

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика



Приложение 9
к Конвенции
о международной гражданской авиации

Упрощение формальностей

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 8 марта 2011 года,
и с 17 ноября 2011 года заменяет все
предыдущие издания Приложения 9.

Сведения о применении Стандартов
и Рекомендуемой практики содержатся
в предисловии.

Тринадцатое издание
Июль 2011 года

Международная организация гражданской авиации

**Международные стандарты
и Рекомендуемая практика**



**Приложение 9
к Конвенции
о международной гражданской авиации**

Упрощение формальностей

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 8 марта 2011 года,
и с 17 ноября 2011 года заменяет все
предыдущие издания Приложения 9.

Сведения о применении Стандартов
и Рекомендуемой практики содержатся
в предисловии.

Тринадцатое издание
Июль 2011 года

Международная организация гражданской авиации

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

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

Издание первое, 1949.

Издание двенадцатое, 2005.

Издание тринадцатое, 2011.

Приложение 9. Упрощение формальностей

Номер заказа: AN 9

ISBN 978-92-9231-849-9

© ИКАО, 2011

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

ПОПРАВКИ

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

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ			
№	Дата начала применения	Дата внесения	Кем внесено
1-22	Включены в настоящее издание		
23	28/2/13		ИКАО
24	29/7/14		ИКАО

ИСПРАВЛЕНИЯ			
№	Дата выпуска	Дата внесения	Кем внесено

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
ПРЕДИСЛОВИЕ.....	<i>(ix)</i>
ГЛАВА 1. Определения терминов и общие принципы.....	1-1
А. Определения терминов.....	1-1
В. Общие принципы.....	1-6
ГЛАВА 2. Прибытие и вылет воздушных судов.....	2-1
А. Общие положения.....	2-1
В. Документы: требования и использование.....	2-2
С. Исправление документов.....	2-3
D. Дезинсекция воздушных судов.....	2-4
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.....	2-5
III. Предварительное уведомление о прибытии.....	2-6
IV. Проведение досмотра и временное пребывание воздушных судов.....	2-7
ГЛАВА 3. Прибытие и убытие лиц и их багажа.....	3-1
А. Общие положения.....	3-1
В. Документы, требующиеся для поездки.....	3-1
С. Защита проездных документов.....	3-2
D. Проездные документы.....	3-2
E. Выездные визы.....	3-3
F. Въездные визы/визы для обратного въезда.....	3-3
G. Карточки посадки/высадки.....	3-4
H. Международные свидетельства о вакцинации и профилактике.....	3-4
I. Проверка проездных документов.....	3-4
J. Процедуры, связанные с убытием.....	3-5
K. Процедуры и обязанности, связанные с прибытием.....	3-6
L. Процедуры и требования, связанные с транзитом.....	3-9
M. Распоряжение багажом, отделенным от его владельца.....	3-10
N. Удостоверение личности и въезд членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов.....	3-10
O. Инспекторы гражданской авиации.....	3-11
P. Чрезвычайная помощь/въездные визы в случаях форс-мажорных обстоятельств.....	3-12

	Страница
ГЛАВА 4. Ввоз и вывоз грузов и других предметов	4-1
А. Общие положения.....	4-1
В. Информация, требуемая государственными полномочными органами.....	4-2
С. Выпуск и таможенная очистка экспортных грузов.....	4-3
D. Выпуск и таможенная очистка импортных грузов	4-3
E. Запасные части, оборудование, бортприпасы и другие материалы, импортируемые или экспортируемые эксплуатантами воздушных судов в связи с выполнением международных перевозок.....	4-5
F. Контейнеры и поддоны.....	4-6
G. Почтовые документы и процедуры.....	4-7
H. Радиоактивный материал.....	4-7
ГЛАВА 5. Лица без права на въезд и депортируемые лица.....	5-1
А. Общие положения.....	5-1
В. Лица без права на въезд	5-1
С. Депортируемые лица.....	5-3
D. Получение нового проездного документа.....	5-4
ГЛАВА 6. Средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах	6-1
А. Общие положения.....	6-1
В. 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.....	6-4
VII. Средства обеспечения обработки и оформления грузов и почты.....	6-5
С. Средства, необходимые для принятия мер по здравоохранению, оказанию скорой медицинской помощи и организации карантина животных и растений.....	6-5
D. Средства и службы, необходимые для осуществления контроля, связанного с оформлением, и для осуществления деятельности контрольных органов	6-6
E. Недисциплинированные пассажиры	6-7
F. Удобства для пассажиров	6-7
ГЛАВА 7. Посадка в не международных аэропортах.....	7-1
А. Общие положения.....	7-1
В. Кратковременная остановка в пути.....	7-1
С. Невозобновление полета.....	7-1

	<i>Страница</i>
ГЛАВА 8. Прочие положения по упрощению формальностей	8-1
А. Гарантии и освобождение от реквизиции или конфискации	8-1
В. Упрощение формальностей при поиске, спасании, расследовании авиационных происшествий и спасении имущества	8-1
С. Рейсы для оказания помощи при стихийных бедствиях и антропогенных катастрофах, представляющих серьезную опасность для здоровья людей и окружающей среды, и аналогичных чрезвычайных ситуациях, требующих помощи со стороны Организации Объединенных Наций (ООН)	8-2
D. Загрязнение моря и аварийно-спасательные операции	8-3
E. Применение Международных медико-санитарных правил и связанных с ними положений	8-3
F. Национальный авиационный план подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни	8-4
G. Создание национальных программ по упрощению формальностей	8-4
H. Упрощение формальностей при перевозке инвалидов	8-5
I. Общие положения	8-5
II. Доступ в аэропорты	8-6
III. Доступ к воздушным перевозкам	8-6
I. Оказание помощи пострадавшим в авиационном происшествии и их семьям	8-7
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	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
ДОБАВЛЕНИЕ 10. Стандартная форма торговых документов ООН	ДОБ 10-1
ДОБАВЛЕНИЕ 11. Типовая аэропортовая программа упрощения формальностей (FAL)	ДОБ 11-1
ДОБАВЛЕНИЕ 12. Типовая национальная программа FAL	ДОБ 12-1
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, состоявшемся в октябре 1955 года в Маниле, на Пятом, состоявшемся в декабре 1959 года в Риме, на Шестом, 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 и 11 июля 2005 года – двенадцатое издание Приложения 9.

Тринадцатое издание. Настоящее издание включает, помимо прочего, положения, вытекающие из решений 6-го совещания Группы экспертов FAL, состоявшегося в Монреале в мае 2010 года, по таким вопросам, как подготовка государств к вспышкам эпидемий инфекционных болезней в международном масштабе, внедрение согласованных на международном уровне систем предварительной информации о пассажирах и меры по оказанию помощи пассажирам, чьи рейсы прерываются в силу форс-мажорных обстоятельств. Настоящее тринадцатое издание Приложения 9 вступило в силу 18 июля 2011 года и подлежит применению с 17 ноября 2011 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 аэронавигации, 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.

