



Препроводительная записка

ДОПОЛНЕНИЕ
К ПРИЛОЖЕНИЮ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ"

(Издание двенадцатое)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к Приложению 9 и включает сведения о различиях, о которых Договаривающиеся государства уведомили до 30 декабря 2010 года в отношении всех поправок, включая поправку 21.
2. Настоящее Дополнение следует поместить в конце Приложения 9 (издание двенадцатое). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях будут периодически издаваться в качестве поправок к настоящему Дополнению.

**ДОПОЛНЕНИЕ
К ПРИЛОЖЕНИЮ 9 (ИЗДАНИЕ ДВЕНАДЦАТОЕ)**

"УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ"

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и соответствующими Международными стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 9, сообщенные в ИКАО в соответствии со статьей 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* и резолюцией Совета от 21 ноября 1950 года.

ПЕРЕЧЕНЬ ПОПРАВОК

<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесено</i>	<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесено</i>

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ 9, ПРИНЯТЫЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕННЫЕ СОВЕТОМ ПОСЛЕ ВЫХОДА В СВЕТ ДВЕНАДЦАТОГО ИЗДАНИЯ В ИЮЛЕ 2005 ГОДА

<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>	<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>
20	20/11/2006	15/7/2007			
21	9/3/2009	19/11/2009			

1. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО о различиях

Перечисленные ниже Договаривающиеся государства уведомили ИКАО о различиях, которые существуют между их национальными правилами и практикой и Международными стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 9 (издание двенадцатое) со всеми поправками, включая поправку 21, или представили замечания по их применению.

Номера страниц, указанные по каждому государству, и даты издания этих страниц соответствуют фактическим номерам страниц в настоящем Дополнении.

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	25/8/09; 12/10/10	1–4	29/4/11
Алжир	22/3/10; 24/10/10	1	29/4/11
Багамские Острова	28/4/10	1	29/4/11
Бенин	25/9/09	1	29/4/11
Бразилия	4/8/10	1	29/4/11
Венесуэла	2/6/09	1	29/4/11
Греция	15/11/10	1	29/4/11
Камерун	31/7/09	1	29/4/11
Канада	15/10/09	1–3	29/4/11
Китай	22/10/09	1–2	29/4/11
Китай (ОАР Гонконг)	13/10/09	1–2	29/4/11
Китай (ОАР Макао)	7/10/10	1	29/4/11
Куба	28/10/09	1–2	29/4/11
Литва	14/10/09	1–2	29/4/11
Мадагаскар	10/10/09	1	29/4/11
Монголия	15/9/10	1	29/4/11
Непал	27/7/10	1	29/4/11
Новая Зеландия	30/10/09	1	29/4/11
Парагвай	22/10/09; 3/5/10	1	29/4/11
Перу	30/4/10	1	29/4/11
Польша	19/10/09	1	29/4/11
Сингапур	17/10/09	1–3	29/4/11
Соединенное Королевство	22/10/09	1–5	29/4/11
Соединенные Штаты Америки	9/12/09	1–2	29/4/11
Таиланд	20/10/09	1–2	29/4/11
Франция	16/11/09	1–3	29/4/11
Чешская Республика	10/10/09	1	29/4/11
Швейцария	15/10/09	1	29/4/11
Швеция	6/10/09	1–2	29/4/11
Эстония	19/10/09	1	29/4/11
Япония	14/10/09	1–3	29/4/11

2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Австрия	19/10/09	Пакистан	28/10/09
Бахрейн	13/7/09	Румыния	16/10/09
Германия	22/10/09	Судан	16/10/09
Ирландия	23/10/09	Уругвай	22/10/09
Кипр	10/6/09	Чили	8/10/09
Малайзия	17/7/09	Южная Африка	16/10/09

3. Договаривающиеся государства, не представившие информацию

Азербайджан	Дания	Либерия
Албания	Демократическая Республика	Ливан
Ангола	Конго	Ливийская Арабская
Андорра	Джибути	Джамахирия
Антигуа и Барбуда	Доминиканская Республика	Люксембург
Аргентина	Египет	Маврикий
Армения	Замбия	Мавритания
Афганистан	Зимбабве	Малави
Бангладеш	Израиль	Мали
Барбадос	Индия	Мальдивы
Беларусь	Индонезия	Мальта
Белиз	Иордания	Марокко
Бельгия	Ирак	Маршалловы Острова
Болгария	Иран (Исламская Республика)	Мексика
Боливия	Исландия	Микронезия (Федеративные
Босния и Герцеговина	Испания	Штаты)
Ботсвана	Италия	Мозамбик
Бруней-Даруссалам	Йемен	Молдова
Буркина-Фасо	Кабо-Верде	Монако
Бурунди	Казахстан	Мьянма
Бутан	Камбоджа	Намибия
Бывшая югославская Республика	Катар	Науру
Македония	Кения	Нигер
Вануату	Кирибати	Нигерия
Венгрия	Колумбия	Нидерланды
Вьетнам	Коморские Острова	Никарагуа
Габон	Конго	Норвегия
Гаити	Корейская Народно-Демократическая	Объединенная Республика
Гайана	Республика	Танзания
Гамбия	Коста-Рика	Объединенные Арабские
Гана	Кот-д'Ивуар	Эмираты
Гватемала	Кувейт	Оман
Гвинея	Кыргызстан	Острова Кука
Гвинея-Бисау	Лаосская Народно-Демократическая	Палау
Гондурас	Республика	Панама
Гренада	Латвия	Папуа-Новая Гвинея
Грузия	Лесото	Португалия

Республика Корея	Словакия	Украина
Российская Федерация	Словения	Фиджи
Руанда	Соломоновы Острова	Филиппины
Сальвадор	Сомали	Финляндия
Самоа	Суринам	Черногория
Сан-Марино	Сьерра-Леоне	Хорватия
Сан-Томе и Принсипи	Таджикистан	Центральноафриканская Республика
Саудовская Аравия	Тимор-Лешти	Чад
Свазиленд	Того	Шри-Ланка
Сейшельские Острова	Тонга	Эквадор
Сенегал	Тринидад и Тобаго	Экваториальная Гвинея
Сент-Винсент и Гренадины	Тунис	Эритрея
Сент-Китс и Невис	Туркменистан	Эфиопия
Сент-Люсия	Турция	Ямайка
Сербия	Уганда	
Сирийская Арабская Республика	Узбекистан	

4. Пункты, в отношении которых получены уведомления о различиях

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
Глава 1		2.21	Канада
		2.24	Австралия
Определения	Австралия	2.27	Австралия
	Франция	2.28	Австралия
1.5	Китай (ОАР Гонконг)	2.30	Австралия
		2.32	Канада
Глава 2		2.34	Канада
		2.36	Канада
2.5	Япония		Соединенные Штаты Америки
2.7	Соединенные Штаты Америки	2.37	Канада
	Таиланд	2.38	Китай (ОАР Гонконг)
2.9	Соединенные Штаты Америки	2.41	Швеция
2.10	Китай (ОАР Гонконг)	2.43	Греция
	Соединенное Королевство		Таиланд
	Япония		Чешская Республика
2.12	Греция		Швеция
	Китай (ОАР Гонконг)		Япония
	Соединенное Королевство		
	Япония	Глава 3	
2.13	Греция	3.4	Куба
	Канада		Сингапур
	Китай (ОАР Гонконг)		Япония
2.16	Польша	3.5	Соединенные Штаты Америки
2.19	Греция	3.6	Бразилия
	Соединенное Королевство	3.9	Венесуэла
	Соединенные Штаты Америки		Парагвай
	Швеция		Сингапур
	Япония		

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
	Швейцария	3.44	Канада
	Япония		Соединенное Королевство
3.9.1	Мадагаскар		Франция
3.10	Алжир		Япония
	Багамские Острова	3.45	Канада
	Китай (ОАР Гонконг)		Сингапур
	Непал		Япония
3.10.1	Непал	3.46	Китай
	Япония		Сингапур
3.11	Бразилия		Франция
	Япония	3.47	Бразилия
3.12	Чешская Республика		Венесуэла
3.14.1	Соединенные Штаты Америки		Монголия
3.15	Чешская Республика		Швейцария
3.17	Куба	3.47.1	Китай (ОАР Гонконг)
3.18	Таиланд		Литва
3.20	Куба		Парагвай
3.21	Австралия		Соединенное Королевство
	Новая Зеландия		Соединенные Штаты Америки
	Сингапур		Франция
	Франция	3.47.2	Китай (ОАР Гонконг)
	Япония		Литва
3.23	Канада		Парагвай
	Франция		Соединенные Штаты Америки
	Чешская Республика	3.47.3	Литва
	Япония		Парагвай
3.24	Канада		Соединенные Штаты Америки
	Китай (ОАР Гонконг)	3.47.4	Литва
	Куба		Парагвай
	Сингапур		Соединенные Штаты Америки
	Франция	3.47.5	Китай (ОАР Гонконг)
	Япония		Литва
3.25	Сингапур		Парагвай
	Япония		Соединенные Штаты Америки
3.26	Австралия	3.47.6	Соединенное Королевство
	Новая Зеландия		Таиланд
	Сингапур		Франция
	Соединенное Королевство	3.47.7	Китай
	Таиланд		Таиланд
	Япония	3.49	Канада
3.27	Австралия		Сингапур
	Китай (ОАР Гонконг)		Соединенные Штаты Америки
	Япония	3.50	Канада
3.29	Соединенное Королевство		Новая Зеландия
	Таиланд		Перу
	Япония	3.52	Сингапур
3.32	Швейцария		Соединенное Королевство
3.38	Соединенное Королевство		Таиланд
3.42	Сингапур	3.53	Сингапур
3.43	Канада	3.54	Сингапур

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
3.58	Австралия Франция	3.75	Таиланд Соединенное Королевство
3.59	Канада		Япония
3.60	Сингапур Соединенное Королевство	3.76	Австралия Китай
3.61	Канада		Соединенное Королевство
3.67	Австралия Перу Соединенное Королевство Чешская Республика Швеция		Соединенные Штаты Америки Япония
3.68	Бенин Китай (ОАР Гонконг) Куба Мадагаскар Парагвай Соединенное Королевство Таиланд	Глава 4 4.2 4.3 4.5 4.8	Канада Соединенное Королевство Швеция Соединенное Королевство Швеция Литва Китай (ОАР Гонконг)
3.68.1	Соединенное Королевство	4.12	Канада
3.69.1	Австралия	4.13	Канада
3.70	Венесуэла Монголия		Куба Соединенное Королевство
3.71	Австралия Китай Китай (ОАР Гонконг) Новая Зеландия Перу Сингапур Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Франция Швейцария Япония	4.20 4.21 4.22 4.24	Соединенные Штаты Америки Швеция Куба Соединенное Королевство Швеция Япония Соединенное Королевство Швеция Литва Соединенное Королевство Чешская Республика Швеция
3.71.1	Австралия Китай Соединенные Штаты Америки Таиланд Франция Швейцария Япония	4.26 4.27	Чешская Республика Китай (ОАР Гонконг) Куба Соединенное Королевство Швеция
3.71.2	Франция	4.29	Соединенное Королевство Швеция
3.72	Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки	4.30	Соединенное Королевство Швеция
3.73	Китай Литва Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки Япония	4.31 4.33 4.34	Новая Зеландия Швеция Китай (ОАР Гонконг) Перу Соединенное Королевство
3.74	Австралия Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки Швеция

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
4.35	Китай (ОАР Гонконг) Новая Зеландия		Франция Швейцария
4.36	Китай (ОАР Гонконг)		Япония
4.37	Китай (ОАР Гонконг)	5.11	Китай (ОАР Гонконг)
4.38	Швеция		Соединенное Королевство
4.39	Китай (ОАР Гонконг)	5.11.1	Соединенное Королевство
4.40	Канада	5.12	Куба
4.41	Китай (ОАР Гонконг)	5.13	Франция
4.42	Новая Зеландия	5.14	Австралия
4.43	Китай (ОАР Гонконг)		Канада
4.44	Бразилия		Китай
4.45	Китай (ОАР Гонконг)		Китай (ОАР Гонконг)
4.46	Япония		Перу
4.47	Китай (ОАР Гонконг)		Соединенное Королевство
4.48	Новая Зеландия		Таиланд
4.49	Китай (ОАР Гонконг)	5.15	Франция
4.50	Китай (ОАР Гонконг)	5.17	Соединенные Штаты Америки
4.51	Парагвай	5.18	Сингапур
4.52	Литва		Китай
4.53	Парагвай		Сингапур
4.54	Парагвай		Таиланд
		5.19	Япония
Глава 5			Китай
5.3	Китай (ОАР Гонконг)		Китай (ОАР Гонконг)
	Сингапур	5.21	Франция
	Франция	5.22	Япония
5.4	Канада	5.23	Япония
	Сингапур	5.26	Куба
	Соединенное Королевство		Сингапур
5.5	Австралия		Соединенное Королевство
	Франция	5.27	Китай (ОАР Гонконг)
5.6	Австралия		Сингапур
	Куба		Соединенное Королевство
	Франция	5.29	Куба
5.7	Сингапур		Сингапур
	Франция		
5.8	Китай (ОАР Гонконг)		
5.9	Франция	Глава 6	
	Япония		
5.9.1	Канада	6.1	Австралия
	Китай		Литва
	Куба		Парагвай
	Перу	6.1.3	Бенин
	Польша	6.1.4	Парагвай
	Сингапур	6.2	Эстония
	Соединенное Королевство	6.4	Парагвай
	Соединенные Штаты Америки	6.5	Парагвай
	Таиланд	6.7	Китай

