



12/12/08

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 12 декабря 2008 года в отношении всех поправок, включая поправку 20.
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.

ДЕКАБРЬ 2008 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПЕРЕЧЕНЬ ПОПРАВК

<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>
20	20.11.2006	15.07.2007

<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>

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 (двенадцатое издание) со всеми поправками, включая поправку 20, 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	9/7/07	1-3	12/12/08
Бразилия	26/3/07	1-2	12/12/08
Германия	29/8/08	1-2	12/12/08
Дания	8/6/07	1	12/12/08
Канада	10/9/07; 3/12/08	1-3	12/12/08
Китай	13/6/07	1-2	21/8/07
Китай (ОАР Гонконг)	11/6/07	1-2	12/12/08
Новая Зеландия	11/6/07	1	12/12/08
Парагвай	22/5/07	1-3	12/12/08
Перу	16/2/07	1	12/12/08
Сербия	21/3/07	1	12/12/08
Словакия	12/7/07	1	12/12/08
Соединенное Королевство	13/6/07	1-4	12/12/08
Таиланд	20/12/07	1-2	12/12/08
Турция	21/3/07	1	12/12/08
Узбекистан	13/8/08	1	12/12/08
Уругвай	30/11/07	1	12/12/08
Финляндия	8/8/07	1-3	12/12/08
Чешская Республика	29/6/07	1	12/12/08
Швейцария	6/3/07; 16/4/07	1	12/12/08
Швеция	15/6/07	1-2	12/12/08
Япония	18/6/07	1-2	12/12/08

2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Барбадос	11/10/07	Оман	13/5/07
Бахрейн	3/6/07	Пакистан	16/7/07
Венесуэла	15/3/07	Фиджи	11/6/07
Египет	5/4/07	Ямайка	17/4/07
Ирландия	27/6/07		

3. Договаривающиеся государства, не представившие информацию

Австрия	Йемен	Объединенные Арабские Эмираты
Азербайджан	Кабо-Верде	Острова Кука
Албания	Казахстан	Палау
Алжир	Камбоджа	Панама
Ангола	Камерун	Папуа-Новая Гвинея
Андорра	Катар	Польша
Антигуа и Барбуда	Кения	Португалия
Аргентина	Кипр	Республика Корея
Армения	Кирибати	Российская Федерация
Афганистан	Колумбия	Руанда
Багамы	Коморские Острова	Румыния
Бангладеш	Конго	Сальвадор
Беларусь	Корейская Народно- Демократическая Республика	Самоа
Белиз	Коста-Рика	Сан-Марино
Бельгия	Кот-д'Ивуар	Сан-Томе и Принсипи
Бенин	Куба	Саудовская Аравия
Болгария	Кувейт	Свазиленд
Боливия	Кыргызстан	Сейшельские Острова
Босния и Герцеговина	Лаосская Народно- Демократическая Республика	Сенегал
Ботсвана	Латвия	Сент-Винсент и Гренадины
Бруней-Даруссалам	Лесото	Сент-Китс и Невис
Буркина-Фасо	Либерия	Сент-Люсия
Бурунди	Ливан	Сингапур
Бутан	Ливийская Арабская Джамахирия	Сирийская Арабская Республика
Бывшая югославская Республика Македония	Литва	Словения
Вануату	Люксембург	Соединенные Штаты Америки
Венгрия	Маврикий	Соломоновы Острова
Вьетнам	Мавритания	Сомали
Габон	Мадагаскар	Судан
Гаити	Малави	Суринам
Гайана	Малайзия	Сьерра-Леоне
Гамбия	Мали	Таджикистан
Гана	Мальдивы	Тимор-Лешти
Гватемала	Мальта	Того
Гвинея	Марокко	Тонга
Гвинея-Бисау	Маршалловы Острова	Тринидад и Тобаго
Гондурас	Мексика	Тунис
Гренада	Микронезия (Федеративные Штаты)	Туркменистан
Греция	Мозамбик	Уганда
Грузия	Молдова	Украина
Демократическая Республика Конго	Монако	Филиппины
Джибути	Монголия	Франция
Доминиканская Республика	Мьянма	Хорватия
Замбия	Намибия	Центральноафриканская Республика
Зимбабве	Науру	Чад
Израиль	Непал	Черногория
Индия	Нигер	Чили
Индонезия	Нигерия	Шри-Ланка
Иордания	Нидерланды	Эквадор
Ирак	Никарагуа	Экваториальная Гвинея
Иран (Исламская Республика)	Норвегия	Эритрея
Исландия	Объединенная Республика Танзания	Эстония
Испания		Эфиопия
Италия		Южная Африка

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		Глава 3	
Определения	Австралия Бразилия	3.4	Дания Китай
1.5	Китай (ОАР Гонконг) Парагвай	3.5	Парагвай Финляндия
Глава 2		3.9	Япония Парагвай Швейцария
2.7	Таиланд		Япония
2.9	Уругвай	3.10	Дания
2.10	Китай (ОАР Гонконг) Парагвай Финляндия	3.10.1	Китай (ОАР Гонконг) Парагвай Финляндия
2.12	Япония Дания Парагвай Соединенное Королевство Финляндия	3.11	Япония Бразилия Парагвай Сербия
2.13	Япония Канада Китай (ОАР Гонконг) Парагвай	3.12	Япония Бразилия Чешская Республика
2.19	Германия Соединенное Королевство Финляндия	3.14.1	Швеция Дания
2.21	Швеция Япония	3.15	Китай Сербия
2.24	Канада	3.16	Турция Дания
2.27	Канада	3.17	Парагвай Узбекистан
2.28	Австралия	3.18	Узбекистан Таиланд
2.30	Австралия	3.21	Узбекистан Австралия
2.31	Финляндия	3.23	Новая Зеландия Дания
2.32	Канада Финляндия		Канада
2.34	Канада Финляндия		Сербия Финляндия
2.36	Канада		Япония
2.37	Канада Сербия	3.24	Бразилия Дания
2.38	Китай (ОАР Гонконг)		Канада
2.41	Финляндия Швеция		Китай (ОАР Гонконг) Парагвай
2.43	Бразилия Дания Таиланд Чешская Республика Япония	3.25	Финляндия Япония Бразилия Парагвай Япония