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.

Помимо обязательства государств, вытекающего из статьи 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации службой аэронавигационной информации

* 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.

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 рассылаться 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*, Дос 8126) и, в частности, обеспечить соблюдение требований в отношении формы и содержания такой информации, которые содержатся в тринадцатом 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*

- а) *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.

- б) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
- в) *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 слова "**Рекомендуемая практика**"; *Примечания* – светлым курсивом с добавлением слова "*Примечание*".

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

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

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 машиночитываемого 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.

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

Бортприпасы (принадлежности) означают: а) бортприпасы (принадлежности) выносимые; и б) бортприпасы (принадлежности) расходные.

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

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

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

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

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

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

Высадка (с воздушного судна). Покидание воздушного судна после его приземления всеми лицами, за исключением 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 (C_{DS}) (содержащих открытые ключи подписи документов), основного списка CSCA (ML_{CSCA}), сертификатов соединения национальных центров удостоверения подписей (IC_{CSCA}) и листов аннулирования сертификатов, выпускаемых участниками, вместе с системой их распределения во всем мире, поддерживаемой ИКАО от имени участников в целях обеспечения подтверждения достоверности данных, содержащихся в МСПД.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Инспектор 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 API (iAPI) является электронной системой, с помощью которой в период регистрации элементы данных API, собранные эксплуатантом воздушного судна, передаются государственным органам, которые в пределах времени оформления пассажира на стойке регистрации направляют этому эксплуатанту ответное сообщение по каждому пассажиру и/или члену экипажа.

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Система предварительной информации о пассажирах (API). Электронная система связи, с помощью которой осуществляется сбор необходимых элементов данных и их передача до вылета или прибытия рейса органам пограничного контроля, а также их направление на первый рубеж в аэропорту прибытия.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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;
- c) обмен соответствующей информацией между Договаривающимися государствами, эксплуатантами и аэропортами расширился и поощрялся в максимально возможной степени;
- d) обеспечивались оптимальные 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 и таможенным органам 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 устранении 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. Кроме того, поощряется заключение меморандумов о взаимопонимании между Договаривающимися государствами.*

2.4 Договаривающиеся государства не препятствуют заходу воздушного судна в международный аэропорт по соображениям здравоохранения, за исключением случаев, когда такие действия предпринимаются в соответствии с Международными медико-санитарными правилами (2005) Всемирной организации здравоохранения.

2.4.1 **Рекомендуемая практика.** *Если, в исключительных обстоятельствах, возможность приостановления воздушных перевозок по соображениям здравоохранения рассматривается, Договаривающимся государствам следует сначала проконсультироваться со Всемирной организацией здравоохранения и медико-санитарным полномочным органом государства, в котором зарегистрированы случаи заболевания, прежде чем принять какие-либо решения в отношении приостановления воздушных перевозок.*

2.5 Если в ответ на возникновение конкретного риска для здоровья людей или чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение, Договаривающееся государство рассматривает вопрос о введении здравоохранительных мер дополнительно к мерам, рекомендуемым ВОЗ, оно делает это в соответствии с *Международными медико-санитарными правилами (2005)*, 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 2.5 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 (2005). 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 (2005) 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.

2.5.1 Рекомендуемая практика. Любому государству, затрагиваемому мерой, принимаемой на основании Стандарта 2.4, или приостановлением, указанным в Рекомендуемой практике 2.4.1, при необходимости следует просить государство, принимающее такую меру, проконсультироваться с ним. Цель таких консультаций состоит в уточнении научной информации и обоснования данной меры с точки зрения общественного здравоохранения и в определении взаимоприемлемого решения.

В. Документы: требования и использование

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

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

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

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

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

2.10 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.

2.11 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.

2.12 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 штампа на одной странице грузовой ведомости. Такое засвидетельствование подписывается уполномоченным агентом или командиром воздушного судна.

2.13 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.

2.14 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.

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

2.16 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.

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

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

2.19 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.

2.20 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.

С. Исправление документов

2.21 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.

2.22 Эксплуатант воздушного судна или его уполномоченный агент не подвергается наказанию, если он докажет соответствующим государственным полномочным органам, что любые обнаруженные в таких документах ошибки являются неумышленными и допущены не с намерением обмануть и не в результате грубой небрежности. Наказание, если оно считается необходимым для недопущения повторения таких ошибок, является настолько суровым, насколько это необходимо для данной цели.

Д. Дезинсекция воздушных судов

2.23 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 самолетом рейсов с пунктами отправления или транзита на территориях, где, по их мнению, существуют условия, создающие угрозу его общественному здравоохранению, сельскому хозяйству или окружающей среде.

2.24 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.

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

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

2.26 Договаривающиеся государства делают все необходимое для того, чтобы проведение дезинсекции не угрожало здоровью пассажиров и экипажа и не причиняло им каких-либо значительных неудобств.

2.27 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.

2.28 В тех случаях, когда дезинсекция проведена в соответствии с процедурами, рекомендованными Всемирной организацией здравоохранения, Договаривающееся государство признает соответствующее засвидетельствование в генеральной декларации, указанной в добавлении 1, или, в случае дезинсекции с последствием, сертификат дезинсекции по форме, приведенной в добавлении 4.

2.29 В случае проведения дезинсекции надлежащим образом в соответствии с п. 2.25 и представления или передачи сертификата, указанного в п. 2.28, государственным полномочным органам в стране прибытия, полномочные органы, как правило, признают такой сертификат и незамедлительно разрешают пассажирам и экипажу выйти из воздушного судна.

2.30 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы инсектициды или любые другие вещества, применяемые для дезинсекции, не оказывали вредного воздействия на элементы конструкции воздушного судна и его оборудование. Легковоспламеняющиеся химические составы или растворы, могущие повредить элементы конструкции воздушного судна, в частности в результате коррозии, не используются.

Е. Дезинфекция воздушных судов

2.31 Договаривающиеся государства определяют условия, в которых проводится дезинфекция воздушного судна. При необходимости проведения дезинфекции воздушных судов руководствуются следующими положениями:

- a) обработке подвергается только тот контейнер или отсек воздушного судна, в котором осуществлялась перевозка таких грузов;

- b) дезинфекция проводится по процедурам, соответствующим инструкциям изготовителя воздушного судна и любым рекомендациям ВОЗ;
- c) зараженные зоны дезинфицируются составами, обладающими соответствующими бактерицидными свойствами, подходящими для предполагаемого инфекционного агента;
- d) дезинфекция оперативно проводится чистильщиками, имеющими соответствующие средства индивидуальной защиты;
- e) не используются легковоспламеняющиеся химические составы, растворы или их остатки, которые могут повредить элементы конструкции воздушного судна или его систем, в частности в результате коррозии, а также химические вещества, которые могут нанести вред здоровью пассажиров или членов экипажа.

