Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/22[1]
23/9/26
(Information Paper)

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 4 повестки дня. Новые технологии, новые бизнес-модели и прочие сопряженные вопросы

4.3 Использование данных о воздушных перевозках и цифровой экосистемы для бесперебойной, безопасной и устойчивой эксплуатации

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ СОВМЕСТИМОСТИ ЦИФРОВЫХ ИДЕНТИФИКАЦИОННЫХ ДАННЫХ ДЛЯ БЕСПРЕПЯТСТВЕННЫХ И БЕЗОПАСНЫХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Ожидается, что в будущем глобальные объемы пассажирских авиаперевозок существенно вырастут, но развитие аэропортовой инфраструктуры не способно идти в ногу с этим ростом. Цифровая идентификация личности (ЦИ) и обработка данных с использованием биометрии будут иметь жизненно важное значение для обеспечения этого ожидаемого роста за счет предоставления пассажирам возможности подтверждать свой статус допуска к въезду еще до вылета и более спокойно, безопасно и эффективно проходить аэропортовые процедуры.

Однако внедрение цифровой идентификации происходит фрагментировано в разных юрисдикциях, с использованием различных технологий и с участием разных заинтересованных сторон. Без усиления международной координации возникнет мешанина из несовместимых национальных систем, проприетарных кошельков, платформ цифрового доверия и разнородного опыта для пассажиров. Таким образом, государства, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и отрасль имеют общие интересы в отношении создания глобально совместимого цифрового проездного документа. Для достижения этой цели потребуется поддержка со стороны государств и руководство со стороны ИКАО в продвижении гармонизированных стандартов, совместимых платформ цифрового доверия и нормативно-правового признания цифровых проездных документов.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В будущем упрощение формальностей для пассажиров, контроль за пересечением границ и качество обслуживания пассажиров будут все больше зависеть от цифровой идентификации (ЦИ). Государства уже ужесточают требования к въезду, расширяют обязательства по предоставлению данных и вводят национальные или региональные схемы цифровой

[1] Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

идентификации. Авиакомпании обязаны обеспечивать соблюдение пассажирами въездных требований стран назначения и транзита, часто путем ручной или полуавтоматической проверки документов, при этом им грозят штрафные санкции и эксплуатационные последствия, если пассажирам будет отказано во въезде.

1.2 Ожидается, что к 2041 году мировой пассажиропоток удвоится. Строительство все более крупных терминалов и инфраструктуры в аэропортах для удовлетворения этих потребностей будет становиться все более сложным. Таким образом, автоматизация, цифровизация и более эффективное обслуживание пассажиров необходимы для обеспечения ожидаемого роста, поддержания безопасности, а также повышения эффективности и качества обслуживания.

1.3 ЦИ может помочь решить эти проблемы, позволяя пассажирам подтвердить свою личность, продемонстрировать, что они соблюдают применимые требования к поездкам, и перемещаться по маршруту, используя надежные цифровые учетные данные и, при необходимости, биометрическое распознавание.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Цифровая идентификация больше не является для авиации концепцией будущего. Правительства уже внедряют экосистемы с цифровой идентификацией, основные технологические платформы предлагают цифровые учетные данные, хранящиеся в цифровых кошельках, а авиакомпании и аэропорты изучают решения с использованием цифровых учетных данных для повышения пропускной способности и сокращения ручной обработки. Ожидания пассажиров также меняются. Глобальный опрос пассажиров, проведенный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)[2], показал, что использование биометрических данных в аэропортах увеличилось с 46 % в 2024 году до 50 % в 2025 году, при этом удовлетворенность пользователей биометрическими данными достигла 86 %.

2.2 Преимущества для государств, отрасли и пассажиров

2.2.1 Что касается государств, то ЦИ позволяет им проводить более раннюю и точную оценку рисков, укрепляет безопасность границ, снижает риск подделки документов и позволяет органам пограничного контроля сосредоточить ресурсы на случаях повышенного риска, одновременно упрощая формальности для пассажиров с низким уровнем риска.

2.2.2 Для авиакомпаний внедрение ЦИ в процесс проверки документов может снизить необходимость в ручной проверке документов, повысить точность и качество данных о пассажирах, снизить вероятность допуска пассажиров, не имеющих на это права, например, с поддельными документами, и свести к минимуму сбои в работе.