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
6.8	Парагвай		Венесуэла
6.10	Парагвай		Польша
6.15	Парагвай	8.17	Австралия
6.17	Китай		Камерун
6.18	Литва		Литва
6.30	Парагвай		Польша
6.35	Парагвай		Швейцария
6.36	Франция		Швеция
6.39	Эстония	8.18	Камерун
6.40	Эстония		Литва
6.41	Китай (ОАР Макао)		Польша
	Франция		Швейцария
6.42	Соединенное Королевство		Швеция
6.43	Китай	8.18.1	Камерун
	Литва		Литва
	Япония		Швейцария
Глава 8		8.19	Австралия
			Камерун
8.1	Канада		Литва
8.3	Канада		Польша
8.3.1	Япония		Соединенное Королевство
8.3.2	Япония	8.20	Камерун
8.4	Канада		Литва
8.15	Австралия		Соединенное Королевство
	Новая Зеландия	8.21	Камерун
	Япония		Литва
8.15.1	Австралия		Соединенное Королевство
8.16	Австралия	8.39	Соединенные Штаты Америки

ГЛАВА 1

Определения *Начало поездки.* Австралия имеет договоренности, в соответствии с которыми транзитные пассажиры могут воспользоваться внутренним рейсом, чтобы затем сесть на борт воздушного судна, выполняющего международный рейс из Австралии. Такие пассажиры по-прежнему подпадают под определение пассажиров прямого транзита и не должны считаться начавшими поездку из Австралии.

Депортируемое лицо. Согласно миграционному законодательству Австралии "депортируемое лицо" означает лицо, в отношении которого действует приказ о депортации. Приказы о депортации вручаются только тем лицам, которые прибыли в Австралию на законных основаниях в качестве постоянных жителей. По закону Австралии лицам, прибывшим в Австралию незаконно, "приказ о депортации" вручаться не может.

Постановление о выдворении. Термин "постановление о выдворении" не имеет специального определения в австралийском миграционном законодательстве. Однако в соответствии с административной практикой перед выдворением лица эксплуатант уведомляется об этом.

ГЛАВА 2

2.24 Методы дезинсекции, используемые в Австралии, соответствуют рекомендациям ВОЗ. Австралия также считает эффективным проведение дезинсекции перед посадкой на борт и предлагает такую возможность как дополнительную меру.

2.27 Содержание и форма требуемых Австралией сертификатов дезинсекции отличаются от предусмотренных в п. 2.27.

2.28 Содержание и форма требуемых Австралией сертификатов дезинсекции отличаются от предусмотренных в п. 2.27.

2.30 Если карантинно-инспекционная служба Австралии сочтет это необходимым, то все воздушное судно или любая часть и содержимое его могут быть подвергнуты дезинфекции и/или дезинсекции после совершения посадки в первом австралийском аэропорту.

ГЛАВА 3

3.21* "Разрешения на постоянное проживание" не предусматриваются австралийским миграционным законодательством. Вместо этого, постоянно проживающие в Австралии лица имеют постоянные визы. Австралия выполняет Рекомендуемую практику в п. 3.21, поскольку лицам, имеющим ее постоянные визы, предоставляется право на въезд и обратный въезд в Австралию в течение пяти лет с даты выдачи визы без необходимости получения дополнительной визы для обратного въезда. Австралийское миграционное законодательство является более строгим в сравнении с Рекомендуемой практикой в п. 3.21, поскольку оно обязывает владельцев постоянных виз, которые не получили австралийское гражданство в течение первоначального пятилетнего периода, обращаться с просьбой о выдаче соответствующей постоянной визы для обратного въезда, если они будут покидать Австралию и пожелают вернуться.

* Рекомендуемая практика.

- 3.26* Австралия требует, чтобы все пассажиры письменно заполняли карточки прибывающего и убывающего пассажира при каждом прилете и вылете. В этих карточках пассажира не требуется указывать личные данные в дополнение к тем, которые уже указаны в проездных документах, удостоверяющих личность.
- 3.27 Австралийские карточки прибывающего и убывающего пассажира отличаются по форме и содержанию от добавления 5.
- 3.58 Австралия соблюдает Стандарт в п. 3.58 (поскольку она обеспечивает прямой транзит экипажа, пассажиров и их багажа там, где помещения аэропорта это позволяют). Однако австралийское миграционное законодательство является более строгим в сравнении с этим стандартом, поскольку оно ограничивает время пребывания в транзитной зоне некоторых лиц (т. е. до 8 часов).
- 3.67 Австралия не предоставляет средства выдачи удостоверений члена экипажа, а использует альтернативный механизм идентификации членов экипажа и упрощения пересечения ими границ Австралии (т. е. правовой режим перемещения экипажа). Австралийский правовой режим перемещения экипажа представляет собой электронную систему, которая упрощает и ускоряет регистрацию членов экипажа.
- 3.69.1* Австралия не предоставляет средства выдачи удостоверений члена экипажа, а использует альтернативный механизм идентификации членов экипажа и упрощения пересечения ими границ Австралии (т. е. правовой режим перемещения экипажа). Австралийский правовой режим перемещения экипажа представляет собой электронную систему регистрации, которая обеспечивает хранение информации в защищенной базе данных.
- 3.71 Австралия не принимает удостоверения члена экипажа, а использует альтернативный механизм идентификации членов экипажа и упрощения пересечения ими границ Австралии. На практике, австралийский правовой режим перемещения экипажа (СТА) и выдачи виз специального назначения (SPV) в некоторой степени похож на системы безвизового въезда.
- 3.71.1* Австралия не принимает удостоверения члена экипажа, а использует альтернативный механизм идентификации членов экипажа и упрощения пересечения ими границ Австралии. На практике, австралийский правовой режим перемещения экипажа (СТА) и выдачи виз специального назначения (SPV) в некоторой степени похож на системы безвизового въезда.
- 3.74* Австралия не выдает удостоверения инспектора по безопасности полетов гражданской авиации по форме, указанной в добавлении 8. Австралийским инспекторам по безопасности полетов выдаются удостоверения, которые не содержат информацию о дате рождения, поле и гражданстве.
- 3.76* В соответствии с австралийским *Миграционным законом от 1958 года* "авиационные инспекторы по безопасности полетов" определяются как "инспекторы по безопасности полетов авиакомпаний". По причинам, указанным в п. 3.71, австралийское правительство не распространяет безвизовые привилегии на инспекторов по безопасности полетов авиакомпаний, а обеспечивает альтернативный порядок их идентификации и упрощения пересечения ими границ Австралии. Инспекторы по безопасности полетов авиакомпаний имеют право воспользоваться действующим в Австралии правовым режимом перемещения

* Рекомендуемая практика.

экипажа (СТА) и выдачи виз специального назначения (SPA), который на практике в некоторой степени похож на систему безвизового въезда.

ГЛАВА 5

5.5 Ссылка на "постановление о выдворении" не имеет отношения к процессу выдворения лица из Австралии, поскольку оно не требуется по закону. Однако в соответствии с административной практикой перед выдворением лица эксплуатант получает "уведомление о выдворении".

5.14 В соответствии с действующей практикой авиакомпаниям, которые не выполняют положения раздела 229 или 230 австралийского *Миграционного закона от 1958 года*, направляется уведомление о нарушении в отношении каждого лица, доставленного в Австралию в нарушение положений этих разделов. Однако уведомление о нарушении может быть отозвано, если одна из причин его выдачи подпадает под положения раздела s229(5). Ответчик несет юридическое бремя в отношении вопросов, относящихся к подразделу (5) или (5A).

ГЛАВА 6

6.1 Австралийское правительство обеспечивает действие в арендуемых аэропортах Австралийского содружества соответствующих механизмов, используя для этого: а) обязательное утверждение австралийским правительством в соответствии с *Законом об аэропортах от 1996 года* генеральных планов и планов крупной реконструкции аэропортов; б) осуществление контроля согласно соответствующему законодательству Содружества за ценовой политикой, финансовой деятельностью и качеством обслуживания в пяти крупнейших международных аэропортах Австралии: Аделаида, Брисбен, Мельбурн (Талламарин), Перт и Сидней (Кингсфорд-Смит); с) другие средства, например Руководство для эксплуатантов международных аэропортов.

ГЛАВА 8

8.15 Пункт управления воздушным движением не является первым контактным пунктом во всех австралийских аэропортах, который должен информироваться о подозреваемом случае инфекционного заболевания. В некоторых аэропортах в соответствии с действующей в Австралии практикой командир воздушного судна сообщает о подозрении на инфекционное заболевание своему наземному персоналу, который в свою очередь уведомляет об этом карантинную и инспекционную службу Австралии (AQIS). Агент авиакомпании и AQIS затем обеспечивают предоставление специального медицинского персонала и оборудования, необходимых для предотвращения угрозы здоровью людей по прибытии воздушного судна.

8.15.1* Нынешняя карта санитарной декларации Австралии содержит два вопроса о состоянии здоровья, касающихся птичьего гриппа, контактную информацию на период пребывания лица в Австралии и контактную информацию на случай возникновения чрезвычайной ситуации. Карта информации о местонахождении пассажира не содержит вопросов о

* Рекомендуемая практика.

состоянии здоровья, но содержит контактную информацию, предусмотренную в карте санитарной декларации.

Австралия будет продолжать использовать карту санитарной декларации, поскольку она способствует получению контактной информации о лицах, которые могут подвергаться опасности заражения инфекционной болезнью. При доработке в будущем карты санитарной декларации будут учитываться компоненты карты информации о местонахождении пассажира.

- 8.16 Действующие инициативы Австралии в области здравоохранения, такие как Австралийский план организации здравоохранения на случай вспышки пандемического гриппа (АНМРПИ) и FLUBORDERPLAN, отвечают требованиям ИКАО в отношении национального авиационного плана. Хотя основное внимание в этих планах уделяется организации борьбы с пандемическим гриппом, данные процессы в равной степени применимы к организации борьбы с другими инфекционными болезнями.
- 8.17 Австралия создала Национальный комитет по упрощению формальностей при перевозке пассажиров, который координирует деятельность соответствующих австралийских правительственных органов, касающуюся упрощения формальностей.
- 8.19 Австралия создала Национальный комитет по упрощению формальностей при перевозке пассажиров, который координирует деятельность соответствующих австралийских правительственных органов, касающуюся упрощения формальностей. Кроме того, Австралия учредила Национальный комитет по обслуживанию пассажиров, который координирует весь процесс предоставления правительственных разрешений, касающихся нерегулярных международных рейсов.
-

ГЛАВА 3

- 3.10 Правительство Алжира извещает о том, что существующие немашиносчитываемые паспорта будут по-прежнему выдаваться до 24 ноября 2011 года. Однако срок действия таких паспортов будет истекать не позднее 24 ноября 2015 года, как это предусмотрено Стандартом 3.10.1. Кроме того, во втором квартале 2011 года начнут применяться процедуры выдачи паспортов с биометрическими данными (электронных паспортов).
-

ГЛАВА 3

3.10 Правительство содружества Багамских Островов извещает о том, что, хотя оно выдает электронные паспорта, которые имеют машиносчитываемую зону, оно не может в настоящее время полностью выполнить Стандарт 3.10 Приложения 9 применительно к его выдающим паспорта представительствам в Пекине (посольство Багамских Островов, Пекин) и Лондоне (представительство высокого комиссара Багамских Островов, Лондон).

Датой, к которой предполагается обеспечить выполнение данного Стандарта применительно к упомянутым учреждениям в Пекине и Лондоне, является 30 сентября 2010 года.

ГЛАВА 3

3.68 В настоящее время удостоверения члена экипажа по-прежнему выдаются в виде карточек, содержащих соответствующую информацию и отметки о их сроке действия.

ГЛАВА 6

6.1.3 Карантинные службы отсутствуют в международном аэропорту Каджехаун имени кардинала Бернардина Гантина.