Примечание. При необходимости проведения дезинфекции по соображениям охраны здоровья животных следует применять только те методы и дезинфицирующие вещества, которые рекомендованы Международным бюро по эпизоотии.

2.32 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы в случае загрязнения поверхностей или оборудования воздушного судна любыми жидкостями организма, включая экскреты, проводилась дезинфекция загрязненных мест и используемого оборудования или инструментов.

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

I. Общие положения

2.33 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 аэронавигационной информации (AIP).

2.34 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.

2.35 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. 2.34.

2.36 В каждом Договаривающемся государстве уведомление заинтересованных органов пограничного контроля, например таможи и иммиграционной или карантинной службы, о предполагаемом прибытии, вылете или транзитном полете осуществляет орган, назначенный согласно п. 2.34.

II. Предварительное разрешение

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

2.38 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.

2.39 **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.

2.39.1 **Рекомендуемая практика.** *Договаривающимся государствам следует указывать в своих АИР минимальный срок, требуемый для обработки заявок на получение предварительного разрешения на выполнение полетов, упомянутого в п. 2.39.*

2.40 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".

2.41 Договаривающиеся государства, требующие получения предварительного разрешения на выполнение полетов, упомянутых в п. 2.40, не требуют, чтобы заявки подавались ранее чем за три рабочих дня до полета.

III. Предварительное уведомление о прибытии

2.42 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.

2.43 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

2.44 **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.

2.45 **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.*

2.46 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.

3.3 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.

3.4 Договаривающиеся государства не продлевают срок действия своих машиносчитываемых проездных документов.

Примечание. Техническими требованиями к машиносчитываемым проездным документам (Doc 9303, серия) не допускается изменение даты истечения срока действия и других данных, указанных в машиносчитываемой зоне.

3.4.1 **Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства, использующие автоматизированные системы пограничного контроля (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.

В. Документы, требующиеся для поездки

3.5 При оформлении прибытия и убытия пребывающих на их территории лиц Договаривающиеся государства не требуют никаких других документов, кроме тех, которые указаны в настоящей главе.

3.6 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

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

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

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

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

3.9.1 Рекомендуемая практика. *Договаривающимся государствам, а) выдающим или намеревающимся выдавать электронные паспорта и/или б) осуществляющим автоматизированные проверки электронных паспортов на пунктах пограничного контроля, следует присоединяться к Директории открытых ключей ИКАО (ДОК).*

Д. Проездные документы

3.10 Все паспорта, выдаваемые Договаривающимися государствами, являются машиночитываемыми в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Doc 9303.

Примечание. Данное положение не имеет целью препятствовать выдаче немашинчитываемых 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 машиночитываемыми, истек до 24 ноября 2015 года.

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

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

3.13 **Рекомендуемая практика.** *Договаривающимся государствам следует создавать общедоступные службы для приема заявлений об оформлении паспортов и/или для выдачи паспортов.*

3.14 Договаривающиеся государства устанавливают прозрачные процедуры подачи заявлений о выдаче, обновлении или замене паспортов и предоставляют информацию о таких процедурах будущим подателям заявлений по их просьбе.

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

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

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

Примечание 1. 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.

Е. Выездные визы

3.17 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.

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

Ф. Въездные визы/визы для обратного въезда

3.19 **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 упразднить такое требование.*

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

3.21 **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.*

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

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

3.24 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.

3.25 **Рекомендуемая практика.** *При выдаче виз, не являющихся машиночитываемыми, Договаривающимся государствам следует обеспечивать, чтобы данные о личности и выдаче, указываемые в таких документах, соответствовали техническим требованиям к визуальной зоне машиночитываемой визы, указанным в части 2 "Машиночитываемые визы" документа Doc 9303.*

Г. Карточки посадки/высадки

3.26 **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 машиночитываемых проездных документов или других источников.*

3.27 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".

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

3.29 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. Международные свидетельства о вакцинации или профилактике

3.30 В тех случаях, когда в соответствии с *Международными медико-санитарными правилами (2005)* полномочные органы требуют наличия документа, подтверждающего вакцинацию или профилактику, Договаривающиеся государства признают международное свидетельство о вакцинации или профилактике, форма которого установлена Всемирной организацией здравоохранения и указана в ММСП (2005).

И. Проверка проездных документов

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

3.32 **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.

3.33 Эксплуатанты воздушных судов в пункте посадки на борт воздушного судна принимают необходимые меры, чтобы убедиться в том, что пассажиры имеют действительные проездные документы, предписанные государствами транзита и назначения и описанные в этой главе.

3.33.1 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.

3.33.2 Договаривающиеся государства не требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов изымали документы, упомянутые в Стандарте 3.33.1.

3.33.3 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 сфабрированными, поддельными или фальшивыми, или проездные документы имеет лицо, выдающее себя за другое лицо, и изъятые Договаривающимся государством в соответствии со Стандартом 3.33.1, и которые совершают поездку на основании сопроводительного письма, выданного в соответствии со Стандартом 5.7.

Ж. Процедуры, связанные с убытием

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

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

3.36 **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.

3.37 **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.

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

К. Процедуры и обязанности, связанные с прибытием

3.39 **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.

3.40 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.

3.41 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.

3.42 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 его первой явки в контрольный пункт зоны прибытия после высадки с воздушного судна с целью получения разрешения на въезд в соответствующую страну; в это время сотрудник контрольного пункта принимает решение, имеет ли он право на въезд. Такая проверка не включает просмотра проездных документов, который может осуществляться сразу же после высадки с воздушного судна.

3.43 Эксплуатант воздушного судна несет 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. 3.42.

3.44 **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.

3.45 Ответственность эксплуатанта воздушного судна за охрану и опеку пассажиров и членов экипажа прекращается в тот момент, когда эти лица допускаются на территорию данного государства.

3.46 Каждое Договаривающееся государство, которое в рамках своего национального законодательства вводит программу в области предварительной информации о пассажирах (API), придерживается признанных международных стандартов передачи предварительной информации о пассажирах.

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

Примечание 2. Сообщение PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН является стандартным электронным сообщением, разработанным 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. ВТО, 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 3. В рамках структуры нынешнего формата сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН не будет учитываться использование авиации общего назначения.

3.46.1 При определении передаваемой идентификационной информации о пассажирах Договаривающиеся государства требуют представления только элементов данных, имеющих в машиночитываемой форме в проездных документах, отвечающих спецификациям, содержащимся в документе Doc 9303 (серия) "Машиночитываемые проездные документы". Вся требуемая информация соответствует спецификациям на сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН, содержащимся в Руководящих принципах ВТО/ИАТА/ИКАО, касающихся системы API.

3.46.2 При желании осуществить национальную программу в области предварительной информации о пассажирах (API) Договаривающиеся государства, не имеющие возможности полностью выполнять содержащиеся в п. 3.46.1 положения в отношении требуемых элементов данных, обеспечивают включение в требования такой национальной программы только тех элементов данных, которые были определены для включения в сообщение PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН, или следуют процедуре ВТО в отношении запроса о ведении данных (DMR) при любом отклонении от стандарта.

