



ИКАО

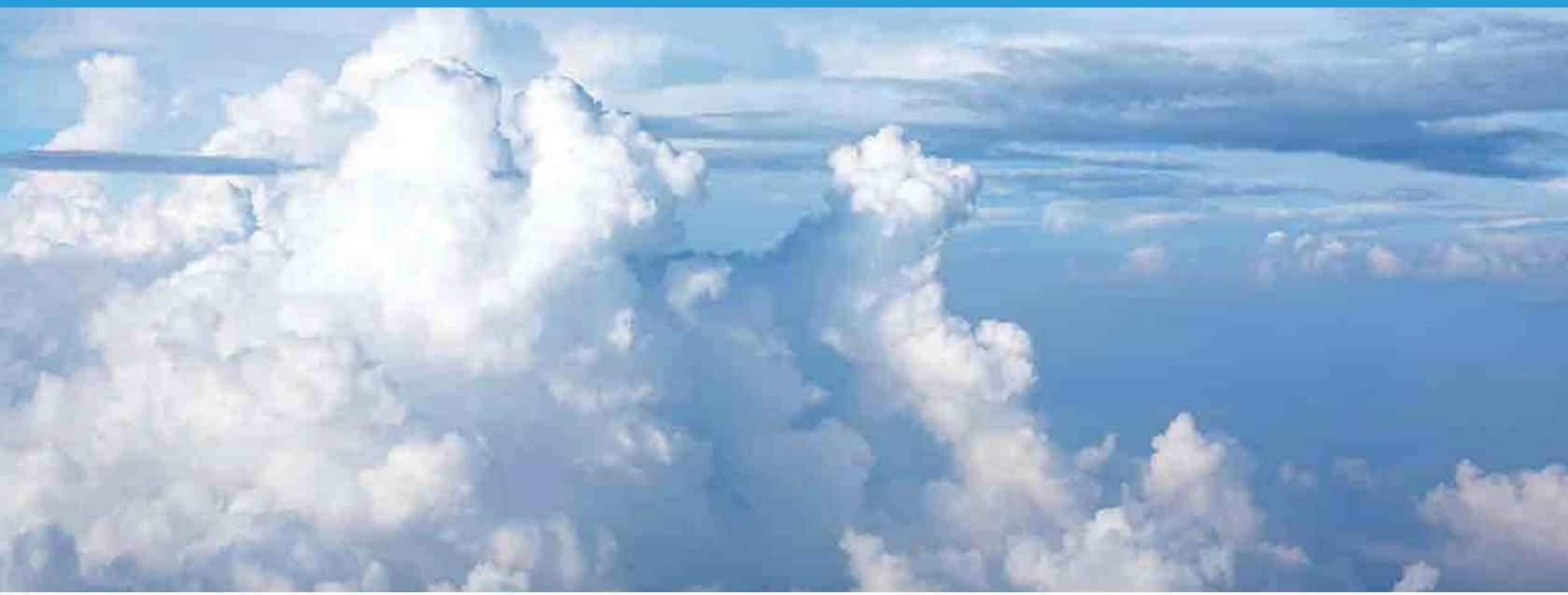
Международные стандарты
и Рекомендуемая практика

Приложение 9

к Конвенции о международной
гражданской авиации

Упрощение формальностей

Издание семнадцатое, март 2025 года



Настоящее издание заменяет, с 11 июля 2025 года, все предыдущие издания Приложения 9.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики
содержатся в предисловии.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ИКАО

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика

Приложение 9

к Конвенции о международной гражданской авиации

Упрощение формальностей

Издание семнадцатое, март 2025 года

Настоящее издание заменяет, с 11 июля 2025 года, все предыдущие издания Приложения 9.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики
содержатся в предисловии.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 Robert-Bourassa Boulevard, 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.

*Издание первое, 1949.
Издание пятнадцатое, 2017.
Издание шестнадцатое, 2022.
Издание семнадцатое, 2025.*

Приложение 9. Упрощение формальностей

Номер заказа: AN 9
ISBN 978-92-9275-669-7

© ИКАО, 2025

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 ИКАО "Продукция и услуги"; Каталог и дополнения к нему имеются на веб-сайте ИКАО www.icao.int. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

СОДЕРЖАНИЕ

Страница

ПРЕДИСЛОВИЕ	(ix)
ГЛАВА 1. Определения терминов и общие принципы.....	1-1
A. Определения терминов.....	1-1
B. Общие принципы.....	1-8
ГЛАВА 2. Прибытие и вылет воздушных судов	2-1
A. Общие положения	2-1
B. Документы: требования и использование	2-1
C. Исправление документов	2-3
D. Дезинсекция воздушных судов	2-3
E. Дезинфекция воздушных судов	2-4
F. Мероприятия, касающиеся международных рейсов, выполняемых авиацией общего назначения, и других нерегулярных рейсов	2-5
I. Общие положения	2-5
II. Предварительное разрешение	2-6
III. Предварительное уведомление о прибытии.....	2-7
IV. Проведение досмотра и временное пребывание воздушных судов.....	2-7
ГЛАВА 3. Прибытие и убытие лиц и их багажа	3-1
A. Общие положения	3-1
B. Документы, требующиеся для поездки	3-1
C. Защита проездных документов	3-1
D. Проездные документы	3-2
E. Выездные визы.....	3-4
F. Въездные визы/визы для обратного въезда.....	3-5
G. Карточки посадки/высадки	3-5
H. Проверка проездных документов.....	3-6
I. Процедуры, связанные с убытием.....	3-7
J. Процедуры и обязанности, связанные с прибытием	3-8
K. Процедуры и требования, связанные с транзитом.....	3-9
L. Распоряжение багажом, отделенным от его владельца.....	3-9
M. Удостоверение личности и въезд членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов	3-10
N. Инспекторы гражданской авиации	3-11
O. Чрезвычайная помощь/въездные визы в случаях форс-мажорных обстоятельств	3-11
P. Несовершеннолетние дети.....	3-12

	Страница
ГЛАВА 4. Ввоз и вывоз грузов и других предметов	4-1
A. Общие положения	4-1
B. Информация, требуемая государственными полномочными органами	4-2
C. Выпуск и таможенная очистка экспортных и импортных грузов	4-3
D. Запасные части, оборудование, бортприпасы и другие материалы, импортируемые или экспортируемые эксплуатантами воздушных судов в связи с выполнением международных перевозок	4-6
E. Контейнеры и поддоны	4-7
F. Почтовые документы и процедуры	4-8
G. Радиоактивный материал	4-8
ГЛАВА 5. Лица без права на въезд и депортируемые лица	5-1
A. Общие положения	5-1
B. Лица без права на въезд	5-1
C. Депортируемые лица	5-3
D. Получение нового проездного документа	5-5
ГЛАВА 6. Средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах	6-1
A. Общие положения	6-1
B. Меры по регулированию потока движения в аэропортах	6-2
I. Общие положения	6-2
II. Меры по организации стоянки и перронного обслуживания воздушных судов	6-3
III. Убывающие пассажиры, экипаж и багаж	6-3
IV. Прибывающие пассажиры, экипаж и багаж	6-4
V. Транзит и пересадка пассажиров и экипажа	6-4
VI. Различные средства и службы в зданиях пассажирских аэровокзалов	6-5
VII. Средства обеспечения обработки и оформления грузов и почты	6-5
C. Средства, необходимые для осуществления контроля, связанного с оформлением, и для осуществления деятельности контрольных органов	6-6
D. Недисциплинированные пассажиры	6-6
E. Удобства для пассажиров	6-6
ГЛАВА 7. Посадка в немеждународных аэропортах	7-1
A. Общие положения	7-1
B. Кратковременная остановка в пути	7-1
C. Невозобновление полета	7-1

ГЛАВА 8. Положения по упрощению формальностей, касающиеся конкретных вопросов	8-1
A. Гарантии и освобождение от реквизиции или конфискации.....	8-1
B. Упрощение формальностей при поиске, спасании, расследовании авиационных происшествий и спасении имущества	8-1
C. Рейсы для оказания помощи и репатриационные рейсы	8-2
D. Загрязнение моря и аварийно-спасательные операции.....	8-3
E. Создание национальных программ по упрощению формальностей.....	8-3
F. Упрощение формальностей при перевозке инвалидов	8-4
I. Общие положения	8-4
II. Доступ в аэропорты.....	8-5
III. Доступ к воздушным перевозкам.....	8-5
G. Оказание помощи пострадавшим в авиационном происшествии и их семьям	8-6
H. Торговля людьми	8-7
I. Незаконная торговля ресурсами дикой природы.....	8-8
ГЛАВА 9. Система обмена данными о пассажирах.....	9-1
A. Общие положения	9-1
B. Предварительная информация о пассажирах (API).....	9-1
C. Электронные системы оформления поездок (ETS)	9-3
D. Данные записей регистрации пассажиров (PNR).....	9-4
ГЛАВА 10. Положения, касающиеся здравоохранения.....	10-1
A. Международные медико-санитарные правила и соответствующие меры	10-1
B. Проверка документации, касающейся состояния здоровья.....	10-2
C. Профилактика и смягчение последствий инфекционных заболеваний.....	10-3
D. Средства, необходимые для принятия мер по здравоохранению, оказанию скорой медицинской помощи и организации карантина животных и растений	10-3
ДОБАВЛЕНИЕ 1. Генеральная декларация	ДОБ 1-1
ДОБАВЛЕНИЕ 2. Пассажирская ведомость	ДОБ 2-1
ДОБАВЛЕНИЕ 3. Грузовая ведомость	ДОБ 3-1
ДОБАВЛЕНИЕ 4. Сертификат дезинсекции с последствием.....	ДОБ 4-1
ДОБАВЛЕНИЕ 5. Карточка посадки/высадки	ДОБ 5-1
ДОБАВЛЕНИЕ 6. Рекомендация Совета таможенного сотрудничества	ДОБ 6-1

ДОБАВЛЕНИЕ 7. Удостоверение члена экипажа (УЧЭ) ДОБ 7-1

ДОБАВЛЕНИЕ 8. Удостоверение инспектора гражданской авиации..... ДОБ 8-1

**ДОБАВЛЕНИЕ 9. Рекомендуемые формы документов, касающихся
возврата лиц без права на въезд ДОБ 9-1**

1. Документ, подтверждающий потерю или уничтожение проездных документов..... ДОБ 9-1
2. Письмо, касающееся сфабрикованных, поддельных или фальшивых проездных документов, а также подлинных документов, предъявленных лицами, выдающими себя за других лиц..... ДОБ 9-2

ДОБАВЛЕНИЕ 10. Стандартная форма торговых документов ООН ДОБ 10-1

ДОБАВЛЕНИЕ 11. Типовая аэропортовая программа упрощения формальностей (FAL) ДОБ 11-1

1. Цель аэропортовой программы FAL..... ДОБ 11-1
2. Сфера применения аэропортовой программы FAL ДОБ 11-1
3. Организация и управление ДОБ 11-1

ДОБАВЛЕНИЕ 12. Типовая национальная программа FAL..... ДОБ 12-1

1. Цель национальной программы FAL ДОБ 12-1
2. Сфера применения национальной программы FAL ДОБ 12-1
3. Организация и управление ДОБ 12-1
4. Создание национальной программы FAL ДОБ 12-2

**ДОБАВЛЕНИЕ 13. Форма представления информации о местонахождении пассажира
в целях здравоохранения..... ДОБ 13-1**

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

Впервые Стандарты и Рекомендуемая практика по упрощению формальностей были приняты Советом ИКАО 25 марта 1949 года в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) в виде Приложения 9 к Конвенции и названы "Стандарты и Рекомендуемая практика. Упрощение формальностей". Они вступили в силу 1 сентября 1949 года. Упомянутые Стандарты и Рекомендуемая практика были основаны на рекомендациях Первого и Второго специализированных совещаний по упрощению формальностей, состоявшихся в феврале 1946 года в Монреале и в июне 1948 года в Женеве. Они были значительно расширены и изменены на последующих специализированных совещаниях по упрощению формальностей, а именно на Третьем совещании, состоявшемся в декабре 1951 года в Буэнос-Айресе, на Четвертом совещании, состоявшемся в октябре 1955 года в Маниле, на Пятом совещании, состоявшемся в декабре 1959 года в Риме, на Шестом совещании, состоявшемся в марте – апреле 1963 года в Мехико, на Седьмом совещании, состоявшемся в мае 1968 года в Монреале, на Восьмом совещании, состоявшемся в марте 1973 года в Дубровнике, на Девятом совещании, состоявшемся в апреле – мае 1979 года в Монреале, на Десятом совещании, состоявшемся в сентябре 1988 года в Монреале, на Одиннадцатом совещании, состоявшемся в апреле 1995 года в Монреале и на 3-м совещании Группы экспертов по упрощению формальностей (FAL), состоявшемся в феврале 2001 года в Монреале. В результате рекомендованных совещаниями поправок к Приложению 9 и принятых по ним решений Совета 1 марта 1953 года вступило в силу второе издание Приложения 9, 1 ноября 1956 года – третье, 1 ноября 1960 года – четвертое, 1 апреля 1964 года – пятое, 1 апреля 1969 года – шестое, 15 апреля 1974 года – седьмое, 15 июля 1980 года – восьмое, 15 ноября 1990 года – девятое, 30 апреля 1997 года – десятое, 15 июля 2002 года – одиннадцатое, 11 июля 2005 года – двенадцатое, 18 июля 2011 года – тринадцатое, 25 октября 2015 года четырнадцатое и 23 октября 2017 года – пятнадцатое издание и 18 июля 2022 года – шестнадцатое издание Приложения 9.

Семнадцатое издание. Настоящее издание включает, помимо прочего, положения, вытекающие из решений 13-го совещания Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP), состоявшегося в 2024 году в Монреале, Канада, по таким вопросам, как прибытие и убытие лиц и их багажа, средств и служб, предназначенных для обработки загрузки в международных аэропортах, данных записей регистрации пассажиров (PNR), предварительной информации о пассажирах (API), торговли людьми и здравоохранения. Семнадцатое издание Приложения 9 вступило в силу 10 марта 2022 года и начинает применяться с 11 июля 2025 года.

В основе Стандартов и Рекомендуемой практики по упрощению формальностей лежит статья 37 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 других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аeronавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными". Порядок проведения в жизнь государствами Стандартов и Рекомендуемой практики по упрощению формальностей особо оговаривается в статье 22 Конвенции, которая определяет обязательство каждого Договаривающегося 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," а также в статье 23 Конвенции, в которой говорится, что каждое Договаривающееся государство обязуется, "насколько оно сочтет возможным,

устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной аэронавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции".*

Помимо Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 в основе программы Организации в области упрощения формальностей лежат резолюции Ассамблеи по упрощению формальностей и рекомендации типа В специализированных совещаний по упрощению формальностей, в которых не предлагается внесение изменений в положения Приложения.

В таблице А указываются источники последующих поправок, содержится перечень соответствующих основных вопросов и приводятся даты принятия настоящего Приложения и поправок к нему Советом, а также даты вступления их в силу и начала применения.

Применение

Как указано в разделе В главы 1, Стандарты и Рекомендуемая практика настоящего документа применяются ко всем категориям полетов воздушных судов, за исключением случаев, когда отдельное положение касается только одной категории полетов и не затрагивает других.

Стандарты и Рекомендуемая практика по упрощению формальностей неизбежно имеют две формы: во-первых, "негативная" форма, т. е. государства не устанавливают требований свыше определенного максимума в отношении документации, ограничения свободы передвижения и т. д., и во-вторых, "позитивная" форма, т. е. государства предоставляют определенный минимум средств для удобства пассажиров, для транзитных перевозок и т. д. Когда речь идет о "негативном" положении, предполагается, что государства по возможности устанавливают требования ниже максимального уровня, оговоренного в Стандартах и Рекомендуемой практике. Когда речь идет о "позитивном" положении, предполагается, что государства по возможности предоставляют больший объем средств по сравнению с минимумом, установленным Стандартами и Рекомендуемой практикой.

Действия Договаривающихся государств

Уведомление о различиях. Внимание Договаривающихся государств обращено на налагаемое статьей 38 Конвенции обязательство, в соответствии с которым Договаривающимся государствам необходимо уведомлять Организацию о всех различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в настоящем Приложении Международными стандартами и любыми поправками к ним. Договаривающимся государствам предлагается также уведомлять о любых различиях с Рекомендуемой практикой, содержащейся в настоящем Приложении, или любыми поправками к ней. Договаривающимся государствам предлагается также своевременно информировать Организацию о любых различиях, которые могут впоследствии возникнуть, либо об устранении любых различий, о которых Организация уведомлялась ранее. После принятия каждой поправки к настоящему Приложению Договаривающимся государствам незамедлительно будет направлен специальный запрос относительно уведомления о различиях.

* Ряд других статей Конвенции также имеет отношение к Приложению по упрощению формальностей, при составлении которого они были приняты во внимание. В частности, лицам, отвечающим за внедрение положений Приложения 9, следует ознакомиться кроме 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.

Помимо обязательства государств, вытекающего из статьи 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации службой аэронавигационной информации сообщений о значительных различиях между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

Распространение информации. Информация об установлении, упразднении и изменении средств и оборудования, служб и процедур, имеющих значение для производства полетов воздушных судов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой настоящего Приложения, должна рассыпаться и вступать в силу согласно положениям Приложения 15.

Договаривающимся государствам следует принимать все меры к опубликованию информации по упрощению формальностей в соответствии с требованиями Приложения 15 (подробнее об этом говорится в *Руководстве по службам аэронавигационной информации*, Doc 8126) и, в частности, обеспечить соблюдение требований в отношении формы и содержания такой информации, которые содержатся в четырнадцатом издании Приложения 15.

Использование текста Приложения в национальных правилах. 13 апреля 1948 года Совет принял резолюцию, в которой обратил внимание Договаривающихся государств на целесообразность использования ими в своих национальных правилах, насколько это практически возможно, точно таких же формулировок из тех Стандартов ИКАО, которые носят нормативный характер, а также на целесообразность указания отклонений от Стандартов, включая любые дополнительные национальные правила, имеющие важное значение для безопасности или регулярности аэронавигации. Положения настоящего Приложения сформулированы по возможности таким образом, чтобы облегчить их использование в национальном законодательстве без существенных изменений текста.

Общие сведения

Приложения состоят из следующих составных частей, но не все они обязательно имеются в каждом Приложении; эти части имеют следующий статус:

1. *Материал, составляющий собственно Приложение*

- a) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются для настоящего Приложения следующим образом:

Стандарт. Любое требование, единообразное соблюдение которого признается целесообразным и необходимым для упрощения и совершенствования отдельных аспектов международной аэронавигации, которое принято Советом в соответствии со статьей 54 (l) Конвенции и о несоблюдении которого Договаривающиеся государства должны уведомлять Совет в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика. Любое требование, соблюдение которого признано в целом целесообразным и весьма желательным для упрощения и совершенствования отдельных аспектов международной аэронавигации, которое принято Советом в соответствии со статьей 54 (l) Конвенции и к соблюдению которого, согласно Конвенции, должны стремиться Договаривающиеся государства.

- b) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.

c) *Определения* употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике терминов, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.

2. *Материал, утвержденный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой*

- a) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснительный материал, касающийся действий Совета, в том числе разъяснения обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики в соответствии с Конвенцией и резолюцией о принятии.
- b) *Введения*, содержащие пояснительный материал, помещаемый в начале частей, глав или разделов Приложения для облегчения понимания порядка применения текста.
- c) *Примечания*, включаемые, где это необходимо, в текст, чтобы дать фактологическую информацию или ссылки, имеющие отношение к соответствующим Стандартам и Рекомендуемой практике; эти примечания не являются составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики.
- d) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству предлагается выбрать для целей внутреннего использования и для других предусмотренных Конвенцией целей текст на одном из указанных языков непосредственно или в переводе на свой язык и соответственно уведомить Организацию.

Для быстрого определения статуса любого положения принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются прямым светлым шрифтом, *Рекомендуемая практика* – светлым курсивом с добавлением слов "**Рекомендуемая практика**"; *Примечания* – светлым курсивом с добавлением слова "**Примечание**".

Любая ссылка на какой-либо раздел настоящего документа, обозначенный номером, относится ко всем его подразделам.

Таблица А. Поправки к Приложению 9

<i>Поправка(и)</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия/утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание	Первое и второе специализированные совещания по упрощению формальностей (FAL/1, FAL/2), соответственно 1946 и 1948 гг.	—	25 марта 1949 года 1 сентября 1949 года 1 марта 1950 года
1 (2-е издание)	Третье Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/3), 1951 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: стандартизации процедур FAL в отношении нерегулярных полетов воздушных судов; соблюдения международных процедур FAL при выполнении нескольких посадок в одном государстве; установления языка для использования в судовых документах; изменения части генеральной декларации, касающейся здоровья; стандартизации въездных виз для временно прибывающих; пересмотра международной декларации о пассажирском багаже; установления процедур обработки несопровождаемого багажа и ввоза авиазапчастей; совершенствования порядка прямого транзита; представления пассажирами информации об иностранной валюте	7 ноября 1952 года 1 марта 1953 года 1 июля 1953 года
2 (3-е издание)	Четвертое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/4), 1955 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: упрощения карточки посадки и высадки; пассажирской ведомости; упрощения паспортных и визовых формальностей для туристов; упрощения процедур досмотра груза; преференциального отношения к авиапочте; упрощения существующих требований в отношении нерегулярных полетов воздушных судов; конгресса ВПС в Брюсселе (1952); международных санитарно-гигиенических правил; предоставления льгот пассажирам, находящимся в прямом транзите	17 мая 1956 года 1 ноября 1956 года 1 марта 1957 года
3 (4-е издание)	Пятое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/5), 1959 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: упрощения генеральной декларации воздушного судна; отмены виз для туристов и других временно прибывающих; досмотра входящего багажа и грузов; отмены письменной багажной декларации и досмотра исходящего багажа; отмены справки об отсутствии налоговой задолженности; устранения консульских формальностей и сборов; дальнейшего упрощения формальностей для пассажиров, находящихся в транзите через территорию какого-либо государства; мер по ускорению обработки и досмотра воздушных судов и пассажиров в аэропортах	22 июня 1960 года 1 ноября 1960 года 1 марта 1961 года
4 (5-е издание)	Шестое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/6), 1963 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: уменьшения количества штемпельных оттисков на судовых документах; упрощения списка членов экипажа и карточки посадки/высадки; использования стандартных значений веса багажа; пересмотра порядка дезинсекции воздушных судов; дальнейшего упрощения формальностей для нерегулярных эксплуатантов; отмены требования о представлении исходящего багажа; отмены требований в отношении документации для оформления исходящего груза; порядка погрузки вплоть до времени отправления; временного ввоза авиационных	20 ноября 1963 года 1 апреля 1964 года 1 июля 1964 года

Поправка(и)	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия/утверждения, вступления в силу, начала применения
5	Третье Специализированное совещание AIG	контейнеров; упрощения формальностей для пассажиров, намеревающихся пребывать в государстве менее 24 часов	17 ноября 1965 года 1 марта 1966 года 1 июля 1966 года
6 (6-е издание)	Седьмое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/7), 1968 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся авиационных происшествий; ускоренного оформления временного въезда квалифицированного персонала из других государств; упрощения перемещения частей поврежденного воздушного судна в технических целях Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: генеральной декларации; уменьшения количества необходимых документов для оформления воздушного судна; упрощения порядка выдачи паспортов и въездных виз для временно пребывающих; использования методов электронной обработки данных при оформлении груза; упрощения порядка получения и продления импортных/экспортных лицензий; порядка ускоренного выпуска входящего груза; одновременного оформления груза разными контрольными службами; упрощения порядка оформления контейнеров; наземного транспорта в аэропорту; порядка парковки в аэропортах; средств регистрации багажа; обеспечения достаточных средств для ускорения высадки прибывающих пассажиров	16 декабря 1968 года 15 апреля 1969 года 15 июля 1969 года
7	Авиатранспортный комитет и Совет во исполнение резолюции A17-10 Ассамблеи	Включение связанных с обеспечением безопасности положений, касающихся перевозки отдельными лицами оружия на борту воздушных судов и изоляции и охраны воздушных судов, которые могут подвергнуться атаке	16 декабря 1970 года 15 апреля 1971 года 15 июля 1971 года
8 (7-е издание)	Восьмое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/8), 1973 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: введения в аэропортах двухканальных систем оформления багажа; уменьшения количества документов, необходимых для вылетающих пассажиров; использования электронных методов обработки данных при оформлении груза; дальнейшего упрощения формальностей при оформлении груза; обработки почты в аэропортах; служб наземной обработки; систем информирования о рейсах в аэропортах; механизированных систем выдачи багажа; упрощения формальностей при оформлении рейсов для оказания помощи; мер противодействия незаконному вмешательству в деятельность международной гражданской авиации	7 декабря 1973 года 15 апреля 1974 года 15 июля 1974 года
9	Авиатранспортный комитет и Совет во исполнение просьбы, высказанной на 21-й сессии Ассамблеи	Пересмотр положений об ответственности аэропортов и эксплуатантов воздушных судов применительно к наземному обслуживанию	12 ноября 1975 года 30 апреля 1976 года 30 июля 1976 года
10	Комитет по незаконному вмешательству и Совет во исполнение резолюции A21-23 Ассамблеи	Пересмотр положений, касающихся защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и несанкционированного проноса на борт воздушных судов оружия и взрывчатых веществ или зажигательных устройств	31 марта 1976 года 15 сентября 1976 года 15 декабря 1976 года
11	Комитет по незаконному вмешательству, 1977 г.	Поправка, касающаяся переноса связанных с обеспечением безопасности положений Приложения 9 в Приложение 17	15 декабря 1977 года 15 апреля 1978 года 10 августа 1978 года