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
3.26	Австралия Бразилия Новая Зеландия Соединенное Королевство Таиланд Япония	3.67	Австралия Парагвай Соединенное Королевство Чешская Республика Швеция
3.27	Австралия Дания Китай (ОАР Гонконг) Япония	3.68	Парагвай Сербия Соединенное Королевство Таиланд Финляндия
3.29	Соединенное Королевство Таиланд Япония	3.68.1	Соединенное Королевство
3.30	Швеция	3.69.1	Австралия
3.32	Парагвай Швейцария	3.71	Австралия Китай Китай (ОАР Гонконг) Новая Зеландия
3.38	Германия Соединенное Королевство	3.71.1	Швейцария Австралия
3.43	Канада		Китай
3.44	Канада Соединенное Королевство Япония		Соединенное Королевство Таиланд Швейцария
3.45	Канада Япония	3.72	Соединенное Королевство
3.46	Китай	3.73	Китай Соединенное Королевство
3.47	Дания Парагвай Сербия Швейцария	3.74	Финляндия Парагвай Сербия Таиланд Финляндия
3.47.1	Парагвай Соединенное Королевство		Швеция
3.47.2	Австралия Соединенное Королевство Таиланд	3.75	Соединенное Королевство Финляндия Швеция
3.47.3	Китай Таиланд	3.76	Соединенное Королевство Финляндия
3.49	Канада		
3.50	Бразилия Канада Новая Зеландия Парагвай	Глава 4	
3.52	Соединенное Королевство Таиланд	4.2	Германия Канада Соединенное Королевство Финляндия
3.53	Узбекистан	4.3	Германия Соединенное Королевство Финляндия
3.58	Австралия Финляндия		Швеция
3.59	Дания Канада	4.5	Парагвай
3.60	Соединенное Королевство Финляндия	4.6	Парагвай
3.61	Канада	4.7	Парагвай

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
4.8	Китай (ОАР Гонконг) Парагвай	4.42	Китай (ОАР Гонконг) Новая Зеландия
4.12	Канада	4.43	Китай (ОАР Гонконг)
4.13	Германия Канада Соединенное Королевство Швеция	4.49	Китай (ОАР Гонконг)
4.16	Германия	4.51	Швеция
4.20	Германия Сербия Соединенное Королевство Швеция	Глава 5	
4.21	Япония	5.3	Китай (ОАР Гонконг)
4.22	Германия Соединенное Королевство Финляндия Швеция	5.4	Канада Соединенное Королевство
4.24	Германия Соединенное Королевство Финляндия Чешская Республика	5.5	Австралия
4.26	Чешская Республика	5.6	Австралия
4.27	Германия Китай (ОАР Гонконг) Соединенное Королевство Финляндия Швеция	5.8	Китай (ОАР Гонконг)
4.29	Германия Соединенное Королевство	5.9	Япония
4.30	Германия Соединенное Королевство Финляндия	5.9.1	Китай Соединенное Королевство
4.31	Новая Зеландия Швеция		Таиланд Финляндия Швейцария
4.33	Китай (ОАР Гонконг)	5.11	Япония Китай
4.34	Германия Соединенное Королевство Финляндия Швеция	5.12	Китай (ОАР Гонконг) Соединенное Королевство Финляндия
4.35	Китай (ОАР Гонконг) Новая Зеландия	5.14	Китай Австралия
4.36	Китай (ОАР Гонконг)		Бразилия Канада
4.37	Китай (ОАР Гонконг)		Китай
4.38	Китай (ОАР Гонконг)		Китай (ОАР Гонконг) Соединенное Королевство
4.39	Канада Китай (ОАР Гонконг) Новая Зеландия		Таиланд
4.40	Китай (ОАР Гонконг)	5.18	Китай Таиланд
4.41	Китай (ОАР Гонконг) Япония	5.19	Финляндия Япония Китай
		5.21	Китай (ОАР Гонконг) Парагвай
		5.26	Япония
		5.27	Япония Бразилия
		5.29	Китай Соединенное Королевство Бразилия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
Глава 6		8.3.1	Япония
6.5	Парагвай Япония	8.3.2	Бразилия Япония
6.6	Парагвай	8.4	Канада
6.7.1	Парагвай	8.12	Словакия
6.17	Парагвай	8.13	Словакия
6.18	Парагвай	8.14	Словакия
6.20	Парагвай	8.15	Австралия Новая Зеландия
6.24	Парагвай		Словакия
6.32	Финляндия	8.15.1	Австралия
6.35.2	Парагвай	8.16	Австралия Парагвай
6.37	Соединенное Королевство		Словакия
6.41	Парагвай	8.17	Сербия Швейцария
6.49	Соединенное Королевство		Швеция
6.51	Парагвай	8.18	Швейцария Швеция
6.56	Парагвай	8.18.1	Швейцария
6.57	Перу	8.19	Сербия Соединенное Королевство
6.58	Соединенное Королевство	8.20	Соединенное Королевство
6.60	Соединенное Королевство	8.21	Соединенное Королевство
6.60.1	Таиланд		
6.62	Парагвай Япония		
Глава 7			
7.3.3	Финляндия	Дополнение 11	Австралия Парагвай
Глава 8		Дополнение 13	Австралия Китай Парагвай
8.1	Канада		
8.3	Канада		

ГЛАВА 1

Определения *Начало поездки.* Определение термина "начало поездки" является проблематичным. 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. Определение термина "депортируемое лицо" является проблематичным. 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. В соответствии с миграционным актом Австралии лицо выдворяется из Австралии в силу действия закона. Следовательно, ссылка на "постановление о выдворении" не имеет отношения к процессу выдворения лица из Австралии, так как оно не требуется законом. Однако в соответствии с административной практикой перед выдворением лица эксплуатант уведомляется об этом.

ГЛАВА 2

2.24 Салоны воздушного судна следует подвергать дезинсекции в начале снижения, перед посадкой на борт, либо в них следует проводить дезинсекцию с последствием в соответствии с административными требованиями карантинно-инспекционной службы Австралии.

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* Все постоянно проживающие в стране лица, не являющиеся гражданами Австралии, должны иметь действительную визу.

3.26* Австралия требует, чтобы все пассажиры заполняли карточки прибывающего и убывающего пассажира при каждом прилете и вылете.

3.27 Австралийские карточки прибывающего и убывающего пассажира отличаются по форме и содержанию от добавления 5.