ГЛАВА 3

- 3.9* Бразилия пока не включила биометрические данные в выдаваемые паспорта, визы и другие официальные проездные документы.
- 3.11* Бразильский документ, который удостоверяет личность и является действительным для поездок в страны Меркосур, в настоящее время делается машиносчитываемым.
- 3.47* Бразильские нормативные положения предусматривают введение стандартов, касающихся предоставления авиакомпаниями информации, используемой для предотвращения и пресечения актов незаконного вмешательства. Однако пока не введены стандарты, касающиеся внедрения системы предварительной информации о пассажирах.

ГЛАВА 4

- 4.41 Бразильские нормативные положения предусматривают упрощенные процедуры пропуска или таможенной очистки запасных частей и бортовых запасов. Однако отсутствуют упрощенные процедуры таможенной очистки наземных средств обеспечения безопасности.
-

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

- 3.9* Обеспечивается частичное соответствие, поскольку система биометрических данных используется только применительно к обычным паспортам, а не к визам или другим проездным документам.
- 3.47* Система предварительной информации о пассажирах отсутствует.
- 3.70 УЧЭ не выдаются для идентификации членов экипажа.

ГЛАВА 8

- 8.16 Данный Стандарт отражен в статье 99 раздела IV Национального плана по упрощению формальностей. После утверждения Национального плана по упрощению формальностей Венесуэла будет координировать с компетентными организациями разработку авиационного плана подготовки к вспышке инфекционной болезни.
-

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.12 Пассажирская ведомость требуется в случае нерегулярных рейсов из третьих стран.
- 2.13 Грузовая ведомость требуется. В грузовой ведомости должна указываться информация о характере груза.
- 2.19 Возможность общего пограничного контроля должна обеспечиваться в любое время (статья 25 таможенных правил Сообщества).
- 2.43* В греческих аэропортах, обслуживающих международные рейсы, пограничный контроль и таможенная очистка осуществляются соответствующими правительственными органами, т. е. сотрудниками полиции и таможенной службы.
-

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 8

- 8.17 Камерун пока не внедрил национальную программу по упрощению формальностей при воздушных перевозках. Эта программа в настоящее время разрабатывается.
- 8.18 Поскольку Камерун пока не выполнил Стандарт 8.17, не может применяться Стандарт 8.18; однако он будет учтен в разрабатываемой программе.
- 8.18.1* Камерун использует добавление 11 применительно к введению своей национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках, которая сейчас разрабатывается.
- 8.19 Камерун пока не учредил национальный комитет по упрощению формальностей при воздушных перевозках и аэропортовые комитеты по упрощению формальностей. Однако проекты соответствующих документов разработаны и представлены на утверждение и подписание в установленном порядке.
- 8.20* Поскольку Камерун пока не соблюдает Стандарты 8.17 и 8.19, не может применяться и Рекомендуемая практика 8.20. Однако она будет учтена в разрабатываемых программах.
- 8.21* Камерун предусматривает использование добавления 12 при создании национального комитета по упрощению формальностей при воздушных перевозках и аэропортовых комитетов по упрощению формальностей.
- Камерун планирует принять все необходимые меры, с тем чтобы обеспечить к 31 декабря 2012 года соблюдение положений Приложения 9, включая поправку 21.
-

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.13 Таможенные правила Канады требуют, чтобы все авиаперевозчики представляли информацию о грузе либо на стандартных форматах авиагрузовой накладной ИАТА, либо на официальном документе национальной таможни по контролю груза.
- 2.21 При обнаружении ошибки в таких документах может применяться наказание. Положения о предоставлении информации содержатся в *Таможенном акте*.
- 2.32 Эксплуатанты, выполняющие коммерческие нерегулярные (чартерные) рейсы, должны уведомлять и/или запрашивать предварительное разрешение канадского транспортного агентства. Должна также подаваться заявка на получение разрешения для выполнения полета от министерства транспорта Канады.
- 2.34 Представление органам пограничного контроля уведомления о предполагаемом прибытии – обязанность авиаперевозчика.
- 2.36 Эксплуатант, подающий требуемую заявку, должен уплатить налог в размере 100 кан. долл. за разрешение на выполнение полета.
- 2.37* Канада также требует, чтобы при подаче заявки для получения разрешения на выполнение полета также представлялось уведомление относительно опасных грузов и сельскохозяйственной продукции. В случае иностранного государственного воздушного судна министр транспорта может потребовать копию соответствующих эксплуатационных требований, выданную регулирующим органом, и любой другой документ, который министр сочтет необходимым в целях обеспечения безопасного выполнения предполагаемого полета.

ГЛАВА 3

- 3.23* Канада оставляет за собой право потребовать, чтобы податели заявок на получение визы для временного пребывания явились в одно из консульств Канады для собеседования.
- 3.24 Некоторым посетителям могут быть выданы визы с одноразовым въездом, действительные на срок менее 6 мес.
- 3.43 В Канаде эксплуатант воздушного судна должен присутствовать и держать высадившихся пассажиров и членов экипажа до окончания проверки.
- 3.44*
- 3.45 Канада может потребовать, чтобы эксплуатант вывез члена экипажа из Канады, даже если этому члену экипажа был разрешен въезд на законных основаниях.
- 3.49 Большинству пассажиров въезд в Канаду разрешается после одноразовой проверки. Некоторые пассажиры проходят вторичную иммиграционную проверку, в этом случае они должны снова представить документы, удостоверяющие личность. Канада резервирует за собой право проверять документы, удостоверяющие личность, в любое время после прибытия, пока пассажир не покинул пределы аэропорта.

* Рекомендуемая практика.

- 3.50 Канадская таможня требует письменную декларацию о любых содержащихся в багаже товарах, приобретенных за границей или купленных в канадском магазине беспошлинной торговли, независимо от того, облагаются ли они пошлиной или ограничены к перевозке.
- 3.59 Канада разрешает безвизовый транзит пассажиров только в том случае, если перевозчик имеет меморандум о взаимопонимании (МОВ), разрешающий иностранным гражданам соответствующих стран совершать транзит в Канаде. При отсутствии МОВ пассажиры из стран, гражданам которых требуется виза, должны получить визу для проезда транзитом через Канаду. Одним исключением является остановка для дозаправки с учетом соблюдения ряда условий. Плата за транзитную визу не взимается.
- 3.61 Если засланный багаж включает багаж, который доставляется владельцу, и о нем не сообщается таможенной службе авиаперевозчиком, то национальное законодательство Канады предусматривает в этих случаях наложение штрафов.

ГЛАВА 4

- 4.2* Хотя в отношении воздушных и наземных перевозок действуют одни и те же правила, процедуры различаются. Например, авиагруз, перевозимый только по воздуху, может быть предъявлен таможене в аэропорту пункта назначения. Груз, доставляемый согласно авиагрузовой накладной, но перевозимый через границу наземным транспортом, должен быть предъявлен таможене в пункте пересечения границы, прежде чем он может быть перевезен в аэропорт назначения.
- 4.12 Правила Агентства пограничных служб Канады требуют, чтобы владелец транспортного средства или лицо, в ведении которого оно находится, направляли предварительную информацию о транспортном средстве и грузе, которая включает в себя дополнительные данные по сравнению с грузовой ведомостью и авиагрузовой накладной ИАТА. Положения о предварительной информации, требуемой до прибытия в Канаду, и установленных соответствующих способах и сроках ее представления содержатся в Правилах декларации импортных товаров Агентства пограничных служб Канады.
- 4.13 Законодательство Агентства пограничных служб Канады возлагает на владельца транспортного средства или лицо, в ведении которого оно находится, обязанность обеспечить выполнение требований в отношении предварительной информации о транспортном средстве или грузе в соответствии с инициативой о предварительной коммерческой информации; владелец транспортного средства или лицо, в ведении которого оно находится, могут считаться ответственными и подвергаться штрафу или наказанию за неточность или неполноту сведений, указанных при представлении такой информации, хотя владелец транспортного средства или лицо, в ведении которого оно находится, могут и не являться декларантами.
- 4.39* Ввозимые в Канаду механизмы и оборудование, предназначенные для использования исключительно в целях обслуживания зарегистрированных в других государствах воздушных судов, находящихся в международных аэропортах Канады, освобождаются от уплаты пошлины при условии, что другое государство, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, распространяет аналогичные привилегии на воздушные суда, зарегистрированные в Канаде. Налог на товары и услуги уплачивается в зависимости от стоимости оборудования.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 5

- 5.4* Сроки, в которые эксплуатант воздушного судна должен вывезти лицо, без права на въезд, предписываются канадским законодательством.
- 5.9.1 Канадское законодательство возлагает на эксплуатанта воздушного судна ответственность за расходы на медицинское обслуживание лиц без права на въезд независимо от причины отказа в праве на въезд с момента их прибытия до момента их вывоза эксплуатантом воздушного судна с территории Канады.
- 5.14 В отношении каждого пассажира без надлежащих документов устанавливается административный сбор.

ГЛАВА 8

- 8.1* В соответствии с канадским законодательством эксплуатанты должны отвечать конкретным требованиям финансовой надежности, установленным различными законодательными актами. С учетом этих различных требований считается, что было бы непрактично устанавливать единую гарантию, покрывающую финансовые обязательства эксплуатанта.
- 8.3 Канада предоставляет визы и документы об отказе от требования получать разрешение на работу признанным представителям и их советникам, участвующим в расследовании происшествий или инцидентов. Однако спасательные и ремонтные работы не охватываются такими освобождениями.
- 8.4 В национальном законодательстве предусматривается положение, касающееся временного ввоза грузов для выполнения операций по поиску и спасанию. Однако нет положения, которое обеспечивало бы беспошлинный или безналоговый ввоз упомянутых предметов для расследования авиационных происшествий, проведения ремонта и спасания. В этом случае грузы подпадают под действие Акта о таможенных тарифах и акцизных сборах.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

- 3.46 Сфабрикованные, поддельные или фальшивые проездные документы и проездные документы лица, выдающего себя за их законного владельца, являются важным основанием для судебного разбирательства соответствующих случаев и наказания виновных. Такие документы должны храниться в соответствующем досье в течение определенного периода времени и не могут быть немедленно возвращены.
- 3.47.7 Данное положение не оговаривает своевременность, полноту и точность данных о пассажире, передаваемых предварительно в электронном виде. Только в тех случаях, когда такие данные отвечают требованиям к своевременности, полноте и точности, мы не будем требовать представления также пассажирской ведомости на бланке.
- 3.71, 3.71.1*, 3.73*, 3.76*
- 1) Исключая соответствующий персонал из стран, с которыми Китай имеет соглашения о взаимном отказе от виз или в случае которых Китай в одностороннем порядке предоставил право на безвизовый въезд такого персонала, члены экипажа и инспекторы по безопасности полетов из всех других стран должны получить визу до въезда в Китай.
 - 2) Иностранные члены экипажа, которым предоставлено право на безвизовый въезд в Китай согласно соответствующему соглашению, должны иметь действительный паспорт или другие действительные проездные документы, заменяющие паспорт, в дополнение к УЧЭ.

ГЛАВА 5

- 5.9.1 Согласно китайскому законодательству все расходы, связанные с пребыванием и отправкой лиц без права на въезд, несет эксплуатант воздушного судна, который перевозит таких лиц.
- 5.14 Статья 36 правил пограничного контроля и инспекции, действующих в Китайской Народной Республике, гласит: " Ответственные за использование транспортных средств для перевозки лиц, которым не разрешен въезд в страну или на выезд из страны, для тайного ввоза в страну или вывоза из страны людей, а также для перевозки с целью въезда или выезда лиц, не имеющих действительных проездных документов, наказываются штрафом в размере не менее 5000 юаней женьминьби, но не более 10 000 юаней женьминьби за каждое перевезенное лицо". Исходя из этого, Китай может штрафовать эксплуатантов воздушных судов, которые перевезли в страну или из страны лиц с ненадлежащими документами, и будет определять точный размер накладываемого штрафа с учетом смягчающих или отягчающих обстоятельств, предусмотренных законодательством.
- 5.18 Слово "все" является слишком широким. Китайское правительство принимает на себя расходы на отправку депортируемых лиц только в том случае, когда депортируемое лицо не может покрыть эти расходы, посольство или консульство его или ее страны не берет на себя эти расходы или в Китае отсутствует такое посольство или консульство.
- 5.19 b) В Китае отсутствует такой механизм оценки риска. После изучения данного вопроса и создания соответствующего механизма, связанного с отправкой депортируемых лиц, мы будем предоставлять соответствующую информацию эксплуатантам воздушных судов.
- 5.26 Как правило, Китай рассматривает просьбу о выдаче и выдает проездной документ в течение 30 дней, однако в особых обстоятельствах этот срок может превышать 30 дней.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 6

- 6.7* Эксплуатанты аэропортов, эксплуатанты воздушных судов и государственные органы обмениваются соответствующей оперативной информацией, когда такой обмен не наносит ущерба интересам соответствующих сторон.
- 6.17* Согласно действующему в КНР Положению о порядке действий таможенной службы по применению административных наказаний физические досмотры правоохранительными органами должны проводиться двумя сотрудниками одного пола с пассажирами.
- 6.43* Данная Рекомендуемая практика касается вопросов осуществления пограничного контроля и не имеет соответствующего правового обоснования в действующих китайских законах и правилах. В этой связи она не применяется в Китае.
-

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 1

- 1.5 Представление данных до прибытия воздушного судна в целях оформления пассажиров, поскольку в Китае (ОАР Гонконг) система предварительной информации о пассажирах в настоящее время не принята.