3.46.3 **Рекомендуемая практика.** *В тех случаях, когда при осуществлении новой программы в области предварительной информации о пассажирах (API) Договаривающимся государствам, которые не могут принимать информацию о пассажирах, передаваемую согласно спецификациям на сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН с использованием отраслевого стандартного метода передачи, указанного в п. 3.46.1, следует консультироваться с пользователями относительно эксплуатационных и финансовых последствий преобразования сообщения PAXLST стандарта ЭДИФАКТ ООН и его содержания в требуемый альтернативный формат.*

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

3.46.5 Если Договаривающееся государство требует осуществлять обмен данными API, оно стремится в максимально возможной степени ограничивать эксплуатационную и административную нагрузку на эксплуатантов воздушных судов и повышать при этом уровень упрощения формальностей в отношении пассажиров.

3.46.6 **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 передачу данных или передачу искаженных данных государственным полномочным органам по системам API.

3.46.7 Договаривающиеся государства, требующие передачи данных о пассажирах в электронном виде по системе предварительной информации о пассажирах, не требуют представления также пассажирской ведомости на бланке.

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

- 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 отправлениями;
- c) при необходимости использования iAPI соблюдать "Инструктивные указания по системе предварительной информации о пассажирах (API)", принятые ВТО/ИКАО/ИАТА.

3.46.9 **Рекомендуемая практика.** Системы API Договаривающихся государств и эксплуатантов воздушных судов, включая iAPI, должны быть способны работать круглосуточно семь дней в неделю, имея в наличии процедуры сведения к минимуму простоев в случае выхода из строя или отказа системы.

3.46.10 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам и эксплуатантам воздушных судов следует, где это целесообразно и применимо, оказывать на круглосуточной (постоянной) основе семь дней в неделю 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.

3.46.11 **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.

3.47 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам, требующим доступа к записям регистрации пассажиров (PNR), следует соотносить свои требования к данным 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 ВТО и поддержанных ИКАО и ИАТА.

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

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

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

3.48 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.

3.49 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.

3.50 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) об упрощении таможенного контроля авиапассажиров на основе двухканальной системы.

3.51 **Рекомендуемая практика.** *В случае истечения срока действия паспорта 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 паспортом временно пребывающего лица.*

3.52 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.

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

3.54 **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 его багажу не требовалось проходить установленные правительством формальности пограничного контроля в более чем одном аэропорту соответствующего государства.*

L. Процедуры и требования, связанные с транзитом

3.55 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.

3.56 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.

М. Распоряжение багажом, отделенным от его владельца

3.57 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.

3.58 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.

3.59 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.

3.60 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.

3.61 Эксплуатант воздушного судна освобождается 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.

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

3.62 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.

3.63 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.

3.64 Если Договаривающиеся государства выдают удостоверения члена экипажа, то они делают это только в форме машиносчитываемой карточки в соответствии со спецификациями части 3 документа Doc 9303.

3.64.1 **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.*

3.65 **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, т. е. в компоновке, соответствующей параметрам зоны визуальной проверки машиносчитываемого удостоверения члена экипажа, и обеспечивали возможность подтверждения личности и проверки элементов защиты документа с помощью машины.

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

3.66 УЧЭ 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 документы.

3.67 Договаривающиеся государства принимают УЧЭ, выданные в соответствии с требованиями Стандарта 3.64, 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.

3.67.1 **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.

3.67.2 **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.

3.68 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 гарантий содержания таких лиц на его территории и/или их возвращения с нее, эти вопросы согласовываются таким образом, чтобы не задерживать их допуск.

О. Инспекторы гражданской авиации

3.69 **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.

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

3.71 **Рекомендуемая практика.** Инспекторам гражданской авиации следует иметь при себе документ, удостоверяющий личность, упомянутый в п. 3.70, копию маршрута поездки инспектора, утвержденного государством, на службе у которого находится инспектор, и действительный паспорт.

3.72 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует распространять привилегии временного допуска, указанные в п. 3.67 в отношении членов экипажа, на инспекторов гражданской авиации другого Договаривающегося государства, при условии, что они имеют при себе документы, указанные в п. 3.71 (например, документ, удостоверяющий личность, маршрут поездки и действительный паспорт), и убывают по истечении обычного периода отдыха.

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

3.73 **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.

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

3.75 **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, несопровождаемым несовершеннолетним и пассажирам-инвалидам, которые уже находятся в пути.

3.76 **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.

3.77 **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.

3.78 **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.

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.

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.

4.12 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 его уполномоченного агента. 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 его имени 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 ООН, 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.

4.18 **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 упразднить 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.

С. Выпуск и таможенная очистка экспортных 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 таможене подписку о возврате товаров, а не задерживать вылет воздушного судна.*

Д. Выпуск и таможенная очистка импортных грузов

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

4.31 Рекомендуемая практика. Товары, на которые не распространяются упрощенные или специальные процедуры, упомянутые в пп. 4.27–4.30, 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 по их прибытии и представление правильной документации. Государственным полномочным органам, эксплуатантам воздушных судов и импортерам или их уполномоченным агентам следует координировать выполнение своих соответствующих функций для обеспечения 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 его уполномоченным агентом 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 его уполномоченным агентом 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, его уполномоченного агента 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 таможене надлежащие гарантии.

**Е. 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 освободить 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 его уполномоченным агентом в пределах международного аэропорта или утвержденного объекта, расположенного за пределами аэропорта.*

4.42 Договаривающиеся государства по выполнении эксплуатантом воздушного судна или его уполномоченным агентом 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 его уполномоченным агентом 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.*

Ф. Контейнеры и поддоны

4.46 Договаривающиеся государства разрешают эксплуатантам воздушных судов других Договаривающихся государств, при соблюдении соответствующих национальных правил, временный ввоз контейнеров и поддонов – 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 поддонов 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 поддонов, Договаривающееся государство принимает в качестве такого подтверждения соответствующую документацию эксплуатанта воздушного судна или его уполномоченного агента 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 поддонах, 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 поддонов 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 поддонов через любое из своих утвержденных таможенных учреждений.

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

Г. 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.

Н. 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 Дос 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 Дос 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 ООН о гражданских и политических правах.

В. Лица без права на въезд

5.3 В тех случаях, когда согласно п. 3.44 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 его жизнь или свобода будут подвергаться угрозе по причине его расы, вероисповедания, национальности, принадлежности к определенной социальной группе или политических убеждений.

5.5 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы эксплуатанту воздушного судна выдавалось постановление о выдворении лица, которому отказано в праве на въезд. 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. 3.33.1, 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 его выдворением.

5.11 Эксплуатант воздушного судна отправляет лицо без права на въезд:

- a) в пункт, где оно начало свою поездку, или
- b) в любое другое место, куда въезд ему 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.