Поправка(и)	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия/утверждения, вступления в силу, начала применения
12 (8-е издание)	Девятое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/9), 1979 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: пассажирской ведомости, генеральной декларации и грузовой ведомости; ускоренного оформления пассажиров на пунктах контроля в аэропортах; ускорения доставки засланных багажа его владельцу; использования методов электронной обработки данных при оформлении груза; приведения документов по оформлению груза в соответствие со стандартной формой торговых документов ООН; сокращения времени задержки груза в аэропортах; координации расписаний в аэропортах; стандарта на знаки и размещение информации о рейсах; ускорения выдачи багажа и оказания помощи прибывающим пассажирам с переноской багажа; часов работы государственных органов в аэропортах; внедрения Международных медико-санитарных правил и связанных с ними положений	19 марта 1980 года 15 июля 1980 года 15 октября 1980 года
13	Девятое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/9), 1979 г.	Положения, касающиеся разработки национальных программ по упрощению формальностей и создания национальных комитетов по упрощению формальностей и комитетов по упрощению формальностей в аэропортах	1 марта 1982 года 15 июля 1982 года 15 октября 1982 года
14 (9-е издание)	Десятое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/10), 1988 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: унификации положений Приложения 9, касающихся авиационной безопасности, с положениями Приложения 17; контроля за наркотиками в аэропортах; доступности воздушного транспорта для престарелых лиц и инвалидов; пассажиров без надлежащих документов; помещений для курьерских и экспресс-отправлений; электронной обработки в процессе оформления	4 декабря 1989 года 30 июля 1990 года 15 ноября 1990 года
15	Авиатранспортный комитет и Совет во исполнение резолюции А29-14 Ассамблеи	Положения, касающиеся рейсов по оказанию помощи в экстременных ситуациях	5 марта 1993 года 26 июля 1993 года 11 ноября 1993 года
16 (10-е издание)	Одннадцатое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/11), 1995 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: обработки груза и пассажиров; использования электронного обмена данными и новых технологий; сотрудничества между отраслью и правительством в определенных случаях применения; стратегий авиационного сообщества по решению вопросов, представляющих особый интерес для населения	20 ноября 1996 года 30 апреля 1997 года 31 августа 1997 года
17	Первое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/1), 1997 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: охраны и опеки пассажиров, членов экипажа и их багажа	8 декабря 1998 года 30 апреля 1999 года 4 ноября 1999 года
18 (11-е издание)	Второе и третье совещания Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/2), 1999 г. и (FALP/3), 2001 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: проездных документов; вылета и прибытия; судовых документов; дезинсекции воздушных судов; нерегулярных рейсов; прибытия и убытия груза и других предметов; контроля за транзитными пассажирами и грузом	1 марта 2002 года 15 июля 2002 года 28 ноября 2002 года

Поправка(и)	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия/утверждения, вступления в силу, начала применения
19 (12-е издание)	Двенадцатое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/12), 2004 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: машиносчитываемых проездных документов (МСПД); внедрения биометрических технологий для использования в проездных документах; подделки проездных документов и незаконной иммиграции; предварительной информации о пассажирах (API); проблем и правил международного здравоохранения; оказания помощи пострадавшим в результате авиационных происшествий и их семьям	7 марта 2005 года 11 июля 2005 года 24 ноября 2005 года
20	Авиатранспортный комитет и Совет во исполнение резолюции A35-12 Ассамблеи	Новые/пересмотренные положения, касающиеся охраны здоровья пассажиров и членов экипажа и недопущения распространения инфекционных болезней посредством международного воздушного транспорта	20 ноября 2006 года 15 марта 2007 года 15 июля 2007 года
21	Пятое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/5), 2008 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: средств и служб для пассажиров в международных аэропортах; систем предварительной информации о пассажирах (API); перевозки радиоактивных материалов по воздуху	9 марта 2009 года 20 июля 2009 года 19 ноября 2009 года
22 (13-е издание)	Шестое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/6), 2010 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: дальнейшего укрепления SARPS для решения вопросов, связанных с вспышками эпидемий инфекционных болезней в мире; систем предварительной информации о пассажирах (API); мер по оказанию помощи пассажирам прерванных рейсов по причине форс-мажорных обстоятельств	7 марта 2011 года 18 июля 2011 года 17 ноября 2011 года
23	Авиатранспортный комитет, 2012 г.	Включение пересмотренного добавления, содержащего форму представления информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения	18 июня 2012 года 29 октября 2012 года 28 февраля 2013 года
24	Седьмое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/7), 2012 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: упрощения формальностей при перевозке инвалидов; выдачи и проверки проездных документов; использования систем предварительной информации о пассажирах (API) и записей регистрации пассажиров (PNR); порядка выдворения лиц, не имеющих права на въезд, и депортируемых лиц	20 ноября 2013 года 29 марта 2014 года 29 июля 2014 года
25 (14-е издание)	Восьмое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/8), 2014 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: оказания помощи лицам, пострадавшим в результате авиационных происшествий и их семьям; Директории открытых ключей ИКАО (ДОК); машиносчитываемых проездных документов (МСПД); упрощения грузовых формальностей; базы данных ИНТЕРПОЛА об украденных и утерянных проездных документах (SLTD)	12 июня 2015 года 25 октября 2015 года 25 февраля 2016 года
26 (15-е издание)	Девятое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/9), 2016 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: машиносчитываемых проездных документов (МСПД); перевозки несовершеннолетних детей по воздуху; пассажирской ведомости; автоматизированных систем пограничного контроля (АСПК); систем обмена данными о пассажирах	16 июня 2017 года 23 октября 2017 года 23 февраля 2018 года
27	Десятое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/10), 2018 г.	Новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего: удостоверений личности членов экипажа; перевозки несовершеннолетних детей воздушным транспортом; торговли людьми; и систем обмена данными о пассажирах	24 мая 2019 года 21 октября 2019 года 21 февраля 2020 года

<i>Поправка(и)</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия/утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
28	Одннадцатое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/11), 2020 г.	Настоящая поправка включает новые/пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего, данных записей регистрации пассажиров (PNR), Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО и недисциплинированных пассажиров	23 июня 2020 года 30 октября 2020 года 28 февраля 2021 года
29 (16-е издание)	Двнадцатое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/12), 2021 г.	Настоящая поправка включает новые и/или пересмотренные положения, касающиеся, помимо прочего, чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения; безопасности поездок и документов, подтверждающих удовлетворительное состояние здоровья; рейсов для оказания помощи и репатриационных рейсов; упрощения формальностей при воздушных перевозках лиц с ограниченными возможностями; помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям; торговли людьми и данных записей регистрации пассажиров (PNR).	9 марта 2022 года 18 июля 2022 года 18 ноября 2022 года
30 (17-е издание)	Тринадцатое совещание Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/13), 2024 г	Настоящая поправка включает в себя новые/пересмотренные положения, касающиеся, в частности: определений и общих принципов; прибытия и вылета воздушных судов; прибытия и убытия лиц и их багажа; средств и служб, предназначенных для обработки загрузки в международных аэропортах; положений об упрощении формальностей, охватывающих конкретные вопросы; данных записей регистрации пассажиров (PNR); предварительная информации о пассажирах (API); торговли людьми; и положений, касающихся здравоохранения	5 ноября 2024 года 10 марта 2025 года 11 июля 2025 года

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНОВ И ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

А. Определения терминов

В тех случаях, когда указанные ниже термины употребляются в Стандартах и Рекомендуемой практике по упрощению формальностей, они имеют для целей данного Приложения 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.

Автоматизированная система пограничного контроля (АСПК). Автоматизированная система, которая подтверждает подлинность электронного машиносчитываемого проездного документа или идентификационного жетона, определяет, что данный пассажир является законным владельцем документа или идентификационного жетона, запрашивает данные из системы пограничного контроля и устанавливает право на пересечение границы в соответствии с заранее определенными правилами.

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

Бортовое 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) расходуемые.

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

Бортприпасы (принадлежности) расходуемые. 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.

Вредное воздействие. Воздействие, которое способно создать угрозу для здоровья пассажиров, персонала, живого груза или конструкции воздушного судна.

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 членов 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. Процедура, в соответствии с которой принимаются санитарные меры по борьбе или уничтожению насекомых, обнаруженных в воздушном судне, багаже, грузе, контейнерах, товарах и почтовых отправлениях.

Дезинфекция. Процедура, в соответствии с которой принимаются, по мере необходимости, санитарные меры по борьбе или уничтожению инфекционных агентов на теле человека или животного, внутри или на поверхности пораженных ими частей воздушного судна, багажа, грузов, товаров или контейнеров посредством прямого воздействия химических или физических агентов.

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 (Cds) (содержащих открытые ключи подписи документов), основного списка CSCA (ML_{CSCA}), сертификатов соединения национальных центров удостоверения подписей (lC_{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.

Документация, касающаяся состояния здоровья. Документальное доказательство, требуемое Договаривающимися государствами, включая документацию, стандартизованную согласно Международным медико-санитарным правилам (ММСП) (2005) Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), чтобы подтвердить, что пассажиры и члены экипажа выполнили требования по профилактике и сдерживанию распространения инфекционных заболеваний для целей транзита через Договаривающееся государство или прибытия в него.

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 гражданской авиации. Инспектор гражданской авиации – это назначенное Договаривающимся государством лицо, которому поручено проверять выполнение авиатранспортных операций в части, касающейся безопасности полетов, авиационной безопасности или других связанных с этими операциями аспектов, согласно указаниям соответствующего полномочного органа.

Примечание. К инспекторам гражданской авиации относятся, например, инспекторы, отвечающие за летную годность, производство полетов и другие аспекты, связанные с безопасностью полетов, а также за аспекты авиатранспортных операций, связанные с авиационной безопасностью.

Интерактивная система API (iAPI). Электронная система связи, с помощью которой в период регистрации элементы данных API, собранные эксплуатантом воздушного судна, передаются органам пограничного контроля, которые в пределах отведенного эксплуатантом воздушного судна времени оформления пассажира на стойке регистрации направляют этому эксплуатанту ответное сообщение по каждому пассажиру.

Карантин. Ограничение деятельности и/или отделение от других подозрительных на заражение лиц, которые не больны, или подозрительных на заражение багажа, контейнеров, перевозочных средств или товаров таким образом, чтобы предотвратить возможное распространение инфекции или контаминации.

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

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

Машиносчитываемый проездной документ (МСПД). Проездной документ, соответствующий спецификациям документа Doc 9303, в котором содержатся обязательные визуальные (визуально считываемые) данные и отдельные обязательные краткие данные в формате, пригодном для машинного считывания.

Примечание. Данное определение следует применять в сочетании с определением термина "проездной документ".

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.

Необходимые меры предосторожности. Проверка, осуществляемая в пункте вылета надлежащим образом подготовленными сотрудниками эксплуатанта воздушного судна или компании, действующей от имени эксплуатанта воздушного судна, с целью убедиться в наличии у каждого пассажира действительного проездного документа и, где это применимо, визы или разрешения на жительство, необходимых для въезда в принимающее государство. Эта проверка предназначена для выявления несоответствий (например, явных изменений в документах).

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

Несовершеннолетний ребенок. Лицо, не достигшее совершеннолетия, установленного применимым к данному лицу законодательством.

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

Несопровождаемый несовершеннолетний ребенок. Несовершеннолетний ребенок, осуществляющий поездку в одиночестве или только в компании с другим несовершеннолетним ребенком.

Примечание. Следует отметить, что может возникнуть необходимость применения данного определения в связи с любым обязательством, вытекающим из применения национальных нормативных положений, касающихся пограничных проверок.

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

Отслеживание контактов. Отслеживание контактов представляет собой средство контроля за распространением инфекции в виде мероприятий по выявлению, уведомлению и осуществлению контроля физических лиц, которые могли иметь тесный контакт или общаться с лицом, и возможно заражены лицом, инфекционное заболевание которого подтверждено или предполагается. Личные данные человека, инфекционное заболевание которого подтверждено или предполагается, не обсуждаются с лицами, бывшими с ним в контакте, даже если возникает такой вопрос.

Оценка риска. Процесс выявления опасных факторов, анализа и оценки факторов риска.

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

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.

Режим одного окна. Средство, позволяющее сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы в одном пункте въезда/ввоза, чтобы выполнить все нормативные требования, связанные с импортом, экспортом и транзитом. В случае электронной информации отдельные элементы данных следует представлять только один раз.

Режим одного окна для представления данных о пассажирах. Средство, позволяющее сторонам, участвующим в перевозке пассажиров по воздуху, представлять стандартизированную информацию о пассажирах (т. е. API, iAPI и/или PNR) через один пункт входа данных, чтобы выполнить все нормативные требования в отношении въезда и/или выезда пассажиров, которые могут предъявляться различными ведомствами Договаривающегося государства.

Примечание. Режим одного окна для представления данных о пассажирах, предназначенный для обеспечения передачи API/iAPI, не обязательно должен являться тем же средством, которое используется для обеспечения обмена данными PNR.

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.

Репатриационные рейсы. Специальные рейсы, выполняемые государственными воздушными судами, рейсы для оказания гуманитарной помощи или чартерные/нерегулярные коммерческие рейсы, выполнение которых государство организует, облегчает или поддерживает для исключительной цели перевозки граждан или других, имеющих на это право, лиц этого государства из зарубежных стран в это государство или в безопасную третью страну.

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.

Система предварительной информации о пассажирах (API). Электронная система связи, с помощью которой осуществляется сбор эксплуатантами воздушных судов необходимых элементов данных по каждому пассажиру и/или члену экипажа и их передача для обработки до вылета или прибытия рейса органам пограничного контроля, а также их направление на первый рубеж в аэропорту прибытия.

Сопровождающее лицо. Совершеннолетний человек, осуществляющий поездку с несовершеннолетним ребенком. Это лицо не обязательно является родителем или законным опекуном несовершеннолетнего ребенка.

Примечание. Следует отметить, что может возникнуть необходимость применения данного определения в связи с любым обязательством, вытекающим из применения национальных нормативных положений, касающихся пограничных проверок.

Стандартизованные документы, касающиеся состояния здоровья. Документы, стандартизованные Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) согласно Международным медико-санитарным правилам (ММСП) (2005).

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.

Уполномоченный экономический оператор (УЭО). Участник любого вида внешнеэкономической деятельности, чьи функции одобрены национальной таможенной администрацией или от ее имени как соответствующие нормам Всемирной таможенной организации или эквивалентным стандартам обеспечения безопасности цепи поставок товаров. К УЭО могут относиться производители, импортеры, экспортёры товаров, брокеры, перевозчики, консолидаторы, посредники, эксплуатанты портов, аэропортов, терминалов, интегрированные операторы, складские операторы, дистрибуторы и экспедиторы.

Примечание. Это определение приведено в соответствие с определением, содержащимся в документе Всемирной таможенной организации "Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли".

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

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.

Электронные системы оформления поездок (ETS). Автоматизированный процесс подачи, принятия и верификации имеющегося у пассажира разрешения на поездку в то или иное государство вместо стандартного корешка визы на бумажном носителе.

Электронный машиносчитываемый проездной документ (МСПД). МСПД, включающий в себя встроенную бесконтактную интегральную схему, который соответствует спецификациям, содержащимся в документе Doc 9303.

Примечание. Данное определение следует применять в сочетании с определением термина "Машиносчитываемый проездной документ (МСПД)".

В. Общие принципы

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

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 грузов, было минимальным;
- b) сводились к минимуму неудобства, вызванные применением административных требований и требований, связанных с осуществлением контроля, особенно своевременной передачей информации об изменениях в таких требованиях;
- c) своевременный обмен соответствующей информацией между Договаривающимися государствами, эксплуатантами воздушных судов и аэропортами расширялся и поощрялся в максимально возможной степени;
- d) обеспечивались требуемые уровни безопасности и соблюдение закона.

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

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

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

1.6 **Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства и эксплуатанты воздушных судов должны обмениваться информацией о соответствующем контактном лице (контактных лицах), к которому(ым) пограничным, таможенным органам и органам здравоохранения следует обращаться за получением информации.

ГЛАВА 2. ПРИБЫТИЕ И ВЫЛЕТ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

А. Общие положения

2.1 Договаривающиеся государства принимают соответствующие меры к оформлению воздушных судов, прибывающих из другого Договаривающего государства или вылетающих в такое государство, и применяют их таким образом, чтобы не допускать неоправданных задержек.

2.2 При разработке процедур, направленных на эффективное оформление прибывающих или вылетающих воздушных судов, Договаривающиеся государства по мере необходимости учитывают принимаемые меры авиационной безопасности и контроля за наркотиками.

2.3 **Рекомендуемая практика.** Соответствующим государственным полномочным органам Договаривающегося государства следует заключать меморандумы о взаимопонимании с авиакомпаниями, осуществляющими международные перевозки в это государство, и с эксплуатантами его международных аэропортов с изложением основополагающих принципов их взаимного сотрудничества в устраниении угрозы, создаваемой незаконным международным оборотом наркотических средств и психотропных веществ. Такие меморандумы о взаимопонимании следует составлять на основе применимых типовых документов, разработанных для этой цели Всемирной таможенной организацией (ВТамО). Кроме того, поощряется заключение меморандумов о взаимопонимании между Договаривающимися государствами.

В. Документы: требования и использование

2.4 При оформлении прибытия и вылета воздушных судов Договаривающиеся государства не требуют никаких других документов, кроме тех, которые указаны в настоящей главе.

2.5 При оформлении любой документации на прибывающие или вылетающие воздушные суда Договаривающиеся государства не требуют никаких виз и не взимают визовые и прочие сборы.

2.6 **Рекомендуемая практика.** Документы на прибывающие и вылетающие воздушные суда следует принимать в том случае, если они оформлены на русском, английском, арабском, испанском, китайском или французском языках. Любое Договаривающееся государство может требовать устного или письменного перевода этих документов на свой язык.

2.7 С учетом технических возможностей Договаривающегося государства документы на прибывающие и вылетающие воздушные суда принимаются, если они представлены:

- а) в электронном формате путем передачи в информационную систему полномочных государственных органов;
- б) на бланке, представленном или переданном с помощью электронных средств, или
- с) на бланке, заполненном от руки по форме, приведенной в настоящем Приложении.

2.8 В тех случаях, когда конкретный документ передан эксплуатанту воздушного судна или от его имени и получен полномочными государственными органами в электронном формате, Договаривающееся государство не требует представления этого документа на бланке.

2.9 Договаривающееся государство, требующее представления генеральной декларации, ограничивает свои требования к информации элементами, указанными в добавлении 1. Эта информация принимается на бланке или в электронном формате.

2.10 В тех случаях, когда Договаривающееся государство требует представления генеральной декларации только для целей засвидетельствования, оно принимает меры к тому, чтобы такое требование могло выполняться путем нанесения надписи либо от руки, либо с помощью штампеля на одной странице грузовой ведомости. Такое засвидетельствование подписывается уполномоченным агентом или командиром воздушного судна.

2.11 Договаривающиеся государства, как правило, не требуют представления пассажирской ведомости. В тех случаях, когда требуется представление пассажирской ведомости, требования к информации ограничиваются элементами, указанными в добавлении 2. Эта информация принимается на бланке или в электронном формате.

2.12 В тех случаях, когда Договаривающееся государство требует представления грузовой ведомости на бланке, оно принимает либо:

- a) форму, указанную в добавлении 3, заполненную в соответствии с инструкциями, или
- b) форму, указанную в добавлении 3, заполненную частично, с копиями всех грузовых накладных на грузы, находящиеся на борту воздушного судна.

2.13 Договаривающиеся государства не требуют представления письменной декларации на бортприпасы, остающиеся на борту воздушного судна.

2.14 Что касается погруженных на воздушное судно или выгруженных с него бортприпасов, в перечень бортприпасов требуется включать лишь следующую информацию:

- a) информацию, указанную в заголовках формы грузовой ведомости;
- b) количество единиц каждого товара;
- c) характер каждого товара.

2.15 Договаривающиеся государства не требуют представления списка сопровождаемого багажа или засланного багажа, погруженного на воздушное судно или выгруженного с него.

2.16 Договаривающиеся государства не требуют представления никакой иной письменной декларации на почту, кроме формы (форм), предписанной(ых) в действующих актах Всемирного почтового союза.

2.17 По прибытии или перед вылетом воздушного судна Договаривающиеся государства не требуют от эксплуатанта воздушного судна представления государственным полномочным органам более трех экземпляров любого из вышеуказанных документов.

2.18 Если на воздушное судно не производится посадка пассажиров или погрузка грузов, бортприпасов, почты или из воздушного судна не производится высадка пассажиров или выгрузка грузов, бортприпасов почты, соответствующий(ие) документ(ы) не требуется(ются) при условии, что надлежащая отметка сделана в генеральной декларации.

C. Исправление документов

2.19 В случае обнаружения ошибок в любом из вышеупомянутых документов соответствующие государственные полномочные органы предоставляют эксплуатанту воздушного судна или уполномоченному агенту возможность исправить такие ошибки или исправляют их сами.

2.20 Договаривающиеся государства не подвергают эксплуатанта воздушного судна или его уполномоченного агента наказанию, если эксплуатант воздушного судна или уполномоченный агент эксплуатанта воздушного судна докажет соответствующим государственным полномочным органам, что любые ошибки, обнаруженные в любых документах, указанных в разделе В главы 2, являются неумышленными и допущены не с намерением обмануть и не в результате грубой небрежности.

D. Дезинсекция воздушных судов

2.21 Договаривающиеся государства вводят требование об аэрозольной дезинсекции салонов и кабин экипажа воздушных судов с пассажирами и экипажем на борту в качестве обычной меры лишь в отношении выполняемых одним воздушным судном рейсов с пунктами отправления или транзита на территориях, где, по их мнению, исходя из оценки факторов риска, существуют условия, создающие угрозу его общественному здравоохранению, сельскому хозяйству или окружающей среде.

Примечание. Инструктивный материал по оценке факторов риска содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

2.22 Договаривающиеся государства, которые требуют проведения дезинсекции воздушных судов, периодически пересматривают и по мере необходимости изменяют эти требования с учетом всей имеющейся информации о переносе насекомых на их соответствующие территории воздушными судами.

2.23 Договаривающиеся государства в тех случаях, когда требуется проведение дезинсекции, санкционируют или признают нехимические методы и/или инсектициды, которые рекомендованы ВОЗ и считаются Договаривающимися государствами эффективными.

Примечание1. Данное положение не препятствует проведению испытаний и проверок других методов для окончательного утверждения ВОЗ.

Примечание 2. Следует обратить внимание на последнюю публикацию инструктивного материала ВОЗ, касающегося методов и процедур дезинсекции воздушных судов.

2.24 Договаривающиеся государства делают все необходимое для того, чтобы проведение дезинсекции не оказывало вредного воздействия на здоровье пассажиров, персонала и живой груз и не причиняло им каких-либо значительных неудобств.

2.25 Договаривающиеся государства по запросу эксплуатантов воздушных судов предоставляют им для передачи членам летного экипажа и пассажирам информацию в доступном изложении о соответствующих национальных правилах, причинах необходимости дезинсекции воздушных судов и отсутствии опасности при ее надлежащем проведении.

2.26 В тех случаях, когда дезинсекция проведена в соответствии с процедурами, рекомендованными ВОЗ, Договаривающееся государство признает соответствующее засвидетельствование в генеральной декларации, указанной в добавлении 1, или, в случае дезинсекции с последействием, сертификат дезинсекции по форме, приведенной в добавлении 4.

2.27 В случае проведения дезинсекции надлежащим образом в соответствии с п. 2.23 и представления или передачи сертификата, указанного в п. 2.26, государственным полномочным органам в стране прибытия, полномочные органы, как правило, признают такой сертификат и незамедлительно разрешают пассажирам и экипажу выйти из воздушного судна.

2.28 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы введение надлежащих мер по снижению последствий использования инсектицидов или любых других применяемых для дезинсекции средств обеспечивало защиту элементов конструкции воздушного судна или его эксплуатационного оборудования и материалов от повреждений.

Примечание. По своей природе, большинство химических соединений, используемых для дезинсекции, оказывают вредное воздействие, поэтому необходимо применение соответствующих методов или средств для снижения последствий.

Е. Дезинфекция воздушных судов

2.29 Договаривающиеся государства, исходя из оценки факторов риска, определяют условия, в которых проводится дезинфекция воздушного судна. При необходимости проведения дезинфекции воздушных судов руководствуются следующими положениями:

- а) дезинфекция, учитывая тип и группы риска патогенов, проводится по процедурам, соответствующим действующему инструктивному материалу ВОЗ, с учетом, если необходимо, рекомендаций изготовителя воздушного судна;
- б) потенциально зараженные зоны дезинфицируются химическими или нехимическими средствами, обладающими соответствующими свойствами, подходящими для предполагаемого инфекционного агента;
- с) дезинфекция проводится обученным персоналом, имеющим соответствующие средства индивидуальной защиты;
- д) должны быть предусмотрены надлежащие меры смягчения последствий при использовании химических или нехимических мер или средств дезинфекции с тем, чтобы защитить конструкцию воздушного судна и его эксплуатационное оборудование и материалы от повреждения и обеспечить охрану здоровья пассажиров, персонала или защиту живого груза от любого вредного воздействия;

Примечание1. При необходимости проведения дезинфекции по соображениям охраны здоровья животных следует применять только те методы и дезинфицирующие вещества, которые рекомендованы Всемирной организацией по охране здоровья животных (OIE).

Примечание 2. По своей природе большинство химических соединений, используемых для дезинсекции, оказывают вредное воздействие, поэтому необходимо применение соответствующих методов или средств для смягчения последствий.

2.30 Договаривающиеся государства применяют меры или средства, которые обеспечивают дезинфекцию загрязненных мест и используемого оборудования или инструментов в случае загрязнения поверхностей или оборудования воздушного судна любыми жидкостями организма, включая экскреты.

2.31 Договаривающиеся государства, которые требуют проведения дополнительной дезинфекции вследствие происшествия на борту, имеющего последствия для здоровья, или в результате загрязнения на борту воздушного судна, ограничивают такую дезинфекцию, исходя из требований Стандарта 2.29, только контейнером или отсеком воздушного судна, в котором предполагается загрязнение.

2.32 Договаривающиеся государства обеспечивают введение в действие эксплуатантом воздушных судов процедуры, направленной (например, путем дополнительного наблюдения или обучения) на дезинфекцию характерных важных зон, таких как кабина экипажа, отсек электронного оборудования и зоны бортовой кухни, в соответствии с рекомендациями изготовителей воздушных судов.