ГЛАВА 2

- 2.10 По прибытии и непосредственно перед вылетом воздушного судна, как правило, требуется представление генеральной декларации с указанием фамилий, гражданства и должностей членов экипажа, а также общего количества пассажиров.
- 2.12 Требуется указывать фамилию, гражданство и штатную должность членов экипажа.
- 2.13 Требования в отношении отчетности по авиагрузу устанавливаются местным законодательством, в соответствии с которым предлагаемые варианты не предусматриваются.
- 2.38 В отношении воздушного судна, делающего остановку с некоммерческими целями, также требуется представление следующей документации: 1) наименование агента по наземному обслуживанию; 2) сертификат по шуму используемого воздушного судна; 3) страховой сертификат или эквивалентный документ.

ГЛАВА 3

- 3.10 Существующее удостоверение личности моряка (SIB) не выдается в машиночитываемом формате.
- 3.24 Как правило, визы действительны в течение не более 3 мес с даты выдачи.
- 3.27 Форма, приводимая в добавлении 5, неприемлема. Используемые карточки имеют иные размеры и форму и требуют указания дополнительных сведений, касающихся адреса в Гонконге, и проставления подписи. Эти сведения требуются для обеспечения осуществления иммиграционного контроля.
- 3.47.1, 3.47.2 Система предварительной информации о пассажирах (API) является экспериментальной системой, которая внедряется в Китае (ОАР Гонконг) с участием на добровольной основе нескольких авиакомпаний. Сообщение PAXLST не соответствует указанным спецификациям.
- 3.47.5
- 3.68 Удостоверения члена экипажа не являются машиночитываемыми.
- 3.71 Члены летного экипажа, являющиеся гражданами, которым требуется виза, должны иметь визу для въезда в Китай (ОАР Гонконг), если они не освобождены от этого требования.

ГЛАВА 4

- 4.8 В целом это положение не применимо в Гонконге, который является нетарифным портом, и предоставление "открытой зоны" не является необходимым. Тем не менее для временного хранения некоторых предметов, облагаемых акцизной пошлиной, имеются склады, управляемые эксплуатантами грузовых аэровокзалов.

- 4.27 Это неприменимо, так как Гонконг – это порт, где нет таможенных тарифов. Пошлина взимается только в отношении четырех видов товаров, указанных в Законе об облагаемых пошлинами товарах: спиртные напитки, табак, жидкие нефтепродукты и метиловый спирт.
- 4.33 В том случае, когда груз, несопровождаемый багаж или бортприпасы требуют переадресовки в правильный пункт назначения, к ним применяются законы и правила Гонконга, касающиеся контроля за запрещенными к перевозке предметами, помимо других требований, предусмотренных данным Стандартом.
- 4.35, 4.36
4.37*, 4.38*
4.39*, 4.40
4.41, 4.42
4.43* Данные положения не применимы в Гонконге, который является нетарифным портом. Пошлина должна платиться только за четыре вида товаров в соответствии с распоряжением о товарах, облагаемых пошлинами, а именно за спиртные напитки, табак, жидкие нефтепродукты и метиловый спирт.
- 4.49 Складируемый в Гонконге груз по просьбе может быть оформлен таможей в течение 80 мин. При таких условиях принимать альтернативные меры для хранения, и/или оформления, и/или досмотра контейнеров, поддонов и перевозимых в них грузов за пределами аэропортов неразумно и малопроизводительны.

ГЛАВА 5

- 5.3 В настоящее время законодательством предусматривается отправка любого лица, которому в Гонконге отказано в праве на въезд, в последний порт его посадки на борт, или в пункт начала перевозки, или в страну, гражданином которой депортируемое лицо является.
- 5.8 Сопровождение в целях безопасности государственными служащими, как правило, не обеспечивается.
- 5.11 В настоящее время законодательством предусматривается отправка любого лица, которому в Гонконге отказано в праве на въезд, в последний порт его посадки на борт, или в пункт начала перевозки, или в страну, гражданином которой депортируемое лицо является.
- 5.14 В случае отсутствия у пассажира действительного проездного документа на владельца воздушного судна и агента владельца может быть наложен штраф. При наличии доказательства того, что это не вызвано небрежностью перевозчика, штраф может не налагаться.
- 5.19 Перед приведением в исполнение постановления о депортации эксплуатантам сообщаются фамилия депортируемого лица и порядок следования рейсов.
- 5.27 Существующий механизм выдачи проездных документов требует от просителя предъявления подписанного бланка заявления.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 6

- 6.41 В аэропорту Макао отсутствуют службы оказания первой медицинской помощи, и все больные будут немедленно отправляться службой скорой помощи в правительственный госпиталь.
-

ГЛАВА 3

- 3.4 Куба продлевает срок действия машиносчитываемых документов, используя наклейку, которая не затрагивает машиносчитываемую зону документа и корректирует соответствующий текст.
- 3.17 Все постоянно проживающие кубинские граждане должны иметь разрешение на выезд из страны.
- 3.20 В том случае, когда постоянно проживающие лица считаются эмигрантами, они должны иметь разрешение на въезд в страну.
- 3.24 Туристические визы являются действительными в течение шести (6) месяцев. Визы других типов являются действительными до девяноста (90) дней.
- 3.68 Согласно кубинским авиационным правилам RAC-9 государство обеспечивает выдачу УЧЭ в виде машиносчитываемых карточек в 2010 году.

ГЛАВА 4

- 4.13 Таможенная служба руководствуется тем, что эксплуатант воздушного судна обязан обеспечивать выполнение требований к документации, и возлагает на эксплуатанта ответственность за неточности или упущения данных, обнаруженные в таких документах.
- 4.20 Таможенная служба требует представления экспортной декларации товаров и необходимых дополнительных документов.
- 4.27 Кубинские таможенные правила предусматривают упрощенные процедуры, однако они не связаны со стоимостью или типом рассматриваемых товаров, а также уровнем уполномоченных причастных лиц.

ГЛАВА 5

- 5.6 Кубинская процедура существенно отличается в том отношении, что требуется больше информации о причинах, по которым принимается постановление о выдворении лица.
- 5.9.1 В таких случаях все расходы несет виновное лицо. Если виновное лицо объявляет себя неплатежеспособным, дипломатические и/или консульские представительства государства данного лица несут ответственность за расходы на его охрану и опеку с момента установления отсутствия у такого лица права на въезд до его передачи под ответственность эксплуатанта воздушного судна для отправления с территории государства.
- 5.12 Кубинское иммиграционное законодательство предусматривает, что любой пассажир, которому отказано в праве на въезд в третью страну и который находится транзитом на нашей территории, возвращается в его страну вылета. Аналогичная процедура применяется в отношении любого лица, которому отказано в праве на въезд при возвращении в его страну вылета.

- 5.22 Кубинское иммиграционное законодательство предусматривает, что проживающие за границей соотечественники (эмигранты), которые депортированы из другого государства, не имеют права на въезд, если депортируемое лицо не прошло соответствующую проверку по дипломатическим каналам. Право на въезд предоставляется владельцам разрешений на проживание за границей и бессрочных разрешений на выезд. Постоянно проживающим на Кубе лицам, которые покинули страну по личным или официальным причинам, предоставляется право на въезд при их депортации, если они находятся за границей в пределах разрешенного периода пребывания.
- 5.29 Прием кубинского эмигранта как репатрианта осуществляется и разрешается в соответствии с кубинским миграционным законодательством.
-

ГЛАВА 3

3.47.1, 3.47.2, 3.47.3*, 3.47.4* 3.47.5 В соответствии с положениями п. 2 статьи 3 Директивы Совета 2004/82/ЕС от 29 апреля 2004 года в отношении обязанности перевозчиков сообщать данные о пассажирах (ОЛ 2004, специальное издание, глава 19, том 7, с. 74), перевозчик предоставляет следующую информацию: номер и тип используемого проездного документа, гражданство, полное имя, дата рождения, пункт пересечения границы при въезде на территорию государств-членов, вид транспорта, время отправления и прибытия транспортного средства, общее количество пассажиров на данном транспортном средстве, первоначальный пункт посадки на борт.

В соответствии с положениями п. 2 статьи 19 Закона о порядке транспортных перевозок Республики Литвы (государственная газета, 1991, № 30-804) перевозчик, занимающийся воздушными перевозками пассажиров, по требованию государственной службы охраны границы предоставляет следующую информацию:

1. Номер и тип проездного документа, используемого иностранным пассажиром.
2. Гражданство иностранного пассажира.
3. Полное имя иностранного пассажира, указанное в проездном документе.
4. Дата рождения иностранного пассажира.
5. Пункт пересечения границы при въезде на территорию Республики Литвы.
6. Номер рейса.
7. Время вылета и прибытия транспортного средства.
8. Общее количество иностранных пассажиров на данном транспортном средстве.
9. Первоначальный пункт посадки на борт иностранного пассажира.

3.73* В соответствии с п. 2.1 приложения VI к Постановлению (ЕС) № 562/2006 Европейского парламента и Совета от 15 марта 2006 года, определяющему правила Сообщества, регулирующие перемещение лиц через границы (шенгенские правила пересечения границ) (ОЛ 2006 L 105, с. 1) лица, имеющие свидетельство пилота или удостоверение члена экипажа, как это определяется в Приложении 9 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года, при осуществлении своих обязанностей и на основе таких документов могут:

- a) садиться на борт и высаживаться в аэропорту промежуточной посадки или аэропорту прибытия, расположенном на территории государства-члена;
- b) вступать на территорию муниципалитета аэропорта промежуточной посадки или аэропорта прибытия, расположенного на территории государства-члена;
- c) перемещаться, используя любые транспортные средства, в аэропорт, расположенный на территории государства-члена, с целью посадки на воздушное судно, вылетающее из этого аэропорта.

Авиационные инспекторы по безопасности полетов не имеют удостоверений члена экипажа, и поэтому данные положения к ним не применяются.

ГЛАВА 4

4.5 Все грузы и почта, перевозимые по воздуху, подлежат досмотру, используя один из способов, указанных в Национальной программе обеспечения безопасности гражданской авиации.

*Рекомендуемая практика.

4.24* Данная Рекомендуемая практика не отражена в литовском законодательстве.

4.55* Данная Рекомендуемая практика не отражена в литовском законодательстве.

ГЛАВА 6

6.1 Данный Стандарт не отражен в литовском законодательстве.

6.18* Данная Рекомендуемая практика не отражена в литовском законодательстве.

6.43* Данная Рекомендуемая практика не отражена в литовском законодательстве.

ГЛАВА 8

8.17, 8.18,
8.18.1*, 8.19
8.20*, 8.21* В Литве отсутствует национальная программа по упрощению формальностей при воздушных перевозках; не создан также комитет по упрощению формальностей при воздушных перевозках.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

- 3.9.1* В настоящее время Мадагаскар не планирует выдавать электронные паспорта.
- 3.68 Наша администрация пока не выдает машиносчитываемые удостоверения члена экипажа в соответствии со спецификациями Doc 9303.
-

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

- 3.47* Система предварительной информации о пассажирах (APIS) находится на стадии внедрения.
- 3.70 Не выполняется.
-

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

3.10 Непал начнет выдавать машиночитываемые паспорта с 1 января 2011 года, что не соответствует Стандарту 3.10. До 31 декабря 2010 года Непал будет по-прежнему выдавать немашинчитываемые паспорта со сроком действия до 24 ноября 2015 года.

Немашиночитываемые срочные/временные проездные документы с ограниченным сроком действия будут выдаваться в экстренных случаях министерством иностранных дел и представительствами Непала зарубежом как до, так и после 31 декабря 2010 года.

3.10.1 Некоторые непальские паспорта, выданные до 1 апреля 2010 года, могут в соответствии с национальным законодательством оставаться действительными до 30 марта 2020 года, что не соответствует Стандарту 3.10.1.