5.12 Договаривающееся государство в целях проверки принимает лицо, выдворенное из государства, где ему 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 достаточные меры для обеспечения того, чтобы эти лица выполнили требования, предъявляемые к документам для въезда в принимающее государство.

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.*

5.19 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 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 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 12.1.2.6 Руководства ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973).

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 его пункте назначения необходимо иметь заменяющий проездной документ, государство, выносящее постановление о выдворении, оказывает максимально возможное содействие в обеспечении выдачи такого документа.

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

5.26 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.

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 главы 2 Приложения 17.*

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

6.3 **Рекомендуемая практика.** *Эксплуатантам воздушных судов следует 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 в зависимости от предполагаемого объема перевозок.*

* 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.*

6.4 **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.

6.5 **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.

В. Меры по регулированию потока движения в аэропортах

I. Общие положения

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

6.7 **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.

6.8 **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.

6.9 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы используемые в аэропортах знаки и обозначения делались на основе документа Doc 9636 "Международные пиктограммы, способствующие ориентации посетителей аэропортов и морских вокзалов", совместно выпущенного ИКАО и Международной морской организацией.

6.9.1 **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.

6.10 **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.

6.11 **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.

6.12 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы эксплуатант аэропорта или эксплуатант воздушного судна, в зависимости от конкретного случая,

поддерживал в надлежащем состоянии систему информации о рейсах и следовал стандартной компоновке, рекомендованной в документе Doc 9249 "Автоматическое табло для информации публики о рейсах".

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. Убывающие 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 прайвеси 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. Места для регистрации и рабочие помещения членов экипажей следует располагать 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 обеспечивать, чтобы эксплуатанты аэропортов выделяли в зоне выдачи багажа достаточную площадь для того, чтобы каждый пассажир мог 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 Эксплуатанты, ответственные за международные аэропорты, обеспечивают оказание помощи 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 аэровокзалов

6.27 **Рекомендуемая практика.** *В международных аэропортах следует предусматривать наличие помещений для багажа, оставленного на хранение владельцами, 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 не востребованного, 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 обеспечивать такую планировку и организацию аэровокзальных средств, при которой не являющиеся пассажирами лица не препятствуют движению прибывающих и убывающих пассажиров.*

6.29.1 **Рекомендуемая практика.** Следует предусматривать расположение средств для организаторов групп/туров в общественных или неконтролируемых помещениях в зонах прибытия и/или убытия пассажиров, чтобы не препятствовать движению пассажиропотока в зданиях аэровокзала.

6.30 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству по согласованию с эксплуатантами аэропортов следует обеспечивать, чтобы предприятия розничной торговли были удобно расположены и не препятствовали потоку пассажиров.

VII. Средства обеспечения обработки и оформления грузов и почты

6.31 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству следует принимать меры к тому, чтобы эксплуатанты аэропортов обеспечивали соответствующее оформление грузовых воздушных судов.

6.32 **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.

6.33 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов и воздушных судов следует обеспечивать проектирование грузовых аэровокзалов таким образом, чтобы способствовать безопасной, гигиеничной, эффективной и надежной обработке и хранению грузов согласно применимым законам и правилам.

6.34 **Рекомендуемая практика.** Каждому Договаривающемуся государству в сотрудничестве с эксплуатантами аэропортов и воздушных судов следует обеспечивать, согласно применимым законам и правилам, наличие соответствующих средств для безопасной, эффективной и надежной обработки и хранения почтовых отправок в тех международных аэропортах, где это оправдано объемом авиапочты.

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

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

6.36 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует обеспечивать наличие в своих основных международных аэропортах или поблизости от них средств и служб, необходимых для проведения вакцинации или ревакцинации и выдачи соответствующих свидетельств.

6.37 **Рекомендуемая практика.** В международных аэропортах следует обеспечивать доступ к надлежащим средствам для проведения мероприятий по здравоохранению и карантину животных и растений, касающихся воздушных судов, экипажей, пассажиров, багажа, грузов, почты и бортприпасов.

6.38 **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 здоровью какой либо опасности. Подобные меры и средства следует предусматривать и в отношении животных.

6.39 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает соответствие процедур обработки и распределения годных к потреблению продуктов (т. е. продовольствия, напитков и запасов воды) на борту воздушного судна или в аэропорту Международным медико-санитарным правилам (2005), надлежащим рекомендациям Всемирной организации здравоохранения и Продовольственной и сельскохозяйственной организации и национальным аэропортовым правилам.

6.40 Каждое Договаривающееся государство совместно с эксплуатантами аэропортов и воздушных судов обеспечивает создание в международных аэропортах безопасной, гигиеничной и эффективной системы удаления и нейтрализации всех отходов, сточных вод и других веществ, опасных для здоровья людей, животных или растений, в соответствии с Международными медико-санитарными правилами (2005), надлежащими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения и Продовольственной и сельскохозяйственной организации и национальными аэропортовыми правилами.

6.41 Каждое Договаривающееся государство совместно с аэропортовыми полномочными органами обеспечивает наличие в международных аэропортах средств и служб 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 вопросам, касающимся охраны здоровья пассажиров, целесообразно проводить консультации с Всемирной организацией здравоохранения.

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

6.42 Каждое Договаривающееся государство предоставляет достаточное бесплатное обслуживание, осуществляемое соответствующими государственными полномочными органами в часы работы, установленные этими полномочными органами.

Примечание 1. В соответствии с Приложением 15 "Службы аэронавигационной 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. При определении размера платы следует исходить из того, что он не должен превышать уровень, необходимый для возмещения расходов, связанных с предоставляемым обслуживанием.

6.43 **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.

Е. Недисциплинированные пассажиры

6.44 Каждое Договаривающееся государство, для того чтобы не допустить и предотвратить недисциплинированное поведение, повышает уровень информированности пассажиров о недопустимости и возможных юридических последствиях недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на авиационных объектах и на борту воздушных судов.

6.45 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, обучение сотрудников соответствующих служб методам определения и урегулирования ситуацией с недисциплинированными пассажирами.

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

Ф. Удобства для пассажиров

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

6.47 **Рекомендуемая практика.** *Договаривающимся государствам, ограничивающим ввоз или вывоз валюты других государств, следует предусматривать выдачу пассажирам по прибытии в данное государство справок об имеющейся у них валюте и разрешать им при отправлении из данного государства вывозить эту валюту по предъявлении такой справки. Этой же цели может служить соответствующая отметка в паспорте или другом официальном документе для поездки.*

6.48 **Рекомендуемая практика.** *Каждому Договаривающемуся государству, ограничивающему ввоз своей валюты, следует обеспечивать предоставление пассажирам средств для депонирования любой превышающей лимит суммы в международном аэропорту прибытия и для востребования ее при отправлении в том же или любом другом установленном пункте.*

6.49 **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.*

6.50 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

А. 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 сводит 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.

В. 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 содействуют 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.