2.33 В случае, когда требуются доказательства проведения дезинфекции вследствие происшествия на борту, имеющего последствия для здоровья, или загрязнения на борту воздушного судна, Договаривающиеся государства принимают общее уведомление в виде Генеральной декларации, предусмотренной в добавлении 1 настоящего Приложения, или в виде соответствующей ведомости дезинфекции воздушного судна в качестве подтверждения того, что дезинфекция проведена в соответствии с процедурами, рекомендуемыми ВОЗ, и незамедлительно разрешают пассажирам и экипажам покинуть воздушное судно.

Примечание. Пример ведомости дезинфекции воздушного судна размещен на веб-сайте ИКАО "Безопасность полетов".

2.34 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует рассмотреть основанные на характеристиках критерии своих требований к дезинфекции и в сотрудничестве с национальными или региональными полномочными органами, ответственными за стандарты эффективности дезинфицирующих веществ, и предоставить рекомендации относительно типов дезинфицирующих средств или химикатов, которые можно использовать, исходя из информации, предоставленной изготовителями воздушных судов об одобренных химикатах, наличия этих химикатов в регионе и возможности транспортировки между Договаривающимися государствами.

Примечание. В инструктивном материале о том, какие типы химикатов могут использоваться, следует учитывать наличие таких химикатов в соответствующих регионах и возможность их транспортировки между Договаривающимися государствами.

2.35 В случае, когда требуются доказательства проведения дезинфекции в дополнение к проведению генеральной уборки или в связи с ней, Договаривающиеся государства принимают соответствующее уведомление в виде Генеральной декларации, предусмотренной в добавлении 1 настоящего Приложения, в качестве подтверждения того, что дезинфекция выполнена в соответствии с процедурами, рекомендуемыми ВОЗ.

F. Мероприятия, касающиеся международных рейсов, выполняемых авиацией общего назначения, и других нерегулярных рейсов

I. Общие положения

2.36 Договаривающиеся государства публикуют требования, касающиеся предварительных уведомлений и заявок на получение предварительного разрешения на выполнение полетов авиации общего назначения и прочих нерегулярных полетов, в своих сборниках аeronавигационной информации (AIP).

2.37 Договаривающиеся государства, которые требуют предварительного уведомления о намеченной посадке воздушных судов на своей территории или представления заявок на получение предварительного разрешения на выполнение полетов, назначают единый орган для их принятия и согласования ответа правительства на такие уведомления или заявки.

2.38 Договаривающиеся государства, которые требуют предварительного уведомления, указывают в своих AIP почтовый адрес и, если имеется, номер AFTN, номер телекса или телеграфный адрес, номер факса, адрес электронной почты, веб-страницу и номер телефона органа, назначенного согласно п. 2.37.

2.39 В каждом Договаривающемся государстве уведомление заинтересованных органов пограничного контроля, например таможни и иммиграционной или карантинной службы, о предполагаемом прибытии, вылете или транзитном полете осуществляется органом, назначенный согласно п. 2.37.

II. Предварительное разрешение

2.40 Договаривающиеся государства не требуют, чтобы заявки на получение предварительного разрешения или уведомления подавались по дипломатическим каналам, за исключением случаев, когда рейс имеет дипломатический характер.

2.41 Договаривающиеся государства, требующие, чтобы эксплуатанты воздушных судов обращались за получением предварительного разрешения:

- a) устанавливают порядок, обеспечивающий быстрое прохождение заявки;
- b) по возможности, выдают разрешение на определенный период времени или определенное количество рейсов;
- c) при выдаче таких разрешений не взимают каких-либо налогов, пошлин или сборов.

2.42 **Рекомендуемая практика.** В том случае, если воздушное судно занято в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, Договаривающимся государствам не следует требовать сообщения в заявке на получение предварительного разрешения каких-либо иных сведений, кроме:

- a) наименования эксплуатанта;
- b) типа воздушного судна и его регистрационных знаков;
- c) даты и времени прибытия в данный аэропорт и вылета из него;
- d) пункта или пунктов посадки или высадки пассажиров и/или погрузки или выгрузки груза за границей;
- e) цели полета, количества пассажиров и/или рода и количества груза;
- f) наименования, адреса и рода деятельности фрахтователя, если таковой имеется.

2.42.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует указывать в своих AIP минимальный срок, требуемый для обработки заявок на получение предварительного разрешения на выполнение полетов, упомянутого в п. 2.42.

2.43 В том случае, если воздушное судно либо следует безостановочно, либо делает остановку с некоммерческими целями, любое Договаривающееся государство, требующее по соображениям безопасности полетов получения предварительного разрешения, не требует представления никакой другой информации, помимо указываемой в плане полета, когда подается заявка на такое разрешение.

Примечание. Требования в отношении планов полета приводятся в Приложении 2 "Правила полетов".

2.44 Договаривающиеся государства, требующие получения предварительного разрешения на выполнение полетов, упомянутых в п. 2.43, не требуют, чтобы заявки подавались ранее чем за три рабочих дня до полета.

III. Предварительное уведомление о прибытии

2.45 В том случае, если воздушное судно либо следует безостановочно, либо делает остановку с некоммерческими целями, соответствующее Договаривающееся государство не требует никакого другого предварительного уведомления о таком полете, помимо требуемого службами управления воздушным движением и заинтересованными органами пограничного контроля.

Примечание. Данное положение не имеет целью воспрепятствовать применению надлежащих мер контроля за наркотиками.

2.46 Договаривающиеся государства признают сведения, содержащиеся в плане полета, как достаточное предварительное уведомление о прибытии при условии, что такие сведения получены по крайней мере за два часа до прибытия и что посадка производится в первоначально намеченном международном аэропорту.

IV. Проведение досмотра и временное пребывание воздушных судов

2.47 **Рекомендуемая практика.** В тех международных аэропортах, где выполняются международные полеты воздушных судов авиации общего назначения, Договаривающимся государствам следует обеспечивать надлежащий уровень служб пограничного контроля и досмотра таких воздушных судов. Договаривающимся государствам в сотрудничестве с эксплуатантами и администрацией аэропортов следует стремиться к тому, чтобы общая продолжительность выполнения требуемых формальностей, включая меры авиационной безопасности, связанных с вылетом/прибытием, не превышала в совокупности 60 мин для воздушного судна, подлежащего обычному оформлению, рассчитывая это время от того момента, когда член экипажа доставит воздушное судно в первый пункт оформления в аэропорту.

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

2.48 **Рекомендуемая практика.** В тех международных аэропортах, где международные полеты воздушных судов авиации общего назначения выполняются редко, Договаривающимся государствам следует поручать одному государственному органу проводить от имени всех органов пограничного контроля досмотр воздушных судов и их грузов.

2.49 Воздушному судну, не занятому обеспечением регулярных международных воздушных сообщений, которое выполняет рейс до какого либо назначенного международного аэропорта Договаривающегося государства или через него и которое допущено на время на территорию данного государства в соответствии со статьей 24 Конвенции без уплаты пошлин, разрешается оставаться в пределах такого государства в течение установленного этим государством времени; при этом от него не требуется обеспечения гарантий уплаты таможенных пошлин.

ГЛАВА 3. ПРИБЫТИЕ И УБЫТИЕ ЛИЦ И ИХ БАГАЖА

А. Общие положения

3.1 Для упрощения и ускорения оформления лиц, прибывающих или убывающих воздушным транспортом, Договаривающиеся государства принимают правила пограничного контроля, соответствующие условиям воздушных перевозок, и применяют их таким образом, чтобы не допускать излишних задержек.

3.2 При разработке процедур, направленных на эффективное применение мер пограничного контроля к пассажирам и экипажам, Договаривающиеся государства учитывают, при необходимости, применяемые меры авиационной безопасности, меры по обеспечению целостности границы, меры контроля за наркотиками и иммиграционного контроля.

В. Документы, требующиеся для поездки

3.3 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы при оформлении лиц, прибывающих на их территорию и убывающих с нее, от них не требовали никаких других документов, кроме тех, которые указаны в настоящей главе.

3.4 Договаривающиеся государства не требуют от пребывающих на их территории лиц, следующих воздушным транспортом, которые имеют на законных основаниях действительные паспорта и действительные визы, если они необходимы, предъявления никаких других документов, удостоверяющих личность.

Примечание. Данное положение не имеет своей целью препятствовать Договаривающимся государствам признавать другие официальные документы, удостоверяющие личность и используемые для поездок, такие, как национальные карточки, удостоверяющие личность, удостоверения личности моряков, карточки разрешения на постоянное проживание в стране, выдаваемые иностранцам, и временные альтернативные документы, удостоверяющие личность и используемые для поездок.

С. Защита проездных документов

3.5 Договаривающиеся государства устанавливают в целях предохранения от хищения бланков проездных документов и неправомерного присвоения выпускаемых проездных документов.

3.5.1 **Рекомендуемая практика.** В целях обеспечения целостности процесса выдачи проездных документов Договаривающимся государствам следует регулярно применять Руководство ИКАО по оценке безопасности обработки и выдачи проездных документов и Руководство TRIP ИКАО по идентификации личности.

Примечание. Руководство ИКАО по оценке безопасности обработки и выдачи проездных документов состоит из трех частей, включающих передовую практику, руководство по оценке и руководство для экспертов, и может применяться как самим государством, так и в сотрудничестве с международными партнерами. Руководство TRIP ИКАО по идентификации личности (EOI) призвано предоставить государствам средство для оценки текущей ситуации в области EOI и разработки основанного на оценке

риска комплексного подхода к установлению и удостоверению личности с использованием имеющихся документов и информации. Такой подход к EOI является эффективным способом обеспечения высокой степени достоверности идентификации личности при выдаче проездных документов или виз, а также упрощения формальностей при прохождении погранконтроля пассажирами.

3.6 Договаривающиеся государства устанавливают средства контроля в целях предохранения от хищения бланков проездных документов, связанных с ними компонентов и неправомерного присвоения выпускаемых проездных документов.

3.7 Договаривающиеся государства регулярно модернизируют средства защиты в новых вариантах своих проездных документов в целях предохранения от ненадлежащего использования их и содействия обнаружению в случае незаконного изменения, копирования или выпуска таких документов.

3.8 Договаривающиеся государства незамедлительно представляют в ИНТЕРПОЛ точные сведения об украденных, утерянных и отозванных проездных документах, выданных конкретным государством, для внесения их в базу данных SLTD.

Примечание. В базе данных SLTD ИНТЕРПОЛА содержится информация о проездных документах и документах, удостоверяющих личность, которые были украдены, утеряны, отозваны или признаны недействительными, а также об украденных бланках таких документов.

3.9 Договаривающиеся государства не продлевают срок действия своих машиносчитываемых проездных документов (МСПД).

Примечание. Техническими требованиями документа Doc 9303 не допускается изменение даты истечения срока действия и других данных, указанных в машиносчитываемой зоне. Данные требования распространяются на визы, выданные в машиносчитываемом формате.

D. Проездные документы

3.10 Все паспорта, выдаваемые Договаривающимися государствами, являются машиносчитываемыми в соответствии с техническими требованиями части 4 документа Doc 9303.

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

3.10.1 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы срок действия паспортов, выданных после 24 ноября 2005 года и не являющихся машиносчитываемыми, истекал до 24 ноября 2015 года.

3.10.2 В тех случаях, когда Договаривающиеся государства выдают паспорта со вторичным определителем типа документа, они обеспечивают соблюдение спецификаций документа Doc 9303 не позднее 1 января 2026 года.

Примечание 1. Вторичный определитель типа документа обозначает тип машиносчитываемого паспорта, указывая, например, что это обычный паспорт, дипломатический паспорт или паспорт для использования в чрезвычайных ситуациях. Коды книжек паспорта применяются и к машиносчитываемой зоне и к зоне визуальной проверки и приводятся в части 4 документа Doc 9303.

Примечание 2. Вторичный код документа, который присваивается паспортам для использования в чрезвычайных ситуациях, выпускаемым на одном бланке, приводится в части 8 документа Doc 9303.

3.10.3 Все паспорта, выдаваемые Договаривающимися государствами, выпускаются со вторичным определителем типа документа в соответствии со спецификациями документа Doc 9303 не позднее 1 января 2028 года.

3.10.4 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы срок действия паспортов, выданных без гармонизированного вторичного определителя типа документа в соответствии со спецификациями документа Doc 9303, истекал до 1 января 2038 года.

3.11 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы проездные документы, выдаваемые беженцам и лицам без гражданства, были машиносчитываемыми в соответствии со спецификациями документа Doc 9303.

Примечание. Положения о проездных документах, выдаваемых беженцам, содержатся в статье 28 Конвенции о статусе беженцев 1951 года, а о проездных документах, выдаваемых лицам без гражданства, – в статье 28 Конвенции о статусе апатридов 1954 года. Исполнительный комитет Программы Верховного комиссара УВКБ ООН в документе "Проездные документы для беженцев" № 13 (XXIX – 1978) призвал Договаривающиеся государства, не являющиеся участниками Конвенции 1951 года, выдавать аналогичные машиносчитываемые документы беженцам, законно проживающим на их территории.

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

3.13 В том случае, когда Договаривающееся государство выдает МСПД, оно делает это в соответствии со спецификациями документа Doc 9303.

Примечание. Спецификации, касающиеся электронных МСПД, приведены в частях 9, 10, 11 и 12 документа Doc 9303.

3.13.1 Договаривающиеся государства, выдающие электронные МСПД, внедряют установление соединения с аутентификацией паролем (PACE) с 1 января 2027 года.

Примечание. Спецификации PACE приводятся в документе Doc 9303. PACE обеспечивает улучшенное шифрование обмена сообщениями между системой проверки и чипами электронных МСПД, обеспечивая тем самым более надежную защиту личных данных.

3.13.2 Договаривающиеся государства, выдающие электронные МСПД, прекращают выпуск электронных МСПД с базовым контролем доступа (ВАС) с 1 января 2028 года.

3.13.3 Договаривающиеся государства, выдающие электронные МСПД, обеспечивают изъятие из обращения всех электронных МСПД с ВАС к 1 января 2038 года.

3.13.4 Договаривающиеся государства, выдающие электронные МСПД, обеспечивают переход на новый метод кодирования изображения лица не позднее 1 января 2030 года.

Примечание 1. Спецификации кодирования изображения лица и других биометрических данных в бесконтактных интегральных схемах электронных МСПД приводятся в документе Doc 9303.

Примечание 2. В период между 2026 и 2029 годами государства, выдающие электронные МСПД, могут использовать один из двух разных форматов для кодирования изображения лица, как указано в документе Doc 9303. В течение этого четырехлетнего переходного периода крайне важное значение будут иметь испытания на interoperability и соответствие.

3.14 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, выдающим или намеревающимся выдавать электронные МСПД, следует присоединяться к Директории открытых ключей ИКАО (ДОК) и загружать свои данные в ДОК.

3.15 Договаривающиеся государства, участвующие в ДОК ИКАО, загружают в ДОК данные открытых ключей, необходимые для аутентификации всех выдаваемых ими электронных паспортов.

Примечание. Предоставление сертификатов национального центра удостоверения открытых ключей Договаривающегося государства (CCSCA) во время первого использования считается минимальным уровнем предоставления данных, достаточным для выполнения данного Стандарта. Настоятельно рекомендуется загружать списки аннулированных сертификатов (CRL).

3.16 **Рекомендуемая практика.** При выдаче документов, удостоверяющих личность, или виз, принятых для целей перевозки, Договаривающемуся государству следует выдавать их в машиносчитываемой форме, указанной в документе Doc 9303.

3.16.1 **Рекомендуемая практика.** При выдаче виз, не являющихся машиносчитываемыми, Договаривающимся государствам следует обеспечивать, чтобы данные о личности и выдаче, указываемые в таких документах, соответствовали техническим требованиям к визуальной зоне машиносчитываемой визы, указанным в части 7 документа Doc 9303.

3.17 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует создавать общедоступные службы для приема заявлений об оформлении проездных документов и/или для выдачи проездных документов.

3.18 Договаривающиеся государства устанавливают транспарентные процедуры подачи заявлений о выдаче, обновлении или замене проездных документов и предоставляют информацию о таких процедурах будущим подателям заявлений по их просьбе.

3.18.1 **Рекомендуемая практика.** Если при выдаче, продлении или замене проездного документа взимаются какие-либо сборы, то сумма таких сборов не должна превышать сумму затрат на эту операцию.

3.19 Договаривающиеся государства выдают отдельный паспорт каждому лицу, независимо от возраста.

3.20 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, как правило, следует обеспечивать, чтобы срок действия паспортов составлял не менее пяти лет и чтобы они были действительны для неограниченного числа поездок в любые государства и территории.

Примечание 1. С учетом изнашиваемости документов и изменения со временем внешности владельца паспорта рекомендуется, чтобы срок их действия составлял не более 10 лет.

Примечание 2. Срок действия паспортов, выдаваемых в экстренных случаях, дипломатических, служебных и других специальных паспортов может быть более коротким.

Примечание 3. Учитывая быстро меняющуюся внешность детей, для детских паспортов рекомендуется срок действия, не превышающий пяти лет.

E. Выездные визы

3.21 Договаривающиеся государства не требуют наличия выездных виз у своих граждан, желающих совершить туристические поездки за границу, а также у пребывающих лиц в конце срока их пребывания.

3.22 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам не следует требовать наличия выездных виз у проживающих на их территории иностранцев, желающих совершить туристические поездки за границу.

F. Въездные визы/визы для обратного въезда

3.23 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует отказываться от требования о наличии въездных виз у граждан как можно большего числа государств, просящих разрешения на въезд в качестве посетителей, либо упразднять такое требование.

3.24 Договаривающиеся государства не требуют наличия виз для обратного въезда у своих граждан.

3.25 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам не следует требовать наличия виз для обратного въезда у проживающих на их территории иностранцев, имеющих предусмотренные законом разрешения на постоянное проживание.

3.26 Договаривающиеся государства устанавливают простые и транспарентные процедуры обращения за въездными визами для будущих посетителей и обеспечивают, чтобы заявления о выдаче таких виз рассматривались как можно скорее по их получении.

3.27 **Рекомендуемая практика.** Процедуры выдачи виз, как правило, не требуют личной явки заявителя в службу, выдающую визы.

3.28 При выдаче въездных виз будущим посетителям Договаривающиеся государства, как правило, обеспечивают, чтобы такие визы были действительны в течение по крайней мере шести месяцев со дня выдачи, независимо от количества посещений, причем продолжительность пребывания в стране может всякий раз ограничиваться.

G. Карточки посадки/высадки

3.29 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам не следует требовать предоставления пребывающими лицами, следующими воздушным транспортом, или, от их имени, эксплуатантами воздушных судов идентификационных сведений в письменном виде в дополнение к тем, которые указаны в документах, удостоверяющих личность. В тех случаях, когда такая информация о личности требуется, Договаривающимся государствам следует разрабатывать системы электронного считывания ее с МСПД или других источников.

3.30 Договаривающееся государство, которое требует от посетителей, прибывающих или убывающих воздушным транспортом, представления личных данных в письменном виде, ограничивает свои требования в отношении информации требованиями, приведенными в добавлении 5 "Карточка посадки/высадки".

3.31 Договаривающиеся государства, требующие представления карточки посадки/высадки, допускают их заполнение посетителями и не требуют, чтобы они заполнялись или проверялись эксплуатантом воздушного судна.

3.32 Договаривающиеся государства, которые требуют представления карточек посадки/высадки, предоставляют их эксплуатантам авиакомпаний или их турагентам бесплатно для распространения убывающим пассажирам до посадки на борт воздушного судна или прибывающим пассажирам в ходе полета.

Н. Проверка проездных документов

3.33 Договаривающиеся государства оказывают помочь эксплуатантам воздушных судов в оценке проездных документов, предъявляемых пассажирами, в целях предотвращения мошенничества и злоупотреблений.

3.34 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует рассматривать вопрос о заключении договоренностей с другими Договаривающимися государствами в целях предоставления возможности размещения "сотрудников по координации" в аэропортах для оказания помощи эксплуатантам воздушных судов в определении годности и подлинности проездных документов выполняющих посадку на борт пассажиров.

3.35 Эксплуатанты воздушных судов в пункте посадки на борт воздушного судна принимают необходимые меры, чтобы убедиться в том, что лица имеют проездные документы, предписанные для целей контроля государствами транзита и назначения и описанные в этой главе.

3.35.1 Государственные полномочные органы каждого Договаривающегося государства изымают сфабрикованные, поддельные или фальшивые проездные документы. Государственные полномочные органы также изымают проездные документы у лица, выдающего себя за законного обладателя проездного документа. Такие документы незамедлительно изымаются из обращения и возвращаются соответствующим полномочным органам государства, указанного в качестве выдавшего их, или постоянному дипломатическому представительству данного государства, за исключением случаев, когда государственные полномочные органы изымают документы в рамках правоприменения. Государственные полномочные органы, изъявшие соответствующие проездные документы, уведомляют о таком изъятии соответствующие полномочные органы государства, указанного в качестве выдавшего документы, или постоянное дипломатическое представительство этого государства.

3.35.2 Договаривающиеся государства не требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов изымали документы, упомянутые в Стандарте 3.35.1.

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

Примечание. Ничто в настоящем положении не должно истолковываться как препятствующее возврату пассажиров без права на въезд, проездные документы которых являются сфабрикованными, поддельными или фальшивыми, или проездные документы имеет лицо, выдающее себя за другое лицо, и изъяты Договаривающимся государством в соответствии со Стандартом 3.35.1, и которые совершают поездку на основании сопроводительного письма, выданного в соответствии со Стандартом 5.7.

3.36 Договаривающиеся государства, осуществляющие проверки электронных МСПД в системах проверок, внедряют спецификации для декодирования изображения лица в бесконтактных интегральных схемах электронных МСПД к 1 января 2026 года.

Примечание. Спецификации декодирования изображения лица и других биометрических данных в бесконтактных интегральных схемах электронных МСПД приводятся в документе Doc 9303.

3.37 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам, осуществляющим проверки электронных МСПД в пунктах пограничного контроля, следует присоединиться к ДОК ИКАО и пользоваться имеющейся в ДОК информацией для проверки достоверности электронных МСПД в пунктах пограничного контроля.

3.38 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающему государству на пунктах пограничного контроля в пунктах прибытия и убытия следует, по мере возможности, сверять проездные документы пассажиров международных рейсов с базой данных SLTD ИНТЕРПОЛА.

3.39 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует рассмотреть вопрос о внедрении автоматизированных систем пограничного контроля (АСПК) в целях упрощения и ускорения оформления лиц, прибывающих или убывающих воздушным транспортом.

3.39.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, применяющим системы АСПК, следует в соответствии с пп. 3.15 и 3.39 использовать информацию, имеющуюся в ДОК, для проверки достоверности электронных МСПД, осуществлять сверку биометрических данных для установления того, что этот пассажир является законным владельцем документа, и запрашивать базу данных утерянных или украденных проездных документов (SLTD) ИНТЕРПОЛА, а также другие учетные данные пограничного контроля для установления правомерности пересечения границы.

3.39.2 **Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства, использующие системы АСПК, должны обеспечивать наличие соответствующего персонала в функционирующих контрольных пунктах выхода на посадку для обеспечения беспрепятственного пассажиропотока и быстрого решения проблем, связанных с безопасностью и целостностью, в случае отказа системы.

I. Процедуры, связанные с убытием

3.40 Договаривающиеся государства не требуют предъявления пребывающими лицами справок об уплате подоходных налогов.

3.41 Договаривающиеся государства не возлагают на эксплуатанта воздушного судна ответственность в случае неуплаты подоходных налогов каким-либо пассажиром.

3.42 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам в сотрудничестве с эксплуатантами воздушных судов и руководством аэропортов следует стремиться к тому, чтобы при международных авиаперевозках общая продолжительность выполнения требуемых формальностей, связанных с вылетом, не превышала в совокупности 60 мин для всех пассажиров, подлежащих обычному оформлению, рассчитывая это время от момента прибытия пассажира в первый пункт оформления в аэропорту (например, стойка регистрации авиакомпании, пункт контроля в целях безопасности или другой пункт требуемой проверки в зависимости от порядка, установленного в конкретном аэропорту).

Примечание. "Требуемые формальности, связанные с убытием", подлежащие выполнению в течение рекомендуемых 60 мин, включают производимую авиакомпаниями регистрацию, принятие мер авиационной безопасности и, где это применимо, взимание аэропортовых и других сборов и принятие мер пограничного контроля при выезде, таких, как паспортный, карантинный или таможенный контроль.

3.43 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, требующим проверки проездных документов убывающих пассажиров государственными полномочными органами, следует в сотрудничестве с администрацией аэропортов использовать применимую технологию и принять многоканальную систему контроля или другие методы разделения пассажиров для ускорения таких проверок.

3.44 Договаривающиеся государства, как правило, не требуют предъявления багажа убывающих с их территории пассажиров для проверки в рамках пограничного контроля.

J. Процедуры и обязанности, связанные с прибытием

3.45 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам в сотрудничестве с эксплуатантами воздушных судов и эксплуатантами аэропортов следует стремиться обеспечивать оформление в течение 45 мин после высадки с борта воздушного судна всех пассажиров, подлежащих обычной проверке, независимо от вместимости воздушного судна и времени прибытия по расписанию.

3.46 В целях ускорения проверок Договаривающиеся государства в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов используют применимую технологию и принимают многоканальную систему иммиграционного контроля или другие методы разделения пассажиров в тех международных аэропортах, где такие меры оправданы объемом пассажиропотока.

3.47 За исключением особых случаев, Договаривающиеся государства не требуют сдачи пассажирами и членами экипажа проездных документов или прочих документов, удостоверяющих личность, до прибытия в пункт паспортного контроля.

3.48 Соответствующие государственные полномочные органы незамедлительно принимают пассажиров и экипаж для проверки на предмет допуска в данное государство.

Примечание. Пассажир или член экипажа "принимается к проверке" в момент первой явки пассажира 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 пассажир или член экипажа право на въезд. Такая проверка не включает просмотра проездных документов, который может осуществляться сразу же после высадки с воздушного судна.

3.49 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы эксплуатанты воздушных судов несли ответственность за охрану и опеку высадившихся пассажиров и членов экипажа с момента покидания воздушного судна до тех пор, пока они не будут приняты к проверке, предусмотренной в п. 3.48.