ГЛАВА 3

- 3.21* Для обратного въезда в страну проживающие в ней иностранцы должны иметь визы. Требование законодательства Новой Зеландии (Иммиграционный закон 1987 года).
- 3.26* Новая Зеландия требует, чтобы все пассажиры, въезжающие в Новую Зеландию или покидающие ее, имели карточки въезда и выезда. Требование законодательства Новой Зеландии (Иммиграционный закон 1987 года).
- 3.50 От пассажиров и экипажей требуется представление письменной декларации на багаж. Требование законодательства Новой Зеландии (Закон о таможене и акцизном налоге 1996 года), (Закон о биобезопасности 1993 года).
- 3.71 Члены экипажа (совершающие поездку в качестве пассажиров) должны иметь паспорта (но не визы). Требование законодательства Новой Зеландии (Иммиграционный закон 1987 года).

ГЛАВА 4

- 4.31 Некоторые грузы, представляющие интерес для министерства сельского и лесного хозяйства, требуют выполнения карантинных формальностей в аэропорту прибытия. Требование законодательства Новой Зеландии (Закон о биобезопасности 1993 года).
- 4.35 В соответствии с таможенным законом Новой Зеландии право собственности на товары может быть четко не установлено и быть предметом спора между двумя и более заинтересованными сторонами. В таких случаях первоначальному импортеру может быть предъявлен иск. Требование законодательства Новой Зеландии (Закон о таможене и акцизном налоге 1996 года).
- 4.39* Неприемлемо. Существует ряд льгот и имеется положение в отношении отдельных товаров или типов товаров, которым предоставляются ввозные льготы, при этом в каждом случае учитываются все обстоятельства. Не существует и не предвидится введение всеобъемлющих льгот для охвата широких групп предметов, ввозимых при таких обстоятельствах. Требование законодательства Новой Зеландии (Закон о таможене и акцизном налоге 1996 года), (Тарифный закон 1988 года), (Правила о таможене и акцизном налоге 1996 года).
- 4.42 Пошлины и налоги будут взиматься с соответствующих предметов. Требование законодательства Новой Зеландии (Закон о таможене и акцизном налоге 1996 года), (Закон о налогах на товары и услуги 1985 года), (Тарифный закон 1988 года).

ГЛАВА 8

- 8.15 Если на аэродроме пункта прибытия в Новой Зеландии имеется агент по обслуживанию воздушных судов, командир воздушного судна должен уведомлять прежде всего этого агента о симптомах инфекционной болезни. Уведомление органов управления воздушным движением следует производить в виде исключения. Это является требованием закона Новой Зеландии, а именно медико-санитарных правил 1983 года.

*Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

- 3.9* Национальная полиция не включает биометрические данные в свои паспорта.
- 3.47.1, 3.47.2, 3.47.3*, 3.47.4* Мы не участвуем в программе API. Поскольку мы пока не используем систему предварительной информации о пассажирах, требуемая информация не соответствует спецификациям формата сообщения UN/EDIFACT PAXLST. Наша страна планирует приступить к использованию API как можно скорее.
- 3.47.5
- 3.68 УЧЭ не выдаются.

ГЛАВА 4

- 4.54, 4.55* Национальный комитет по упрощению формальностей обеспечивает соответствующий контроль, содействуя таможенной очистке перевозимых по воздуху радиоактивных материалов, используемых, в частности, в медицинских целях.
- 4.56

ГЛАВА 6

- 6.1 У нас отсутствуют приватизированные аэропорты, однако, если они появятся, соответствие будет обеспечено.
- 6.1.4 Планируется модернизация инфраструктуры аэропортов.
- 6.4* Большинство работающих в нашей стране авиакомпаний включает свои сборы в стоимость авиабилетов.
- 6.5* Мы планируем внедрить данную практику как можно скорее.
- 6.8* Проводится модернизация аэропортов.
- 6.10* Ведутся работы по совершенствованию инфраструктуры аэропортов.
- 6.15* Наш общественный транспорт не является круглосуточным. Однако можно воспользоваться услугами такси.
- 6.30* Планируется модернизация инфраструктуры аэропортов.
- 6.35 У нас отсутствует карантинная зона для животных и растений.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

- 3.50 В соответствии с действующими в Перу требованиями все въезжающие пассажиры заполняют предоставленную таможенной службой декларацию о багаже, в которой указываются предметы их багажа.
- 3.67 В Перу не выдаются удостоверения члена экипажа.
- 3.71 Члены экипажа должны иметь визы, предусмотренные для граждан их стран, за исключением случаев освобождения в соответствии с соглашениями об отмене виз.

ГЛАВА 4

- 4.33 В статье 192 (6) (d) таможенного законодательства указывается, что субъект может подвергнуться штрафным санкциям, если таможенная служба устанавливает, что в таможенной декларации не указаны обнаруженные предметы.

ГЛАВА 5

- 5.9.1 Расходы на охрану и опеку лиц, которым отказано в праве на въезд, покрываются эксплуатантом воздушного судна, который их доставил.
- 5.14 В соответствии с законом об иммиграции эксплуатант воздушного судна подвергается штрафным санкциям за доставку лица, которому затем отказывается в праве на въезд из-за ненадлежащих документов.
-

ГЛАВА 2

- 2.16 В соответствии с Постановлением ЕС 2320/2002 составляется багажная ведомость или альтернативный документ, содержащий сведения, которые подтверждают идентификацию и досмотр несопровождаемого багажа.

ГЛАВА 5

- 5.9.1 Авиаперевозчики несут ответственность за расходы на охрану и опеку лица с ненадлежащими документами даже в том случае, когда проблемы с документами выходят за рамки компетенции эксплуатанта воздушного судна.

ГЛАВА 8

- 8.16 Польша пока не завершила разработку национального авиационного плана подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни, создающей риск для здоровья населения, а также к возникновению чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение.
- 8.17 Польша пока не приняла национальную программу по упрощению формальностей при воздушных перевозках.
- 8.18 Польша пока не приняла национальную программу по упрощению формальностей при воздушных перевозках.
- 8.19 Польша создала Совет по обеспечению безопасности и упрощению формальностей при воздушных перевозках. Однако от эксплуатантов аэропортов не требуется создавать аэропортовые комитеты по упрощению формальностей.
-

ГЛАВА 3

- 3.4 В обращении еще находятся старые сингапурские паспорта, срок действия которых был продлен без какого-либо изменения машиносчитываемой зоны паспорта, хотя такая практика прекращена.
- 3.9* Иммиграционно-контрольная служба (ICA) Сингапура выдает машиносчитываемый паспорт, предусматривающий использование микрочипа с биометрическими и биографическими данными владельца паспорта. Кроме того, пока визы на бумажных носителях не позволяют использовать микрочипы или машиносчитываемые зоны, ICA вводит систему электронных виз, обеспечивающую получение информации для проверки личности владельцев виз. Эта система связывает представительства Сингапура зарубежом с пропускными пунктами ICA, обеспечивая проверку виз.
- 3.21* Лица, имеющие статус постоянного жителя, должны иметь в своих паспортах действительное разрешение на обратный въезд при возвращении в Сингапур, если они хотят сохранить свой статус постоянного жителя.
- 3.24 Иммиграционно-контрольная служба выдает туристические визы, предусматривающие однократное, двухкратное, трехкратное или многократное посещение и имеющие срок действия от минимального в 5 недель до максимального в 5 лет.
- 3.25* Пока визы на бумажных носителях не позволяют использовать микрочипы или машиносчитываемые зоны, ICA вводит систему электронных виз, обеспечивающую получение информации для проверки личности владельцев виз. Эта система связывает представительства Сингапура зарубежом с контрольными пунктами ICA, обеспечивая проверку виз.
- 3.26* Все лица, не являющиеся гражданами или постоянными жителями Сингапура, должны заполнять карточки высадки/посадки при прибытии и вылете.
- 3.42 Согласно сингапурским правилам с эксплуатантом воздушного судна сразу же должны проводиться консультации в отношении следующего имеющегося рейса и выдворения в течение трех дней лица без права на въезд (см. также пп. 5.3 и 5.4).
- 3.45 Пассажиру без права на въезд может быть выдан специальный пропуск, позволяющий ему обратиться в соответствующее дипломатическое представительство за получением проездного документа. В таких случаях авиакомпания продолжают нести ответственность за охрану и опеку такого пассажира.
- 3.46 В соответствии с процедурой выдворения и в целях содействия проведению расследования в последнем пункте посадки на борт, сфабрикованный проездной документ будет передаваться командиру воздушного судна для обеспечения его сохранности и передачи иммиграционным властям в последнем пункте посадки для изучения. (См. также п. 5.7.)
- 3.49 Проездные документы большинства въезжающих в Сингапур и выезжающих из Сингапура лиц проверяются иммиграционной службой один раз. Авиакомпании могут предусматривать дополнительную проверку проездных документов перед вылетом.

* Рекомендуемая практика.

- 3.52* Иммиграционно-контрольная служба не дает иностранцам безусловное разрешение на въезд без учета соответствующих обстоятельств. Все случаи рассматриваются в индивидуальном порядке.
- 3.53* В случае виз на бумажных носителях, вклеенных в паспорт приезжающего, этот приезжающий должен перенести остающийся срок действия визы в новый паспорт в представительстве, которое выдало визу, до его/ее прибытия в Сингапур.
- 3.54 Сингапур применяет систему электронных виз. Информацию о количестве въездов можно извлечь электронным способом из этой системы.
- 3.60 Пассажиры, которые хотят покинуть транзитную зону, должны лично явиться в пункт иммиграционного контроля с действительным паспортом и визами (когда это применимо).
- 3.71 С 27 августа 2007 года члены экипажа, которые прибывают при исполнении служебных обязанностей и хотят временно въехать в Сингапур, должны предъявить свои паспорта для иммиграционного контроля. Однако в их паспортах не будут делаться отметки. На членов экипажа, являющихся гражданами стран, которые должны иметь визу для въезда в Сингапур, по-прежнему не будут распространяться требования к наличию визы, если они прибывают при исполнении служебных обязанностей или на другом воздушном судне эксплуатанта, который просит разрешения на их въезд для исполнения служебных обязанностей на назначенном им рейсе.

ГЛАВА 5

- 5.3, 5.4* Согласно сингапурским правилам с эксплуатантом воздушного судна сразу же должны проводиться консультации в отношении следующего имеющегося рейса и выдворения в течение трех дней лица без права на въезд (см. также п. 3.42).
- 5.7 В соответствии с процедурой выдворения и в целях содействия проведению расследования в последнем пункте посадки на борт, сфабрикованный проездной документ будет передаваться командиру воздушного судна для обеспечения его сохранности и передачи иммиграционным властям в последнем пункте посадки для изучения. (См. также п. 3.46).
- 5.9.1 В соответствии с сингапурскими правилами расходы на охрану и опеку лиц без права на въезд, ожидающих своего выдворения, несет эксплуатант воздушного судна.
- 5.17 Иммиграционно-контрольная служба использует постановление о выдворении, а не постановление о депортации.
- 5.18 Обязательства, обязанности и расходы, связанные с выдворением депортируемых лиц, носят совместный характер. Сингапур тесно сотрудничает с иностранными дипломатическими представительствами в целях упрощения процедуры выдворения депортируемых лиц.
- 5.23 Требуется предъявить действительный проездной документ до любого специального рассмотрения возможности допуска таких лиц.

* Рекомендуемая практика.

- 5.26 Необходимый проездной документ, обеспечивающий возвращение гражданина, будет выдан после подтверждения статуса данного лица как гражданина Сингапура.
- 5.27 Заявление о предоставлении проездного документа должно быть подписано надлежащим образом заявителем, прежде чем проездной документ может быть выдан.
- 5.29 Необходимый проездной документ, обеспечивающий возвращение гражданина, будет выдан после подтверждения статуса данного лица как гражданина Сингапура.
-

ГЛАВА 2

- 2.10 В некоторых случаях могут потребоваться подробные сведения о членах экипажа и любых дополнительных пассажирах.
- 2.12 В некоторых случаях от перевозчиков может потребоваться представить список пассажиров с указанием фамилий, даты рождения, гражданства и других сведений о пассажирах.
- 2.19 В любое время должна иметься возможность осуществления общего таможенного контроля; такой контроль может включать проверку документов (см. статью 13 Таможенного кодекса Европейского сообщества).