С. 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 он или члены его экипажа не могут установить контакт с этими органами, ему 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. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

А. Гарантии и освобождение от реквизиции или конфискации

8.1 Рекомендуемая практика. *Если Договаривающееся государство требует от эксплуатанта воздушного судна гарантии выполнения его обязательств 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, спасении, 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 При обеспечении незамедлительного допуска персонала, о котором говорится в п. 8.3, если для такого допуска необходим соответствующий документ, государства не требуют никаких других проездных документов, кроме паспорта (см. п. 3.5).

8.3.2 Рекомендуемая практика. *В тех случаях, когда Договаривающееся государство продолжает требовать наличия въездных виз у персонала, о котором говорится в п. 8.3, этому государству следует, при необходимости и в порядке исключения, 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 13 и 9, 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 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. Упомянутые выше средства подлежат временному допуску без взимания таможенных пошлин и других налогов или сборов, а также без применения каких либо правил об ограничении ввоза товаров.

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

8.5 Каждое Договаривающееся государство упрощает 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.

8.6 На поврежденные воздушные суда или их части, на все находящиеся на них 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, распространяется действие соответствующих законов данного государства.

8.7 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 при стихийных бедствиях и антропогенных катастрофах, представляющих серьезную опасность для здоровья людей и окружающей среды, и аналогичных чрезвычайных ситуациях, требующих помощи со стороны Организации Объединенных Наций (ООН)

8.8 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 ООН 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 ООН. Выполнение таких рейсов начинается как можно скорее после того, как достигнуто соглашение с получающим помощь государством.

Примечание 1. Согласно подготовленному Департаментом Организации Объединенных Наций по гуманитарным вопросам Международному глоссарию основных терминов 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 (Дос 9554), и Руководстве по перехвату гражданских воздушных судов (Дос 9433).

8.9 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы персонал и предметы, доставляемые рейсами для оказания помощи в соответствии с положениями п. 8.8, допускались без задержки.

Д. Загрязнение моря и аварийно-спасательные операции

8.10 В экстренных 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.

8.11 В экстренных 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. 8.10.

Е. Применение Международных медико-санитарных правил и связанных с ними положений

8.12 Договаривающиеся государства придерживаются соответствующих положений *Международных медико-санитарных правил* (2005), установленных Всемирной организацией здравоохранения.

8.13 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 *Международных медико-санитарных правил* (2005) с целью обеспечения их повсеместного признания.

8.14 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, а также снабдить их типовыми международными свидетельствами о вакцинации или профилактике, отвечающими требованиям статьи 36 и Приложения 6 *Международных медико-санитарных правил* (2005).

8.15 Командир воздушного судна обеспечивает незамедлительное информирование органа управления воздушным движением о любом 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 лихорадка (температура 38 °C/100 °F или выше), сопровождающаяся одним или несколькими из следующих признаков или симптомов: явно нездоровый внешний

вид; постоянный кашель; нарушение дыхания; упорный понос; упорная рвота; кожная сыпь; кровоподтек или кровотечение без нанесения повреждения или недавние проявления спутанности сознания.

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

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

8.15.1 Рекомендуемая практика. В тех случаях, когда имеет место угроза для здоровья населения и когда органы здравоохранения Договаривающегося государства требуют представления информации, касающейся маршрутов следования пассажиров и/или экипажей, или контактной информации для отслеживания лиц, которые могли подвергаться опасности заражения инфекционной болезнью, Договаривающимся государствам следует принимать "Карту информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения", приводимую в добавлении 13, в качестве единственного документа, используемого с этой целью.

Примечание. Государствам рекомендуется иметь достаточные запасы карт информации о местонахождении пассажира для использования в своих международных аэропортах и распространения среди эксплуатантов воздушных судов с целью заполнения пассажирами и экипажами.

Ф. Национальный авиационный план подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни

8.16 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 вебсайта ИКАО.

Примечание 2. Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" и том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" требуют, чтобы органы обслуживания воздушного движения осуществляли планирование на случай возникновения непредвиденной обстановки или имели планы мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме при возникновении чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение.

Г. Создание национальных программ по упрощению формальностей

8.17 Каждое Договаривающееся государство разрабатывает национальную программу по упрощению формальностей при воздушных перевозках, основанную на требованиях к упрощению формальностей, содержащихся в Конвенции и Приложении 9 к ней.

8.18 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.

8.18.1 **Рекомендуемая практика.** При разработке национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках государствам следует пользоваться инструктивным материалом, приведенным в добавлении 12.

8.19 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.

8.20 **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.

8.21 **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.

Н. Упрощение формальностей при перевозке инвалидов

И. Общие положения

8.22 **Рекомендуемая практика.** Пассажирам-инвалидам должна оказываться особая помощь, гарантирующая получение обслуживания, обычно предоставляемого широкой публике. Помощь должна оказываться так, чтобы не ущемлять достоинство человека.

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

8.24 **Рекомендуемая практика.** Договаривающимся государствам следует принимать необходимые меры совместно с эксплуатантами воздушных судов, 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.

8.25 **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.

8.26 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

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

8.28 Рекомендуемая практика. В целях облегчения перемещения 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.

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

8.30 Рекомендуемая практика. Специально отведенные места посадки/высадки инвалидов в здании аэровокзала следует располагать по возможности ближе к главному входу и/или выходу. В целях облегчения на территории аэропорта маршруты доступа должны быть свободны от препятствий и доступны.

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

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

8.33 Рекомендуемая практика. 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

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

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

8.36 **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*

8.37 **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.*

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

8.39 **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.*

8.40 **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.*

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

I. Оказание помощи пострадавшим в авиационном происшествии и их семьям

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

8.42 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.

8.43 **Рекомендуемая практика.** *При организации въезда лиц, упомянутых в п. 8.41, 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. 8.41 и 8.42 выше, им следует ускорять выдачу таких виз.

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

8.45 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.

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> Фамилии и номера кресел или функции лиц на борту (за исключением лиц, страдающих воздушной болезнью, и лиц, получивших случайные повреждения), которые могут страдать инфекционной болезнью (лихорадкой с температурой 38 °C/100 °F или выше, сопровождающейся одним или несколькими из следующих признаков или симптомов: явно нездоровый внешний вид; постоянный кашель; нарушение дыхания; упорный понос; упорная рвота; кожная сыпь; кровоподтек или кровотечение без нанесения повреждения или недавние проявления спутанности сознания, – повышает вероятность того, что лицо страдает инфекционной болезнью), а также больных, снятых с борта во время предыдущей остановки..... 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		Только для служебных отметок
Заявляю, что все сведения и данные, содержащиеся в настоящей генеральной декларации и любых необходимых приложениях к ней, являются, насколько мне известно, полными, точными и верными и что все транзитные пассажиры продолжают или будут продолжать полет. ПОДПИСЬ _____ Уполномоченный агент или командир воздушного судна		

297 мм (или 11 3/4 дюйма)

Размер документа 210 × 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 3. ГРУЗОВАЯ ВЕДОМОСТЬ

ГРУЗОВАЯ ВЕДОМОСТЬ

Эксплуатант

Знаки национальной принадлежности и регистрационные знаки* Рейс № Дата

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

Номер накладной	Количество мест	Род груза*	Заполняется только эксплуатантом	Только для служебных отметок

Размер документа 210 x 297 мм (или 8¼ x 11¾ дюйма).
* Заполняется только по требованию государства.