3.47.2* Это зависит от уведомления полномочных органов Австралии подрядчиками о любом известном отказе системы перед убытием затронутых рейсов.

3.58 Для некоторых стран политика Австралии по вопросу прямого транзита предусматривает ограничение времени пребывания в транзитной зоне до 8 ч.

- 3.67 Правительство Австралии не предоставляет средств выдачи удостоверений члена экипажа (УЧЭ).
- 3.69.1* Австралия требует электронной регистрации данных всеми экипажами в управлении по оформлению поездок летного состава. Эта информация хранится в защищенной базе данных.
- 3.71 Правительство Австралии сохраняет универсальную, недискриминационную, компьютеризированную систему виз, требующую, чтобы все лица, не являющиеся гражданами Австралии, в том числе имеющие законное разрешение на постоянное проживание в стране, получали визу перед прибытием в Австралию.
- 3.71.1* Правительство Австралии сохраняет универсальную, недискриминационную, компьютеризированную систему виз, требующую, чтобы все лица, не являющиеся гражданами Австралии, в том числе имеющие законное разрешение на постоянное проживание в стране, получали визу перед прибытием в Австралию.

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 соответствующее уведомление.
- 5.6
- 5.14 По иммиграционному закону Австралии доказательство небрежности не является элементом защиты в случае, когда перевозчик доставляет в Австралию лицо, не имеющее необходимых документов. Однако, если перевозчик не проявил небрежности, то на практике он не подвергается судебному преследованию и ему не направляется уведомление о нарушении.

ГЛАВА 8

- 8.15 Пункт управления воздушным движением не является первым контактным пунктом в австралийских аэропортах, который должен информироваться о подозреваемом случае инфекционного заболевания. 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 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. С учетом запланированного проведения дальнейших

консультаций с аэропортами и авиакомпаниями и развития сетей связи осуществляемые доработки существующих планов обеспечат соблюдение требований.

Добавление 11 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. С учетом запланированного проведения дальнейших консультаций с аэропортами и авиакомпаниями и развития сетей связи осуществляемые доработки существующих планов обеспечат соблюдение требований.

Добавление 13 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 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.

ГЛАВА 1

Определения *Пребывающее лицо.* В Бразилии вид деятельности "учеба" будет и впредь входить в число законных неиммиграционных целей, перечисленных в этом определении.

ГЛАВА 2

2.43* Для досмотра воздушных судов общего назначения и находящихся на них грузов требуется участие более чем одного государственного контролирующего органа.

ГЛАВА 3

3.11* Бразилия еще не выдает удостоверяющие личность проездные документы и визы в машиносчитываемой форме, как указано в документе Doc 9303 (серия).

3.12 Не выполняется. (В 2006 году Бразилия начнет выдавать машиносчитываемые паспорта, которые будут соответствовать техническим требованиям, указанным в части 1 "Машиносчитываемые паспорта" документа Doc 9303.)

3.24 Визы действительны в течение трех месяцев с даты выдачи.

3.25* Бразилия не выдает визы в формате, предписанном для "визуальной зоны" в части 2 документа Doc 9303.

3.26* Бразилия будет продолжать требовать представления письменных сведений в дополнение к тем, которые указываются в документах, удостоверяющих личность, на карточках посадки/высадки для целей контроля прибытия/убытия. Иностранные пассажиры и/или члены экипажа при въезде сдают карточку посадки/высадки сотруднику иммиграционной службы.

3.50 Полномочные таможенные органы Бразилии при необходимости могут потребовать от прибывающих пассажиров и экипажей представления письменной декларации о багаже.

ГЛАВА 5

5.14 Иммиграционные власти Бразилии могут штрафовать эксплуатантов воздушных судов в случае прибытия лиц без надлежащих документов.

5.26 Выдача паспортов в Бразилии регулируется законом о туризме, установленным декретом # 1.983/1996. В соответствии со статьей 19 этого законодательного акта просьба о выдаче паспорта подается на специальном бланке заявления, который подписывается соответствующей стороной. Если проситель неспособен ставить подпись, бланк должен подписываться его законным представителем. Паспорт не может быть выдан по просьбе третьей стороны.

5.27 В соответствии с законодательством Бразилии подписание заявления и проездного документа просителем или его законным представителем является необходимым условием. При отсутствии такой подписи паспорт не выдается.

5.29 Правительство Бразилии не отказывает в выдаче проездного документа никому из своих граждан, если просьба выражается самим гражданином в подписанном заявлении.

ГЛАВА 8

8.3.2*

Бразильское законодательство не требует въездных виз для членов поисково-спасательных групп и персонала, участвующего в проведении расследования авиационных происшествий. По усмотрению иммиграционных властей на разовой основе может быть предоставлено разрешение на "условную высадку".

ГЛАВА 2

- 2.19 Должна иметься возможность в любое время осуществлять общий таможенный контроль; такой контроль может включать проверку документов (см. статью 13 Таможенного кодекса Сообщества).

ГЛАВА 3

- 3.38 Германия не одобряет этот Стандарт, если он толкуется как запрет на осуществление экспортного контроля.

ГЛАВА 4

- 4.2* Это противоречит таможенному законодательству Сообщества. Таможенный кодекс Сообщества не предусматривает отмену гарантии контроля при перевозке грузов автомобильным транспортом (включая перевозку 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 упомянутыми эксплуатантами в целом желательны.
- 4.13 Это положение является правильным лишь в том случае, если оно касается таможенных вопросов, в которых фигурирует "декларант". Что касается политики в других областях (например, меры фитосанитарного контроля), лицо, ответственное за представление соответствующей информации, может не являться декларантом.
- 4.16* Существуют различные положения, которые применяются в отношении других видов транспорта, используемых после воздушной перевозки с применением упрощенных транзитных процедур. Перед началом осуществления следующей процедуры эксплуатант должен закончить выполнение упрощенных транзитных процедур применительно к перевозке по воздуху. Товары должны быть представлены таможенному полномочному органу.
- 4.20 Это положение является правильным. Тем не менее следует отметить, что в 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 представлять или 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 Сообщества, которым предусматривается, что экспортная декларация должна представляться в месте упаковки товаров или в месте, в котором находится экспортер.