ГЛАВА 3

- 3.26* Карточки высадки, как правило, должны заполняться всеми пассажирами, за исключением граждан государств, входящих в Европейскую экономическую зону.
- 3.29 Карточки высадки должны предоставляться перевозчиком за его счет для распространения среди всех пассажиров, которым необходимо их заполнить.
- 3.38 Соединенное Королевство сохраняет за собой право осуществления экспортного контроля в определенных обстоятельствах.
- 3.44* При некоторых обстоятельствах эксплуатант остается ответственным за охрану и опеку лиц без права на въезд, в том числе за связанные с этим расходы.
- 3.47.1 В тех случаях, когда Соединенное Королевство предъявляет требование о представлении предварительной информации о пассажирах (API), это требование применяется независимо от того, имеется ли в машиночитываемой форме информация, содержащаяся в проездном документе пассажира.
- 3.47.6* Непредоставление запрашиваемых данных без уважительной причины может повлечь за собой штрафные санкции.
- 3.52* Когда это требуется, визы и разрешения на въезд в Соединенное Королевство следует получать до начала путешествия, и при отсутствии необходимого разрешения лицу обычно отказывают в праве на въезд. Сотрудник УКВА в исключительных обстоятельствах по своему усмотрению может сделать исключение в отношении соблюдения требования о наличии разрешения на въезд.
- 3.60 Соединенное Королевство разрешает безвизовый транзит пассажиров, которым, как правило, требуется виза, при условии, что пассажир: а) имеет разрешение на въезд в страны его маршрута и в страну конечного пункта назначения; б) имеет твердую бронь на вылет в пределах 24 ч; и с) не имеет иной цели для въезда в Соединенное Королевство, кроме как проезд транзитом.

Примечание. Эта информация регулярно обновляется в Информационном туристическом справочнике (ТИМ), который публикуется издательством Международной ассоциации воздушного транспорта (Нидерланды).

* Рекомендуемая практика.

- 3.67 Удостоверения члена экипажа не выдаются государственными полномочными органами
3.68 Соединенного Королевства членам экипажей авиакомпаний Соединенного Королевства
3.68.1* независимо от того, должны ли они аттестовываться.

Идентификационные документы с фотографиями владельцев выдаются членам воздушных экипажей Соединенного Королевства (аттестованным и неаттестованным) авиакомпаниями Соединенного Королевства и аэропортовыми полномочными органами от их имени; действительность таких документов можно проверять путем обращения в полномочный орган, выдающий их.

Свидетельства членов летных экипажей Соединенного Королевства отвечают требованиям к свидетельствам авиационного персонала, указанным в п. 5.1.1 Приложения 1. Включается также дата рождения. После введения компьютеризованной системы выдачи свидетельств фотография владельца больше не требуется, как не требуется и указание места рождения и права на обратный въезд в государство выдачи – эти элементы составляют часть удостоверения члена экипажа в добавлении 7 к Приложению 9, однако не предусматриваются в п. 5.1.1 Приложения 1.

- 3.71 Соединенное Королевство не требует наличия виз у граждан тех стран, которые должны иметь визы, но которые прибывают в составе рабочего экипажа воздушного судна и убывают в течение семи дней.
- 3.72 Соединенное Королевство требует, чтобы сверхштатные члены летных экипажей имели при себе действительный паспорт или другой приемлемый документ, устанавливающий их личность и гражданство, и, когда это применимо, действительную визу.
- 3.73*, 3.75* Соединенное Королевство требует, чтобы инспекторы по безопасности полетов,
3.76* прибывающие для проведения инспекции, имели при себе действительный паспорт или другой приемлемый документ, удостоверяющий их личность и гражданство и, когда это применимо, действительную визу.

ГЛАВА 4

- 4.2* Таможенный кодекс Сообщества не предусматривает отмену гарантии контроля при перевозке грузов автомобильным транспортом (включая перевозки авиагрузов автомобильным транспортом); однако существуют положения, допускающие послабление этой гарантии.
- 4.3 По положениям таможенного законодательства Сообщества проведение консультаций с эксплуатантами и другими заинтересованными сторонами не является во всех случаях обязательным. Однако в целях повышения качества и эффективности новых правил и поправок к действующим правилам тесное сотрудничество и консультации с эксплуатантами в целом являются желательными.
- 4.13 В Соединенном Королевстве это положение касается таможенных вопросов, в которых фигурирует "декларант". Что касается политики в других областях (например, меры фитосанитарного контроля), то лицо, ответственное за представление соответствующей информации, может не являться декларантом.

* Рекомендуемая практика.

- 4.20 В Европейском сообществе эксплуатантам, занимающимся экспортными операциями, на практике предоставляется широкий набор различных упрощенных таможенных процедур (неполные декларации, упрощенные декларации, процедура местной таможенной очистки (статья 76 Таможенного кодекса Сообщества). Некоторые из этих процедур могут выполняться только после предварительного разрешения таможенных органов. Поэтому, будучи уполномоченным эксплуатантом, экспортер может выполнять любое количество операций. Разрешение основано на общих критериях (например, возможность гарантировать осуществление эффективного контроля). В зависимости от используемой упрощенной процедуры декларант обязан обеспечить доступ таможенным органам ко всем требуемым документам, представление которых требуется для использования положений, регулирующих экспорт товаров.
- 4.22 Этот Стандарт и, в частности, слова "в любом таможенном учреждении" не соответствуют статье 161 § 5 Таможенного кодекса Европейского сообщества, которой предусматривается, что экспортная декларация должна представляться в месте упаковки товаров или в месте, в котором находится экспортер.
- 4.24* Данная Рекомендуемая практика будет серьезной помехой государственным полномочным органам в проведении досмотра товаров, погруженных на вылетающее воздушное судно. Кроме того, возврат некоторых товаров после их убытия не будет гарантирован, несмотря на дачу подписки.
- 4.27 В настоящее время в Европейском сообществе нет действующих положений, определяющих, в каких случаях использование упрощенных процедур является обязательным или должно предоставляться эксплуатантам. В странах Сообщества эксплуатантам могут представляться разнообразные упрощенные процедуры (неполные декларации, упрощенные декларации, процедуры местной таможенной очистки (статья 76 Таможенного кодекса Европейского сообщества). Некоторые из этих процедур могут выполняться только после предварительного разрешения таможенных органов. поэтому, будучи уполномоченным эксплуатантом, экспортер может выполнять любое количество операций.
- 4.29* Несмотря на то, что таможня выпускает товары как можно скорее, таможенные полномочные органы не всегда являются единственными органами, участвующими в процедуре оформления. Поэтому они не могут брать на себя обязательства выпускать все товары в течение 3 ч после их прибытия. Тем не менее следует отметить, что одной из задач таможенных органов является выполнение проверок и выпуск товаров в течение самого короткого времени.
- 4.30* Эта Рекомендуемая практика приемлема, если Договаривающиеся государства придерживаются единого толкования термина "частичная партия груза". В соответствии с положениями статьи 73 (2) Таможенного кодекса Европейского сообщества все товары, заявленные в одной и той же декларации, выпускаются одновременно при том понимании, что если в декларации заявлены два или более изделия, информация, касающаяся каждого из изделий, рассматривается как представляющая собой отдельную декларацию.
- 4.34 В некоторых случаях положения Соединенного Королевства и положения Европейского сообщества, касающиеся экспортных и транзитных лицензий, остаются в силе, если товары должны быть отправлены в другой пункт (например, оружие, товары двойного назначения, прототипы).

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 5

- 5.4* Эксплуатант должен вывезти лицо без права на въезд в соответствии с указаниями сотрудника иммиграционной службы.
- 5.9.1 По законодательству Соединенного Королевства в случае отказа пассажиру в праве на въезд эксплуатант, как правило, является ответственным за все расходы по содержанию под стражей в течение максимум 14 дней, если пассажир не имеет действительного разрешения/ визы на въезд.
- 5.11 Законодательство Соединенного Королевства требует, чтобы эксплуатант отправлял лицо без права на въезд в страну, подданным или гражданином которой это лицо является, страну или территорию, где это лицо получило паспорт или другой документ, удостоверяющий личность, страну или территорию, где это лицо село на воздушное судно, чтобы отправиться в Соединенное Королевство, или страну или территорию, где, как резонно считается, этому лицу будет дано разрешение на въезд.
- 5.11.1* Сотрудник УКВА может подсказать перевозчику, в какую страну может быть отправлено лицо без права на въезд.
- 5.14 По законодательству Соединенного Королевства об ответственности перевозчика на эксплуатанта может быть наложен штраф в случае прибытия лица без требуемых документов. Однако эксплуатант не несет ответственности, если:
- i) он может доказать, что требуемые документы были предъявлены, когда пассажир сел на воздушное судно, чтобы отправиться в Соединенное Королевство;
 - ii) предъявлен фальшивый документ или пассажир выдает себя за законного владельца документа, если фальшивость документа или выдача себя за другое лицо недостаточно очевидны.
- Кроме того, эксплуатант может обратиться за получением статуса перевозчика, отвечающего требованиям предполетной проверки, в отдельных портах посадки пассажиров. Если эксплуатант убеждает полномочные органы Соединенного Королевства в том, что он отвечает опубликованным критериям, которые включают выверенные высокие стандарты проверки документов и процедуры обеспечения безопасности, Соединенное Королевство, как правило, отказывается от наложения штрафов в связи с прибытием из этих пунктов лиц без документов.
- 5.26 Соединенное Королевство будет в полной мере сотрудничать с запрашивающим государством в целях проверки и подтверждения заявлений лиц о том, что они являются британскими гражданами, и быстрого принятия решений по таким заявлениям, по возможности, в течение 30 дней.
- 5.27 Это положение применяется только в тех случаях, когда соответствующее лицо не имеет права на въезд или выдворяется полномочными органами.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 6

- 6.42 Законодательство Соединенного Королевства, касающееся воздушного и других видов транспорта, разрешает взимать сборы за иммиграционную очистку, предоставляемую по просьбе эксплуатантов дополнительно к основным видам обслуживания в пунктах въезда в Соединенное Королевство.

ГЛАВА 8

- 8.19, 8.20*
8.21* Соединенное Королевство решительно выступает за тесную координацию между программами по безопасности гражданской авиации и программами по упрощению формальностей. Оно учредило форум заинтересованных сторон в области упрощения формальностей, в рамках которого регулярно проводятся совещания под руководством Департамента транспорта. Само правительство не создает комитеты по упрощению формальностей в аэропортах. Однако существуют национальные консультативные органы по отдельным вопросам, и при необходимости проводятся специальные совещания для обсуждения конкретных тем. Закон Соединенного Королевства позволяет правительству требовать создания надлежащих условий для проведения консультаций в аэропортах. Установлен порядок проведения консультаций.
-

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.7* В службу таможенного и пограничного контроля США все документы должны представляться на английском языке.
- 2.9 Согласно действующим правилам, в случае прибывающего груза требуется грузовая ведомость, представляемая в электронном виде. В случае отправляемого груза служба таможенного и пограничного контроля США в настоящее время требует грузовую ведомость, которая обычно представляется в письменном виде.
- 2.19 Требуется грузовая ведомость за исключением товаров, багажа и имущества, прибывающих из иностранной страны и отправляемых в иностранную страну тем же транзитным рейсом. Кроме того, в грузовой ведомости указываются все товары на борту, в отношении которых должно иметься разрешение государственного секретаря. В грузовой ведомости указывается почта компании.
- 2.36 с) Взимаются сборы за услуги, предоставляемые в связи с прибытием частных (некоммерческих) воздушных судов.

ГЛАВА 3

- 3.6 Документами, удостоверяющими личность, служат, например, визы с определенными средствами защиты.
- 3.14.1* Паспортные сборы в США превышают затраты на выдачу паспорта, поскольку стоимость некоторых экстренных услуг, предоставляемых американским гражданам за рубежом, включена в США в сбор за выдачу паспорта.
- 3.47.1, 3.47.2
3.47.3*, 3.47.4*
3.47.5* Министерство национальной безопасности принимает во внимание техническую и административную нагрузку на эксплуатантов воздушных судов при формулировании своих требований к АРІ и, насколько это возможно, стремится учитывать интересы перевозчиков, однако в конечном счете приоритет должен отдаваться потребностям министерства национальной безопасности, связанным с обеспечением безопасности границ.
- 3.49 Сотрудники Федеральной инспекционной службы США проверяют отдельных лиц более одного раза.
- 3.71, 3.71.1*
3.72, 3.73*
3.74*, 3.76* Члены экипажа, являющиеся гражданами США, должны иметь паспорта. Члены экипажа, не являющиеся гражданами США (кроме граждан Канады и Мексики), и лица, не являющиеся гражданами США, должны иметь паспорта и визы для въезда в США.

ГЛАВА 4

- 4.13 Служба таможенного и пограничного контроля США штрафует экспортирующего перевозчика за непредоставление или позднее предоставление электронной информации об экспортируемых товарах, а также за неточности в транспортных накладных, касающиеся этой информации.

* Рекомендуемая практика.

4.34 Для такого рода перемещения товаров в США требуется поступление товаров с перевозкой под гарантией уплаты таможенных пошлин или их перевозка с принятыми обязательствами по специальной декларации.