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 последствием 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).

Обработку необходимо повторить в случае удаления значительной части дезинсекционного средства с последствием 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: <i>Фамилия</i> <i>Имя (имена)</i>	
2. Дата рождения: <i>Год</i> <i>Месяц</i> <i>День</i>
3. Гражданство:		
4. Проездной документ: <i>Государство, выдавшее документ</i> <i>Вид документа</i> <i>Номер</i>
5. Для прибывающих пассажиров: порт посадки или		
Для убывающих пассажиров: порт высадки			
6. (Прочие данные, требуемые по усмотрению государства)			
a)		
b)		
c)		

* Касается языков, в которых используется латинский алфавит.

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:
 - а) 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;
 - б) 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 (ВТО).

- a) для канала, о котором говорится в пункте 1 а), – зеленый восьмиугольник и слова "ЗАЯВЛЯТЬ НЕЧЕГО" ("NOTHING TO DECLARE");
- b) для канала, о котором говорится в пункте 1 б), – 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	Фамилия	Имя	
	Пол	Гражданство	Дата рождения
	Место работы	Должность	
	Номер документа	Срок действия	
	(Подпись владельца)		

Лицевая сторона УЧЭ

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

Оборотная сторона УЧЭ

Примечание. Подробные технические требования к машиносчитываемому удостоверению члена экипажа содержатся в томе 1 "МСОПД с машиносчитываемыми данными, хранящимися в формате оптического распознавания знаков" части 3 "Машиносчитываемые официальные проездные документы" документа Doc 9303.

ДОБАВЛЕНИЕ 8. УДОСТОВЕРЕНИЕ ИНСПЕКТОРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Государство выдачи Компетентный орган выдачи	УДОСТОВЕРЕНИЕ ИНСПЕКТОРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ		
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>	
	ИНСПЕКТОР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ		
	<i>Номер документа</i>	<i>Срок действия</i>	
(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 томе 1 "МСОПД с машиносчитываемыми данными, хранящимися в формате оптического распознавания знаков" части 3 "Машиносчитываемые официальные проездные документы" документа Doc 9303.

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

1. ДОКУМЕНТ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИЙ ПОТЕРЮ 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)

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

Данное лицо, которому было отказано во въезде, утерало 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 он недавно прибыл, предлагается принять его для повторной проверки после того, как ему 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, ПРЕДЪЯВЛЕННЫХ 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)

Настоящим направляем фотокопию сфабрикованного/поддельного/фальшивого паспорта/удостоверения личности/подлинного документа, предъявленного лицом, выдающим себя за другое лицо.

Номер документа:

Государство, выдавшее документ:

Вышеупомянутый документ использовался лицом, заявляющим о себе следующее:

Фамилия:

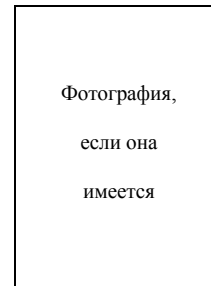
Имя (имя и отчество):

Дата рождения:

Место рождения:

Гражданство:

Место жительства:



Данное лицо прибыло (дата) в аэропорт (название) рейсом (номер рейса) из (город и/государство).

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).

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.

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

Фамилия и подпись официального лица:
Должность:
Название иммиграционного или другого
соответствующего полномочного органа

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

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 грузоотправителя)														
Адрес для уведомления или доставки	Страны														
Виды транспорта	Условия доставки и оплаты														
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 55%; border: none;">Пометки и номера; номер и род упаковки; описание товара</td> <td style="width: 15%; border: none; text-align: center;">Статистический номер</td> <td style="width: 15%; border: none; text-align: center;">Количество нетто</td> <td style="width: 15%; border: none; text-align: center;">Ценность</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">.....</td> <td style="border: none; text-align: center;">.....</td> <td style="border: none; text-align: center;">.....</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none; text-align: center;">Вес брутто</td> <td style="border: none; text-align: center;">Единицы измерения</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>				Пометки и номера; номер и род упаковки; описание товара	Статистический номер	Количество нетто	Ценность			Вес брутто	Единицы измерения	
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 8¼ дюйма)

297 мм (или 11¾ 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 таможенную, иммиграционную службу, службу здравоохранения, карантинный пост и т. д., а также руководителей представительств эксплуатантов воздушных судов, выполняющих международные полеты в данный аэропорт. Участие всех сторон необходимо для успешного осуществления аэропортовой программы FAL.

<i>Задача аэропортовой программы FAL</i>	<i>SARPS Приложения 9 (13-е издание)</i>
Устанавливать, рассматривать и изменять, при необходимости, процедуры, связанные с прибытием и оформлением рейсов в соответствующем аэропорту	Рекомендуемая практика 6.1.1; Стандарты 6.1.2–6.1.4 и 8.17
Регулярно рассматривать ход выполнения всеми сторонами задачи оформления прибывающих пассажиров в течение 45 мин и убывающих пассажиров в течение 60 мин. Проводить хронометражи и делать анализы причин возникновения очередей для определения, где следует внести коррективы	Рекомендуемая практика 3.36 и 3.39

Задача аэропортовой программы FAL	SARPS Приложения 9 (13-е издание)
Вводить современные системы иммиграционного и таможенного контроля, используя применимую технологию. Сотрудничать в создании автоматизированных систем оформления пассажиров	Стандарты 3.40, 3.50, 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 6.9 и 6.12
Рассматривать вопросы кадрового обеспечения пунктов досмотра (рабочие смены, сверхурочная работа и т. д.) и стремиться вносить коррективы для удовлетворения спроса на перевозки	Рекомендуемая практика 6.3
Вносить вклад от имени постоянных эксплуатантов воздушных судов и контрольных органов в проектирование новых аэропортов или новых средств досмотра	Стандарты 6.1.4 и 6.2
Контролировать и улучшать способы доставки багажа в зону таможенного досмотра	Рекомендуемая практика 6.8 и 6.22
Координировать процедуры упрощения формальностей, контроля за наркотиками, авиационной безопасности и обработки опасных грузов для реализации целей каждой из этих четырех программ	Стандарт 8.19
Не забывать груз! Координировать действия и требования различных контрольных органов в целях обеспечения быстрого оформления и доставки партий авиагруза. Предоставлять надлежащие средства загрузки/выгрузки и надежного хранения груза, ждущего таможенной очистки	Стандарт 4.27; Рекомендуемая практика 4.30 и 4.31, а также 6.31–6.34 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 и 4.31
Рассматривать вопросы кадрового обеспечения контрольных органов в зоне оформления грузов (рабочие смены, сверхурочная работа и т. д.) и стремиться вносить коррективы с учетом потребностей потребителей.	Стандарты 6.1.3 и 6.42

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,
министерства иностранных дел,
министерства сельского хозяйства/охраны
окружающей среды,
служб безопасности и контроля за
наркотиками,
министерства туризма,

иммиграционной службы,
полномочных органов по выдаче паспортов/виз,
министерства здравоохранения,
полномочных органов, выдающих
идентификационные карточки,
карантинной службы.