3.50 Рекомендуемая практика. После принятия к проверке соответствующие государственные полномочные органы должны нести ответственность за охрану и опеку пассажиров и членов экипажа до тех пор, пока им не будет разрешен въезд или не будет установлено, что они являются лицами без права на въезд.

3.51 Договаривающиеся государства отвечают за охрану и опеку пассажиров и членов экипажа с того момента, когда эти лица допускаются на его территорию.

3.52 За исключением особых обстоятельств, Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы документ, удостоверяющий личность пребывающего лица, проверялся по прибытии и при вылете только один раз.

3.53 Договаривающиеся государства не требуют письменной декларации о багаже от пассажиров и членов экипажа, если те не перевозят товаров, облагаемых пошлиной, или товаров, ограниченных к перевозке.

3.54 Договаривающиеся государства применяют двухканальную систему или другой выборочный процесс таможенного досмотра и карантинного контроля с учетом требований управления риском, соответствующий условиям и объемам перевозок в конкретном аэропорту.

Примечание. См. добавление 6 "Рекомендация Совета таможенного сотрудничества" (ныне Всемирная таможенная организация (ВТАмО)) об упрощении таможенного контроля авиапассажиров на основе двухканальной системы.

3.55 Рекомендуемая практика. В случае истечения срока действия проездных документов временно пребывающего лица до окончания срока действия визы государству, выдавшему визу, следует по-прежнему

признавать визу вплоть до наступления даты окончания ее действия при условии, что она представляется вместе с новым проездным документом временно пребывающего лица.

3.56 Договаривающиеся государства, выдающие визы на ограниченное количество въездов, делают пометки надлежащим, ясным и не умаляющим права способом о каждом случае использования визы, с тем чтобы ее владелец, любой эксплуатант воздушного судна и, если потребуется, государственные полномочные органы могли быстро установить ее действительность без использования каких-либо специальных средств.

3.57 После личного предъявления пассажирами и членами экипажа своих проездных документов соответствующие официальные лица сразу же после проверки, за исключением отдельных особых случаев, возвращают документы.

3.58 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует принимать меры к тому, чтобы при выполнении международного полета с двумя или более остановками в международных аэропортах на территории одного и того же государства прибывающему пассажиру и багажу пассажира не требовалось проходить установленные правительством формальности пограничного контроля в более чем одном аэропорту соответствующего государства.

K. Процедуры и требования, связанные с транзитом

3.59 Там, где это возможно, Договаривающиеся государства путем создания зон прямого транзита или каким-либо иным образом создают условия для того, чтобы экипаж, пассажиры и их багаж, прибывающие из одного государства и в тот же день убывающие из того же аэропорта тем же или другим рейсом в третье государство, могли временно оставаться в аэропорту прибытия без прохождения формальностей пограничного контроля, требуемых при въезде в государство транзита.

3.60 Договаривающиеся государства сводят до минимума количество государств, чьи граждане, прибывающие международным рейсом и в тот же день убывающие из того же аэропорта тем же или другим рейсом в третье государство, должны иметь визы на прямой транзит.

L. Распоряжение багажом, отделенным от его владельца

3.61 Договаривающиеся государства разрешают эксплуатантам воздушных судов направлять засланный багаж в место нахождения его владельца и не возлагают на эксплуатантов воздушных судов ответственности за выплату неустоек, штрафов, импортных пошлин и налогов, связанных с засылкой багажа.

3.62 Договаривающиеся государства разрешают прямую 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. В тех случаях, когда прямая передача не может быть осуществлена, Договаривающиеся государства принимают меры к временному хранению такого багажа под тщательным наблюдением в соответствующем месте.

3.63 Договаривающиеся государства разрешают эксплуатантам воздушных судов предъявлять неопознанный, невостребованный или засланный багаж для таможенной очистки в соответствующем пункте назначения от имени его владельца и доставлять такой багаж владельцу.

3.64 Договаривающиеся государства ускоряют таможенную очистку неопознанного, невостребованного или засланного багажа и его возврат эксплуатанту воздушного судна для соответствующего распоряжения багажом. В соответствии с условиями, устанавливаемыми государственными полномочными органами,

эксплуатантам воздушных судов могут разрешать вскрывать такой багаж, при необходимости, для установления его владельца.

3.65 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы эксплуатанты воздушных судов освобождались от обязанности сохранять багаж, еще не прошедший очистки государственными полномочными органами, и от ответственности за уплату импортных пошлин и налогов, взыскиваемых с указанного багажа, когда этот багаж поступает в распоряжение таможенных органов и находится под их исключительным контролем.

М. Удостоверение личности и въезд членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов

3.66 Договаривающиеся государства в сотрудничестве с эксплуатантами воздушных судов и эксплуатантами аэропортов устанавливают меры, направленные на ускорение досмотра членов экипажа и их багажа, требующегося при вылете и по прибытии.

3.67 Договаривающиеся государства упрощают и ускоряют процедуру, в соответствии с которой эксплуатанты воздушных судов, базирующиеся на их территории, могут обращаться за получением удостоверения члена экипажа (УЧЭ) для членов своих экипажей.

Примечание. УЧЭ было разработано в виде карточки для использования в качестве удостоверения личности членами экипажа, тогда как свидетельства членов экипажа будут выполнять свою основную функцию, заключающуюся в подтверждении профессиональной квалификации членов летного экипажа.

3.68 Если Договаривающиеся государства выдают удостоверения члена экипажа, то они делают это только в форме машиносчитываемой карточки в соответствии со спецификациями части 5 документа Doc 9303.

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

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

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

3.70 УЧЭ и удостоверения личности членов экипажа выдаются только после проверки анкетных данных, проведенной соответствующим государственным полномочным органом или от имени этого органа. Кроме того, при выдаче УЧЭ применяются надлежащие меры контроля, такие, например, как подтверждение служебного статуса просителя перед выдачей документа, контроль за сохранностью запаса бланков карточек и обязательная отчетность персонала, выдающего УЧЭ и удостоверения личности членов экипажа.

3.71 Договаривающиеся государства принимают УЧЭ, выданные в соответствии с требованиями Стандарта 3.68, для безвизового въезда членов экипажа в тех случаях, когда они прибывают международным рейсом при исполнении служебных обязанностей и просят разрешения на временный въезд на период, предусмотренный принимающим государством.

3.71.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует отказываться от применения требования о наличии визы к членам экипажа в тех случаях, когда они прибывают международным рейсом при исполнении служебных обязанностей и просят разрешения на временный въезд на период, предусмотренный принимающим государством.

3.71.2 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует отказываться от применения требования о наличии визы к прибывающим членам экипажа, предъявляющим УЧЭ, в тех случаях, когда они прибывают на воздушном судне другого эксплуатанта воздушных судов или другим видом транспорта и просят разрешения на временный въезд на период, предусмотренный принимающим государством, для исполнения ими своих служебных обязанностей на указанном им рейсе.

3.72 Договаривающиеся государства принимают меры для обеспечения незамедлительного временного въезда на свою территорию технического персонала иностранных эксплуатантов воздушных судов, выполняющих полеты на территорию или через территорию данных государств, с целью восстановления летной годности воздушного судна, которое по техническим причинам не может продолжать полет. Если государство требует гарантii содержания таких лиц на его территории и/или их возвращения с нее, эти вопросы согласовываются таким образом, чтобы не задерживать их допуск.

Н. Инспекторы гражданской авиации

3.73 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует обеспечивать, чтобы инспекторы гражданской авиации другого Договаривающегося государства, выполняющие свои обязанности, связанные с инспекцией, оформлялись таким же образом, как и члены экипажа при прохождении процедур, связанных с прибытием и убытием.

3.74 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует выдавать своим инспекторам гражданской авиации документ, удостоверяющий личность, с учетом добавления 8.

3.75 Рекомендуемая практика. Инспекторам гражданской авиации следует иметь при себе документ, удостоверяющий личность, упомянутый в п. 3.74, копию маршрута поездки инспектора, утвержденного государством, на службе у которого находится инспектор, и действительный паспорт.

3.76 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует распространять привилегии временного допуска, указанные в п. 3.71 в отношении членов экипажа, на инспекторов гражданской авиации другого Договаривающегося государства, при условии, что они имеют при себе документы, указанные в п. 3.75 (например, документ, удостоверяющий личность, маршрут поездки и действительный паспорт), и убывают по истечении обычного периода отдыха.

О. Чрезвычайная помощь/въездные визы в случаях форс-мажорных обстоятельств

3.77 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует принимать меры к тому, чтобы давать разрешение на временный въезд пассажиру или члену экипажа, не получившему требуемую въездную визу до прибытия из-за изменения или задержки рейса в силу форс-мажорных обстоятельств.

3.78 Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы транзитным пассажирам, неожиданно задержавшимся в связи с аннулированием или задержкой рейса, разрешалось покидать аэропорт с целью размещения.

3.79 **Рекомендуемая практика.** В чрезвычайной обстановке в результате форс-мажорных обстоятельств Договаривающимся государствам, эксплуатантам воздушных судов и эксплуатантам аэропортов следует оказывать первоочередное содействие пассажирам, нуждающимся в медицинской помощи, сопровождаемым несовершеннолетним и пассажирам-инвалидам, которые уже находятся в пути.

3.80 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует принимать меры к тому, чтобы разрешать убытие со своей территории или транзит через нее пассажиров, имеющих действительное авиабронирование, даже если срок действия их виз истек из-за задержек рейсов в результате форс-мажорных обстоятельств.

3.81 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует принимать меры к тому, чтобы содействовать въезду персонала, который необходимо оперативно задействовать для оказания помощи пассажирам, чьи рейсы были прерваны в результате форс-мажорных обстоятельств.

3.82 **Рекомендуемая практика.** В случае задержки рейса или изменения маршрута полета в результате форс-мажорных обстоятельств Договаривающимся государствам следует принимать меры к тому, чтобы разрешать транзит через свою территорию пассажиров, имеющих действительное бронирование, но не имеющих требуемых въездных виз.

P. Несовершеннолетние дети

3.83 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует обеспечить подготовку своих государственных полномочных органов в вопросах учета благополучия несовершеннолетних детей, как сопровождаемых, так и не сопровождаемых.

3.84 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует обеспечить надлежащую подготовку эксплуатантами воздушных судов своего наземного и кабинного персонала по вопросам обращения с несовершеннолетними детьми.

3.85 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует по возможности обмениваться информацией с соответствующим(и), работающим(и) круглосуточно контактным(и) органам(и), к которым можно обратиться по поводу проблем, касающихся благополучия несовершеннолетнего ребенка.

3.86 **Рекомендуемая практика.** В тех случаях, когда это позволяют ограничения в отношении конфиденциальности и защиты данных, Договаривающимся государствам следует обеспечить, чтобы эксплуатанты воздушных судов обращались к соответствующим государственным полномочным органам по проблемам, касающимся благополучия несовершеннолетнего ребенка.

3.87 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос о том, чтобы при первой представившейся возможности передавать несовершеннолетнего ребенка под опеку соответствующего государственного полномочного органа, если существует серьезная обеспокоенность относительно благополучия сопровождаемого несовершеннолетнего ребенка во время поездки, которая не может быть оперативно устранена.

3.88 Договаривающиеся государства используют надлежащие меры для обеспечения того, чтобы эксплуатанты воздушных судов не позволяли несовершеннолетним детям в возрасте до пяти (5) лет совершать поездки без сопровождающего лица.

3.89 Договаривающиеся государства используют надлежащие меры для обеспечения того, чтобы эксплуатанты воздушных судов вводили программу, касающуюся обращения с несопровождаемыми несовершеннолетними детьми, осуществляющими поездку под их надзором.

3.90 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует обеспечивать включение эксплуатантами воздушных судов, перевозящих несопровождаемых несовершеннолетних детей в рамках программы авиакомпаний, следующей информации в сопроводительный документ:

- фамилия и имя (имена), номер паспорта или документа, удостоверяющего личность, а также контактная информация (страна проживания, домашний адрес и номер телефона) несовершеннолетнего ребенка, лица, отправляющего несовершеннолетнего ребенка в пункте вылета, и лица, встречающего несовершеннолетнего ребенка в пункте назначения/прибытия;
- фамилия и имя (имена), а также контактная информация (страна проживания, домашний адрес и номер телефона) родителя или опекуна несовершеннолетнего ребенка.

ГЛАВА 4. ВВОЗ И ВЫВОЗ ГРУЗОВ И ДРУГИХ ПРЕДМЕТОВ

А. Общие положения

4.1 В целях упрощения и ускорения выпуска и таможенной очистки товаров, перевозимых воздушным транспортом, Договаривающиеся государства принимают правила и процедуры, соответствующие условиям авиагрузовых перевозок, и применяют их таким образом, чтобы не допускать излишних задержек.

4.2 **Рекомендуемая практика.** *При перевозке груза как воздушным, так и наземным транспортом согласно авиагрузовой накладной Договаривающимся государствам следует применять те же самые правила и процедуры и таким же образом, как и при перевозке только воздушным транспортом.*

4.3 При введении или изменении правил и процедур, касающихся выпуска или таможенной очистки товаров, перевозимых воздушным транспортом, Договаривающиеся государства консультируются с эксплуатантами воздушных судов и другими заинтересованными сторонами с целью осуществления действий, изложенных в п. 4.1.

4.4 Договаривающиеся государства разрабатывают процедуры представления декларации об импортируемых и экспортируемых товарах до прибытия и вылета воздушного судна в целях обеспечения быстрого выпуска/быстрой таможенной очистки таких товаров.

4.5 В тех случаях, когда характер партии товаров может привлечь внимание различных государственных полномочных органов, например таможни, ветеринарной или санитарной службы, Договаривающиеся государства стремятся передавать полномочия на выпуск/таможенную очистку товаров таможенной или одной из других служб или, если это невозможно, принимают все необходимые меры к тому, чтобы выпуск/таможенная очистка координировалась и, по возможности, осуществлялась одновременно и с минимальной задержкой.

4.6 Договаривающиеся государства, как правило, не требуют проведения физического досмотра импортируемого или экспортируемого груза и используют систему управления риском для определения подлежащих досмотру товаров и масштаба такого досмотра.

4.7 Там, где это практически осуществимо, в целях повышения эффективности используются современные технические средства проверки или досмотра, упрощающие физический досмотр импортируемых или экспортируемых товаров.

4.8 **Рекомендуемая практика.** *Договаривающимся государствам следует создавать в международных аэропортах открытые зоны и/или таможенные склады и оборудовать и использовать их самостоятельно или разрешать их оборудование и использование другим сторонам; следует также публиковать подробные правила, касающиеся видов операций, которые могут или не могут выполняться в их пределах.*

4.9 Во всех случаях, когда в международном аэропорту нет открытых зон и/или таможенных складов, но они имеются в близлежащих районах, Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы воздушный транспорт мог пользоваться вышеупомянутыми средствами на тех же условиях, что и другие виды транспорта.

4.9.1 **Рекомендуемая практика.** *Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос о введении программ для уполномоченных экономических операторов, предусматривающих усиление мер безопасности и создание при этом условий для введения облегченного таможенного контроля.*

Примечание. Облегченный таможенный контроль может включать более низкий уровень физических проверок и осмотров, представление ограниченного набора элементов данных, уведомление о планируемой проверке до прибытия товаров и другие упрощенные меры. Меры контроля следует основывать на требующейся информации, представляемой в таможенную службу заранее, и на использовании процедур оценки степени риска.

4.9.2 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует поощрять заключение с другими странами соглашений или договоренностей о взаимном признании соответствующих программ уполномоченных экономических операторов или аналогичных программ.

В. Информация, требуемая государственными полномочными органами

4.10 Рекомендуемая практика. До прибытия или отправления груза Договаривающимся государствам следует представить в электронном виде информацию о грузе.

4.11 Договаривающиеся государства ограничивают свои требования в отношении данных только той информацией, которая, по мнению государственных полномочных органов, является необходимой для выпуска или таможенной очистки импортируемых товаров или товаров, предназначенных для экспорта.

4.11.1 Рекомендуемая практика. В целях упрощения формальностей, где это представляется возможным, Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос об использовании имеющейся предварительной информации о грузе при осуществлении последующих таможенных процедур по выпуску/очистке импортируемых, экспортимпортируемых и/или транзитных товаров.

4.12 Договаривающиеся государства предусматривают сбор статистических данных в такие сроки и в соответствии с такими договоренностями, которые не приводят к задержке выпуска импортируемых товаров или товаров, предназначенных для экспорта.

4.13 Документы на импорт или экспорт товаров, включая грузовую ведомость и/или авиагрузовые накладные, принимаются в тех случаях, когда они представлены в электронной форме, передаваемой в информационную систему государственных полномочных органов, если Договаривающиеся государства располагают для этого техническими возможностями.

4.14 Ответственность за составление и представление грузовой ведомости и авиагрузовой(ых) накладной(ых) возлагается на эксплуатанта воздушного судна или уполномоченного агента эксплуатанта воздушного судна. Ответственность за составление и представление другой документации, требуемой для таможенной очистки товаров, возлагается на декларанта.

4.15 В тех случаях, когда Договаривающееся государство требует представления дополнительных документов для прохождения формальностей, связанных с импортом, экспортом или транзитом, таких как счета-фактуры, декларации, импортные лицензии, и других документов такого рода, оно не обязывает эксплуатанта воздушного судна гарантировать выполнение требований в отношении данных документов, равно как эксплуатант не несет ответственности, не подвергается штрафу или наказанию за неточность или неполноту содержащихся в таких документах сведений, за исключением случаев, когда эксплуатант сам является декларантом, действует от имени декларанта или несет конкретную юридическую ответственность.

4.16 В тех случаях, когда документы на импорт или экспорт товаров представляются на бумажном бланке, его формат основывается на стандартной форме Организации Объединенных Наций, относящейся к декларации о товарах, и на формате добавления 3, относящегося к грузовой ведомости.

4.17 Для содействия упрощению процедур торговли и применения мер обеспечения безопасности Договаривающиеся государства в целях стандартизации и согласования обмена электронными данными поощряют все заинтересованные стороны, государственные или частные, к внедрению совместимых систем и использованию соответствующих стандартов и протоколов, принятых на международном уровне.

4.17.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос о введении мер, позволяющих всем сторонам, участвующим в авиагрузовых операциях, представлять всю требуемую государственными полномочными органами информацию, касающуюся прибытия, нахождения и убытия воздушного судна и авиагруза, в одном месте (режим одного окна).

4.17.2 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует поощрять упрощение соответствующих процедур и документации всеми участниками процесса перевозки, обработки и таможенной очистки авиагруза, а также сотрудничество или непосредственное участие в разработке электронных систем авиагрузового сообщества на основе международно признанных стандартов в целях повышения эффективности обмена информацией, относящейся к таким перевозкам, и обеспечения функциональной совместимости систем всех участников.

4.18 **Рекомендуемая практика.** Следует обеспечивать, чтобы электронные информационные системы, используемые для выпуска и таможенной очистки товаров, охватывали их передачу с воздушного на другие виды транспорта.

4.19 Договаривающиеся государства, которые требуют представления дополнительных документов, таких, как лицензии и сертификаты на импорт и экспорт некоторых товаров, публикуют свои требования и вводят удобные процедуры представления запросов на выдачу или возобновление таких документов.

4.20 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует в максимально возможной степени упразднять любые требования о представлении дополнительных документов вручную и устанавливать процедуры, согласно которым они могут представляться с помощью электронных средств.

4.21 При составлении документов, связанных с выпуском или таможенной очисткой товаров, Договаривающиеся государства не требуют прохождения консульских формальностей или уплаты консульских сборов или пошлин.

C. Выпуск и таможенная очистка экспортных и импортных грузов

4.22 Договаривающиеся государства, которые требуют представления документов для таможенной очистки экспортных грузов, как правило, ограничивают свои требования представлением упрощенной экспортной декларации.

4.23 Договаривающиеся государства обеспечивают выпуск экспортных грузов ко времени вылета воздушного судна.

4.24 Договаривающиеся государства разрешают представлять экспортируемые товары для таможенной очистки в любом утвержденном для этой цели таможенном учреждении. Передача грузов из этого учреждения в аэропорт, из которого товары подлежат отправке за границу, производится в соответствии с процедурами, основанными на законах и правилах соответствующего Договаривающегося государства. Эти процедуры являются в максимально возможной степени простыми.

4.25 Договаривающиеся государства, как правило, не требуют доказательства прибытия вывезенных товаров для целей прохождения формальностей, связанных с импортом, экспортом или транзитом.

4.26 **Рекомендуемая практика.** В тех случаях, когда государственные полномочные органы Договаривающегося государства требуют проведения досмотра товаров, но эти товары уже погружены на борт вылетающего воздушного судна, эксплуатанту воздушного судна или, при необходимости, уполномоченному агенту эксплуатанта следует, как правило, разрешать давать таможне подпись о возврате товаров, а не задерживать вылет воздушного судна.

4.27 При планировании досмотров приоритет предоставляется досмотру живых животных, скоропортящихся товаров и товаров, которые, по мнению таможенных государственных полномочных органов, срочно требуются.

4.28 Таможенная очистка грузов, заявленных в качестве личного имущества и перевозимых как несопровождаемый багаж, производится по упрощенным процедурам.

4.29 Договаривающиеся государства обеспечивают выпуск и таможенную очистку товаров по упрощенным таможенным процедурам при условии, что:

- a) стоимость товаров не превышает максимальной стоимости, ниже которой импортные пошлины и налоги не взимаются, или
- b) сумма импортных пошлин и налогов на товары не превышает минимальной взимаемой суммы, установленной государством, или
- c) стоимость товаров меньше конкретных пределов стоимости, ниже которых таможенная очистка товаров может осуществляться немедленно на основе простого заполнения декларации и уплаты любых соответствующих импортных пошлин и налогов или предоставления в отношении них гарантий, или
- d) товары импортируются уполномоченным лицом и являются товарами конкретного типа.

4.30 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует устанавливать для уполномоченных лиц специальные процедуры, предусматривающие ускоренный выпуск товаров при прибытии или убытии. Эти уполномоченные лица должны отвечать установленным критериям, которые могут включать наличие надлежащих данных о соответствии официальным требованиям и удовлетворительной системы ведения ими коммерческого учета.

4.30.1 **Рекомендуемая практика.** Специальные процедуры для уполномоченных лиц могут включать, в частности:

- a) выпуск товаров в целях импорта или экспорта по предоставлении минимальной информации, необходимой для идентификации товаров и последующего заполнения итоговой товарной декларации;
- b) таможенную очистку импортных или экспортных товаров на территории уполномоченного лица или в другом месте, разрешенном таможенными органами;
- c) подачу товарной декларации на импорт или экспорт на основании записи в учетных документах уполномоченного лица;
- d) подачу единой товарной декларации на все импортные или экспортные грузы за указанный период времени в случае, если товары часто импортируются или экспортируются одним и тем же лицом.

Примечание. В отношении термина "уполномоченные лица" (см. Рекомендуемую практику впп. 4.30 и 4.30.1 выше) просьба обратить внимание на переходный стандарт 3.32 в Международной конвенции Всемирной таможенной организации (ВТамО) об упрощении и гармонизации таможенных процедур, пересмотренной в 1999 году (Пересмотренная Киотская конвенция), вступивший с силу в 2006 году.

4.31 Рекомендуемая практика. Товары, на которые не распространяются упрощенные или специальные процедуры, упомянутые в пп. 4.27–4.30.1, следует оперативно выпускать или проводить их таможенную очистку по прибытии при условии соблюдения таможенных и других требований. Договаривающимся государствам следует ставить своей целью выпуск всех не требующих досмотра товаров в течение 3 ч после их прибытия и представления правильной документации. Государственным полномочным органам, эксплуатантам воздушных судов и импортерам или их уполномоченным агентам следует координировать выполнение своих соответствующих функций для достижения этой цели.

4.32 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует рассматривать запросы на выпуск частично поступивших партий грузов, когда представлена вся документация и соблюдены другие требования на такие частичные партии грузов.

4.33 Договаривающиеся государства разрешают передавать товары, выгруженные из воздушного судна в международном аэропорту, в любое находящееся в пределах данного государства и утвержденное для этой цели таможенное учреждение для проведения таможенной очистки. Таможенные правила, касающиеся такой передачи, являются максимально упрощенными.

4.34 В тех случаях, когда вследствие ошибки, чрезвычайных обстоятельств или невозможности выгрузки по прибытии товары не были выгружены в намеченном пункте назначения, Договаривающиеся государства не налагают пеней, штрафов или прочих подобных сборов при условии:

- a) уведомления таможенных органов об этом факте эксплуатантом воздушного судна или уполномоченным агентом эксплуатанта воздушного судна в течение установленного периода времени;
- b) наличия уважительной причины невыгрузки товаров, приемлемой для таможенных органов;
- c) надлежащего изменения грузовой ведомости.

4.35 В тех случаях, когда вследствие ошибки или проблем, связанных с обработкой, товары выгружаются в международном аэропорту, не будучи занесенными в грузовую ведомость, Договаривающиеся государства не налагают пеней, штрафов или прочих подобных сборов при условии:

- a) уведомления таможенных органов об этом факте эксплуатантом воздушного судна или уполномоченным агентом эксплуатанта воздушного судна в течение установленного периода времени;
- b) наличия уважительной причины непредставления сведений о товарах, приемлемой для таможенных органов;
- c) надлежащего изменения ведомости;
- d) помещения товаров под соответствующий таможенный режим.

Когда это применимо, Договаривающееся государство при условии соблюдения своих требований упрощает отправку товаров в правильный пункт назначения.

4.36 Если товары, следующие в какой-либо пункт назначения на территории Договаривающегося государства, не выпущены для внутреннего использования в данном государстве и впоследствии затребованы к возврату в пункт отправления или должны быть отправлены в другой пункт, Договаривающееся государство разрешает такую отправку, не требуя представления импортных, экспортных или транзитных лицензий, если это не противоречит действующим законам и правилам.

