



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)

#### СЕДЬМОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 22–26 октября 2012 года

#### Пункт 5 повестки дня. Поправки к Приложению 9

#### ИНТЕРАКТИВНАЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПАССАЖИРАХ (iAPI)

(Представлено Канадой от имени Рабочей группы CAWG ИАТА)

(В связи с нехваткой ресурсов переведены только тексты аннотации и добавления)

#### АННОТАЦИЯ

В разделе К *"Процедуры и обязанности, связанные с прибытием"* главы 3 Приложения 9 ИКАО отражены процедуры и обязанности по предоставлению предварительной информации о пассажирах (API) и описываются технические стандарты сообщения. В этом разделе данные API описываются как стандартная передача ведомостей API в качестве "сообщения, направляемого после вылета" полномочным органам пограничного контроля.

Интерактивная предварительная информация о пассажирах (iAPI) предусматривает получение эксплуатантом воздушного судна личных данных пассажира(ов) и данных по выполняемому рейсу до вылета. Эта информация передается в электронном виде органам пограничного контроля в стране прилета и/или вылета и/или пролета. Система направляет в систему регистрации, используемую эксплуатантом воздушного судна, итоговое сообщение в режиме реального времени о разрешении или отказе принять пассажира на борт или сообщение с конкретными инструкциями.

По мере растущего внедрения систем iAPI во всем мире (например, программа безопасного полета, применяемая в Соединенных Штатах Америки, и программа заблаговременной обработки пассажирских данных, применяемая в различных странах), отмечается растущее признание возможности системы iAPI повысить уровень авиационной безопасности и эффективно снизить количество лиц, определяемых по прибытии как не имеющих права на въезд. Эти результаты объясняются обменом информацией об индивидуальных пассажирах до вылета, что позволяет Договаривающимся государствам анализировать данные пассажира и направлять ответные сообщения в систему регистрации пассажиров эксплуатанта воздушных судов до того, как такое лицо получает разрешение подняться на борт воздушного судна.

Рабочая группа уполномоченных органов контроля ИАТА (IATA/CAWG) рекомендует внести ряд поправок в Приложение 9, включая принятие нового определения систем iAPI, которое успешно поможет Договаривающимся государствам внедрить систему iAPI.

#### Действия Группы экспертов FAL:

Группе экспертов FAL предлагается рассмотреть предложения, представленные в данном документе, и согласиться внести указанные в добавлении поправки к Приложению 9.

## 1. INTRODUCTION

1.1 The IATA/Control Authorities Working Group (IATA/CAWG) was established in 1987, primarily as a forum for on-going dialogue between Airlines and Immigration officials in respect of the control of illegal migration. Whilst the original focus was on inadmissible passengers, IATA/CAWG now deals with many key areas of passenger facilitation. Twenty-one (21) Contracting States, along a representative from a national airline from each State are presently represented on the IATA/CAWG.

1.2 The members of IATA/CAWG are of the opinion that the provisions of Annex 9 relating to passenger information exchange should be enhanced for the benefit of both the public authorities and the air transport industry.

## 2. DISCUSSION

2.1 Currently there are no references to iAPI solutions in Annex 9, Chapter 3, Section K - *Entry procedures and responsibilities*. The provisions that do exist (3.47 – 3.47.7) address only the legacy, or batch-style Advance Passenger Information (API) program through which data concerning all passengers on board a specific flight are transmitted to the requesting public authority in a single block at flight close-out or after departure.

2.2 The WCO/ICAO/IATA, in its umbrella document adopted as an addendum to the revised guidelines on Advance Passenger Information, describes iAPI as follows: This type of system is a system whereby required data elements are collected and transmitted by aircraft operators to border control agencies at the time of check-in. A message response for each passenger and/or crew member is within existing business processing time, transmitted back to the aircraft operator as “OK to board” or “Not OK to board.”

2.3 The WCO/ICAO/IATA informal “umbrella document also refers to: iAPI as a *“facilitative measure associated with the prevention of bringing inadmissible passengers into a country of destination. Implementation of I-API poses certain technical challenges in terms of system availability, outage management and reliability of electronic message transmissions, managing service levels and maintaining data quality by systems operated by both the carrier and State”*

2.4 With all of these considerations in mind, IATA/CAWG has developed a set of new Recommended Practices around which Contracting States and Aircraft Operators can begin to find “common ground” on iAPI.

## 3. RECOMMENDATIONS

3.1 The Facilitation Panel is invited to consider the proposals set forth in the Appendix to this paper, and to agree to recommend their inclusion in Chapter 3, Section K of Annex 9.

3.2 Further, the Facilitation Panel is invited to consider adopting language defining, Interactive Advanced Passenger Information (iAPI) in Chapter 1, Chapter A, Definitions

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

**Внести** следующую поправку в Приложение 9:

### **Добавить следующее определение системы интерактивной API (iAPI) к разделу А главы 1**

Система интерактивной API является разновидностью системы, также известной под названием "разрешить посадку/не разрешить посадку", "красный свет/зеленый свет" и "разрешение на перевозку", с помощью которых эксплуатанты воздушных судов собирают требуемые элементы данных и передают их государственным органам в момент регистрации. Ответное сообщение по каждому пассажиру и/или члену экипажа (например, "разрешить посадку или не разрешить посадку") передается эксплуатанту воздушного судна в пределах времени оформления пассажира на стойке регистрации.

### **Внести следующие изменения в п. 3.47.8 и далее до пункта 3.48: новая Рекомендуемая практика**

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

- a) стремиться минимизировать воздействие на существующую систему и техническую инфраструктуру эксплуатантов воздушных судов путем проведения консультаций с эксплуатантами воздушных судов до разработки и внедрения возможной системы iAPI;
- b) совместно с эксплуатантами воздушных судов разрабатывать системы iAPI, согласующиеся с используемыми эксплуатантами воздушных судов системами контроля за отправлениями;
- c) при необходимости использования iAPI соблюдать *"Инструктивные указания по системе предварительной информации о пассажирах (API)"*, принятые ВТАмО/ИКАО/ИАТА.

**3.47.9 Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства, которым требуется iAPI, должны направлять запросы эксплуатанту воздушных судов только из одного представительного органа на территории Договаривающегося государства.

**3.47.10 Рекомендуемая практика.** Договаривающиеся государства должны за счет требования передавать только один набор элементов данных для целей iAPI минимизировать нагрузку на эксплуатантов воздушных судов со стороны государственных органов.

**3.47.11 Рекомендуемая практика.** Система iAPI должна направлять персоналу эксплуатанта воздушного судна на стойке регистрации пассажиров сообщения "разрешить посадку/не разрешить посадку" в режиме реального времени. Время ответа должно укладываться в рамки применяемых бизнес-процессов регистрации пассажиров.

**3.47.12 Рекомендуемая практика.** Эксплуатанты воздушных судов должны минимизировать последствия для Договаривающихся государств и принимать меры к тому, чтобы данные индивидуальных проездных документов, используемые для целей iAPI, отражали данные, полученные из такого проездного документа, и чтобы личность пассажира соответствовала данным такого проездного документа.