3.2 Кроме того, 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 правительственных учреждений и руководителей национальных организаций, представляющих эксплуатантов воздушных судов и эксплуатантов аэропортов. Председателем комитета должно быть главное должностное лицо ПОГА или

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

соответствующего полномочного органа. Для поддержания тесных связей между Национальным комитетом по упрощению формальностей и национальным комитетом по авиационной безопасности соответствующие члены национального комитета по авиационной безопасности могут также быть членами национального комитета по упрощению формальностей и наоборот.

3.5 В целях осуществления деятельности комитета его члены могут назначать одно или более лиц из числа руководителей среднего звена своих организаций для представления их на совещаниях на уровне управленческого персонала (рабочих групп). Этим должностных лиц следует наделять достаточными полномочиями, чтобы они могли выступать от имени своих организаций и предпринимать необходимые действия по обеспечению выполнения работы комитета. Председателю следует назначать должностное лицо из числа руководителей среднего звена своего департамента или учреждения для ведения и созыва совещаний на уровне управленческого персонала.

3.6 Принятие решения о созыве совещаний национального комитета по упрощению формальностей или совещаний представителей, назначенных членами комитета, а также определение периодичности и места проведения таких совещаний являются вопросами, решаемыми по усмотрению председателя. Рабочие мероприятия по решению различных задач, связанных с выполнением положений Конвенции, будут зависеть от характера задачи и рассматриваемого вопроса.

4. СОЗДАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ FAL

Круг полномочий национальной программы FAL и состав национального комитета по упрощению формальностей рекомендуется устанавливать на основании законодательных актов, нормативных положений или распоряжений уполномоченного лица с целью обеспечить участие различных заинтересованных учреждений и отраслевых групп и гарантии ее постоянства. Процесс получения такого мандата в рамках национальной политической системы следует осуществлять генеральному директору гражданской авиации (ГДГА) или соответствующему полномочному органу.

<i>Мандат Чикагской конвенции</i>	<i>Выполняемые задачи</i>
<p>Статья 10. <i>Посадка в таможенном аэропорту</i> ... любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Создавать таможенные аэропорты и открывать новые по мере необходимости. – Разрабатывать процедуры, следуя которым эксплуатанты регулярных и нерегулярных авиалиний могут запрашивать разрешение на посадку в таможенном аэропорту или вылет из него. – Принимать меры к созданию служб пограничного контроля в таможенных аэропортах
<p>Статья 13. <i>Правила о въезде и выпуске</i> Законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие, как правила,</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Поддерживать заинтересованные органы пограничного контроля в создании и поддержании эффективных систем досмотра в аэропорту и в их усилиях по упорядочению своих процедур.

<i>Мандат Чикагской конвенции</i>	<i>Выполняемые задачи</i>
<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 авионавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Определять, рассматривать и изменять, при необходимости, национальную политику предотвращения распространения инфекционных болезней воздушным транспортом, в частности, программы дезинсекции и дезинфекции воздушных судов, программы введения карантина, связанные со здравоохранением, и меры досмотра, подлежащие применению в чрезвычайных с точки зрения здравоохранения ситуациях
<p>Статья 22. Упрощение формальностей Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Устанавливать, рассматривать и изменять, при необходимости, национальные правила, обеспечивающие исполнение таможенных, иммиграционных и карантинных законов, касающихся международного передвижения воздушным транспортом
<p>Статья 23. Таможенные и иммиграционные процедуры Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной авионавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Устанавливать и изменять, при необходимости, таможенные и иммиграционные процедуры, осуществляемые в аэропортах, в целях приведения их в соответствие со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 9. – Обеспечивать и поощрять выдачу национальных паспортов и прочих проездных документов в соответствии с техническими требованиями ИКАО, содержащимися в документе Дос 9303 "Машиносчитываемые проездные документы"

<i>Мандат Чикагской конвенции</i>	<i>Выполняемые задачи</i>
<p>Статья 37. Принятие международных стандартов и процедур Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать 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 сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур, либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних, либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом...</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 (гггг/мм/дд)
				2 0

ЛИЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:	5. Фамилия	6. Имя	7. Второй инициал	8. Ваш пол
				Муж. <input type="checkbox"/> Жен. <input type="checkbox"/>

НОМЕР(А) ТЕЛЕФОНА(ОВ), по которому(ым) с вами можно связаться в случае необходимости. Включить код страны и код города.

9. Мобильный	10. Служебный
11. Домашний	12. Другой
13. Адрес эл. почты	

АДРЕС ПОСТОЯННОГО МЕСТА ПРОЖИВАНИЯ:	15. Номер квартиры
14. Номер дома и улица (отделите номер и улицу пустой клеткой)	

16. Город	17. Штат/провинция
-----------	--------------------

18. Страна	19. ZIP/почтовый индекс
------------	-------------------------

АДРЕС ВРЕМЕННОГО МЕСТА ПРОЖИВАНИЯ: если вы являетесь посетителем, укажите только первое место вашего пребывания.

20. Название гостиницы (если имеется)	21. Номер дома и улица (отделите номер и улицу пустой клеткой)	22. Номер квартиры
---------------------------------------	--	--------------------

23. Город	24. Штат/провинция
-----------	--------------------

25. Страна	26. ZIP/почтовый индекс
------------	-------------------------

СРОЧНАЯ КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ о лице, которое может связаться с вами в течение ближайших 30 дней.

27. Фамилия	28. Имя	29. Город
-------------	---------	-----------

30. Страна	31. Адрес эл. почты
------------	---------------------

32. Мобильный телефон	33. Другой телефон
-----------------------	--------------------

34. СОПРОВОЖДАЮЩИЕ ЛИЦА (ЧЛЕНЫ СЕМЬИ): указывать возраст, если только лицо моложе 18 лет.			Возраст
Фамилия	Имя	Номер места	<18 лет
1)			
2)			
3)			
4)			

35. СОПРОВОЖДАЮЩИЕ ЛИЦА (НЕ ЯВЛЯЮЩИЕСЯ ЧЛЕНАМИ СЕМЬИ): включить также название группы (если таковая имеется).		Группа (тургруппа, деловая группа, другие)
Фамилия	Имя	
1)		
2)		

Примечание. Форму представления информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения можно загрузить с вебсайта:

<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> или <http://www.capsca.org/CAPSCARef.html#EvalForms>

– КОНЕЦ –