4.37 Договаривающееся государство освобождает эксплуатанта воздушного судна или, при необходимости, уполномоченного агента эксплуатанта воздушного судна от обязанности уплачивать импортные пошлины и налоги, когда товары передаются на хранение государственным полномочным органам или с согласия последних передаются в распоряжение третьей стороны, которая представила таможне надлежащие гарантии.

D. Запасные части, оборудование, бортприпасы и другие материалы, импортируемые или экспортируемые эксплуатантами воздушных судов в связи с выполнением международных перевозок

4.38 Бортприпасы и столовые и салонные принадлежности, импортируемые на территорию Договаривающегося государства в целях их использования на борту воздушных судов при выполнении международных перевозок, освобождаются от импортных налогов и пошлин при условии соблюдения таможенных правил государства.

4.39 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам не следует требовать вспомогательных документов (например, свидетельств о происхождении грузов, счетов, заверенных консульским учреждением, или специальных счетов) в связи с импортом бортприпасов и столовых и салонных принадлежностей.

4.40 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует разрешать продавать или использовать на борту воздушных судов товары беспошлинной торговли и выносимые бортприпасы без уплаты импортных пошлин и других налогов в тех случаях, когда воздушные суда, выполняющие международные полеты:

- a) делают остановку в двух или более международных аэропортах в пределах территории какого-либо Договаривающегося государства без промежуточной посадки на территории другого государства и
- b) не принимают на борт никаких пассажиров, следующих по внутренним линиям.

4.41 Рекомендуемая практика. При условии соблюдения соответствующих правил и требований Договаривающемуся государству следует разрешать освобождать от импортных пошлин и налогов наземное оборудование и оборудование для обеспечения безопасности и их составные части, учебные материалы и учебные пособия, импортируемые на его территорию эксплуатантом воздушного судна или от имени эксплуатанта другого Договаривающегося государства для использования эксплуатантом или уполномоченным агентом эксплуатанта воздушного судна в пределах международного аэропорта или утвержденного объекта, расположенного за пределами аэропорта.

4.42 Договаривающиеся государства по выполнении эксплуатантом воздушного судна или уполномоченным агентом эксплуатанта воздушного судна упрощенных документальных процедур обеспечивают оперативный выпуск или быструю таможенную очистку бортового оборудования и запасных частей, которые освобождаются от импортных пошлин, налогов и прочих сборов в соответствии со статьей 24 Чикагской конвенции.

4.43 Договаривающиеся государства по выполнении эксплуатантом воздушного судна или уполномоченным агентом эксплуатанта воздушного судна упрощенных документальных процедур обеспечивают оперативный выпуск или быструю таможенную очистку наземного оборудования и оборудования для обеспечения безопасности и их сменных деталей, учебных материалов и учебных пособий, импортируемых или экспортируемых эксплуатантом воздушного судна другого Договаривающегося государства.

4.44 Договаривающиеся государства разрешают эксплуатантам воздушных судов других Договаривающихся государств или их уполномоченным агентам предоставлять друг другу во временное пользование бортовое оборудование, запасные части, наземное оборудование и оборудование для обеспечения безопасности и их сменные детали, которые ввезены с условным освобождением от импортных пошлин и налогов.

4.45 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует предусматривать необлагаемый импортными пошлинами и налогами ввоз документов эксплуатантов воздушных судов, как определено в главе I настоящего Приложения, подлежащих использованию в связи с выполнением международных воздушных перевозок.

Е. Контейнеры и поддоны

4.46 Договаривающиеся государства разрешают эксплуатантам воздушных судов других Договаривающихся государств, при соблюдении соответствующих национальных правил, временный ввоз контейнеров и поддонон – независимо от того, принадлежат ли они эксплуатанту воздушного судна, на котором они прибыли, – при условии их использования на вылетающих международных рейсах либо их обратного вывоза иным образом.

4.47 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует требовать предъявления документа о временном ввозе контейнеров и поддонон только в том случае, если они считают это необходимым для целей таможенного контроля.

4.48 Рекомендуемая практика. В тех случаях, когда требуется подтверждение обратного вывоза контейнеров и поддонон, Договаривающееся государство принимает в качестве такого подтверждения соответствующую документацию эксплуатанта воздушного судна или уполномоченного агента эксплуатанта воздушного судна об их использовании.

4.49 Договаривающиеся государства принимают меры, позволяющие эксплуатантам воздушных судов производить под наблюдением соответствующих государственных полномочных органов выгрузку транзитных грузов, поступивших в контейнерах и на поддононах, с целью их сортировки и комплектования для дальнейшей перевозки без необходимости прохождения таможенной очистки, требуемой при использовании товаров внутри государства.

4.50 Контейнеры и поддоны, импортированные в Договаривающееся государство в соответствии с положениями п. 4.46, разрешается вывозить за пределы международного аэропорта для выпуска или таможенной очистки импортированных грузов или для погрузки на экспорт с использованием упрощенной документации и процедур контроля.

4.51 Там, где возникает необходимость, Договаривающиеся государства разрешают хранение временно ввезенных контейнеров и поддонон за пределами аэропортов.

4.52 Договаривающиеся государства разрешают эксплуатантам воздушных судов предоставлять друг другу во временное пользование ввезенные в соответствии с положениями п. 4.46 контейнеры и поддоны без уплаты импортных пошлин и налогов при условии их использования только на вылетающих международных рейсах либо их обратного вывоза иным образом.

4.53 Договаривающиеся государства разрешают вывоз временно ввезенных контейнеров и поддонон через любое из своих утвержденных таможенных учреждений.

4.54 Договаривающиеся государства разрешают временно ввозить сменные детали, когда они необходимы для ремонта контейнеров и поддонон, импортированных в соответствии с положениями п. 4.46.

F. Почтовые документы и процедуры

4.55 Договаривающиеся государства осуществляют обработку, отправку и таможенную очистку авиапочты и придерживаются в отношении документации процедур, предписанных действующими актами Всемирного почтового союза.

G. Радиоактивный материал

4.56 Договаривающиеся государства способствуют незамедлительному выпуску радиоактивного материала, ввозимого воздушным транспортом, в особенности материала, используемого в медицинских целях, при условии соблюдения применимых законов и правил, регулирующих ввоз такого материала.

Примечание. Предварительное уведомление либо в печатном, либо в электронном виде может упростить ввоз таких материалов в государство назначения.

4.57 **Рекомендуемая практика.** Договаривающему государству следует избегать введения таможенных или других правил или ограничений в отношении ввоза/вывоза дополнительно к положениям документа Doc 9284 "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху".

4.58 В тех случаях, когда Договаривающееся государство принимает таможенные или другие правила или ограничения в отношении ввоза/вывоза, отличающиеся от указанных в документе Doc 9284 "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху", оно в соответствии с п. 2.5 главы 2 Приложения 18 незамедлительно уведомляет ИКАО о таких расхождениях для опубликования их в Технических инструкциях.

ГЛАВА 5. ЛИЦА БЕЗ ПРАВА НА ВЪЕЗД И ДЕПОРТИРУЕМЫЕ ЛИЦА

А. Общие положения

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

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

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

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

В. Лица без права на въезд

5.3 В тех случаях, когда согласно п. 3.50 установлено, что лицо не имеет права на въезд, Договаривающиеся государства незамедлительно уведомляют об этом эксплуатанта воздушного судна и как можно скорее подтверждают это в письменном виде.

Примечание. Письменное уведомление может быть либо в печатном виде, либо в электронной форме, например, в форме электронной почты.

5.4 Договаривающиеся государства посредством своих государственных полномочных органов проводят консультации с эксплуатантом воздушного судна относительно сроков выдворения лица, которому отказано в праве на въезд, чтобы дать эксплуатанту достаточно времени, в течение которого он мог бы осуществить отправку лица собственными силами или подготовить альтернативный вариант отправки.

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

5.5 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы эксплуатанту воздушного судна выдавалось постановление о выдворении лица, которому отказано в праве на въезд. В постановлении о выдворении

указываются информация о прибывающем (прилетающем) рейсе, перевозящем такое лицо, и, если это известно, фамилия, возраст, пол и гражданство данного лица.

5.6 Договаривающиеся государства, постановляющие выдворить лицо без права на въезд, которое потеряло или уничтожило свои проездные документы, выдают сопроводительное письмо по форме, указанной в добавлении 9 1), для предоставления информации полномочным органам государства (государств) транзита и/или начала поездки. Сопроводительное письмо, постановление о выдворении и любые относящиеся к делу сведения вручаются эксплуатанту воздушного судна или, в случае сопровождения лица, сопровождающему, который отвечает за их доставку государственным полномочным органам в государстве назначения.

5.7 Договаривающиеся государства, постановляющие выдворить лицо без права на въезд, проездные документы которого были изъяты в соответствии с п. 3.35.1, выдают сопроводительное письмо по форме, указанной в добавлении 9 2), для предоставления информации полномочным органам государства (государств) транзита и/или начала поездки. Сопроводительное письмо вместе с фотокопией изъятых проездных документов и постановление о выдворении вручаются эксплуатанту воздушного судна или, в случае сопровождения лица, сопровождающему, который отвечает за их доставку государственным полномочным органам в государстве назначения.

5.8 Договаривающиеся государства, имеющие основания предполагать, что лицо, которому отказано в праве на въезд, может оказать сопротивление при отправке, как можно раньше информируют соответствующего эксплуатанта воздушного судна, с тем чтобы эксплуатант мог принять меры предосторожности для обеспечения безопасности при выполнении рейса.

5.9 Эксплуатант воздушного судна несет ответственность за расходы, связанные с охраной и опекой лица без надлежащих документов, с момента установления, что лицо не имеет права на въезд, и возвращение его эксплуатанту воздушного судна для выдворения из государства.

5.9.1 Государство несет ответственность за расходы, связанные с охраной и опекой всех других категорий лиц без права на въезд, включая лиц, которым отказано в праве на въезд из-за проблем с документами, выходящими за рамки компетенции эксплуатанта воздушного судна, или по иным причинам, чем ненадлежащие документы, с момента установления, что эти лица не имеют права на въезд, до момента возвращения их эксплуатанту воздушного судна для выдворения из государства.

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

5.11 Эксплуатант воздушного судна отправляет лицо без права на въезд:

- a) в пункт, где данное лицо начало свою поездку, или
- b) в любое другое место, куда въезд данному лицу разрешен.

5.11.1 **Рекомендуемая практика.** В соответствующих случаях Договаривающимся государствам следует консультироваться с эксплуатантом воздушного судна относительно наиболее подходящего места, куда может быть направлено лицо без права на въезд.

5.11.2 В тех случаях, когда выдворение лица без права на въезд касается несопровождаемого несовершеннолетнего ребенка, выдворяющее государство принимает соответствующие меры для обеспечения надлежащих договоренностей для этого несовершеннолетнего ребенка в пункте убытия, транзита и пункта назначения, уделяя особое внимание наилучшим интересам несовершеннолетнего ребенка.

5.12 Договаривающееся государство в целях проверки принимает лицо, выдворенное из государства, где данному лицу было отказано в праве на въезд, если это лицо начало свою поездку на его территории. Договаривающееся государство не возвращает такое лицо в страну, где ему ранее было отказано в праве на въезд.

5.13 Договаривающиеся государства признают сопроводительное письмо и другие документы, выданные в соответствии с п. 5.6 или 5.7, как достаточную документацию для осуществления проверки лица, названного в письме.

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

Примечание. Внимание обращается на соответствующий текст документа Doc 9303 и соответствующий инструктивный материал в документе Doc 9957 "Руководство по упрощению формальностей", в которых содержится разъяснительный материал о несоответствиях в проездных документах, их изучении и проверке их достоверности.

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

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

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

С. Депортируемые лица

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

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

5.18.1 Рекомендуемая практика. Договаривающиеся государства и эксплуатанты воздушных судов должны, по мере практической возможности, обмениваться информацией о соответствующем контактном лице (контактных лицах), работающем(их) круглосуточно, к которому(ым) следует обращаться за получением информации относительно депортируемых лиц.

5.18.2 В тех случаях, когда депортируемым лицом является несовершеннолетний ребенок, депортирующее государство принимает соответствующие меры для обеспечения надлежащих договоренностей для этого несовершеннолетнего ребенка в пункте убытия, транзита и пункта назначения, уделяя особое внимание наилучшим интересам несовершеннолетнего ребенка.

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

- a) копию постановления о депортации, если это допускается законодательством Договаривающегося государства;
- b) оценку риска государством, определяющую пригодность депортируемого лица к сопровождаемой или несопровождаемой отправке, включая состояние здоровья депортируемого лица, психическую и физическую пригодность к перевозке, готовность или неготовность к перевозке, поведенческую модель и случаи совершения в прошлом актов насилия, и/или любую другую соответствующую информацию, которая может помочь эксплуатанту воздушного судна оценить угрозу безопасности полета;
- c) фамилии и гражданство сопровождающих.

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

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

Примечание. Внимание обращается на пп. 12.2.1.3 и 12.2.1.6 Руководства ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973 – Restricted).

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

Примечание. Договаривающиеся государства должны проводить консультации с эксплуатантом воздушного судна относительно наиболее оптимального, с практической точки зрения, рейса или альтернативного метода перевозки.

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

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

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

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

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

D. Получение нового проездного документа

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

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

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

5.27 Подписание заинтересованным лицом заявления о предоставлении проездного документа не рассматривается Договаривающимся государством в качестве необходимого условия для выдачи такого документа.

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

5.29 Договаривающееся государство не отказывает в выдаче проездного документа одному из своих граждан и не препятствует иначе его возвращению путем лишения этого лица гражданства

ГЛАВА 6. СРЕДСТВА И СЛУЖБЫ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ЗАГРУЗКИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ

А. Общие положения

6.1 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает дальнейшее выполнение положений Приложения 9 в случае приватизации аэропортов.

6.1.1 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует по согласованию с эксплуатантами аэропортов следить за тем, чтобы проектирование, развитие и техническое обслуживание средств в международных аэропортах обеспечивали эффективное и действенное регулирование потоков.

6.1.2 Каждое Договаривающееся государство следит за тем, чтобы эксплуатанты аэропортов и воздушных судов обеспечивали быстрое оформление пассажиров, экипажей, багажа, груза и почты.

6.1.3 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает наличие в международных аэропортах требуемых эффективных таможенных, иммиграционных, карантинных и медицинских служб, осуществляющих пограничный контроль.

Примечание. Эффективная деятельность таможенных, иммиграционных, карантинных и медицинских служб, осуществляющих пограничный контроль, предусматривает своевременное коммуникационное взаимодействие, обеспечивающее обоснованную, практически осуществимую и эффективную адаптацию к новым требованиям в установленные сроки согласно Стандартам 1.2 б) и 1.2 с) главы 1.

6.1.4 Каждое Договаривающееся государство по согласованию с эксплуатантами аэропортов следит за тем, чтобы службы и средства, предоставляемые в международных аэропортах, по возможности, были гибкими и могли быть расширены с учетом увеличения объема перевозок, усиления требований в сфере авиационной безопасности в связи с повышенной угрозой и прочих вносимых изменений в поддержку мер по обеспечению целостности границ.

Примечание. В отношении требований в сфере авиационной безопасности внимание обращается на соответствующее техническое требование п. 2.3 главы 2 Приложения 17.*

6.2 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует проводить регулярную оценку возможного появления неизбежных угроз для здоровья населения в международных аэропортах, являющихся пунктами прибытия, и обеспечивать координацию усилий по устранению таких угроз.

Примечание. Следует обратить внимание на требования, касающиеся содержания планов мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме, в соответствии с положениями раздела 9.1 тома I Приложения 14 и требованиями Стандарта 10.16 главы 10 данного Приложения, касающимися национальных авиационных планов подготовки к вспышкам эпидемии инфекционной болезни.

* Это техническое требование гласит:

Рекомендация. Каждому Договаривающемуся государству следует, по возможности, предусматривать введение мер контроля в целях безопасности и правил безопасности таким образом, чтобы они причиняли минимальные помехи или задержки для деятельности гражданской авиации, при условии, что это не снижает эффективности таких мер контроля и правил.

6.3 Каждое Договаривающееся государство требует, чтобы организация или организации, ответственные за планирование новых средств или крупной модификации средств, включая средства обработки грузов в международных аэропортах, консультировались на самых ранних этапах планирования с государственными полномочными органами, эксплуатантами аэропортов и соответствующими органами, представляющими интересы пользователей аэропортов.

6.4 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует рекомендовать эксплуатантам воздушных судов доверительно, с коммерческой точки зрения, информировать эксплуатантов аэропортов и соответствующие государственные учреждения о своих планах в отношении обслуживания, расписания и парка воздушных судов в аэропортах с целью обеспечения рационального планирования использования средств и служб.

6.5 **Рекомендуемая практика.** Если в международном аэропорту взимается сбор за обслуживание пассажиров, аэропортовый налог или другая аналогичная плата, каждому Договаривающемуся государству следует принимать меры к предотвращению прямого взимания с пассажиров, когда это возможно.

6.6 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует при условии соблюдения соответствующих правил и в пределах лимитов, установленных эксплуатантом аэропорта в силу ограничений, обусловленных ограниченной площадью или пропускной способностью, позволять эксплуатантам воздушных судов самим решать, каким образом и кем будет осуществляться их наземное обслуживание.

B. Меры по регулированию потока движения в аэропортах

I. Общие положения

6.7 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы эксплуатанты аэропортов предоставляли надлежащие средства, позволяющие производить быструю посадку и высадку пассажиров.

6.8 **Рекомендуемая практика.** Эксплуатантам аэропортов, эксплуатантам воздушных судов и государственным полномочным органам следует своевременно обмениваться всей соответствующей оперативной информацией в целях обеспечения равномерного и быстрого потока пассажиров и эффективного распределения ресурсов.

6.9 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, эксплуатантам аэропортов и эксплуатантам воздушных судов в соответствующих случаях и после проведения консультаций следует внедрять автоматизированные средства оформления пассажиров и обработки багажа.

6.10 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует использовать существующий инструктивный материал по ориентированию, знакам и обозначениям, включая документ Doc 9636 "Международные пиктограммы, способствующие ориентации посетителей аэропортов и морских вокзалов", совместно выпущенный ИКАО и Международной морской организацией, в той степени, в какой он остается применимым.

Примечание. На веб-сайте ИКАО в разделе <https://www.icao.int/Security/FAL/ANNEX9/Pages/default.aspx> приводится неисчерпывающий перечень инструктивных материалов и ресурсов по передовой практике для рассмотрения и использования Договаривающимися государствами.

6.10.1 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству по согласованию с эксплуатантами аэропортов и воздушных судов следует с помощью знаков, брошюр, видеоматериалов, звуковой техники, веб-сайтов Интернета и других средств массовой информации уведомлять пассажиров о

наказаниях за нарушение правил въезда и выезда и попытку ввоза или вывоза любых запрещенных или ограниченных для перевозки предметов.

6.11 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы эксплуатанты аэропортов или зданий аэровокзалов устанавливали механические устройства перемещения пассажиров, когда того требует протяженность пешеходных переходов и объем движения в зданиях и между зданиями аэровокзалов.

6.12 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы эксплуатант аэропорта или эксплуатант воздушного судна, в зависимости от конкретного случая, устанавливал системы информации о рейсах, способные предоставлять точную и адекватную ежеминутную информацию об отправлении, прибытии, отмене, задержке рейсов и распределении терминалов/выходов на посадку.

6.13 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству следует побуждать эксплуатантов аэропортов или поставщиков обслуживания, в зависимости от конкретного случая, предоставлять автомобильные стоянки в международных аэропортах для кратковременного и длительного использования пассажирами, посетителями, экипажами и персоналом.

II. Меры по организации стоянки и перронного обслуживания воздушных судов

6.14 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать наличие удобных мест стоянки и средств перронного обслуживания воздушных судов для ускорения оформления и выполнения операций на перроне и для сокращения времени нахождения воздушных судов на земле.

III. Уезжающие пассажиры, экипаж и багаж

6.15 Рекомендуемая практика. Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы соответствующий поставщик обслуживания предоставлял надлежащие транспортные средства, постоянно курсирующие между зданиями аэровокзала аэропорта в часы работы аэропорта.

6.16 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству следует разрешать эксплуатантам аэропортов и воздушных судов предоставлять средства регистрации вне аэропорта при условии соблюдения всех необходимых мер безопасности и выполнения других требований в отношении контроля.

6.17 Рекомендуемая практика. В целях упрощения вылета воздушных судов каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать использование персоналом служб безопасности и/или пограничного контроля эффективных методов досмотра и проверки пассажиров и их багажа.

Примечание. При проведении любого требуемого личного досмотра следует обеспечивать привеси пассажира. Для этого желательно иметь отдельные комнаты, однако могут использоваться и переносные ширмы. Личный досмотр должен проводиться сотрудником одного пола с досматриваемым пассажиром.

6.18 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству в консультации с эксплуатантами аэропортов и эксплуатантами воздушных судов следует рекомендовать располагать места для регистрации и рабочие помещения членов экипажей с таким расчетом, чтобы доступ к ним не вызывал затруднений и они находились в непосредственной близости друг от друга.

6.19 **Рекомендуемая практика.** Эксплуатантам аэропортов и государственным полномочным органам следует предоставлять эффективное обслуживание эксплуатантам авиации общего назначения или их агенту(ам) с учетом их эксплуатационных и административных потребностей.

6.20 Каждое Договаривающееся государство принимает меры для обеспечения наличия достаточного количества контрольных каналов, с тем чтобы оформление убывающих пассажиров и экипажей, если оно требуется, проводилось с минимальной задержкой. На случай возможных осложнений предусматривается наличие дополнительных каналов, по которым можно направлять отдельных пассажиров, не задерживая основного потока.

IV. Прибывающие пассажиры, экипаж и багаж

6.21 Договаривающиеся государства принимают меры для обеспечения наличия достаточного количества контрольных каналов, с тем чтобы надлежащее оформление прибывающих пассажиров и экипажа проводилось с минимальной задержкой. На случай возможных осложнений предусматривается наличие дополнительного(ых) канала(ов), по которому(ым) можно направлять отдельных пассажиров, не задерживая основного потока.

6.22 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует рекомендовать эксплуатантам аэропортов выделять в зоне выдачи багажа достаточную площадь для того, чтобы все пассажиры могли легко опознать и быстро получить свой зарегистрированный багаж.

6.23 **Рекомендуемая практика.** В тех случаях, когда это уместно, каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать установку в международных аэропортах механизированных систем выдачи багажа с целью облегчения движения багажа пассажиров.

6.24 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы эксплуатанты аэропортов оказывали помощь пассажирам при переноске багажа от зон выдачи багажа в пункты, расположенные, по возможности, ближе к местам стоянок средств наземного транспорта, для выезда из аэропорта или проезда между зданиями аэровокзалов в аэропорту.

V. Транзит и пересадка пассажиров и экипажа

6.25 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует, когда это возможно, разрешать пассажирам оставаться на борту воздушного судна, а также производить посадку и высадку во время заправки топливом при условии соблюдения необходимых мер безопасности полетов и авиационной безопасности.

6.26 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы эксплуатанты аэропортов выделяли в соответствии с объемом перевозок достаточную площадь для размещения стоек для оформления пассажиров в зонах прямого транзита. Потребности в площади и часы работы должны согласовываться между эксплуатантами аэропортов и эксплуатантами воздушных судов.

VI. Различные средства и службы в зданиях пассажирских аэропортов

6.27 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует рекомендовать эксплуатантам аэропортов или эксплуатантам воздушных судов, в зависимости от конкретного случая, предусматривать наличие помещений для багажа, оставленного на хранение владельцами, в неконтролируемой зоне в международных аэропортах при условии соблюдения требований авиационной безопасности.

6.28 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы эксплуатанты аэропортов или эксплуатанты воздушных судов, в зависимости от конкретного случая, предоставляли помещения для надежного хранения невостребованного, неопознанного и неправильно засланного багажа до тех пор, пока он не будет оформлен, отправлен, предъявлен к выдаче или уничтожен согласно применимым законам и правилам. Уполномоченный персонал эксплуатанта воздушных судов или поставщика обслуживания имеет доступ к этому багажу по крайней мере в часы работы аэропорта.

6.29 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов следует:

- a) обеспечивать такую планировку и организацию аэропортовых зданий, при которой не являются пассажирами лица, не препятствуют движению прибывающих и убывающих пассажиров;
- b) располагать средства для организаторов групп или туроператоров в общественных или неконтролируемых помещениях в зонах прибытия и/или убытия пассажиров, чтобы не препятствовать движению пассажиропотока в зданиях аэропорта;
- c) обеспечивать, чтобы предприятия розничной торговли были удобно расположены и не препятствовали потоку пассажиров.

VII. Средства обеспечения обработки и оформления грузов и почты

6.30 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует рекомендовать эксплуатантам аэропортов обеспечивать соответствующее оформление грузовых воздушных судов.

6.31 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов следует обеспечивать надлежащее проектирование и эксплуатацию грузовых терминалов и подъездных путей к ним со стороны неконтролируемой зоны для предоставления эффективного доступа.

6.32 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов и воздушных судов следует:

- a) обеспечивать проектирование грузовых аэропортов таким образом, чтобы способствовать безопасной, гигиеничной, эффективной и надежной обработке и хранению грузов согласно применимым законам и правилам;
- b) обеспечивать, согласно применимым законам и правилам, наличие соответствующих средств для безопасной, эффективной и надежной обработки и хранения почтовых отправлений.

С. Средства, необходимые для осуществления контроля, связанного с оформлением, и для осуществления деятельности контрольных органов

6.33 Каждое Договаривающееся государство предоставляет бесплатное обслуживание, осуществляющееся соответствующими государственными полномочными органами для осуществления контроля в часы работы, установленные этими полномочными органами.

Примечание 1. В соответствии с Приложением 15 "Службы аeronавигационной информации" государства обязаны публиковать сведения о видах контроля (таможенный, иммиграционный и санитарный) и о том, в какие часы он осуществляется в их международных аэропортах.

Примечание 2. Помимо вышеупомянутого обслуживания Договаривающиеся государства, эксплуатанты аэропортов или эксплуатанты воздушных судов могут предлагать усовершенствованное обслуживание пользователям (пассажирам, эксплуатантам воздушных судов и другим сторонам, которые могут извлекать пользу из предлагаемого обслуживания повышенной категории), которое может предоставляться на добровольной основе либо безвозмездно, либо за плату.