2.2.3 Аэропортам переход на обслуживание пассажиров, чьи документы уже были проверены до прибытия в аэропорт, может помочь снизить загруженность терминалов и повысить эффективность использования дефицитной инфраструктуры.

2.2.4 Что касается пассажиров, ЦИ может обеспечить им более быстрое, удобное и беспрепятственное путешествие в целом, сохраняя при этом контроль над их персональными данными путем предоставления информированного согласия перед передачей учетных данных.

---

[2] ИАТА ежегодно проводит Глобальный опрос пассажиров (Global Passenger Survey - GPS), чтобы понять меняющиеся предпочтения и поведение пассажиров, связанные с путешествиями, и убедиться, что видение будущего отрасли и направления стратегического развития им соответствуют. https://www.iata.org/en/publications/manuals/global-passenger-survey/

2.3 **Преодоление барьеров на пути внедрения – необходима срочная поддержка со стороны государств**

2.3.1 Государствам следует создать благоприятную правовую и нормативную базу, позволяющую использовать учетные данные ЦИ на протяжении всей поездки пассажира. Это включает признание цифровых учетных данных в процессах авиакомпаний и аэропортов, обеспечение возможности использования, где это применимо, выпущенных государством и встроенных в устройства цифровых кошельков и обеспечение того, чтобы национальные системы цифровой идентификации четко учитывали варианты использования ее в авиации, а также признавали авиакомпании и аэропорты в качестве доверенных участников. В качестве первого шага государства должны разрешить считывание данных чипа электронного паспорта, безопасное хранение этих данных в защищенном цифровом кошельке, контролируемом путешественниками, и их использование авиакомпаниями и аэропортами для соответствующих процессов, связанных с поездками.

2.3.2 Государствам рекомендуется участвовать в пилотных проектах и испытаниях совместно с авиакомпаниями и аэропортами или оказывать им поддержку. Это позволит полномочным органам оценить риски, подтвердить правильность технологий, собрать фактические данные, определить нормативные изменения и укрепить доверие перед крупномасштабным внедрением. Участие правительств также поможет обеспечить соответствие решений в сфере ЦИ как нормативным, так и эксплуатационным требованиям.

2.3.3 Государствам, выдающим цифровые удостоверения личности для целей путешествий, следует привести такие учетные данные в соответствие с глобальными стандартами, включая стандарт ИКАО для цифровых проездных документов (DTC), и соответствующие стандарты Международной организации стандартизации (ИСО). Крайне важным для обеспечения трансграничного использования и международной интероперабельности является недопущение расхождений в национальных подходах.

2.3.4 Государствам следует стремиться к взаимному признанию доверенных национальных систем цифровой идентификации, с тем чтобы учетные данные, эмитенты, цифровые кошельки и средства верификации, признанные в одной юрисдикции, могли признаваться в другой. В ожидании полного взаимного признания государства могут рассмотреть вопрос о признании общей схемы ИАТА One ID в качестве единого базового уровня доверия для авиакомпаний и аэропортов, чтобы сократить дублирование аккредитации и поддержать трансграничное внедрение. Государства могут рассмотреть возможность использования DTC в своих процессах, например, для предварительного досмотра, опираясь на рамки доверия, определенные для DTC ИКАО.

2.3.5 Государствам следует модернизировать процедуру верификации личности перед поездкой, за счет упрощения и цифровизации требований к проездным документам, сделав их машиночитаемыми и привязав статус визы или разрешения к интерактивным системам предварительной информации о пассажирах, где это возможно. Государствам также рекомендуется внедрять, где это уместно, цифровые разрешения на поездки, что позволит установить более прямую взаимосвязь между правительствами и пассажирами. Государства могут рассмотреть возможность разрешения использовать DTC в своих процессах подачи заявлений на получение разрешения на поездку или декларирования, если применимо.

2.4 **Важнейшая роль ИКАО**

2.4.1 ИКАО могла бы дополнительно побудить государства рассмотреть предложенные выше меры и усилить координацию между ИКАО, ИСО, региональными/национальными структурами и отраслью для обеспечения того, чтобы стандарты цифровой идентификации

обеспечивали варианты использования ее в авиации и оставались совместимыми на глобальном уровне.

— КОНЕЦ —