- 4.24* Предложенная 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 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 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 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 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.).
-

ГЛАВА 2

- 2.12 В соответствии с подразделом 4 параграфа 10 распоряжения об иностранцах полиция может в особых случаях давать указания эксплуатантам воздушных судов, прибывающих из страны, не присоединившейся к Шенгенской конвенции, представить до прибытия список членов экипажа и пассажиров полиции. Список должен содержать информацию об имени (фамилия, имя), дате рождения (день, месяц, год), гражданстве и проездных документах, удостоверяющих личность, включая тип и номер паспорта или другого проездного документа, удостоверяющего личность. Кроме того, полиция может потребовать представления информации о начальном пункте посадки пассажиров на борт, о пункте пересечения границы Дании, о номере рейса воздушного судна и о времени вылета и прибытия воздушного судна. Эта информация предоставляется на бланке, подготовленном комиссаром полиции, или любым другим способом, установленным комиссаром полиции, включая электронный перевод.
- 2.43* В Дании между полицией и таможенной службой осуществляется тесное сотрудничество, однако один орган не может проводить проверки, выходящие за рамки его компетенции.

ГЛАВА 3

- 3.4 В Дании действие машиносчитываемых паспортов в значительной мере продлевается на короткий срок.
- 3.10 Групповые паспорта и временные паспорта выдаются не в машиносчитываемой форме.
- 3.14.1* Размер сбора, взимаемого за выдачу датского паспорта, установлен законом. Этот сбор превышает фактические затраты на операцию.
- 3.16* Паспорта детям в возрасте до 2 лет выдаются на 2 года, а все другие паспорта – в соответствии с рекомендациями.
- 3.23* В соответствии с правилами Шенгенского соглашения податели заявлений о выдаче визы, как правило, лично являются в службу, выдающую визы.
- 3.24 В соответствии с § 2 b Закона об иностранцах иностранные граждане, имеющие визу, действительную для всех стран – участников Шенгенского соглашения, могут въезжать и находиться в Дании до 3 мес в течение каждого 6-месячного периода, рассчитываемого с даты первого въезда в Данию/страны – участники Шенгенского соглашения.
- 3.27 В соответствии с требованиями зоны паспортного контроля северных стран, в которую входят Дания, Исландия, Норвегия, Финляндия и Швеция, посетители, имеющие въездные визы, должны заполнять специальную карточку высадки, которая отличается по формату от карточки ИКАО. Лица, которым въездные визы не нужны, заполнять карточки высадки не обязаны.
- 3.47* В настоящее время в целом не существует планов внедрения системы предварительной информации о пассажирах (API) в Дании.
- 3.59 Транзитные пассажиры, обязанные иметь визу, должны получать транзитные визы до прибытия в страну.

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.
- 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.

ГЛАВА 5

- 5.4* Сроки, в которые эксплуатант воздушного судна должен вывезти лицо, без права на въезд, предписываются канадским законодательством.
- 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 беспощинный 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.
-

ГЛАВА 3

- 3.4 Статья 17 *Подробных правил выполнения закона Китая о контроле за выездом и въездом* гласит, что машиночитываемые паспорта, выдаваемые Китаем, действительны в течение 5 лет и срок их действия может быть продлен дважды, причем каждый раз не более чем на 5 лет. В настоящее время готовится поправка к соответствующим законам, и после вступления поправки в силу будут внесены соответствующие коррективы.
- 3.15 При особых обстоятельствах в паспорт его владельца может быть включено сопровождающее лицо.
- 3.46 Являясь важным основанием для судебного преследования и наказания лиц, нарушающих законы и правила, сфабрикованные и поддельные или фальшивые проездные документы и проездные документы лица, выдающего себя за законного владельца, должны сдаваться в архив и, следовательно, не могут быть возвращены.
- 3.47.3 Этот пункт не содержит конкретных требований в отношении информации о пассажирах. Пассажирская ведомость на бумажном носителе в Китае не требуется только в тех случаях, когда информация о пассажирах отвечает таким требованиям, как своевременность, точность и полнота.
- 3.71 Статья 6 *Закона Китая о контроле за въездом и выездами иностранцев* гласит, что для въезда в Китай иностранцы должны обращаться за получением виз, и въезд граждан стран, имеющих визовые соглашения с китайским правительством, осуществляется в соответствии с этими соглашениями. Таким образом, вопрос о возможности использования членами иностранных экипажей отказа от требования о наличии виз решается в свете соглашения о взаимном освобождении летных экипажей от обязанностей получать визы.
- 3.71.1* В соответствии с действующими визовыми правилами Китая члены экипажей государств, не заключивших двусторонних соглашений с Китаем о взаимном освобождении от обязанности иметь визы, должны обращаться за получением виз для въезда на территорию Китая.
- 3.73* В соответствии с действующими визовыми правилами Китая инспектора по производству полетов и обеспечению безопасности в салоне воздушного судна всех государств должны обращаться за получением виз (за исключением случаев прямого транзита в пределах 24 ч).

ГЛАВА 5

- 5.9.1 В соответствии с правилами Китая все расходы, связанные с отправкой лиц без права на въезд, и расходы, понесенные в ходе их пребывания в Китае, оплачиваются эксплуатантом воздушного судна, привозящего таких лиц.
- 5.11 Для упрощения проверки факта выдворения лиц без права на въезд Китай установил требование
- 5.12 в отношении сроков выдворения, в соответствии с которым эксплуатанты должны обеспечивать отправку таких лиц тем же или следующим рейсом.
- 5.14 Статья 36 *Правил Китая о проверках на границе при выезде и въезде* гласит, что, если каким-либо транспортным средством, осуществляющим вывоз и ввоз, перевозятся лица, не имеющие право на выезд или въезд, на его эксплуатанта налагается штраф в размере от 5000 до 10 000 RMB за каждое такое перевезенное лицо. Поэтому эксплуатанты воздушных судов, перевозящих прибывающих и транзитных лиц, не имеющих надлежащих документов, штрафуются без всяких исключений. Эксплуатанты штрафуются на сумму, соразмерную степени нарушения закона, и от штрафа не освобождаются.