6.34 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству следует рассмотреть возможность заключения договоренностей с другими государствами о размещении на своей территории представителей соответствующих государственных полномочных органов для осуществления предварительной проверки воздушных судов, пассажиров, экипажей, багажа и груза в целях прохождения таможенного, иммиграционного, санитарного и карантинного контроля (при перевозке животных и растений) перед вылетом, если такие действия будут способствовать упрощению формальностей по прибытии в эти государства.

D. Недисциплинированные пассажиры

6.35 Каждое Договаривающееся государство в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов и эксплуатантами воздушных судов повышает уровень информированности пассажиров о недопустимости и возможных юридических последствиях недисциплинированного или нарушающего порядок поведения в аэропортах и на борту воздушных судов, для того чтобы не допустить и предотвратить недисциплинированное и нарушающее порядок поведение.

6.36 Каждое Договаривающееся государство принимает меры в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов и эксплуатантами воздушных судов, чтобы обеспечить обучение сотрудников соответствующих служб методам определения урегулирования ситуаций с недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами.

Примечание. Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров содержится в Руководстве по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров (Doc 10117).

E. Удобства для пассажиров

6.37 Рекомендуемая практика. Когда это оправдано объемом перевозок, каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы эксплуатанты аэропортов предоставляли в пассажирских аэропортовых залах соответствующие помещения для ухода за детьми и чтобы такие помещения ясно обозначались и были легкодоступными.

6.38 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы эксплуатант аэропорта или поставщик(и) обслуживания, в зависимости от конкретного случая, предоставлял(и) пассажирам информацию об имеющемся в аэропорту наземном транспорте.

6.39 Договаривающиеся государства создают соответствующие условия для того, чтобы в удобное для пользующихся воздушным транспортом лиц время в международных аэропортах производился официальный обмен валюты других государств через государственные учреждения или уполномоченные на то частные агентства. Такие условия создаются для прибывающих и убывающих пассажиров.

Примечание. Как показала практика применения данного положения, в международных аэропортах оправдывает себя использование автоматов, с помощью которых убывающие пассажиры могут в любое время суток получить иностранную валюту; поэтому Договаривающимся государствам следует рассматривать такую возможность как один из вариантов применения данного положения.

ГЛАВА 7. ПОСАДКА В НЕМЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ

A. Общие положения

7.1 Каждое Договаривающееся государство принимает меры к тому, чтобы его государственные полномочные органы оказывали всяческую помощь воздушному судну, которое по независящим от командира воздушного судна причинам совершило посадку в немеждународном аэропорту, и в таких случаях сводят к минимуму формальности и процедуры, связанные с контролем.

7.2 Командир воздушного судна или следующий по рангу член экипажа принимают меры к тому, чтобы как можно скорее сообщить о совершенной посадке соответствующим государственным полномочным органам.

B. Кратковременная остановка в пути

7.3 Если очевидно, что воздушное судно сможет возобновить полет через некоторое время после совершения посадки, применяется следующая процедура:

7.3.1 Контрольные меры сводятся к тому, чтобы обеспечить отправление воздушного судна с той же загрузкой на борту, с которой оно прибыло. Если загрузка или ее часть по эксплуатационным или другим причинам не может транспортироваться дальше тем же рейсом, государственные полномочные органы ускоряют ее оформление и действуют быстрой дальнейшей транспортировке этой загрузки в пункт назначения.

7.3.2 При необходимости государственные полномочные органы выделяют находящуюся под их общим наблюдением соответствующую зону, где пассажиры и экипаж могут находиться во время остановки.

7.3.3 Командир воздушного судна обращается за получением разрешения на вылет (не считая необходимых диспетчерских разрешений) только в одно государственное учреждение.

C. Невозобновление полета

7.4 Если очевидно, что вылет воздушного судна задерживается на значительное время или что оно не может продолжать полет, применяется следующая процедура:

7.4.1 В тех случаях, когда командир воздушного судна ожидает указаний от соответствующих государственных полномочных органов или когда командир воздушного судна или члены экипажа воздушного судна не могут установить контакт с этими органами, командиру предоставляется право по своему усмотрению принимать такие срочные меры, какие он сочтет необходимыми для обеспечения здоровья и безопасности пассажиров и экипажа и для предотвращения утраты или сведения к минимуму разрушения воздушного судна и его груза.

7.4.2 Пассажирам и экипажу разрешается пользоваться соответствующими удобствами до завершения необходимых формальностей, если эти формальности не могут быть выполнены в короткий срок.

7.4.3 При необходимости выгрузки из воздушного судна грузов, бортприпасов и несопровождаемого багажа по соображениям безопасности они размещаются в прилегающей зоне и остаются там до завершения необходимых формальностей.

7.4.4 Порядок обращения с почтой определяется действующими актами Всемирного почтового союза.

ГЛАВА 8. ПОЛОЖЕНИЯ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНКРЕТНЫХ ВОПРОСОВ

А. Гарантии и освобождение от реквизиции или конфискации

8.1 **Рекомендуемая практика.** Если Договаривающееся государство требует от эксплуатанта воздушного судна гарантии выполнения обязательств эксплуатанта воздушного судна в соответствии с таможенными, иммиграционными, санитарными, карантинными (при перевозке животных и растений) и прочими законами данного государства, ему следует, когда это возможно, разрешать использование единой, включающей все обязательства, гарантии.

8.2 **Рекомендуемая практика.** Воздушные суда, наземное оборудование, оборудование, предназначенное для обеспечения безопасности, запасные части и технические материалы эксплуатанта воздушного судна, находящиеся на территории Договаривающегося государства (за исключением Договаривающегося государства, где зарегистрирована эта авиакомпания) и предназначенные для обеспечения международных воздушных сообщений с этим Договаривающимся государством, следует освобождать от действия законов данного Договаривающегося государства, предусматривающих реквизицию или конфискацию воздушных судов, оборудования, запасных частей или материалов, предназначенных для общественного пользования, за исключением случаев, когда право конфискации применяется в связи с нарушением законов данного Договаривающегося государства.

В. Упрощение формальностей при поиске, спасании, расследовании авиационных происшествий и спасении имущества

8.3 В соответствии с положениями Приложения 12 "Поиск и спасание" и Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" Договаривающиеся государства принимают меры для обеспечения незамедлительного временного допуска на свою территорию квалифицированного персонала, необходимого для проведения поиска, спасания, расследования авиационного происшествия, ремонта или спасения имущества, которые проводятся в связи с исчезновением или повреждением воздушного судна.

8.3.1 Договаривающиеся государства не требуют никаких других проездных документов, кроме паспорта, при обеспечении допуска персонала, о котором говорится в п. 8.3.

8.3.2 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, требующим наличия въездных виз у персонала, о котором говорится в п. 8.3, следует, при необходимости, выдавать такие визы по прибытии или иным способом содействовать въезду, если указанный персонал имеет соответствующее командировочное предписание компетентного органа своего государства.

8.3.3 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует обеспечивать надлежащую информированность своих полномочных органов о положениях Приложений 9 и 13, касающихся упрощения формальностей при расследовании авиационных происшествий и инцидентов. В этой связи государствам следует признавать необходимость того, чтобы соответствующие специалисты по расследованию имели возможность организовать перевозку к месту авиационного происшествия или инцидента без промедлений, и при необходимости оказывать им помощь в этом.

8.4 Каждое Договаривающееся государство упрощает:

- а) временный допуск на свою территорию всех воздушных судов, инструментов, запасных частей и оборудования, необходимых для поиска, спасания, расследования авиационного происшествия, ремонта и спасения имущества, которые проводятся в связи с повреждением воздушного судна, принадлежащего другому государству;
- б) допуск этих средств без взимания таможенных пошлин и других налогов или сборов, а также без применения каких-либо правил об ограничении ввоза товаров;
- с) вывоз с его территории как поврежденных воздушных судов, так и воздушных судов, прибывших для оказания помощи, а также инструментов, запасных частей и оборудования, которые могли быть доставлены для осуществления поиска, спасания, расследования авиационного происшествия, ремонта или спасения имущества.

Примечание. Предполагается, что данное положение не исключает применения, при необходимости, санитарных и карантинных мер (при перевозке животных и растений).

8.5 Каждое Договаривающееся государство распространяет действие своих соответствующих законов на поврежденные воздушные суда или части воздушных судов, на все находящиеся на этих воздушных судах бортприпасы или грузы, а также на все воздушные суда, инструменты, запасные части и оборудование, доставленные на время проведения поиска, спасания, расследования авиационного происшествия, ремонта или спасения имущества и не отправленные с территории Договаривающегося государства в течение установленного этим государством срока.

8.6 Если в связи с расследованием авиационного происшествия становится необходимым отослать часть или части поврежденного воздушного судна в другое Договаривающееся государство для технического осмотра или испытания, каждое заинтересованное Договаривающееся государство обеспечивает незамедлительную доставку такой части или частей. Заинтересованные Договаривающиеся государства также упрощают возвращение такой части или частей проводящему расследование происшествия государству, если данное государство затребует их для завершения расследования.

С. Рейсы для оказания помощи и репатриационные рейсы

8.7 Договаривающиеся государства упрощают прибытие на их территорию, отправление с их территории и транзитное следование через их территорию воздушных судов, выполняющих рейсы для оказания помощи, организуемые признанными Организацией Объединенных Наций международными организациями или от их имени или самими государствами или от их имени, и принимают все возможные меры по обеспечению их безопасного выполнения. Такие рейсы для оказания помощи осуществляются при стихийных бедствиях и антропогенных катастрофах, представляющих серьезную опасность для здоровья людей или окружающей среды, а также при аналогичных чрезвычайных ситуациях, требующих помощи со стороны Организации Объединенных Наций. Выполнение таких рейсов начинается как можно скорее после того, как достигнуто соглашение с получающим помочь государством.

Примечание 1. Согласно подготовленному Департаментом Организации Объединенных Наций по гуманитарным вопросам Международному гlosсарию основных терминов, касающихся действий руководства в случае чрезвычайных происшествий, чрезвычайной ситуацией считается "внезапное и обычно непредвиденное событие, для сведения к минимуму отрицательных последствий которого необходимы немедленные меры", а бедствием считается "серьезное нарушение функционирования общества, сопровождаемое тяжелыми людскими, материальными или экологическими потерями, масштабы которых

превышают возможности такого общества для ликвидации его последствий с использованием только собственных ресурсов".

Примечание 2. Информация о мерах, принимаемых для обеспечения безопасного выполнения рейсов для оказания помощи, содержится в Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Руководстве по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов (Doc 9554), и Руководстве по перехвату гражданских воздушных судов (Doc 9433).

8.8 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы персонал и ручная кладь, зарегистрированный багаж, груз и другие предметы, доставляемые рейсами для оказания помощи в соответствии с положениями п. 8.7, допускались без задержки.

8.9 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует облегчать въезд на их территорию, отправление с их территории и транзитное следование через их территорию воздушных судов, выполняющих репатриационные рейсы, и принимать все возможные меры по обеспечению их безопасного выполнения. Такие рейсы следует начинать как можно скорее после получения согласия соответствующих государств.

8.10 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует обеспечивать, чтобы персонал и ручная кладь, зарегистрированный багаж, груз и другие предметы, доставляемые репатриационными рейсами, допускались без задержки.

Примечание. При репатриации человеческих останков, зараженных инфекционными заболеваниями, следует учитывать положения соответствующего инструктивного материала, содержащегося в Руководстве по упрощению формальностей (Doc 9957).

D. Загрязнение моря и аварийно-спасательные операции

8.11 В экстремных случаях Договаривающиеся государства упрощают прибытие, транзитное следование и вылет воздушных судов, используемых в борьбе с загрязнением моря или для предотвращения его загрязнения, или в других операциях, необходимых для обеспечения безопасности на море, безопасности населения или защиты морской среды.

8.12 В экстремных случаях Договаривающиеся государства в максимально возможной степени упрощают прибытие, транзитное следование и убытие лиц, грузов, материалов и оборудования, необходимых для борьбы с загрязнением моря и проведения аварийно-спасательных операций, указанных в п. 8.11.

E. Создание национальных программ по упрощению формальностей

8.13 Каждое Договаривающееся государство разрабатывает в письменном виде национальную программу по упрощению формальностей при воздушных перевозках, основанную на требованиях к упрощению формальностей, содержащихся в Конвенции и настоящему Приложению.

8.14 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы целью его национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках было принятие всех практически осуществимых мер по упрощению формальностей для передвижения воздушных судов, экипажей, пассажиров, грузов, почты и бортприпасов путем устранения необоснованных препятствий и задержек.

8.14.1 **Рекомендуемая практика.** При разработке национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках государствам следует пользоваться инструктивным материалом, приведенным в добавлении 12 и в документе Doc 10042 "Типовая национальная программа по упрощению формальностей при воздушных перевозках".

8.15 Каждое Договаривающееся государство создает национальный комитет по упрощению формальностей при воздушных перевозках и, где это требуется, аэропортовые комитеты по упрощению формальностей или аналогичные координирующие органы с целью координации работы по упрощению формальностей, проводимой министерствами, ведомствами и другими организациями государства, занимающимися различными аспектами деятельности международной гражданской авиации или ответственными за них, а также эксплуатантами аэропортов и воздушных судов.

8.16 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует стремиться к обеспечению тесной координации, применительно к обстоятельствам, между программами по безопасности гражданской авиации и программами по упрощению формальностей. В связи с этим некоторым членам комитетов по упрощению формальностей следует также быть членами комитетов по безопасности.

8.17 **Рекомендуемая практика.** При создании и организации деятельности национального комитета по упрощению формальностей при воздушных перевозках и аэропортового комитета по упрощению формальностей государствам следует пользоваться инструктивным материалом, приведенным в добавлениях 11 и 12.

F. Упрощение формальностей при перевозке инвалидов

I. Общие положения

8.18 Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы пассажирам-инвалидам оказывалась особая помощь, гарантирующая получение обслуживания, обычно предоставляемого широкой публике. Помощь оказывается так, чтобы не ущемлять достоинство человека.

Примечание. Следует обратить внимание на документ "Руководство по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов" (Doc 9984), подготовленный в целях тщательной разработки Стандартов и Рекомендуемой практики, касающихся упрощения перевозки инвалидов, а также оказания помощи сообществу гражданской авиации в их внедрении.

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

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

8.21 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует принимать необходимые меры совместно с эксплуатантами воздушных судов, аэропортов, агентств по наземному обслуживанию и туристическими агентствами в целях предоставления инвалидам необходимой информации в форме, удобной для пассажиров с функциональными нарушениями органов чувств или восприятия, а также меры, обеспечивающие возможность предоставления эксплуатантами воздушных судов, аэропортов и агентств по

наземному обслуживанию необходимого содействия таким пассажирам, в зависимости от их потребностей, в целях оказания им помощи в поездке.

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

II. Доступ в аэропорты

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

8.24 **Рекомендуемая практика.** В целях облегчения перемещения инвалидов между воздушным судном и аэровокзалом как по прибытии, так и при вылете Договаривающимся государствам следует при необходимости обеспечивать предоставление подъемных систем или любых других соответствующих устройств в случае отсутствия телескопических пассажирских трапов. Следует избегать подъема вручную.

8.25 Договаривающиеся государства обеспечивают принятие необходимых мер к тому, чтобы пассажиры, страдающие дефектами слуха и зрения, имели возможность получать информацию об обслуживании в ходе полета в доступных форматах.

8.26 Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы специально отведенные места посадки/высадки инвалидов в здании аэровокзала располагались по возможности ближе к главному входу и/или выходу. В целях облегчения на территории аэропорта маршруты доступа должны быть свободны от препятствий и доступны.

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

8.28 Договаривающиеся государства принимают меры к обеспечению необходимых условий для стоянки транспортных средств лиц, нуждающихся в помощи при передвижении, и принимать соответствующие меры для облегчения перемещения между стоянками и зданиями аэровокзала.

8.29 **Рекомендуемая практика.** Помощь инвалидам при пересадке с одного воздушного судна на другое должна оказываться, по возможности, быстро с учетом времени стыковочных рейсов.

III. Доступ к воздушным перевозкам

8.30 Договаривающиеся государства принимают необходимые меры к тому, чтобы инвалиды имели равнозначенный доступ к воздушным перевозкам.

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

8.32 **Рекомендуемая практика.** Оборудование, которым пользуются инвалиды, следует перевозить бесплатно в пассажирском салоне, если для этого есть достаточно места, позволяет вес и если это соответствует требованиям безопасности, или относить к категории приоритетного багажа, провозимого бесплатно.

8.33 **Рекомендуемая практика.** Служебные животные, сопровождающие инвалидов, должны бесплатно перевозиться в пассажирском салоне на полу рядом с креслом такого лица при условии соблюдения соответствующих национальных норм или правил эксплуатанта воздушного судна.

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

8.35 **Рекомендуемая практика.** В принципе, инвалидам следует разрешать совершать поездку без получения на то медицинского разрешения. Эксплуатантам воздушных судов следует разрешать требовать от инвалидов получения медицинского разрешения только в случаях такого медицинского состояния, когда не ясно, можно ли считать их годными к поездке и может ли при этом обеспечиваться безопасность или здоровье самих инвалидов или других пассажиров.

8.36 **Рекомендуемая практика.** В принципе, инвалидам следует предоставлять право самим принимать решение о том, нужно ли им содействие помощника. В тех случаях, когда требуется наличие помощника, Договаривающимся государствам следует поощрять эксплуатантов воздушных судов предоставлять скидку на перевозку такого помощника. Эксплуатантам воздушных судов следует требовать наличия помощника только в тех случаях, когда очевидно, что инвалид не может без этого обойтись и это может угрожать безопасности и здоровью такого лица или других пассажиров.

8.37 Договаривающиеся государства настоятельно рекомендуют направлять заблаговременное уведомление в тех случаях, когда требуется помощь или подъемное оборудование.

Г. Оказание помощи пострадавшим в авиационном происшествии и их семьям

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

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

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

8.40 **Рекомендуемая практика.** При организации въезда лиц, упомянутых в п. 8.38, государству места события и соседним государствам не следует требовать никаких других проездных документов, кроме

паспорта или временного проездного документа, специально выданного таким лицам для предоставления им возможности совершить поездку в данные государства. В случае если государство места происшествия и соседнее государство требуют наличия въездных виз у лиц, упомянутых в пп. 8.38 и 8.39 выше, им следует ускорять выдачу таких виз.

8.41 Договаривающиеся государства принимают меры к выдаче временных проездных документов, если таковые требуются, своим гражданам, оставшимся в живых после авиационного происшествия.

8.42 Договаривающиеся государства оказывают всю необходимую помощь, например в организации перевозки и прохождении таможенных формальностей, при возвращении человеческих останков на родину по просьбе членов семей погибших или эксплуатанта, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие.

8.43 Договаривающиеся государства принимают законодательные акты, нормативные положения и/или руководящие принципы, касающиеся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

Примечание. Внимание обращается на документ Doc 9998 "Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" и документ Doc 9973 "Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям".

8.44 **Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства должны принимать меры к тому, чтобы каждый эксплуатант воздушного судна или аэропорта, соответственно, разработал надлежащие планы оказания своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

Примечание. Планы эксплуатантов аэропортов, касающиеся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, могут являться частью Плана мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме (AEP), предусмотренного в Приложении 14 "Аэродромы".

Н. Торговля людьми

8.45 Договаривающиеся государства принимают меры к обеспечению того, чтобы внедряемые процедуры по борьбе с торговлей людьми основывались на Комплексной стратегии и включали открытые системы информирования и уполномоченных лиц для связи эксплуатантов аэропортов и воздушных судов с соответствующими компетентными органами.

Примечание. Ключевыми элементами для включения в Комплексную стратегию борьбы с торговлей людьми являются: законодательство, управление, процедуры, протоколы уведомления и механизмы реагирования, партнерство, обучение, информирование общественности, сбор данных, распространение информации и поддержка жертв и потерпевших. Эти ключевые элементы должны основываться, насколько это возможно, на подходе, сфокусированном на жертву и информацию об эмоциональной травме. Дополнительный инструктивный материал по разработке Комплексной стратегии, включая примеры, приведен в документе Doc 10171.

8.46 Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы персонал эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, вступающий в непосредственный контакт с пассажирами, проходил подготовку по повышению осведомленности о торговле людьми

I. Незаконная торговля ресурсами дикой природы

8.47 **Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства должны обеспечить внедрение процедур борьбы с незаконной торговлей ресурсами дикой природы, включая открытые системы уведомления и контрактные данные соответствующих компетентных полномочных органов для эксплуатантов аэропортов и авиакомпаний.

ГЛАВА 9. СИСТЕМА ОБМЕНА ДАННЫМИ О ПАССАЖИРАХ

А. Общие положения

9.1 Каждое Договаривающееся государство, требующее от эксплуатантов воздушных судов передачи предварительной информации о пассажирах (API)/информации интерактивной API (iAPI) и/или данных записей регистрации пассажиров (PNR), создает режим одного окна для представления данных о пассажирах по каждой категории данных или обеим объединенным категориям данных, позволяющий участвующим сторонам представлять стандартизированную информацию с использованием общего пункта входа передаваемых данных для выполнения всех соответствующих требований в отношении данных о пассажирах и членах экипажа в рамках этой сферы компетенции.

9.1.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, требующим от эксплуатантов воздушных судов передачи данных о пассажирах и членах экипажа, следует рассмотреть вопрос о создании режима одного окна для представления данных о пассажирах с объединением обеих категорий данных.

9.2 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует оказывать на круглосуточной (постоянной) основе семь дней в неделю соответствующую оперативную и техническую помощь в проведении анализа любого выхода из строя или отказа системы и принятии соответствующих мер в целях обеспечения возврата к нормальной работе в кратчайший срок.

9.3 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует устанавливать и внедрять соответствующие процедуры уведомления и восстановления в отношении как регулярного технического обслуживания информационных систем, так и незапланированных выходов из строя или отказов систем.

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

9.5 Договаривающиеся государства не требуют от эксплуатантов воздушных судов представлять нестандартные элементы данных в рамках положений по API, iAPI и/или PNR.

9.6 Договаривающиеся государства при рассмотрении вопроса о требовании представлять элементы, которые отходят от Стандарта, представляют запрос в контактный комитет ВТАмО/ИАТА/ИКАО параллельно с процессом ВТАмО для запроса о ведении данных (DMR) в рамках процесса рассмотрения и утверждения для включения таких элементов данных в инструктивные указания.

В. Предварительная информация о пассажирах (API)

9.7 Каждое Договаривающееся государство создает систему предварительной информации о пассажирах (API).

Примечание 1. API предусматривает, что перед вылетом перевозчик вводит биографические данные о пассажирах или членах экипажа, подробные сведения о проездном документе и подробные сведения о полете. Эта информация электронным способом передается в пакетном режиме органам пограничного контроля в стране назначения или вылета. Таким образом, подробные сведения о пассажирах и/или членах экипажа принимаются заранее до вылета или прибытия рейса.

Примечание 2. Система iAPI предусматривает сбор тех же данных о пассажирах, что и в пакетном режиме, но при этом их передача осуществляется посредством двусторонней связи, когда органы пограничного контроля в режиме реального времени предоставляют ответы эксплуатантам воздушных судов по каждому пассажиру в ходе регистрации. Это позволяет стране назначения и/или вылета осуществлять пограничный контроль и контроль авиационной безопасности и направлять эксплуатанту воздушного судна сообщение с указанием о посадке на борт воздушного судна или соответствующую инструкцию, с тем чтобы можно было предотвратить посадку лица на борт воздушного судна, его прибытие и/или пересечение им границы при въезде и/или выезде.

Примечание 3. Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в пункте 9 резолюции 2178 (2014) "[n]аиболее приоритетные государства-члены требуют, чтобы авиакомпании, действующие на их территории, в любое время предоставляли соответствующим национальным властям информацию о пассажирах для выявления случаев въезда с их территории или попыток въезда на их территорию или транзитного проезда через нее на борту воздушных судов гражданской авиации лиц, обозначенных Комитетом, учрежденным резолюциями 1267 (1999) и 1989 (2011) (Комитет), и далее призывают государства-члены сообщать Комитету о любых таких случаях выезда с их территории или попытках въезда на их территорию или транзита через нее таких лиц, а также направлять эту информацию государству проживания или гражданства, сообразно обстоятельствам и согласно внутригосударственному законодательству и международным обязательствам".

9.8 Рекомендуемая практика. Каждому Договаривающемуся государству следует рассмотреть вопрос внедрения интерактивной системы предварительной информации о пассажирах (iAPI).

9.9 Система API каждого Договаривающегося государства:

- поддерживается соответствующим правовым документом (таким, как например: законодательством, нормативным положением или указом);
- соответствует признанным международным стандартам для API.

Примечание 1. Сообщения PAXLST и CUSRES стандарта ЭДИФАКТ ООН являются стандартными электронными сообщениями, разработанными конкретно в качестве подраздела стандарта ЭДИФАКТ ООН для обеспечения обработки передач пассажирских ведомостей (в электронном виде). ЭДИФАКТ ООН означает "Правила Организации Объединенных Наций для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте". Данные правила состоят из комплекта согласованных на международной основе стандартов, указателей и рекомендаций по электронному обмену структурированными данными, и, в частности, теми из них, которые относятся к торговле товарами и услугами между независимыми, компьютеризированными информационными системами. ВТАМО, ИАТА и ИКАО совместно согласовали максимальный комплект данных API, которые следует включать в сообщение PAXLST, подлежащее использованию для передачи таких данных эксплуатантами воздушных судов органам пограничного контроля в стране назначения или вылета. Предполагается, что стандарт ЭДИФАКТ ООН может быть заменен современными методами передачи сообщений, такими как международные стандарты XML или веб-приложения.

Примечание 2. В рамках структуры нынешнего формата сообщений PAXLST и CUSRES стандарта ЭДИФАКТ ООН не учитывается использование авиации общего назначения.

Примечание 3. Сообщения PAXLST и CUSRES стандарта ЭДИФАКТ ООН определяются признанными международными Инструктивными указаниями по системе предварительной информации о пассажирах (API), принятами ВТАМО/ИАТА/ИКАО.

