТА ИНФОРМАЦИИ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ПАССАЖИРА В ЦЕЛЯХ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ		
<p>Карта информации о местонахождении пассажира, используемая в целях здравоохранения, заполняется в тех случаях, когда органы здравоохранения подозревают наличие инфекционной болезни. Предоставленная вами информация поможет органам здравоохранения контролировать ситуацию в области здравоохранения путем отслеживания пассажиров, которые могли подвергаться опасности заражения инфекционной болезнью. Предполагается, что эта информация должна храниться органами здравоохранения в соответствии с действующим законодательством и использоваться только в целях здравоохранения.</p>		
Информация о рейсе		
<p>1. Авиакомпания и номер рейса</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> <small>Авиакомпания</small> </div> <div style="width: 45%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> <small>Номер рейса</small> </div> </div>	<p>2. Дата прибытия</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> <small>ДД</small> </div> <div style="width: 30%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> <small>ММ</small> </div> <div style="width: 30%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> <small>Г Г Г Г</small> </div> </div>	<p>3. Номер места в самолете, которое вы фактически занимали</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
Личная информация		
<p>4. Имя</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		
<p>Фамилия</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<p>Имя (имена)</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
<p>Ваш нынешний домашний адрес (включая страну)</p>		
<p>Название улицы и номер дома</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Город</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Штат/провинция</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
<p>Страна</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>ZIP/почтовый индекс</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
<p>Номер вашего телефона (домашний, или служебный, или мобильный)</p>		
<p>Код страны</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Код зоны</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Номер телефона</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
<p>Адрес электронной почты</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		
<p>Номер паспорта или проездного документа</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<p>Страна/организация выдачи</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
Контактная информация		
<p>5. Адрес и телефон для связи с вами во время вашего пребывания или, если вы будете посещать много мест, номер вашего сотового и ваш персональный адрес</p>		
<p>Название улицы и номер дома</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Город</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Штат/провинция</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
<p>Страна</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>ZIP/почтовый индекс</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Номер телефона (включая код страны) или номер мобильного телефона</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
<p>6. Контактная информация о лице, которое будет знать, где вы будете находиться в течение ближайшего 31 дня, на случай необходимости или предоставления вам важной медицинской информации. Просьба указать имя человека, с которым поддерживаются близкие отношения, или коллеги по работе. Этим лицом НЕ должны быть вы.</p>		
<p>a. Имя</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		
<p>Фамилия</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<p>Имя (имена)</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
<p>b. Номер телефона</p>		
<p>Код страны</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Код зоны</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Номер телефона</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
<p>Адрес электронной почты</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		
<p>c. Адрес</p>		
<p>Название улицы и номер дома</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Город</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>Штат/провинция</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
<p>Страна</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<p>ZIP/почтовый код</p> <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
<p>7. Совершаете ли вы поездку с кем-либо еще? ДА/НЕТ Обведите кружком соответствующий ответ. Если да, кто это? (имя лица (лиц) или название группы)</p>		
<input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		
<input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9231-977-9



9 7 8 9 2 9 2 3 1 9 7 7 9