- 5.18 Слово "все" имеет слишком широкое значение. В соответствии с положениями статьи 44 *Подробных правил выполнения закона Китая о контроле за въездом и выездом иностранцев* расходы, связанные с репатриацией иностранцев, получивших трудоустройство незаконным способом, покрывались подразделениями и отдельными лицами, трудоустроившими иностранцев без разрешения. Что касается других иностранцев, то мы требуем, чтобы расходы, связанные с репатриацией, покрывались самими иностранцами или их семьями; в случае если сами иностранцы или их семьи не могут покрыть расходы, а соответствующее подразделение Китая не обязано ни по какому соглашению покрывать такие расходы, эти расходы покрываются посольствами или консульствами соответствующих стран; в случае отказа посольств или консульств покрывать такие расходы или отсутствия посольства или консульства в Китае, расходы покрываются китайским правительством.
- 5.19 b) В Китае не существует системы оценки риска в отношении отправки депортируемых лиц. Такая информация может быть предоставлена эксплуатанту после изучения и создания системы оценки риска в отношении отправки депортируемых лиц.
- 5.26 При особых обстоятельствах для проведения проверок и выдачи проездного документа или для убеждения запрашивающего государства в том, что соответствующее лицо не является нашим гражданином, может потребоваться более 30 дней.
- Добавление 13 Карта называется иначе, и в некоторых частях содержание карты отличается.
-

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.
- 2.13 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.
- 3.51 Введение двухканальной системы досмотра багажа не планируется.
- 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 Данное положение не применимо в Гонконге, который является нетарифным портом. Пошлина
4.36 должна платиться только за четыре вида товаров в соответствии с распоряжением о товарах,
4.37* облагаемых пошлинами, а именно за спиртные напитки, табак, жидкие нефтепродукты и
4.38* метиловый спирт.
4.39*
4.40
4.41
4.42
4.43*

4.49 Складируемый в Гонконге груз по просьбе может быть оформлен таможеней 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 малопродуктивно.

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.

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.

ГЛАВА 1

Определения *Командир воздушного судна.* Командир воздушного судна, имеющий должное свидетельство, является командиром корабля – *comandante de la aeronave*. Этот пилот должен назначаться эксплуатантом в качестве единственного лица, обладающего высшими полномочиями с момента подписания плана полета до момента передачи воздушного судна представителю, назначенному авиакомпанией для контроля за данным воздушным судном.

Авиационный полномочный орган, а именно Национальный директорат гражданской авиации Парагвая, использует термин "командир корабля" в соответствии с парагвайским Авиационным кодексом (Закон № 1860/02). К данному Авиационному кодексу имеется проект поправки, предусматривающей замену термина "командир корабля" термином "командир воздушного судна", для приведения в соответствие с тем, что рекомендуется ИКАО.

ГЛАВА 2

2.10 Генеральная декларация должна представляться. В соответствии с резолюцией № 306/03 авиационного полномочного органа генеральная декларация должна представляться в информационный отдел службы воздушного движения (ARO). Авиационный полномочный орган использует этот документ для целей финансового контроля (взимание налога за посадку на борт) и статистических целей.

2.12 Пассажирская ведомость должна представляться. В соответствии с резолюцией № 306/03 пассажирская ведомость должна представляться в информационный отдел службы воздушного движения (ARO). Закон № 978/96 о миграции и Закон № 2422/04 (Таможенный кодекс) требуют, чтобы международные перевозчики представляли пассажирскую ведомость.

2.13 Грузовая ведомость должна представляться. В соответствии с резолюцией № 306/03 грузовая ведомость должна представляться в ARO. Закон № 2422/04 (Таможенный кодекс) требует, чтобы международные перевозчики представляли грузовую ведомость.

ГЛАВА 3

3.3 Паспорта, выдаваемые в настоящее время национальной полицией, не содержат интегральных схем или прочих технических устройств. Департамент идентификации работает над приведением системы выдачи паспортов в соответствие с последними требованиями, установленными резолюциями ИКАО, которые включают преобразование изображения лица в цифровую форму и введение новых мер безопасности в отношении как печатания, так и заполнения паспортов. Каждый паспорт действителен в течение пяти лет и его действие не возобновляется.

3.4 Срок действия машиносчитываемых паспортов, выдаваемых полицией, продлевается вручную. Национальная полиция, являющаяся организацией, занимающейся выдачей паспортов, работает над модернизацией паспортной системы в целях согласования своих процедур выдачи с соответствующими действующими Международными стандартами.

3.9* Национальная полиция не включает биометрические данные в свои паспорта.

3.10 Паспорта, выдаваемые Департаментом иностранных дел (дипломатические, служебные и консульские), не являются машиносчитываемыми. Паспорта, выдаваемые полицией, не являются машиносчитываемыми. Департамент иностранных дел предусматривает выполнение этого Стандарта в 2008 году.

- 3.10.1 Паспорта (консульские), выдаваемые Департаментом иностранных дел, действительны в течение пяти лет. Посольства и консульства будут уведомляться о необходимости соблюдения Стандарта при продлении срока действия документов.
- 3.11* Визы, выдаваемые для поездок, еще не являются машиносчитываемыми.
- 3.16* Паспорта, выдаваемые полицией, действительны в течение трех лет; служебные паспорта, выдаваемые Департаментом иностранных дел, действительны в течение двух лет, а дипломатические паспорта – в течение трех лет.
- 3.24 Въездные визы для дипломатических представительств или консульских учреждений действительны в течение 90 дней с даты выдачи. В настоящее время этот максимальный 90-дневный период, установленный Декретом № 3713, который регулирует выдачу Департаментом иностранных дел виз для въезда на национальную территорию, продлевать не планируется.
- 3.25* Визы еще не выдаются в формате, предусмотренном для визуальной зоны машиносчитываемых виз. По этой причине стандартный формат, установленный в части 2 документа Дос 9303 в отношении немашинчитываемых виз, также не используется.
- 3.32* Договоренности с другими государствами еще не заключены. В парагвайских аэропортах нет сотрудников по координации.
- 3.47* Система предварительной информации о пассажирах еще не используется. В настоящее время полномочный орган по вопросам миграции не требует представления предварительной информации о пассажирах.
- 3.47.1 Система предварительной информации о пассажирах еще не используется. По этой причине требующаяся информация еще не соответствует техническим требованиям к сообщениям UN/EDIFACT PAXLST.
- 3.50 Все пассажиры обязаны предъявлять подтвержденную таможенную декларацию.
- 3.67 Удостоверения члена экипажа (УЧЭ) в настоящее время не выдаются. Действительные проездные документы являются документами, используемыми для установления личности каждого члена экипажа.
- 3.68* УЧЭ в настоящее время не выдаются.
- 3.74 Удостоверения выдаются по форме, указанной в добавлении 8, но они не являются машиносчитываемыми.