9.10 При определении передаваемой идентификационной информации о пассажирах Договаривающиеся государства требуют представления только элементов данных, имеющихся в машиносчитываемой форме в проездных документах, отвечающих спецификациям, содержащимся в документе Doc 9303. Вся требуемая

информация соответствует спецификациям на сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН, содержащимся в Инструктивных указаниях по системе предварительной информации о пассажирах (API), принятыми ВТАмО/ИАТА/ИКАО.

9.11 Договаривающиеся государства не наказывают и никаким иным образом не привлекают к ответственности эксплуатанта воздушного судна, если эксплуатант воздушного судна собрал и представил точную API на основе одного предъявленного при вылете проездного документа, действительного на данную поездку, а по прибытии пассажир предъявляет второй проездной документ, действительный на данную поездку.

9.12 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует стремиться сводить к минимуму количество передач данных API по каждому конкретному рейсу.

9.13 Договаривающиеся государства, внедряющие систему API, в максимальной степени ограничивают эксплуатационную и административную нагрузку на эксплуатантов воздушных судов и повышают при этом уровень упрощения формальностей в отношении пассажиров.

9.14 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует воздерживаться от наложения штрафов и санкций на эксплуатантов воздушных судов за любые ошибки, вызванные отказом систем, которые могут повлечь за собой непередачу данных или передачу искаженных данных государственным полномочным органам в соответствии с требованиями системы API.

9.15 Договаривающиеся государства, внедряющие систему API, не требуют при этом представления пассажирских ведомостей на бланке или в любом нестандартном электронном формате.

9.16 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, внедряющим систему iAPI, следует:

- a) стремиться минимизировать воздействие на существующие системы и техническую инфраструктуру эксплуатантов воздушных судов путем проведения консультаций с эксплуатантами воздушных судов до разработки и внедрения системы iAPI;
- b) совместно с эксплуатантами воздушных судов разрабатывать системы iAPI, согласующиеся с используемыми эксплуатантами воздушных судов системами контроля за отправками.

С. Электронные системы оформления поездок (ETS)

9.17 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, намеревающимся создать электронную систему оформления поездок (ETS), следует интегрировать систему верификации, проводимой перед поездкой, с интерактивной системой предварительной информации о пассажирах.

Примечание. Это позволит государствам обеспечить интеграцию с используемыми авиакомпаниями системами контроля вылета пассажиров, на основе стандартов сообщения данных в соответствии с международными руководящими принципами, с тем чтобы обеспечить ответ авиакомпании в реальном масштабе времени в целях проверки в ходе регистрации подлинности имеющегося у пассажира разрешения на поездку.

9.18 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, намеревающимся внедрить ETS, следует:

- a) обеспечить надежную платформу электронной подачи заявки, где может быть произведена онлайновая заявка на получение разрешения на поездку. Государству следует четко разъяснить, что его платформа является предпочтительным средством для подачи заявки в режиме онлайн, с тем

чтобы сократить количество неофициальных третьесторонних агентов по продаже, которые могут взимать дополнительную плату за подачу заявки отдельного лица;

- b) предусмотреть использование интегрированных в форму заявки инструментальных средств для оказания помощи отдельным лицам во избежание ошибок при заполнении формы заявки, в том числе четкие инструкции относительно ее применимости с указанием того, для граждан каких государств требуется ETS, и не допускать обработки заявки для пассажиров, не подпадающих под установленные критерии (например, гражданство и/или тип документа);
- c) ввести систему автоматизированной и непрерывной проверки соответствующих перечней, содержащих предупреждающую информацию;
- d) предусмотреть передачу пассажиру электронного уведомления вместо печатного документа, подтверждающего его поездку;
- e) обеспечить, чтобы требуемая от пассажира информация была легко понимаемой в соответствии с национальным законодательством и нормативными положениями данного государства.

9.19 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует предусмотреть определенный график внедрения, который способствует обеспечению информированности о предстоящих изменениях и выработке коммуникационных стратегий на многих языках в сотрудничестве с другими правительствами, туристической отраслью, эксплуатантами воздушных судов и организациями в целях распространения информации о запланированном внедрении ETS.

9.20 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует предусмотреть период осознанного соблюдения требований после первоначального нормативного срока внедрения, когда пассажирам позволяют въезд в страну, но их информируют о новых требованиях, например, путем вручения отрывного листка с новыми требованиями.

9.21 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству, требующему использования ETS, следует принять политику, обеспечивающую информирование пассажиров о связанных с ETS требованиях во время бронирования мест, и рекомендовать эксплуатантам воздушных судов осуществлять предусматриваемую ETS проверку в пункте начала поездки, а не в пункте погрузки для полета на последнем участке перед въездом в страну, в отношении которой действует разрешение ETS.

Примечание. Это будет зависеть от имеющихся у других эксплуатантов воздушных судов возможностей сквозной интерлайновой регистрации и взаимоотношений между эксплуатантами воздушных судов.

D. Данные записей регистрации пассажиров (PNR)

9.22 Каждое Договаривающее государство:

- a) развивает потенциал для сбора, использования, обработки и защиты данных записей регистрации (PNR) прибывающих на его территорию и убывающих с его территории пассажиров, опираясь на надлежащую административно-правовую основу (например, помимо прочего, законодательство, нормативное положение или указ) и соблюдая все Стандарты, содержащиеся в разделе D главы 9 Приложения 9;
- b) соотносит свои требования к данным PNR и методы обработки таких данных с основными принципами, содержащимися в документе Doc 9944 "Рекомендации в отношении записей регистрации

пассажиров (PNR)" ИКАО и в инструктивных материалах по внедрению сообщений PNRGOV, опубликованных и обновленных ВТАМО и поддержанных ИКАО и ИАТА;

- с) принимает и внедряет сообщения PNRGOV для передачи данных PNR от эксплуатантов воздушных судов государству для обеспечения всеобщей интероперабельности.

Примечание 1. Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в п. 12 Резолюции 2396 (2017) постановил, что государства-члены должны развивать потенциал для сбора, обработки и анализа, в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, данных записей регистрации пассажиров (PNR) и обеспечивать, чтобы эти данные использовались всеми их компетентными национальными органами и доводились до их сведения, при полном уважении прав человека и основных свобод, в целях предотвращения, выявления и расследования правонарушений террористического характера и поездок, связанных с террористической деятельностью.

Примечание 2. Сообщение PNRGOV является стандартным электронным сообщением, совместно одобренным ВТАМО/ИКАО/ИАТА. В зависимости от конкретной системы бронирования и контроля за отправками, используемой эксплуатантами воздушных судов, соответствующие элементы данных, собираемые и хранимые эксплуатантами воздушных судов для своих собственных эксплуатационных и коммерческих целей, могут эффективно передаваться с использованием этой стандартизированной структуры сообщений.

9.23 Договаривающиеся государства при полном уважении прав человека и основных свобод:

- а) четко определяют в своих правовых системах данные PNR, которые будут использоваться в их соответствующей деятельности;
- б) четко устанавливают цели, в которых полномочные органы могут использовать данные PNR, которые не должны выходить за пределы необходимого для выполнения поставленных задач, включая, в частности, цели в области пограничного контроля, связанные с борьбой с терроризмом и тяжкими преступлениями;
- с) вводят ограничение на раскрытие данных PNR, согласно которому такие данные могут быть переданы только другим полномочным органам того же государства или других Договаривающихся государств, выполняющим функции, связанные с целями обработки данных PNR, в частности целями в области пограничного контроля, а также обеспечивают меры защиты, сопоставимые с мерами, предпринимаемыми передающим данные полномочным органом.

9.24 Договаривающиеся государства:

- а) не допускают несанкционированный доступ, раскрытие или использование данных PNR; их правовая система предусматривает меры наказания за их неправильное использование, несанкционированный доступ к ним и их несанкционированное раскрытие;
- б) обеспечивают, чтобы меры безопасности, применяемые ими при сборе, использовании, обработке и защите данных PNR, применялись ко всем лицам без незаконной дифференциации;
- с) принимают меры к тому, чтобы информировать физических лиц о сборе, использовании, обработке и защите данных PNR и соответствующих применяемых нормах конфиденциальности;
- д) принимают меры к тому, чтобы эксплуатанты воздушных судов предоставляли своим клиентам информацию о передаче данных PNR;

- е) предусматривают административные и судебные механизмы правовой защиты, позволяющие физическим лицам обращаться за правовой защитой в случае незаконной обработки их данных PNR государственными полномочными органами;
- ф) предусматривают в рамках своих административно-правовых систем соответствующие механизмы, позволяющие физическим лицам получать доступ к своим данным PNR и при необходимости подавать заявления о внесении в них исправлений, уточнений или изъятия из них отдельных элементов.

9.25 Рекомендуемая практика. С учетом необходимых и соразмерных ограничений Договаривающимся государствам следует уведомлять физических лиц об обработке их данных PNR и сообщать им об их правах и о доступных им средствах правовой защиты, как определено в административно-правовых системах этих государств.

9.26 Договаривающиеся государства:

- а) производят автоматизированную обработку данных PNR на основе объективных, точных и надежных критериев, которые эффективно указывают на наличие риска, не приводя к незаконной дифференциации;
- б) воздерживаются от принятия решений, которые влекут за собой значительные негативные действия, затрагивающие правовые интересы физических лиц, на основании исключительно автоматизированной обработки данных PNR.

9.27 Договаривающиеся государства в рамках своих административно-правовых систем назначают один (или несколько) компетентный(ых) национальный(ых) орган(ов), уполномоченный(ых) осуществлять независимый контроль за обеспечением защиты данных PNR и определять, что сбор, использование, обработка и защита данных PNR осуществляются при полном уважении прав человека и основных свобод.

9.28 Договаривающиеся государства:

- а) не требуют от эксплуатантов воздушных судов собирать данные PNR, которые не требуются в рамках их обычной производственной деятельности, и осуществлять фильтрацию данных до их передачи;
- б) не используют данные PNR, указывающие на расовую или этническую принадлежность физических лиц, их политические взгляды, религиозные или философские убеждения, членство в профсоюзах, или данные, касающиеся их состояния здоровья, сексуальной жизни или сексуальной ориентации, за исключением особых и срочных обстоятельств, когда это требуется для защиты наиболее важных интересов лиц, к которым относятся данные, или других физических лиц. В случае передачи такой информации Договаривающиеся государства как можно скорее удаляют такие данные.

9.29 Договаривающиеся государства:

- а) сохраняют данные PNR в течение установленного периода времени, определенного в их административно-правовых документах, который является таким периодом, который необходим и соразмерен для достижения целей, в которых используются данные PNR;
- б) обезличивают сохраненные данные PNR, которые позволяют осуществлять непосредственную идентификацию лиц, к которым они относятся, по истечении установленного периода времени, не превышающего того, который необходим согласно предусмотренному в национальных законах и директивах, за исключением случаев, когда такие данные используются в связи с конкретным проводимым расследованием и угрозой или риском в целях, указанных в п. 9.23 б);

- с) вновь персонализируют или открывают данные PNR только в тех случаях, когда они используются в связи с конкретным расследованием и угрозой или риском в целях, указанных в п. 9.23 б);
- д) удаляют данные PNR или производят их анонимизацию по окончании срока хранения за исключением случаев, когда они используются в связи с конкретным расследованием и угрозой или риском в целях, указанных в п. 9.23 б);

Примечание 1. Обезличивание данных PNR – это маскировка информации, позволяющая осуществлять непосредственную идентификацию физических лиц без создания помех для использования данных PNR в правоохранительных целях, в то время как анонимизация данных PNR означает необратимое удаление персональной идентификационной информации из записи PNR.

Примечание 2. Данный Стандарт не налагает ограничений на такие процессы разбирательства в рамках уголовного правосудия в Договаривающихся государствах, как расследование, судебное преследование и уголовное судопроизводство, осуществляемые в целях, указанных в п. 9.23 б).

9.30 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует сохранять данные PNR в течение пяти лет после передачи данных PNR, за исключением случаев, когда они требуются в ходе проводимого расследования, судебного разбирательства или судопроизводства.

9.31 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует обезличивать данные PNR в течение шести месяцев после передачи данных PNR и не позднее, чем через два года после передачи данных PNR.

9.32 Договаривающиеся государства:

- а) как правило, получают данные PNR методом "подачи" в целях защиты персональных данных, содержащихся в системах эксплуатантов, а также сохранения эксплуатантами контроля над своими системами;
- б) стремятся в максимально возможной степени ограничить эксплуатационную и административную нагрузку на эксплуатантов воздушных судов, способствуя в то же время упрощению формальностей для пассажиров;
- с) не налагают штрафы или санкции на эксплуатантов воздушных судов за неизбежные ошибки в результате сбоя в системах, которые могли привести к отсутствию или передаче искаженных данных PNR;
- д) сводят к минимуму число передач одних и тех же данных PNR по конкретному рейсу.

Примечание 1. Термин "подача" относится к методу, используемому эксплуатантами воздушных судов для передачи сообщений PNRGOV в одно окно представления данных о пассажирах.

Примечание 2. В особых случаях и когда передача данных методом "подачи" не представляется возможной, например в случае аварийной посадки воздушного судна, Договаривающиеся государства могут использовать альтернативные способы получения данных PNR в целях обеспечения бесперебойной оперативной деятельности.

9.33 Договаривающиеся государства:

- a) не препятствуют и не противодействуют передаче данных PNR эксплуатантами воздушных судов или другими соответствующими сторонами, не налагают санкции или штрафы на эксплуатантов воздушных судов или другие соответствующие стороны, которые передают данные PNR другому Договаривающемуся государству, а также не создают для них необоснованных препятствий при условии, что система данных PNR Договаривающихся государств соответствует Стандартам, содержащимся в разделе D главы 9 Приложения 9;
- b) аналогичным образом сохраняют способность устанавливать или поддерживать более высокие уровни защиты данных PNR в соответствии с требованиями своих административно-правовых систем и вступают в дополнительные соглашения с другими Договаривающимися государствами, в частности для укрепления коллективной безопасности, лучшей защиты данных PNR (в том числе в части сохранения данных), или вводят более подробные предписания в отношении передачи данных PNR, при условии, что эти меры не противоречат Стандартам, содержащимся в разделе D главы 9 Приложения 9.

Примечание. Термин "другие соответствующие стороны" означает передающие данные PNR Договаривающимся государствам стороны, такие как туроператоры и туристические агентства.

9.34 Договаривающиеся государства демонстрируют любому запрашивающему государству свое соблюдение Стандартов, содержащихся в разделе D главы 9 Приложения 9. Демонстрация соблюдения Стандартов, касающихся PNR, проводится по запросу в максимально короткие сроки. Договаривающиеся государства осуществляют этот процесс добросовестно и своевременно.

Примечание. Демонстрация соблюдения Стандартов может проводиться на основе двусторонних консультаций и/или информации, указанной в онлайновом контрольном перечне ИКАО по соблюдению положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", содержащемся в электронной системе представления информации о различиях (EFOD).

9.34.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам при необходимости следует разрешать другим Договаривающимся государствам, соблюдающим Стандарты, касающиеся PNR, получать данные PNR, по крайней мере на временной основе, в период проведения консультаций.

9.35 В том случае, когда Договаривающиеся государства принимают решение о необходимости воспрепятствовать, противодействовать или иным образом помешать передаче данных PNR или применить санкции в отношении эксплуатантов воздушного судна, они делают это транспарентно и с намерением урегулировать ситуацию, ставшую причиной принятия такого решения.

9.36 Рекомендуемая практика. В соответствии с настоящими SARPS Договаривающимся государствам, разрабатывающим программу PNR или вносящим существенные изменения в существующую программу, следует заблаговременно до получения данных направить другим Договаривающимся государствам, с которыми они поддерживают воздушное сообщение, соответствующие уведомления, в том числе о том, соблюдают ли они эти SARPS, с тем чтобы содействовать или способствовать оперативному проведению консультаций в случае необходимости.

9.37 Рекомендуемая практика. Предпринимая попытки урегулировать споры по поводу передачи данных PNR, Договаривающимся государствам не следует применять санкции в отношении эксплуатантов воздушных судов.

ГЛАВА 10. ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

А. Международные медико-санитарные правила и соответствующие меры

10.1 Договаривающиеся государства придерживаются соответствующих положений Международных медико-санитарных правил (2005), установленных Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) (ММСП).

10.2 Договаривающиеся государства не препятствуют заходу воздушного судна в международный аэропорт по соображениям здравоохранения, за исключением случаев, когда такие действия предпринимаются в соответствии с ММСП.

10.2.1 **Рекомендуемая практика.** *Договаривающимся государствам, рассматривающим возможность приостановления воздушных перевозок в исключительных обстоятельствах, следует сначала проконсультироваться с ВОЗ и медико-санитарным полномочным органом государства, в котором зарегистрированы случаи заболевания, прежде чем принять какие-либо решения в отношении приостановления воздушных перевозок*

10.3 Договаривающееся государство, рассматривающее вопрос о введении здравоохранительных мер дополнительно к мерам, рекомендуемым ВОЗ, делает это в соответствии с ММСП, включая, помимо прочего, статью 43, которая, в частности, гласит, что, принимая решение относительно осуществления дополнительных медико-санитарных мер, государства-участники принимают такое решение на основе: а) научных принципов; б) имеющихся научных данных, свидетельствующих о риске для здоровья людей, или, если таких данных недостаточно, имеющейся информации, в том числе полученной от ВОЗ или иных соответствующих межправительственных организаций и международных органов; и с) любых конкретных указаний или рекомендаций ВОЗ.

Примечание 1. Стандарт 10.3 применяется только в тех ситуациях, когда действует официальная временная рекомендация (а именно, в контексте объявленной чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение) или постоянная рекомендация согласно ММСП. Эти требования статьи 43 могут также применяться в другом контексте, предполагающем дополнительные меры, применяемые к международным перевозкам (включая перевозки воздушными судами), в частности в контексте статей 23 2), 27 1) и 28 ММСП.

Примечание 2. Статья 43 ММСП также требует, чтобы государство, принимающее дополнительные меры в соответствии с этой статьей, которые существенным образом нарушают международные перевозки, представляло ВОЗ обоснование таких мер с точки зрения общественного здравоохранения и с научной точки зрения.

10.3.1 **Рекомендуемая практика.** *Любому государству, затрагиваемому мерой, принимаемой на основании Стандарта 10.2, или приостановлением, указанным в Рекомендуемой практике 10.2.1, при необходимости следует просить государство, принимающее такую меру, проконсультироваться с ним. Цель такой консультации состоит в уточнении научной информации и обосновании данной меры с точки зрения общественного здравоохранения и в определении взаимоприемлемого решения.*

10.4 Договаривающиеся государства, требующие наличия документа, подтверждающего вакцинацию или профилактику, признают международное свидетельство о вакцинации или профилактике, форма которого указана в ММСП.

10.5 Договаривающиеся государства принимают все возможные меры к тому, чтобы учреждения, делающие прививки, использовали типовые международные свидетельства о вакцинации или профилактике в соответствии со статьей 36 и Приложением 6 ММСП с целью обеспечения их повсеместного признания.

10.6 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует поддерживать выдачу цифровых свидетельств о вакцинации в соответствии с рекомендациями ВОЗ, и эти свидетельства о вакцинации должны быть совместимы со спецификациями, указанными в техническом докладе ИКАО "Видимая цифровая печать без эксплуатационных ограничений (VDS-NC)".

10.7 Каждое Договаривающееся государство принимает меры к тому, чтобы все эксплуатанты воздушных судов и соответствующие учреждения имели возможность заблаговременно до вылета информировать пассажиров о прививках, требуемых полномочными органами страны назначения.

В. Проверка документации, касающейся состояния здоровья

10.8 Договаривающиеся государства оказывают помощь эксплуатантам воздушных судов в оценке стандартизированной медико-санитарной документации, предъявляемой пассажирами, в целях предотвращения мошенничества и злоупотреблений.

Примечание. По мере изучения государствами цифровых решений государства также могут помогать эксплуатантам воздушных судов оценивать такие цифровые решения.

10.9 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, запрашивающим медико-санитарную документацию в качестве требования на въезд или транзит, следует поощрять эксплуатантов воздушных судов к введению процедур для проверки наличия у пассажиров и членов экипажа необходимой медико-санитарной документации и, в соответствующих случаях, проводить оценку стандартизированной документации, касающейся состояния здоровья, для прибытия на свою территорию.

10.10 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, запрашивающим стандартизованные медико-санитарные документы и/или документацию, касающуюся состояния здоровья, следует рассмотреть возможность создания цифровой платформы здоровья, на которой пассажиры могут оставить заявку на получение уведомления об одобрении поездки государствами места назначения и транзита.

10.11 **Рекомендуемая практика.** Когда Договаривающиеся государства создают цифровую платформу здоровья, эксплуатантам воздушных судов следует, при необходимости, проводить проверки при посадке, чтобы убедиться в том, что каждый пассажир получил одобрение на поездку от государства транзита и места назначения.

Примечание. В ситуациях, когда государства имеют интерактивную предварительную информацию о пассажирах (API), государство может использовать портал совместно с интерактивным ответным сообщением API (CUSRES) для авиакомпаний, дополнив информацией "ДА/НЕТ" сообщение о посадке на борт.

10.12 Договаривающиеся государства не налагают на эксплуатантов воздушных судов штраф в случае, когда на основании стандартизованных медико-санитарных документов и/или документации, касающейся состояния здоровья, прибывающие пассажиры оказываются не имеющими права на въезд или транзитные пассажиры не выполняют условий трансфера, если эксплуатанты воздушных судов могут подтвердить проведение ими необходимых проверок.

10.13 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует рассмотреть возможность автоматизации процесса проверки документации, касающейся состояния здоровья, или использования бесконтактных процедур.

10.14 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос о введении мер при прилете в целях снижения последствий для пассажиров, которые могут оказаться невъездными или несоответствующими требованиям государства, касающимся состояния здоровья.

Примечание. Вакцинация, ревакцинация, тестирование и/или карантин могут быть альтернативой признанию пассажира лишенным права въезда.

10.15 Договаривающиеся государства, требующие представления документации о состоянии здоровья в качестве условия для въезда на свою территорию, принимают меры к тому, чтобы в течение обоснованного периода времени обеспечить четкую и эффективную передачу информации пассажирам и эксплуатантам воздушных судов о наличии таких требований.

Примечание 1. В отношении требований к тестированию период времени может быть обоснован, исходя из имеющихся возможностей тестирования и времени, необходимого для получения авиапассажиром результатов тестирования.

Примечание 2. Своевременная передача информации об изменениях в требованиях к документации, касающейся состояния здоровья, означает, что адаптация к новым требованиям в сложившихся обстоятельствах обоснована и может быть проведена пассажирами и эксплуатантами воздушных судов в установленный период времени в соответствии со Стандартами 1.2 б) и 1.2 с) главы 1.

Примечание 3. Своевременная передача государствами информации эксплуатантам воздушных судов и пассажирам подразумевает информированность всех о въездных требованиях государств транзита и места назначения и минимизирует вероятность того, что пассажир, совершающий посадку на борт воздушного судна, не получит права на въезд в силу изменений въездных требований государств транзита и прибытия.

C. Профилактика и смягчение последствий инфекционных заболеваний

10.16 Каждое Договаривающееся государство принимает 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.

Примечание 1. Рекомендации относительно разработки национального авиационного плана содержатся на странице Aviation Medicine веб-сайта ИКАО.

Примечание 2. Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях (Doc 10152) предлагает инструменты оценки, которые государства могут использовать с целью оценить и осуществить меры в рамках своего процесса принятия решений.

Примечание 3. Необходимо согласовывать включаемые в национальный план и план мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме процессы и применяемые меры, а также меры реагирования на конкретные ситуации, имеющие последствия для здоровья или вспышки заболевания.

10.16.1 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает интеграцию в каждом международном аэропорту планов мероприятий на случай чрезвычайной обстановки в области охраны здоровья на аэродроме для обеспечения готовности и реагирования в случае вспышки инфекционного заболевания на уровне аэропорта.

Примечание 1. Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" и том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" требуют от служб обслуживания воздушного движения и аэродромов подготовить планы мероприятий на случай чрезвычайной обстановки или планы мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме, соответственно, на случай чрезвычайных ситуаций в области здравоохранения, имеющих международное значение.

Примечание 2. Инструктивный материал по подготовке планов мероприятий на случай чрезвычайной обстановки в области охраны здоровья на аэродроме размещен на веб-сайте ИКАО по адресу: <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/default.aspx>.

10.17 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам, рассматривающим вопрос о введении медико-санитарных мер в целях профилактики и/или снижения распространения инфекционного заболевания, следует рассмотреть возможность применения многоуровневого подхода, основанного на оценке факторов риска.

Примечание. Руководство по мерам управления факторами риска при международных операциях в связи с COVID-19 (Doc 10152) содержит примеры многоуровневых подходов, основанных на оценке факторов риска, которые могут использоваться в поддержку "санитарных" коридоров. Меры в рамках многоуровневого подхода, основанного на оценке факторов риска, могут включать в себя, в зависимости от инфекционного заболевания: тестирование (полимеразная цепная реакция (ПЦР), антитела или другие приемлемые тесты); требования к пассажирам и персоналу использовать лицевые маски; соблюдение требования о выдерживании физического дистанцирования; улучшенные средства гигиены рук; меры борьбы с переносчиками инфекции; карантинные методы; ориентацию на самоосознание пассажиров; меры по отслеживанию зараженных лиц и меры по охране здоровья при пересечении границ.

10.18 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует рассмотреть возможность приоритетной вакцинации и профилактики основного авиационного персонала, включая экипажи воздушных судов.

10.19 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы командиры воздушных судов незамедлительно информировали орган управления воздушным движением о подозрении на инфекционное заболевание, с тем чтобы можно было обеспечить наличие специального медицинского персонала и оборудования, необходимых для предотвращения угрозы здоровью людей по прибытии данного воздушного судна.