ГЛАВА 5

5.9.1 Эксплуатант может нести ответственность за некоторые расходы, связанные с задержанием.

5.15* Раздел 273 (е) Закона об иммиграции и гражданстве предусматривает смягчение штрафов в определенных обстоятельствах.

ГЛАВА 8

8.39 Визы выдаются государственным департаментом и не выдаются в пунктах въезда.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.7* Документы на прибытие и убытие принимаются на английском или тайском языке или на обоих языках.
- 2.43* Пограничный досмотр и оформление воздушных судов и их грузов в Таиланде осуществляются органами CIQ, каковыми являются таможенные, иммиграционные и карантинные органы, каждый из которых имеет свои конкретные нормы. Таким образом, Таиланд не может уполномочить один государственный орган на выполнение данных процедур.

ГЛАВА 3

- 3.18* Перед убытием из Таиланда проживающий в стране иностранец предъявляет свой сертификат постоянного жителя компетентному должностному лицу, чтобы подтвердить и засвидетельствовать свой отъезд из Королевства для получения разрешения на обратный въезд.
- 3.26* Пребывающие лица, следующие воздушным транспортом, или эксплуатанты воздушных судов, действующие от их имени, должны заполнять карточку посадки/высадки. Кроме того, в некоторых случаях с учетом соображений безопасности и в целях предотвращения преступлений они обязательно должны предъявлять дополнительные документы.
- 3.29 Каждый порт въезда в Таиланд в настоящее время предоставляет пассажирам карточки посадки/высадки безвозмездно. Однако эксплуатанты авиакомпаний и/или их турагенты, желающие иметь большое количество таких карточек, для приобретения их должны обращаться в печатное бюро полиции.
- 3.47.6* Если эксплуатант воздушных судов не смог передать данные государственным полномочным органам по системе предварительной информации о пассажирах (API), он должен представить соответствующие данные в печатном виде этим органам в течение установленного периода времени во избежание наложения штрафов или санкций согласно закону.
- 3.47.7 Таиланд требует, чтобы данные о пассажирах представлялись полномочным органам в печатном виде, а также по системе API.
- 3.52* Пребывающему лицу, которое в силу форс-мажорных обстоятельств не смогло получить требующуюся въездную визу до прибытия, в исключительных случаях дается разрешение на въезд в Королевство по гуманитарным соображениям на основании соответствующих законов.
- 3.68 Формат удостоверения члена экипажа (УЧЭ) Таиланда отличается от формата, отвечающего требованиям ИКАО.
- 3.71.1* Члены экипажа, прибывающие на воздушном судне другого эксплуатанта или другим видом транспорта и просящие разрешения на въезд в Таиланд, выполняют визовые требования, аналогичные тем, которые предъявляются к широкой публике.

* Рекомендуемая практика.

- 3.74* В настоящее время в Таиланде формат документа, удостоверяющего личность инспектора по безопасности полетов, отличается от формата, отвечающего требованиям ИКАО.

ГЛАВА 5

- 5.9.1 Согласно соответствующему законодательству владелец или оператор транспортного средства или лицо без права на въезд несет ответственность за расходы.
- 5.14 Согласно нормам Иммиграционного управления Таиланда на эксплуатантов воздушных судов, на борту которых обнаружены прибывающие или транзитные пассажиры без надлежащих документов, налагаются штрафы.
- 5.18 Согласно соответствующему законодательству владелец или оператор транспортного средства или депортируемое лицо несет ответственность за расходы.
-

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 1

Определения: Зона прямого транзита. Шенгенские правила предусматривают возможность требовать, чтобы граждане некоторых стран имели аэропортовую транзитную визу (АТВ). В соответствии с п. 2.1.3 приложения VI к Постановлению 562/2006/ЕС Европейского парламента и Совета от 15 марта 2006 года, определяющему шенгенские пограничные правила, такие лица могут быть подвергнуты контролю полномочными органами в транзитной зоне с целью проверки наличия у них требуемой АТВ.

ГЛАВА 3

- 3.21* В соответствии со статьей 5 (4) (а) Постановления ЕС 562/2006 от 15 марта 2006 года Франция может выдавать визы для обратного въезда некоторым категориям граждан третьих стран, которые имеют предусмотренное законом разрешение на постоянное проживание.
- 3.23* В соответствии с французскими и шенгенскими правилами заявитель должен лично явиться в учреждение, выдающее визы.
- 3.24 Французские и шенгенские правила не требуют, чтобы выданные въездные визы были действительны в течение по крайней мере шести месяцев с даты выдачи.
- 3.44* Франция применяет данную рекомендацию с тем условием, что ответственность государственных полномочных органов носит административный или юридический, а не финансовый характер.
- 3.46 Франция применяет данный Стандарт за исключением тех случаев, когда сфабрикованные, поддельные или фальшивые проездные документы удерживаются для судебного разбирательства, в частности, в случае ареста в судебном порядке согласно уголовно-процессуальному законодательству.
- 3.47.1 В соответствии с положениями Директивы Совета ЕС 2004/82/ЕС от 29 апреля 2004 года в отношении обязанности перевозчиков предоставлять данные о пассажирах, включенными в национальное законодательство законом о борьбе с терроризмом от 23 января 2006 года, статья 7 которого содержит различные положения, касающиеся обеспечения безопасности и пограничного контроля, Франция, как и другие члены Европейского союза, должна по запросу [иммиграционных] контролирующих полномочных органов требовать от авиаперевозчиков предоставления некоторых данных о пассажирах, которые не включены в машиночитываемую зону проездных документов.
- 3.47.6* В соответствии с упомянутыми выше европейской директивой и национальным законом Франция должна принимать необходимые меры по наказанию перевозчиков, которые не предоставляют никаких данных или предоставляют неправильные или неполные данные. Однако в каждом конкретном случае проводится соответствующее разбирательство с целью учета любых особых обстоятельств.
- 3.58 В соответствии с упомянутыми выше шенгенскими пограничными правилами (см. п. 1) члены экипажа, пассажиры и их багаж могут не освобождаться на систематической основе от прохождения пограничного контроля при временной остановке в транзитной зоне французских аэропортов.

* Рекомендуемая практика.

- 3.71 В целом Франция применяет данный Стандарт. Однако в соответствии с положениями Постановления ЕС 539/2001 от 15 марта 2001 года Франция оставляет за собой право требовать наличия визы у членов экипажа, которые являются гражданами страны, не присоединившейся к Чикагской конвенции (см. п. 1.2 в отношении применения упомянутого постановления). С точки зрения Франции, удостоверение члена экипажа (УЧЭ) является документом, который удостоверяет личность людей определенной профессии и не освобождает его владельца от предъявления проездного документа.
- 3.71.1*
- 3.71.2*

ГЛАВА 5

- 5.3 Используемая в таких случаях во Франции процедура не предусматривает письменное уведомление эксплуатанта, как таковое, однако эксплуатант получает распоряжение возвратить лицо, которое, как установлено, не имеет права на въезд.
- 5.5 Во Франции постановление о выдворении выдается в форме распоряжения, адресованного эксплуатанту.
- 5.6 Французские полномочные органы обычно не предоставляют эксплуатанту сопроводительное письмо. Однако в некоторых случаях, когда такое письмо предоставляется, оно доставляется в консульство страны, гражданином которой является лицо без права на въезд, с тем чтобы он/она могли получить консульское свидетельство на возвращение.
- 5.7 Французские полномочные органы обычно не предоставляют эксплуатанту сопроводительное письмо. Однако в некоторых случаях, когда такое письмо предоставляется, оно доставляется в консульство страны, гражданином которой является лицо без право на въезд, с тем чтобы он/она могли получить консульское свидетельство на возвращение. Кроме того, возвращение во Францию другим государством лица, которое, как установлено, не имеет права на въезд, с сопроводительным письмом от полномочных органов этого государства в формате, предусмотренном в добавлении 9 а) Приложения 9 к Чикагской конвенции, вместе с фотокопией проездного документа может быть не принято Францией по юридическим причинам. В том случае, когда иностранный гражданин, которому отказано в праве на въезд, возвращается во Францию, судья потребует предъявить, в качестве доказательства, первоначальный проездной документ для начала судебного разбирательства. Если данное требование не выполняется, судебное разбирательство может не проводиться и непринятый иммигрант не понесет уголовное наказание. Однако, если иностранный гражданин депортируется во Францию при транзите в другое государство, то Франция признает сопроводительное письмо.
- 5.9, 5.9.1 С одной стороны, Директива Европейского совета 2001/51/ЕС от 28 июня 2001 года требует от перевозчиков покрывать расходы на охрану и возврат гражданина третьей страны, которому отказано в праве на въезд, и с другой стороны, французское законодательство (статья L 213-6 правил иммиграции и права на убежище иностранных граждан) предусматривает, что, когда принимается решение об отказе в праве на въезд, расходы на охрану иностранного гражданина в течение времени ожидания его/ее возвращения должны покрываться транспортной компанией, которая позволила иностранному гражданину высадиться на французскую территорию, начиная с момента установления отсутствия у данного лица права на въезд, включая случаи, когда данное лицо не может быть передано под опеку транспортной компании сразу же после принятия решения об отказе в праве на въезд, и независимо от причины отказа в праве на въезд.

*Рекомендуемая практика.

- 5.13 См. Стандарты 5.5, 5.6 и 5.7.
- 5.14 Французское законодательство (статья L 625-5 правил иммиграции и права на убежище иностранных граждан) позволяет накладывать штраф на перевозчиков, которые разрешают высадку лиц без права на въезд, за исключением тех случаев, когда перевозчик может доказать, что необходимые документы были представлены при посадке на борт и что нарушения в документах не были очевидными, или когда иностранный гражданин получает право на въезд во Францию в качестве претендента на получение политического убежища. По мнению Франции, *достаточные меры* означают, например, обеспечение и использование транспортной компанией в пункте посадки пассажира утвержденного устройства сканирования и передачи проездных документов и виз французским полномочным органам иммиграционного контроля (статья L 625-3 правил иммиграции и права на убежище иностранных граждан).
- 5.19 Франция применяет данный Стандарт. Однако некоторые срочные случаи депортации могут потребовать сокращения 24-часового периода времени.

ГЛАВА 6

- 6.36* Не во всех аэропортах, обслуживающих международные перевозки, или поблизости от них имеются службы вакцинации. Однако в каждом *департаменте* [административный район], в котором расположен международный аэропорт, имеется утвержденный правительством центр вакцинации против желтой лихорадки.
- 6.41 Только несколько аэропортов, обслуживающих международные перевозки, имеют стационарные пункты. В большинстве случаев осуществляется транспортировка в ближайшие учреждения экстренной помощи.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.43* Данная Рекомендуемая практика не выполняется. Сферы ведения каждого органа юридически закреплены и не являются взаимозаменяемыми. Все воздушные суда, совершающие посадку на чешской территории или покидающие ее, должны выполнить свой первоначальный или окончательный взлет в аэропорту, имеющем постоянные таможенные службы и службы паспортного контроля, или в аэропорту, в котором услуги таможни и органов паспортного контроля предоставляются по предварительной просьбе.

ГЛАВА 3

- 3.12 В настоящее время машиносчитываемая зона не заполняется. Отличающийся цвет (темно-красный) обложки машиносчитываемого паспорта является достаточным средством дифференциации.
- 3.15 Принцип "одно лицо – один паспорт" в полной мере выполняется в Чешской Республике. Согласно чешскому законодательству дети до 10 лет могут быть зарегистрированы в паспорте родителя по его просьбе.
- 3.23* Как правило, требуется личное посещение учреждения, выдающего визы.
- 3.67 Удостоверения члена экипажа не выдаются государственными полномочными органами Чешской Республики членам экипажей чешских авиакомпаний.

ГЛАВА 4

- 4.24* Не выполняется. Эта Рекомендуемая практика серьезно ослабляет контроль со стороны государственных полномочных органов за товарами, погруженными на борт убывающего воздушного судна. Кроме того, возврат некоторых товаров после их убытия не гарантируется несмотря на выдачу подписки.
- 4.26 Применение упрощенных процедур является нереальным.