ГЛАВА 4

- 4.5 Досмотр товаров является общим требованием в соответствии с Таможенным кодексом.
- 4.6 Проверка товаров является общим требованием. Проверка товаров производится произвольно или выборочно по усмотрению таможенного полномочного органа.
- 4.7* В аэропортах или в районе аэропортов открытые зоны не созданы.
- 4.8 В аэропортах открытые зоны или таможенные склады не созданы.

ГЛАВА 5

- 5.19 Постановление о депортации депортируемого лица не представляется правовыми полномочными органами за 24 ч до времени вылета рейса по расписанию. Генеральный директорат по миграции должен направить копию Приложения 9 "Упрощение формальностей" судебным полномочным органам для устранения данного нарушения.

ГЛАВА 6

- 6.5* Авиационный полномочный орган предусмотрел в бюджете на текущий год (2007) уплату пошлин за услуги, предоставляемые пассажирам, кредитной карточкой. В скором времени предполагается реализовать это положение.
- 6.6* Услуги по наземному обслуживанию предоставляются авиационным полномочным органом. Аэропортовые услуги, предоставляемые эксплуатантам, предусматриваются в правилах или Декрете № 8.120/06.
- 6.7.1* Аэропорты не имеют инфраструктуры, позволяющей производить электронный обмен данными с авиакомпаниями.
- 6.17* Комнат ухода за ребенком нет.
- 6.18* В условиях нынешней аэропортовой инфраструктуры отсутствуют транспортные средства, регулярно курсирующие между зданиями аэровокзала аэропорта, стоянками и т. д.
- 6.20* Эти услуги не предоставляются вне аэропорта. В настоящее время эта Рекомендуемая практика не соблюдается, поскольку объем перевозок не оправдывает ее применения.
- 6.24* Уникальная система идентификации багажа, такая, например, как "концепция номерных знаков", еще не внедрена.
- 6.35.2 Помещения, предназначенные исключительно для хранения багажа, отсутствуют.
- 6.41* Автоматизированные средства осуществления таких процедур отсутствуют.
- 6.51 Соответствующие средства организации карантина людей, животных и растений отсутствуют.
- 6.56 Этот Стандарт частично выполняется, однако нынешняя система удаления отходов нуждается в усовершенствовании.
- 6.62* Эта Рекомендуемая практика не соблюдается.

ГЛАВА 8

- 8.16 Имеется план действий в чрезвычайной ситуации на случай вспышки инфекционной болезни. Авиационный полномочный орган и Министерство здравоохранения через Национальный комитет по упрощению формальностей будут работать над адаптацией этого плана к Стандартам ИКАО в кратчайшие по возможности сроки.
- Добавление 11 Аэропортовой программы FAL нет, но национальная программа FAL существует.
- Добавление 13 Имеется карта здравоохранения, которая несколько отличается от образца ИКАО.

ГЛАВА 6

6.57 Государство Перу дополнительно требует соблюдения данного Стандарта в национальных аэропортах.

ГЛАВА 2

- 2.37* Требуется представление также следующей документации: а) сертификат эксплуатанта; б) удостоверение о регистрации; с) удостоверение о годности к полетам; d) сертификат по шуму; е) удостоверение о страховании; f) договор о перевозке воздушным транспортом; г) бортовая система предупреждения столкновений II (БСПС II).

ГЛАВА 3

- 3.11* Сербия еще не выдает документы, удостоверяющие личность, и визы в машиносчитываемой форме, указанной в документе Дос 9303, но выполняет условия, установленные ИКАО.
- 3.15 В возрасте до 14 лет ребенок может включаться в паспорт родителя. Введенные данные действительны только в течение 2 лет.
- 3.23* Требуется личная явка в службу, выдающую визы.
- 3.47* Сербия не имеет и не требует наличия системы предварительной информации о пассажирах.
- 3.68* Сербия еще не выдает удостоверения члена экипажа (УЧЭ). (Сербия планирует начать их выдачу в 2007 году.)
- 3.74* Сербия еще не выдает удостоверения инспектора по безопасности полетов гражданской авиации согласно добавлению 8 к Приложению 9. (Их планируется привести в соответствие с добавлением 8 к 1 декабря 2006 года.)

ГЛАВА 4

- 4.20 Таможенная очистка экспортных грузов производится по упрощенной экспортной декларации только в случаях, предусмотренных национальными таможенными правилами Сербии.

ГЛАВА 8

- 8.17 Программа по упрощению формальностей не создана. (Программу планируется создать к 1 декабря 2006 года.)
- 8.19 В Сербии не создан ни национальный комитет по упрощению формальностей при воздушных перевозках, ни аэропортовый комитет по упрощению формальностей. (Эти комитеты планируется создать к 1 декабря 2006 года.)

ГЛАВА 8

- 8.12 Мы будет выполнять положения Международных медико-санитарных правил (2005)
 - 8.13 Всемирной организации здравоохранения после июля 2008 года. Наш национальный план
 - 8.14 обеспечения готовности разрабатывается, и его предполагается утвердить в конце 2007 года.
 - 8.15
 - 8.16
-

ГЛАВА 2

- 2.12 В некоторых случаях от перевозчиков может требоваться представление пассажирского списка с указанием фамилий и гражданства пассажиров.
- 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 машиносчитываемой форме информация, содержащаяся в проездном документе пассажира.
- 3.47.2* Законодательством Соединенного Королевства предусматривается взимание платы в размере 2000 фунтов (в настоящее время) с эксплуатантов, доставляющих в Соединенное Королевство лиц без надлежащих документов, независимо от введения API. Лицами без надлежащих документов являются лица, которые не предъявляют действительного национального паспорта или другого проездного документа, удовлетворительно устанавливающего их личность или гражданство, действительной визы Соединенного Королевства, если она требуется, либо предъявляют поддельный/фальшивый национальный паспорт или другой документ, подделка которого достаточно очевидна.
- 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 иммиграционной службы 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).