Примечание 1. Подозрение на наличие инфекционного заболевания, требующее дополнительной оценки, может возникать в том случае, если наблюдается сочетание определенных признаков или симптомов, например, лихорадка (температура 38 С/100 F или выше); явно нездоровий внешний вид; постоянный кашель; нарушение дыхания; упорный понос; упорная рвота; кожная сыть; кровоподтек или кровотечение без нанесения повреждения или недавние проявления спутанности сознания.

Примечание 2. В случае подозрения на наличие инфекционного заболевания на борту воздушного судна командир воздушного судна должен выполнять протоколы и процедуры своего эксплуатанта, помимо связанных со здравоохранением юридических требований страны вылета и/или страны назначения. Последние, как правило, содержатся в сборниках аeronавигационной информации (AIP) или в NOTAM соответствующих государств.

Примечание 3. В Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов" приводится описание "бортовых" медицинских припасов, которые должны быть на воздушном судне. В Правилах аeronавигационного обслуживания "Организация воздушного движения" (PANS-ATM) (Doc 4444) детально описываются процедуры, которые в таких случаях должен выполнять командир воздушного судна при ведении связи с органом управления воздушным движением.

10.19.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам, требующим представления информации о пассажирах и/или экипажах, для отслеживания контактов лиц следует получать такую информацию в цифровом формате и непосредственно от физических лиц для целей управления пандемией или собирать ее по Форме представления информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения, приводимой в добавлении 13, в целях урегулирования конкретной ситуации.

Примечание. Для урегулирования конкретной ситуации, имеющей последствия для здоровья и требующей использования печатной Формы представления информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения, государствам следует иметь достаточные запасы форм для использования в своих международных аэропортах и для распространения среди эксплуатантов воздушных судов.

10.20 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам, требующим представления информации о здоровье пассажиров, следует рассмотреть вопрос о сборе такой информации в цифровом формате и непосредственно от физических лиц для целей управления пандемией или получать ее в целях урегулирования конкретной ситуации в виде печатной формы Самодекларации пассажира о состоянии здоровья для целей здравоохранения, разработанной для данной конкретной ситуации, имеющей последствия для здоровья.

Примечание 1. Для урегулирования конкретной ситуации, имеющей последствия для здоровья, с использованием печатной формы Самодекларации пассажира о состоянии здоровья для целей здравоохранения, государствам следует иметь достаточные запасы форм для использования в своих международных аэропортах и для распространения среди эксплуатантов воздушных судов.

Примечание 2. Если требуются обе формы, то форму "Самодекларация пассажира о состоянии здоровья для целей здравоохранения" следует печатать на оборотной стороне существующей Формы представления информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения.

10.21 Договаривающиеся государства обеспечивают соответствие процедур обработки и распределения годных к потреблению продуктов (т. е. продовольствия, напитков и запасов воды) на борту воздушного судна и в аэропорту ММСП и надлежащим рекомендациям ВОЗ и Продовольственной и сельскохозяйственной организации (ФАО).

10.22 Договаривающиеся государства обеспечивают надлежащую подготовку физических и юридических лиц, участвующих в процессе обработки и распределения предназначенных для потребления продуктов (т. е. продовольствия, напитков и запасов воды) на борту воздушного судна или в аэропорту, с тем чтобы такая услуга оказывалась в соответствии с надлежащими рекомендациями ВОЗ и ФАО.

10.23 Договаривающиеся государства совместно с эксплуатантами аэропортов и воздушных судов обеспечивают создание соответствующей системы обработки и удаления отходов, включая сортировку, контроль и утилизацию отходов в соответствии с ММСП и надлежащими рекомендациями ВОЗ и ФАО.

D. Средства, необходимые для принятия мер по здравоохранению, оказанию скорой медицинской помощи и организации карантина животных и растений

10.24 Каждое Договаривающееся государство совместно с эксплуатантами аэропортов обеспечивает меры по здравоохранению, включая меры по карантину людей, животных и растений в международных аэропортах.

10.25 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует, по возможности, обеспечивать наличие в своих основных международных аэропортах или поблизости от них лечебно-оздоровительных средств и служб, предназначенных для пассажиров, экипажа и наземного персонала.

Примечание 1. Лечебно-оздоровительные средства и службы могут проводить оценку состояния здоровья и тестирование, вакцинацию или ревакцинацию и выдавать соответствующие свидетельства. Данную Рекомендуемую практику не следует истолковывать как право пассажиров, экипажа и наземного персонала проходить проверку, вакцинацию или ревакцинацию в международных аэропортах.

Примечание 2. Следует обратить внимание на положения части IV и приложения I ММСП, касающиеся основных требований к возможностям аэропортов, назначаемых Договаривающимися государствами на своей территории в качестве пунктов въезда.

10.26 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам в консультации с эксплуатантами аэропортов и в зависимости от местных условий следует обеспечивать в международных аэропортах доступ к надлежащим средствам для проведения мероприятий по здравоохранению и карантину животных и растений, касающихся воздушных судов, экипажей, пассажиров, багажа, грузов, почты и бортприпасов.

10.27 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует обеспечивать, чтобы во время нахождения в помещениях транзитные пассажиры и экипажи не подвергались опасности получения инфекции, а также укусов насекомых – переносчиков инфекции; при необходимости следует предусматривать наличие средств доставки пассажиров и экипажа в другой аэровокзал или близлежащий аэропорт, не подвергая при этом их здоровье какой-либо опасности. Подобные меры и средства следует предусматривать и в отношении животных.

10.28 Договаривающиеся государства совместно с аэропортовыми полномочными органами обеспечивают наличие и регулярную оценку в международных аэропортах лечебно-оздоровительных средств и служб, включая те, которые предназначены для оказания первой помощи на месте, и принятие соответствующих мер в более серьезных случаях для быстрого направления пострадавших в заранее установленные компетентные медицинские учреждения.

Примечание. По всем мерам, касающимся охраны здоровья пассажиров, целесообразно проводить консультации с ВОЗ.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ (въезд/выезд)		
Эксплуатант		
Знаки национальной принадлежности и регистрационные знаки Рейс № Дата		
Пункт вылета. (Название места)	Пункт прибытия..... (Название места)	
МАРШРУТ ПОЛЕТА		
(В графе "Пункты" всегда указывается 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
<i>Санитарная декларация</i>		Только для служебных отметок
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 нездоровий 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		
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		
Подпись (если необходимо), время и дата _____ Соответствующий член экипажа		
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

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

* Заполняется по требованию государства.

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

← 210 мм (или 8 1/4 дюйма) →

ДОБАВЛЕНИЕ 2. ПАССАЖИРСКАЯ ВЕДОМОСТЬ

ПАССАЖИРСКАЯ ВЕДОМОСТЬ

Эксплуатант
.....

Знаки национальной принадлежности и регистрационные знаки* Рейс № Дата

Пункт посадки..... Пункт высадки.....
(Название места) (Название места)

Размер документа 210 x 297 мм (или 8 $\frac{1}{4}$ x 11 $\frac{3}{4}$ дюйма).

* Заполняется только по требованию государства.

210 мм (или 8 1/4 дюйма)

Примечание. В случае наличия у пассажира нескольких гражданств необходимо указывать только одно гражданство, соответствующее действительному проездному документу, предъявленному пассажиром.

ДОБАВЛЕНИЕ 3. ГРУЗОВАЯ ВЕДОМОСТЬ

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

* Заполняется только по требованию государства.

210 мм (или 8½ дюйма)

ДОБАВЛЕНИЕ 4. СЕРТИФИКАТ ДЕЗИНСЕКЦИИ С ПОСЛЕДЕЙСТВИЕМ

ПРАВИТЕЛЬСТВО.....

СЕРТИФИКАТ ДЕЗИНСЕКЦИИ С ПОСЛЕДЕЙСТВИЕМ

Внутренние поверхности, включая грузовые отсеки воздушного судна
(регистрационный номер воздушного судна)
обработаны утвержденным дезинсекционным средством с последействием в соответствии с рекомендациями
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) и некоторые поправки.

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

Срок действия:.....

Подпись:.....

Пункт назначения:.....

Дата:

ДОБАВЛЕНИЕ 5. КАРТОЧКА ПОСАДКИ/ВЫСАДКИ

МЕЖДУНАРОДНАЯ КАРТОЧКА ПОСАДКИ/ВЫСАДКИ

(Просьба заполнять печатными буквами.*)

1. Фамилия, имя:
Фамилия *Имя (имена)*
2. Дата рождения:
Год *Месяц* *День*
3. Гражданство:
4. Проездной документ:
Государство, выдавшее документ *Вид документа* *Номер*
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.

ДОБАВЛЕНИЕ 6. РЕКОМЕНДАЦИЯ СОВЕТА ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА*

Об упрощении таможенного контроля авиапассажиров на основе двухканальной системы (8 июня 1971 года)

"СОВЕТ ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА,

рассмотрев рекомендацию № В-3 7-го Специализированного совещания по упрощению формальностей Международной организации гражданской авиации, утвержденную Советом этой Организации в декабре 1968 года, о налаживании в международных аэропортах двухканальных систем в целях быстрого досмотра прибывающего багажа,

рассмотрев принятую на 2-й промежуточной сессии Европейской комиссии гражданской авиации в июле 1969 года рекомендацию № 11 о двухканальной или красной/зеленой системе,

стремясь внести свой вклад в усилия по усовершенствованию движения потока пассажиров в международных аэропортах,

считая, что эту цель можно достигнуть путем введения упрощенного порядка таможенного контроля пассажиров и их багажа, основанного на двухканальной системе,

считая, что такая система может быть принята без снижения эффективности контроля и что она дает возможность таможенным органам эффективно обслуживать все возрастающее количество пассажиров без соответствующего увеличения таможенного персонала,

считая, что приведение в соответствие характеристик этой системы в различных странах имеет большое значение для ее четкой работы,

рекомендует государствам-членам в тесном сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов и другими соответствующими органами ввести в своих крупных международных аэропортах характеризуемую ниже двухканальную систему досмотра прибывающих пассажиров и их багажа:

- 1) Эта система обеспечивает возможность выбора пассажирами одного из двух следующих каналов:
 - a) один (зеленый канал) для пассажиров, не имеющих при себе товаров или имеющих только товары, которые могут ввозиться без уплаты импортных пошлин и налогов и на ввоз которых не распространяются запрещения или ограничения;
 - b) другой (красный канал) для прочих пассажиров.
- 2) Каждый канал имеет ясную и четкую маркировку для того, чтобы пассажиры могли легко различить их. Основными отличительными знаками являются:

* В настоящее время известен как Всемирная таможенная организация (ВТАМО).

- a) для канала, о котором говорится в пункте 1 a), – зеленый восьмиугольник и слова "ЗАЯВЛЯТЬ НЕЧЕГО" ("NOTHING TO DECLARE");
- b) для канала, о котором говорится в пункте 1 b), – красный квадрат и слова "ТОВАРЫ ДЛЯ ЗАЯВЛЕНИЯ" ("GOODS TO DECLARE").

Кроме того, каналы следует обозначать надписями, включающими слово "ТАМОЖНЯ" ("CUSTOMS").

- 3) Указательные надписи, о которых говорится в пункте 2, даются на английском и/или французском языках и на любом другом языке или языках, которые будут сочтены целесообразными для соответствующего аэропорта.
- 4) Пассажиры должны быть достаточно хорошо информированы, чтобы правильно выбрать каналы. С этой целью важно, чтобы:
 - a) пассажиры были информированы о функционировании этой системы и о том, какие товары и сколько они могут иметь с собой при прохождении по зеленому каналу. Для этого в здании аэропорта можно использовать плакаты или информационные щиты; кроме того, среди находящихся в аэропорту лиц и среди населения можно распространять памятки с помощью туристических агентств авиакомпаний и других заинтересованных организаций;
 - b) путь к каналам был ясно обозначен.
- 5) Каналы располагаются за пределами мест выдачи багажа с тем, чтобы при выборе канала пассажиры имели при себе весь свой багаж. Кроме того, каналы направлены таким образом, чтобы поток пассажиров из этой зоны до выходов из аэропорта был, по возможности, прямым.
- 6) Расстояние между местом выдачи багажа и входами в каналы является достаточным для того, чтобы пассажиры могли выбрать канал и войти в него, не создавая скученности.
- 7) В зеленом канале пассажиры не проходят каких-либо таможенных формальностей, однако таможенные органы могут производить выборочную проверку; в красном канале пассажиры проходят все необходимые таможенные формальности;

указывает, что двухканальная система не обязательно несовместима с другими видами контроля, как, например, контроль обмена валюты, если соответствующие правила не требуют полного контроля пассажиров и багажа;

просит государства члены, которые принимают данную рекомендацию, известить Генерального секретаря относительно:

- a) ее принятия и даты, с которой они будут применять данную рекомендацию;
- b) названий аэропортов, в которых применяется двухканальная система.

Генеральный секретарь передает эту информацию таможенным управлениям государств членов, Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Генеральному директору Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА)".

ДОБАВЛЕНИЕ 7. УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЛЕНА ЭКИПАЖА (УЧЭ)

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

*Примечание. Подробные технические требования к машиносчитываемому удостоверению члена экипажа
содержатся в части 5 документа Doc 9303.*

ДОБАВЛЕНИЕ 8. УДОСТОВЕРЕНИЕ ИНСПЕКТОРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Государство выдачи Компетентный орган выдачи	УДОСТОВЕРЕНИЕ ИНСПЕКТОРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	
<p>Фотография владельца удостоверения</p>	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

*Примечание. Подробные технические требования к машиносчитываемому удостоверению содержатся в
части 5 документа Doc 9303.*

ДОБАВЛЕНИЕ 9. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ФОРМЫ ДОКУМЕНТОВ, КАСАЮЩИХСЯ ВОЗВРАТА ЛИЦ БЕЗ ПРАВА НА ВЪЕЗД

1. ДОКУМЕНТ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИЙ ПОТЕРИЮ ИЛИ УНИЧТОЖЕНИЕ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ (см. п. 5.6)

От: Иммиграционный или другой соответствующий
полномочный орган: (название)
Аэропорт: (название)
Государство: (название)
Телефон:
Телекс:
Факс:

Кому: Иммиграционный ли другой
соответствующий полномочный орган:
(название)
Аэропорт: (название)
Государство: (название)

Лицу, которому выдан настоящий документ, прибыло (дата) в аэропорт (название) рейсом (номер рейса) из (город и государство).

Данное лицо, которому было отказано во въезде, утеряло или уничтожило свои проездные документы и заявляет/дает понять о себе
следующее (вычеркнуть то, что не пригодно, и добавить любую соответствующую вспомогательную информацию):

Фамилия:

Имя (имя и отчество):

Дата рождения:

Место рождения:

Гражданство:

Место жительства:

Фотография,
если она
имеется

Перевозчику, доставившему его, были даны указания отправить пассажира с территории данного государства рейсом (номер рейса),
вылетающим (дата и время) из (название аэропорта).

В соответствии с положениями Приложения 9 к Конвенции о международной гражданской авиации последнему государству, в котором
ранее находился пассажир и откуда пассажир недавно прибыл, предлагается принять его для повторной проверки после того, как пассажир
был запрещен въезд в другую страну.

Дата

Фамилия официального лица:

Должность:

Подпись:

Название иммиграционного или другого
соответствующего полномочного органа

(Внимание! Указанный документ НЕ является документом, удостоверяющим личность)

**2. ПИСЬМО, КАСАЮЩЕЕСЯ СФАБРИКОВАННЫХ, ПОДДЕЛЬНЫХ
ИЛИ ФАЛЬШИВЫХ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ, А ТАКЖЕ
ПОДЛИННЫХ ДОКУМЕНТОВ, ПРЕДЬЯВЛЕННЫХ ЛИЦАМИ,
ВЫДАЮЩИМИ СЕБЯ ЗА ДРУГИХ ЛИЦ (см. п. 5.7)**

От: Иммиграционный или соответствующий полномочный орган: (название) Аэропорт: (название) Государство: (название) Телефон: Телекс: Факс:	Кому: Иммиграционный или соответствующий полномочный орган: (название) Аэропорт: (название) Государство: (название)		
<p>Настоящим направляем фотокопию сфабрикованного/поддельного/фальшивого проездного документа/удостоверения личности/подлинного документа, предъявленного лицом, выдающим себя за другое лицо.</p> <p>Номер документа: Государство, выдавшее документ:</p> <p>Вышеупомянутый документ использовался лицом, заявляющим о себе следующее:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="vertical-align: top; width: 50%;"> <p>Фамилия:</p> <p>Имя (имя и отчество):</p> <p>Дата рождения:</p> <p>Место рождения:</p> <p>Гражданство:</p> <p>Место жительства:</p> </td> <td style="vertical-align: top; width: 50%; text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 100%; height: 100%;"> <p>Фотография, если она имеется</p> </div> </td> </tr> </table> <p>Данное лицо прибыло (дата) в аэропорт (название) рейсом (номер рейса) из (город и/государство).</p> <p>Обладателю документа было отказано во въезде в (название государства), и перевозчику, доставившему его, были даны указания отправить пассажира с территории данного государства рейсом (номер рейса), вылетающим (дата и время) из (название аэропорта).</p> <p>Вышеуказанный документ потребуется в качестве доказательства при судебном преследовании обладателя документа, и он был изъят. Поскольку данный документ является собственностью выдавшего его государства, он после судебного преследования будет возвращен соответствующим полномочным органам.</p> <p>В соответствии с положениями Приложения 9 к Конвенции о международной гражданской авиации последнему государству, в котором ранее находился пассажир и откуда пассажир недавно прибыл, предлагается принять его для повторной проверки после того, как пассажиру был запрещен въезд в другую страну.</p> <p style="text-align: right;">Фамилия и подпись официального лица: Должность: Название иммиграционного или другого соответствующего полномочного органа</p> <p style="text-align: center;">(Внимание! Данный документ НЕ является документом, удостоверяющим личность)</p>		<p>Фамилия:</p> <p>Имя (имя и отчество):</p> <p>Дата рождения:</p> <p>Место рождения:</p> <p>Гражданство:</p> <p>Место жительства:</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 100%; height: 100%;"> <p>Фотография, если она имеется</p> </div>
<p>Фамилия:</p> <p>Имя (имя и отчество):</p> <p>Дата рождения:</p> <p>Место рождения:</p> <p>Гражданство:</p> <p>Место жительства:</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 100%; height: 100%;"> <p>Фотография, если она имеется</p> </div>		

ДОБАВЛЕНИЕ 10. СТАНДАРТНАЯ ФОРМА ТОРГОВЫХ ДОКУМЕНТОВ ООН

Грузоотправитель (экспортер)	Дата: исходящий номер и т. д.		
Грузополучатель	Другой адрес (например, покупателя, если он отличается от адреса грузополучателя)		
Адрес для уведомления или доставки	Страны		
Виды транспорта	Условия доставки и оплаты		
Пометки и номера; номер и род упаковки; описание товара		Статистический номер	Количество нетто
		Ценность
		Вес брутто	Единицы измерения
Для дополнительных отметок			
			Место и дата выдачи; подпись

210 мм (или 8 1/4 дюйма)

ДОБАВЛЕНИЕ 11. 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 таможню, 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.

Задача аэропортовой программы FAL	SARPS Приложения 9 (17-е издание)
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 8.13
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 корректизы	Рекомендуемая практика 3.42 и 3.45

<i>Задача аэропортовой программы FAL</i>	<i>SARPS Приложения 9 (17-е издание)</i>
Вводить современные системы иммиграционного и таможенного контроля, используя применимую технологию. Сотрудничать в создании автоматизированных систем оформления пассажиров	Стандарты 3.46, 3.54, 4.7, 6.20 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 6.10
Рассматривать вопросы кадрового обеспечения пунктов досмотра (рабочие смены, сверхурочная работа и т. д.) и стремиться вносить корректизы для удовлетворения спроса на перевозки	Рекомендуемая практика 6.4
Вносить вклад от имени постоянных эксплуатантов воздушных судов и контрольных органов в проектирование новых аэропортов или новых средств досмотра	Стандарты 6.1.4 и 6.3
Контролировать и улучшать способы доставки багажа в зону таможенного досмотра	Рекомендуемая практика 6.9 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 8.15
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 4.27; Рекомендуемая практика 4.30, 4.30.1, 4.31 и 6.30–6.32 включительно
Создавать и содержать в исправности электронные системы декларации, таможенной очистки и доставки груза	Стандарты 4.5 и 4.17
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 4.30, 4.30.1 и 4.31
Рассматривать вопросы кадрового обеспечения контрольных органов в зоне оформления грузов (рабочие смены, сверхурочная работа и т. д.) и стремиться вносить корректизы с учетом потребностей потребителей	Стандарты 6.1.3 и 6.33

ДОБАВЛЕНИЕ 12. 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.¹

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,	иммиграционной службы,
министерства иностранных дел,	полномочных органов по выдаче проездных
министерства сельского хозяйства/охраны	документов/виз,
окружающей среды,	полномочных органов, выдающих
служб безопасности и контроля за	идентификационные карточки,
наркотиками,	карантинной службы.
министерства туризма,	

3.2 Кроме того, важное 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.

3.4 Рекомендуемым средством осуществления национальной программы FAL является **национальный комитет по упрощению формальностей**, состоящий из глав соответствующих правительенных учреждений и руководителей национальных организаций, представляющих эксплуатантов воздушных судов и

1. Группа небольших государств со сходными потребностями и целями может учредить субрегиональную программу FAL в интересах достижения экономии за счет расширения масштаба программы.

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). Этих 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.

Мандат Чикагской конвенции	Выполняемые задачи
Статья 10. Посадка в таможенном аэропорту ... любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершают, 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...	<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
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,	<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.

Мандат Чикагской конвенции	Выполняемые задачи
<p>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"> – 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 аэронавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Определять, рассматривать и изменять, при необходимости, национальную политику предотвращения распространения инфекционных болезней воздушным транспортом, в частности, программы дезинсекции и дезинфекции воздушных судов, программы введения карантина, связанные со здравоохранением, и меры досмотра, подлежащие применению в чрезвычайных с точки зрения здравоохранения ситуациях
<p>Статья 22. Упрощение формальностей Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Устанавливать, рассматривать и изменять, при необходимости, национальные правила, обеспечивающие исполнение таможенных, иммиграционных и карантинных законов, касающихся международного передвижения воздушным транспортом
<p>Статья 23. Таможенные и иммиграционные процедуры Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной аэронавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции...</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 проездных документов в соответствии с техническими требованиями ИКАО, содержащимися в документе Doc 9303 "Машиносчитываемые проездные документы"

Мандат Чикагской конвенции	Выполняемые задачи
<p>Статья 37. Принятие международных стандартов и процедур Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единобразия правил, стандартов, процедур и организаций, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единобразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее</p> <p>...</p> <p>j) таможенных и иммиграционных процедур;</p> <p>...</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
<p>Статья 38. Отклонения от международных стандартов и процедур Любое государство, которое считет 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 считет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомлять Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Периодически рассматривать вопрос о соблюдении всеми соответствующими органами положений Приложения 9 и уведомлять ИКАО о различиях между национальной практикой и соответствующими стандартами

ДОБАВЛЕНИЕ 13
ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ПАССАЖИРА
В ЦЕЛЯХ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Форма представления информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения. В целях охраны вашего здоровья сотрудникам органов здравоохранения необходимо, чтобы вы заполнили данную форму в случае возникновения у них подозрения о наличии инфекционной болезни на борту во время выполнения рейса. Ваша информация поможет сотрудникам органов здравоохранения связаться с вами, если вы могли подвергнуться заражению инфекционной болезнью. Важно заполнить данную форму полностью и аккуратно. Предполагается обеспечить хранение предоставленной вами информации в соответствии с применимыми законами и использовать ее только в интересах общественного здравоохранения. **Благодарим вас за оказание нам помощи в охране вашего здоровья.**

Заполнить одну форму взрослым членом каждой семьи. Заполнять заглавными (БОЛЬШИМИ) буквами. Для пробелов оставлять пустые клетки.

ИНФОРМАЦИЯ О РЕЙСЕ:	1. Название авиакомпании	2. Номер рейса	3. Номер места
		4. Дата прибытия (ггг/мм/дд)	
		2 0	
ЛИЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:			
5. Фамилия		6. Имя	
		7. Второй инициал	
8. Ваш пол		9. Национальность	
<input type="checkbox"/> Жен. <input type="checkbox"/> Другой <input type="checkbox"/>			
НОМЕР(А) ТЕЛЕФОНА(ОВ), по которому(ым) с вами можно связаться в случае необходимости. Включить код страны и код города.			
11. Мобильный		12. Служебный	
13. Домашний		14. Другой	
15. Адрес эл. почты			
АДРЕС ПОСТОЯННОГО МЕСТА ПРОЖИВАНИЯ:			
16. Номер дома и улица (отделите номер и улицу пустой клеткой)		17. Номер квартиры	
18. Город		19. Штат/провинция	
20. Страна		21. ZIP/почтовый индекс	
АДРЕС ВРЕМЕННОГО МЕСТА ПРОЖИВАНИЯ: если вы являетесь посетителем, укажите только первое место вашего пребывания.			
22. Название гостиницы (если имеется)		23. Номер дома и улица (отделите номер и улицу пустой клеткой)	
24. Номер квартиры			
25. Город		26. Штат/провинция	
27. Страна		28. ZIP/почтовый индекс	
СРОЧНАЯ КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ о лице, которое может связаться с вами в течение ближайших 21 дня.			
29. Фамилия		30. Имя	
31. Город			
32. Страна		33. Адрес эл. почты	
34. Мобильный телефон		35. Другой телефон	
36. СОПРОВОЖДАЮЩИЕ ЛИЦА (ЧЛЕНЫ СЕМЬИ): указывать возраст, если только лицо моложе 18 лет.			
Фамилия		Имя	
Номер места		Возраст <18	
(1)			
(2)			
(3)			
(4)			
37. СОПРОВОЖДАЮЩИЕ ЛИЦА (НЕ ЯВЛЯЮЩИЕСЯ ЧЛЕНАМИ СЕМЬИ): включить также название группы (если таковая имеется).			
Фамилия		Имя	
Группа (тургруппа, деловая группа, другие)			
(1)			
(2)			

Примечание. Форму представления информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения можно загрузить с веб-сайта:
<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> или <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-References.aspx>

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9275-669-7



9 789292 756697