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 3

- 3.9* Швейцария не выдает визы, включающие биометрические данные. Однако Швейцария введет биометрические визы во втором квартале 2010 года
- 3.32* Швейцария не назначает сотрудников по координации для оказания помощи эксплуатантам воздушных судов в оценке состояния проездных документов. Однако проводимый в настоящее время пересмотр политики может позволить Швейцарии соблюдать это положение в будущем. Размещение сотрудников по координации в швейцарских аэропортах предполагает заключение соглашения с соответствующим кантоном и правительством Швейцарии.
- 3.47* Швейцария не имеет системы предварительной информации о пассажирах. Проводимый в настоящее время пересмотр политики может позволить Швейцарии соблюдать это положение в будущем.
- 3.71 Швейцарское правительство предоставляет льготы, обусловленные сертификатом члена экипажа (УЧЭ), прибывающим членам летного экипажа, предъявляющим УЧЭ, только если такие документы выданы компетентным органом и соответствуют формату, указанному в части 3 "Официальные машиносчитываемые проездные документы размера 1 и размера 2" документа Дос 9303. Владельцам идентификационных карточек члена экипажа, выданным частной организацией (например, удостоверение личности компании), льготы не предоставляются, даже если их документы выданы в формате, указанном в документе Дос 9303.
- 3.71.1*

ГЛАВА 5

- 5.9.1 Швейцария возлагает на эксплуатантов воздушных судов ответственность за расходы, связанные с охраной и опекой в случае отказа лицу в праве на въезд. На практике, однако, между ответственными полномочными органами и эксплуатантом воздушного судна может быть заключено совместное соглашение, позволяющее уменьшать расходы и штрафы в зависимости от степени небрежности.

ГЛАВА 8

- 8.17, 8.18 В настоящее время Швейцария не планирует разработку национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках.
- 8.18.1*

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 2

- 2.19 В любое время должна иметься возможность осуществления общего таможенного контроля; такой контроль может включать проверку документов (статья 13 Таможенного кодекса Европейского сообщества).
- 2.41 Швеция требует, чтобы уведомление предоставлялось за один час до вылета из другой страны. В некоторых случаях, когда имеет место ввоз товаров, Швеция требует, чтобы уведомление предоставлялось за 2 ч до вылета (национальное законодательство).
- 2.43* В Швеции отсутствует такой правительственный орган.

ГЛАВА 3

- 3.67 Удостоверения члена экипажа не выдаются.

ГЛАВА 4

- 4.2* Эта практика будет противоречить таможенному законодательству Сообщества. Таможенные правила Сообщества не предусматривают гарантированное отступление для наземных перевозок (включая наземную перевозку авиагруза). Однако существуют положения, разрешающие снижение гарантированного уровня.
- 4.3 Согласно положениям таможенного законодательства Сообщества проведение консультаций с эксплуатантами и другими заинтересованными сторонами не является во всех случаях обязательным. Однако в целях повышения качества и эффективности выполнения новых правил и поправок к действующим правилам тесное сотрудничество и консультации с упомянутыми эксплуатантами в целом являются желательными (Европейское таможенное законодательство).
- 4.13 Это положение является правильным в том случае, если оно касается таможенных вопросов, в которых фигурирует "декларант". Что касается политики в других областях (например, меры фитосанитарного контроля и т. д.), лицо, ответственное за представление соответствующей информации, может не являться декларантом (Европейское таможенное законодательство).
- 4.20 Это положение является правильным. Тем не менее следует отметить, что в Европейском сообществе эксплуатантам, занимающимся экспортными операциями, на практике предоставляется широкий набор упрощенных таможенных процедур (неполные декларации, упрощенные декларации, процедура местной таможенной очистки (статья 76 Таможенного кодекса Сообщества). Некоторые из этих процедур могут выполняться только после предварительного разрешения таможенных органов. Поэтому, будучи уполномоченным эксплуатантом, экспортер может выполнять любое количество операций. Разрешение основано на общих критериях (например, возможность гарантировать осуществление эффективного контроля). В зависимости от используемой упрощенной процедуры декларант обязан представлять или обеспечить доступ таможенным органам ко всем требуемым документам, представление которых требуется для использования положений, регулирующих экспорт товаров.

* Рекомендуемая практика.

- 4.22 Экспортная декларация должна представляться в месте упаковки товаров или в месте, в котором находится экспортер (статья 161 (5) Таможенного кодекса Европейского сообщества).
- 4.24* Данная Рекомендуемая практика будет серьезно осложнять контроль государственными органами товаров, погруженных на вылетающую воздушное судно. Кроме того, возврат некоторых товаров после их отправки не будет гарантирован, не смотря на предоставление подписки.
- 4.27 В настоящее время нет действующих положений, определяющих, в каких случаях использование упрощенных процедур является обязательным или должно предоставляться эксплуатантам (Таможенное законодательство Европейского сообщества).
- 4.29* Хотя таможенная очистка товаров проводится по возможности быстро, таможенные службы не всегда являются единственными органами, от которых зависит процедура очистки. В этой связи они не могут брать на себя обязательство проводить очистку всех товаров в течение трех часов после прибытия. Тем не менее, следует отметить, что одна из задач таможенной службы заключается в проведении досмотра и очистки товаров в течение возможно короткого периода времени.
- 4.30* Данная Рекомендуемая практика является приемлемой настолько, насколько Договаривающиеся государства имеют общее понимание термина "частичная партия". Согласно статье 73 (2) таможенных правил Сообщества все товары, включенные в одну декларацию, пропускаются одновременно; при этом, если бланк декларации включает два (или более) пункта, подробный перечень товаров по каждому пункту должен представлять собой отдельную декларацию.
- 4.31 В некоторых особых случаях действует запрет на импорт некоторых видов товаров и в таких случаях трансфера не разрешается (национальное законодательство).
- 4.34 В некоторых случаях национальные положения и положения Сообщества, касающиеся экспортных и транзитных лицензий, остаются в силе, если товары должны быть отправлены в другой пункт (оружие, товары двойного назначения, прототипы и т. д.) (Таможенное законодательство Европейского сообщества).
- 4.37* Такие документы, как счет и, в зависимости от конкретного случая, свидетельство о происхождении груза требуются отдельно.
- 4.43* Не облагаемый пошлинами ввоз документов эксплуатантов воздушных судов разрешается в некоторых, но не во всех случаях.

ГЛАВА 8

- 8.17 Национальная программа по упрощению формальностей не создана.
8.18

* Рекомендуемая практика.

ГЛАВА 6

- 6.2 Данный Стандарт не в полной мере отражен в национальном законодательстве.
- 6.39 Данный Стандарт не в полной мере отражен в национальном законодательстве.
- 6.40 Данный Стандарт не в полной мере отражен в национальном законодательстве.
-

ГЛАВА 2

- 2.5 Требуется представление документов, касающихся членов экипажей.
- 2.10 Требуется представлять генеральную декларацию, которая содержит другие элементы, помимо тех, которые указаны в добавлении 1.
- 2.12 В отношении пассажиров должны представляться документы, которые содержат другие элементы, помимо тех, которые указаны в добавлении 2.
- 2.19 Документы, касающиеся пассажиров и членов экипажа, должны представляться.
- 2.43* Иммиграционный, таможенный и карантинный контроль осуществляется соответственными административными полномочными органами даже в тех аэропортах, где международные полеты воздушных судов авиации общего назначения выполняются редко.

ГЛАВА 3

- 3.5 При необходимости могут потребоваться другие документы помимо тех, которые указаны в Приложении 9.
- 3.9* Разрешение на обратный въезд (книжка) и проездной документ беженца, выдаваемый правительством Японии, не являются машиночитываемыми, и биометрические данные в эти проездные документы не включаются. Биометрические данные в визы не включаются.
- 3.10.1 Поскольку правительство Японии до 20 марта 2006 года не может прекратить выдачу немашинчитываемых паспортов с десятилетним сроком действия ввиду закона о паспортах Японии и ограниченного числа имеющихся в зарубежных представительствах машин по изготовлению МСП, предполагается, что даже после 24 ноября 2015 года в обращении могут находиться немашинчитываемые паспорта, которые будут действительны до 20 марта 2016 года.
- 3.11* Разрешение на обратный въезд (книжка) и проездной документ беженца, выдаваемые правительством Японии, не являются машиночитываемыми. Что касается виз, то Япония выдает машиночитываемые визы, указанные в документе Дос 9303, но по-прежнему существуют другие виды виз, которые не являются машиночитываемыми.
- 3.21* Постоянно проживающему лицу не требуется получать визу для обратного въезда, если он/она имеет действительное разрешение на обратный въезд.
- 3.23* Заявки на визы через уполномоченные агентства или агентов принимаются в большинстве японских посольств и консульств.
- 3.24 Временная гостевая виза в Японию обычно выдается на одну поездку и действительна в течение 3 мес.
- 3.25* В японских визах, которые не являются машиночитываемыми: а) пункты указаны в ином порядке и б) срок годности визы обычно указывается в количестве месяцев.

* Рекомендуемая практика.

- 3.26* Временно пребывающие лица должны представлять карточку посадки/высадки.
- 3.27 Требования к информации, указанные на японской карточке посадки/высадки, отличаются от тех, что содержатся в добавлении 5.
- 3.29 Не во всех случаях карточки посадки/высадки могут распространяться бесплатно.
- 3.44* Эксплуатант несет ответственность и обязан обеспечивать охрану и опеку пассажиров и членов экипажа до принятия окончательного решения о допустимости их въезда в Японию.
- 3.45 Если эксплуатант перевез иностранца, зная, что иностранец подлежит депортации, эксплуатант должен нести ответственность за возврат иностранца.
- 3.71 Членам экипажа может предоставляться разрешение на въезд в тех случаях, когда член экипажа собирается прибыть для пересадки на другое воздушное судно, отдыха, совершения покупок или других аналогичных целей.
- 3.71.1* Членам экипажа может предоставляться разрешение на въезд в тех случаях, когда член экипажа собирается прибыть для пересадки на другое воздушное судно, отдыха, совершения покупок или других аналогичных целей. В этом случае он/она должны иметь действительный паспорт или действительное удостоверение члена экипажа.
- 3.73* Согласно иммиграционному законодательству и правилам Японии статус инспектора по безопасности полетов не является эквивалентным статусу члена экипажа.
- 3.75* Кроме действительного паспорта требуется действительная виза.
- 3.76* Согласно иммиграционному законодательству и правилам Японии статус инспектора по безопасности полетов не является эквивалентным статусу члена экипажа.

ГЛАВА 4

- 4.21 Правил, обеспечивающих выпуск экспортных грузов ко времени вылета воздушного судна, не существует.
- 4.41 Специальных упрощенных процедур, обеспечивающих оперативный выпуск или быструю таможенную очистку полномочными органами наземного оборудования и оборудования для обеспечения безопасности и их сменных деталей, учебных материалов и учебных пособий, не существует, однако упрощенные процедуры оформления документов могут применяться в зависимости от декларированной стоимости.

ГЛАВА 5

- 5.9 Эксплуатант несет ответственность и обязан обеспечить охрану и опеку пассажиров и членов экипажа до принятия окончательного решения о допустимости их въезда в Японию.
- 5.9.1 Независимо от того, совершил эксплуатант ошибку или нет, он несет ответственность и расходы, связанные с отправкой лиц без права на въезд.

* Рекомендуемая практика.

- 5.18 Командир воздушного судна или эксплуатант, доставляющие иностранца, прибывающего при определенных условиях, подразумевающих депортацию, вывозят такого иностранца с территории Японии за счет иностранца и под свою личную ответственность. Если депортируемое лицо добровольно желает покинуть Японию за собственный счет, ему/ей может быть разрешено сделать это по его/ее заявлению.
- 5.19 В связи с ростом числа депортируемых лиц положение об уведомлении не позднее чем за 24 ч до вылета не всегда может выполняться, за исключением случаев создания угрозы безопасности обратного рейса или прочих подобных случаев.
- 5.21 Поскольку проездные документы должны находиться, за исключением некоторых случаев, у самого пассажира, они не конфискуются и, как правило, эксплуатанту не передаются.

ГЛАВА 6

- 6.43* Меры, необходимые для внедрения системы, описанной в данном положении, не определены.

ГЛАВА 8

- 8.3.1 В некоторых случаях для допуска могут требоваться визы и другие пояснительные материалы.
- 8.3.2* В тех случаях, когда безвизовый режим не применяется, упомянутый в п. 8.3 персонал по-прежнему должен получать визы перед вылетом и не может получать визы по прибытии, поскольку японские законы и правила не предусматривают выдачу виз пассажирам по прибытии. Более того, в случае, если персонал не имеет виз даже при том, что он выполняет поручение японского правительства, такой персонал, если он не обладает визовой льготой, для получения разрешения на въезд должен пройти предписанные процедуры, включая представление отдельного объяснения необходимости и срочности въезда.
- 8.15 Японские аэропорты имеют карантинные зоны с соответствующими средствами. Согласно японскому законодательству о карантине при приближении к аэропорту назначения пилоты должны сообщать соответствующему сотруднику карантинной службы о подозрительных случаях инфекционного заболевания. Отсутствует какое-либо конкретное требование к тому, чтобы командир воздушного судна направлял такое сообщение службе управления воздушным движением, как это предусмотрено в п. 8.15.

* Рекомендуемая практика.