- 3.67 Удостоверения члена экипажа не выдаются государственными полномочными органами Соединенного Королевства членам экипажей авиакомпаний Соединенного Королевства независимо от того, должны ли они аттестовываться.
- 3.68*
- 3.68.1*
- 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.
- 3.71.1*
- 3.72 Соединенное Королевство требует, чтобы члены летных экипажей, прибывающие в качестве пассажиров или являющиеся внештатными сотрудниками, имели при себе действительный паспорт или другой удовлетворительный документ, устанавливающий их личность и гражданство, и, где это применимо, действительную визу. Соединенное Королевство отказывается от применения требования о наличии визы в отношении граждан, прибывающих и убывающих в качестве членов летного экипажа в течение семи дней.
- 3.73*
- 3.75*
- 3.76*

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.
- 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).

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.
- 5.14 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.

ГЛАВА 6

- 6.37* Соединенное Королевство не предлагает беспошлинные товары для продажи прибывающим пассажирам.
- 6.49* В Соединенном Королевстве разрешение перевезти товары в помещения, находящиеся вне аэропорта, дается после предварительного разрешения таможи.
- 6.58* Законодательство и практика Соединенного Королевства, которые относятся как к воздушному, так и другим видам транспорта, требуют в целом, чтобы стороны, ответственные за регулирование движения, обеспечивали и поддерживали такие средства, которые могут быть необходимыми для надлежащего контроля и проверки грузов и пассажиров.
- 6.60 Законодательством Соединенного Королевства, применимым к воздушному и другому транспорту, разрешается взимать сборы за услуги по проведению иммиграционной очистки по просьбе эксплуатантов, предоставляемые дополнительно к услугам, которые считаются достаточными для нормального функционирования аэропортов, являющихся пунктами въезда в Соединенное Королевство.

ГЛАВА 8

- 8.19 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.

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.
- 3.47.2* 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.
- 3.47.3 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.
- 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.

ГЛАВА 6

- 6.60.1 В тех случаях, когда из района эпидемии в Таиланд прибывают пассажиры, не прошедшие вакцинации, они проходят вакцинацию за собственный счет.
-

ГЛАВА 3

- 3.15 Закон о паспорте Турции не требует выдачи отдельного паспорта каждому лицу независимо от возраста.

ГЛАВА 3

- 3.17 В соответствии с процедурами, регулируемыми заграничные поездки граждан Узбекистана, установленными постановлением Кабинета министров Узбекистана № 8 от 6 января 1995 года, граждане, желающие совершить поездку за границу в другие страны, кроме стран СНГ, для которых выездная виза не требуется, должны обратиться в отделение внутренних дел по месту жительства. В их паспортах делается действительная в течение двух лет отметка, дающая право на многократные выезды на ограниченный срок.
- 3.18* В соответствии с процедурами, регулируемыми въезд в Узбекистан и выезд из него иностранных граждан и лиц без гражданства, установленными постановлением Кабинета министров Узбекистана № 408 от 21 ноября 1996 года, постоянно проживающие в Узбекистане иностранные граждане, желающие совершить поездку за границу, должны обратиться в отделение внутренних дел по месту жительства. В их национальных паспортах делается действительная в течение двух лет отметка, дающая право на выезды на ограниченный срок. В течение этого периода времени иностранные граждане могут неоднократно совершать поездки за границу при условии уведомления отделения внутренних дел.
- 3.53* В соответствии с действующими процедурами (инструкция № 349 от 4 июня 1997 года о порядке выдачи выездных и въездных виз иностранным гражданам и лицам без гражданства в Узбекистане), визы выдаются только владельцам действительных паспортов. Кроме того, срок действия паспорта должен превышать срок действия визы по крайней мере на 3 мес. Если иностранному гражданину выдается новый паспорт, то виза должна переноситься в него.
-

ГЛАВА 2

2.9 Различия со Стандартом 2.9 сохраняются.

ГЛАВА 2

2.10 Как правило, генеральная декларация не требуется, однако командир экипажа, или владелец, или
2.12 держатель транспортного средства, или его представитель обязан представить полномочным органам, отвечающих за проверку лиц на внешних границах, списки пассажиров и членов экипажа, содержащие следующую информацию: фамилия, имя, дата рождения, пол и гражданство каждого лица на борту, национальная принадлежность и регистрационный номер воздушного судна, порт прибытия и вылета воздушного судна.

По запросу полномочных органов, отвечающих за проведение проверки лиц на внешних границах, перевозчики обязаны по окончании регистрации предоставлять информацию о пассажирах, перевозимых ими в разрешенный порт въезда, через который эти лица въезжают на территорию одного из государств – членов ЕС.

Вышеупомянутая информация включает: а) номер и тип используемого проездного документа, б) гражданство, с) полное имя, d) дата рождения, е) порт въезда на территорию государства-члена, f) код перевозки, g) общее количество пассажиров, перевозимых этим видом транспорта, и i) первоначальный пункт посадки на борт.

(Закон об обработке персональных данных пограничной службы, разделы 19 и 20 (579/2005). Раздел 20 является исполнением директивы Совета 2004/82/ЕС от 29 апреля об обязанности перевозчиков сообщать информацию о пассажирах.)

2.19 В любое время может быть осуществлен общий таможенный контроль; такой контроль может включать проверку документов (статья 13 Таможенного кодекса Сообщества).

2.31 Требования, касающиеся списков пассажиров и членов экипажа, еще не публикуются в сборниках аэронавигационной информации (AIP).

2.32 Единого органа для получения и согласования различных уведомлений или заявок на получение
2.34 разрешений на полеты в другие аэропорты, помимо международных, не существует.

2.41 Данные, требуемые полномочными органами, ответственными за проведение проверок лиц на внешних границах, должны предоставляться с помощью электронных или других средств сразу же по окончании регистрации (Закон об обработке персональных данных пограничной службой (579/2005), раздел 20).

ГЛАВА 3

3.4 В некоторых случаях срок действия машиночитываемых проездных документов может продлеваться. (Финляндия намерена изменить свое законодательство с тем, чтобы привести его в соответствие с данным Стандартом (после августа 2006 года).)

3.10.1 Финляндия будет выдавать немашиночитываемые удостоверения личности моряков до августа 2006 года. Срок действия этих паспортов составляет 10 лет. Стандарт будет полностью выполняться после 2016 года.

3.23* Личная явка в службу, выдающую визы, как правило, требуется (практика Шенгенского соглашения).

3.24 Виза выдается исходя из потребностей просителя и в соответствии с соображениями полномочных органов (Шенгенское соглашение).

- 3.58 Если транзитный/трансферный аэропорт является внешней границей Шенгенской зоны, формальности пограничного контроля выполняются в этом аэропорту, если пассажиры въезжают через него в Шенгенскую зону или покидают ее (Шенгенское соглашение).
- 3.60 Если транзитный пассажир должен иметь визу для въезда в Финляндию и не имеет ее, данный Стандарт не соблюдается (Шенгенское соглашение).
- 3.68* Финское удостоверение члена летного экипажа не является машиночитываемым и не выдается в соответствии с техническими требованиями, указанными в документе Дос 9303. Финляндия намерена как можно скорее начать соблюдать эту Рекомендуемую практику.
- 3.73* Эти положения Рекомендуемой практики не выполняются. Финляндия намерена как можно
3.74* скорее начать выполнять эти положения.
3.75*
3.76*

ГЛАВА 4

- 4.2* Применимое законодательство не предусматривает отмену гарантии контроля при перевозке грузов автомобильным транспортном (включая перевозки авиагрузов автомобильным транспортом). Однако существуют положения, допускающие снижение уровня гарантии (Таможенный кодекс Сообщества).
- 4.3 Проведение консультаций с эксплуатантами и другими заинтересованными сторонами не является во всех случаях обязательным. Однако, в целях повышения качества и эффективности новых и измененных норм и правил, тесное сотрудничество и консультации с вышеупомянутыми эксплуатантами в целом желательны (Таможенное законодательство Сообщества).
- 4.22 Экспортная декларация должна представляться в месте упаковки товаров или в месте нахождения экспортера (статья 161 (5) Таможенного кодекса Сообщества).
- 4.24* Эта Рекомендуемая практика не соблюдается. Эта Рекомендуемая практика серьезно нарушит контроль со стороны государственных полномочных органов за товарами, погружаемыми на борт убывающего воздушного судна. Кроме того, возврат некоторых товаров после их убытия не может гарантироваться, даже при наличии подписки.
- 4.27 В настоящее время не существует положений, определяющих, в каких случаях использование упрощенных процедур является обязательным или должно разрешаться эксплуатантам (Таможенное законодательство Сообщества).
- 4.30* Все товары, заявленные в одной и той же декларации, выпускаются одновременно при том понимании, что, если в декларации заявлено два или более изделий, информация о каждом изделии рассматривается как представляющая собой отдельную декларацию (статья 73 (2) Таможенного кодекса Сообщества).
- 4.34 В некоторых случаях положения, касающиеся экспортных и транзитных лицензий, остаются в силе, если товары должны быть отправлены в другой пункт (оружие, товары двойного назначения, прототипы и т. д.) (национальное законодательство и законодательство Сообщества).

ГЛАВА 5

- 5.9.1 Эксплуатант несет ответственность за расходы, связанные с охраной и опекой лица, которому отказано в праве на въезд по любой причине. Национальное законодательство (Закон об иностранцах 176 §), основанное на директиве ЕС (2001/51/EU).

- 5.11 Эксплуатант воздушного судна также несет ответственность за отправку лица без права на въезд в государство, выдавшее используемый проездной документ (Закон об иностранцах 175 §).
- 5.18 В отношении этого Стандарта имеется исключение; если на границе применяется международная защита, вопрос о расходах рассматривается после принятия решения относительно защиты (Закон об иностранцах 175 § 3).

ГЛАВА 6

- 6.32* Если транзитный/трансферный аэропорт является внешней границей Шенгенской зоны, формальности пограничного контроля выполняются в этом аэропорту, если пассажиры въезжают через него в Шенгенскую зону или покидают ее (Шенгенское соглашение).

ГЛАВА 7

- 7.3.3 Единого органа для приема и согласования различных уведомлений или заявок на получение разрешений на полеты в другие аэропорты, помимо международных, не существует.
-

ГЛАВА 2

- 2.43* Данная Рекомендуемая практика неприменима. 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.
- 3.67 Удостоверения члена экипажа не выдаются государственными полномочными органами Чешской Республики членам экипажей чешских авиакомпаний.

ГЛАВА 4

- 4.24* Данное положение неприменимо. 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.

ГЛАВА 3

- 3.9* Швейцария не выдает визы, включающие биометрические данные. Однако проводимый в настоящее время пересмотр закона об иностранцах может позволить Швейцарии соблюдать это положение в будущем.
- 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 машиночитываемые проездные документы размера 1 и размера 2" документа Doc 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 Doc 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 Швейцария не имеет национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках.
- 8.18
- 8.18.1*

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).

ГЛАВА 3

- 3.12 Паспорта для иностранцев выдаются ручным способом и поэтому не являются машиночитываемыми и не содержат информации, указанной в этом положении.
- 3.30 Швеция не поддерживает данный Стандарт только в том случае, если он толкуется как запрет на осуществление экспортного контроля (Европейское таможенное законодательство).
- 3.67 Удостоверения члена экипажа не выдаются (Европейское таможенное законодательство).
- 3.74* Удостоверения выдаются, но они отличаются от добавления 8.
- 3.75* Наличие копии маршрута не требуется.

ГЛАВА 4

- 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 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.
- 4.22 Экспортная декларация должна представляться в месте упаковки товаров или в месте, в котором находится экспортер (статья 161 (5) Таможенного кодекса Европейского сообщества).

- 4.27 В настоящее время нет действующих положений, определяющих, в каких случаях использование упрощенных процедур является обязательным или должно предоставляться эксплуатантам (Таможенное законодательство Европейского сообщества).
- 4.31 В некоторых особых случаях действует запрет на импорт некоторых видов товаров и в таких случаях трансфер 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).
- 4.51 Контейнеры и поддоны могут вывозиться через любое утвержденное таможенное учреждение в некоторых, но не во всех случаях (национальное законодательство).

ГЛАВА 8

- 8.17 Национальная программа по упрощению формальностей не создана.
- 8.18

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 соответствующими 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 Разрешение на обратный въезд (книжка) и проездной документ беженца, выдаваемые правительством Японии, не являются машиночитываемыми, и устанавливать дату истечения срока действия этих документов, указанную в п. 3.10.1, не планируется. Поскольку правительство Японии до апреля 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 конца 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.
- 3.23* 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.
- 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.

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.

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

6.5* Использование кредитных карточек в качестве средства оплаты пошлин и налогов не допускается.

6.62* 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* 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.