



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)

ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 20–24 апреля 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Поправки к Приложению 9 *"Упрощение формальностей"*

ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА В ОТНОШЕНИИ ЦИФРОВЫХ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ ИКАО

(Представлено Новой Зеландией в качестве председателя Рабочей группы ИКАО по внедрению и наращиванию потенциала (ICBWG))

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе предлагается внести новые и пересмотренные определения, а также добавить два Стандарта и одну Рекомендуемую практику в связи с документом Дос 9303 *"Машиночитываемые проездные документы"* для включения в Приложение 9 *"Упрощение формальностей"*. Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) имеют целью включить цифровые проездные документы (DTC) в нормативную базу ИКАО аналогично машиночитываемым проездным документам (МСПД) и электронным МСПД. Предложение направлено на обеспечение функциональной совместимости и стандартизации DTC, с тем чтобы уровень целостности и безопасности соответствовал задачам пограничного и иммиграционного контроля. В рабочем документе также предлагается внести определение DTC в Приложение, с тем чтобы отличать DTC от других проверяемых документов, которые в настоящее время разрабатываются или используются на протяжении поездки.

Группа экспертов по упрощению формальностей (FALP) обратилась с просьбой к Рабочей группе по внедрению и наращиванию потенциала (ICBWG) провести анализ пересмотренного определения проездного документа, предложенного на тринадцатом совещании Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/13). ICBWG и Техническая консультативная группа по программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP) считают, что смысл определения должен остаться прежним, хотя некоторые изменения вновь представлены на рассмотрение.

Предложения по SARPS Приложения 9 были обсуждены экспертами Технической консультативной группы по программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP).

Действия Группы экспертов FAL:

Группе экспертов по упрощению формальностей предлагается согласиться с рекомендуемыми изменениями к SARPS Приложения 9, приведенными в добавлении А к настоящему рабочему документу.

1. ВВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ЦИФРОВЫХ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТАХ

1.1 В настоящее время большинство государств-членов выдают электронные машиночитываемые проездные документы (электронные МСПД), и многие государства-члены пользуются преимуществами, которые электронные МСПД могут обеспечить в плане упрощения формальностей для пассажиров и повышения безопасности пограничного контроля. Оцифровка биографических и биометрических данных пассажира, хранящихся в интегральной схеме (ИС или микросхеме) электронного паспорта, дает значительные преимущества, включая более точную проверку личности владельца паспорта с помощью технологии распознавания лиц и предоставление полномочным органам инструментов для аутентификации проездных документов и указанных в них данных.

1.2 Электронные МСПД и содержащиеся в них цифровые биометрические данные открывают дополнительные возможности для создания проверяемых цифровых документов. Около десяти лет назад представители отрасли и государства-члены начали изучать возможность использования проверяемых цифровых документов для поездок. Однако отсутствие стандартизированного подхода в отношении таких цифровых документов рискует нарушить глобальную функциональную совместимость и безопасность экосистемы идентификации пассажиров.

1.3 Быстро меняющаяся ситуация в области проверяемых цифровых документов побудила Рабочую группу по новым технологиям (NTWG) заняться поиском стандартизированного подхода к выдаче проездных документов в цифровом формате, чтобы обеспечить глобальную функциональную совместимость и безопасность, особенно в тех случаях, когда цифровые документы предназначены для целей пограничного контроля и иммиграционного оформления.

1.4 В 2020 году Техническая консультативная группа по программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP) официально утвердила первый набор технических спецификаций для цифрового проездного документа (DTC) в целях включения в документ Doc 9303 *"Машиночитываемые проездные документы"*. Глобально совместимые DTC предназначены для того, чтобы на временной или постоянной основе заменить обычный паспорт цифровым удостоверением личности пассажира, которое, в свою очередь, может быть проверено с помощью инфраструктуры открытых ключей полномочного органа, выдающего проездные документы. В настоящее время ведется поэтапная работа по расширению спецификаций с целью включения дополнительных физических устройств, а также работа по обеспечению безопасности передачи информации (протокол передачи DTC).

1.5 Руководящие принципы и технические спецификации DTC доступны на сайте публикаций Программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО¹.

1.6 В настоящее время во всем мире используется множество типов проверяемых цифровых документов, включая мобильные водительские удостоверения и проверяемые цифровые штрих-коды, такие как видимая цифровая подпись ИКАО. Несомненно, цифровые документы меняют способы использования и проверки информации во многих отраслях, и авиация не является исключением.

1.7 В настоящее время представители отрасли и государства-члены активно тестируют различные типы проверяемых цифровых документов для всевозможных целей на разных этапах

¹ <https://www.icao.int/icao-trip/publications>

поездки. Хотя в авиационной экосистеме есть некоторые примеры использования таких документов с разными уровнями подтверждения личности, для прохождения пограничного и иммиграционного контроля по-прежнему требуется удостоверение личности, обеспечивающее самый высокий уровень цифровой безопасности и целостности, чего и стремятся достичь DTC ИКАО. Таким образом, DTC отличается от других типов проверяемых документов, так же как электронный паспорт отличается от других документов, которые могут предъявляться в процессе поездки.

1.8 Однако в отличие от электронного МСПД в Приложении 9 нет конкретного упоминания DTC или требования о соответствии таких документов положениям Doc 9303. Для обеспечения глобальной функциональной совместимости и безопасности нормативная база ИКАО должна включать Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), регулирующие создание и использование DTC. Рабочей группе по внедрению и наращиванию потенциала (ICBWG) в сотрудничестве с TAG/TRIP и при тесной поддержке со стороны NTWG было поручено разработать первоначальный проект SARPS Приложения 9 для DTC.

2. ОБСУЖДЕНИЕ DTC

2.1 Чтобы обеспечить целостность, безопасность и функциональную совместимость, DTC (например те, которые предназначены для замены паспорта при прохождении части или всего пограничного контроля) должны соответствовать положениям Doc 9303. Этот прецедент был установлен много лет назад применительно к МСПД и электронным МСПД. Однако цифровые документы и их разработка сопряжены с фундаментальными изменениями для органов, выдающих проездные документы, и органов пограничного контроля. Существуют процессы, системы, инфраструктура и инвестиции, которые необходимо учитывать. Несмотря на желание ускорить темп работы, внедрение DTC не может происходить в ущерб авиационной безопасности или глобальной функциональной совместимости. По-прежнему сохраняются технические вопросы и вопросы политики, которые рассматриваются одновременно с разработкой цифровых документов и DTC.

2.2 DTC только начинают использоваться, но они быстро развиваются благодаря различным пилотным проектам. Поэтому разработка спецификаций Doc 9303 для DTC происходит поэтапно, по мере того как технические эксперты решают вопросы функциональной совместимости и безопасности, связанные с различными случаями использования, в частности с дополнительными устройствами (например, мобильными телефонами) и безопасной передачей проверяемой информации о личности.

2.3 На первом этапе разработки DTC в 2020 году был определен общий "виртуальный компонент", который представляет собой точную копию информации, содержащейся на микросхеме электронного МСПД (биографические данные, биометрические данные лица и цифровая подпись, используемая для проверки подлинности информации). Иногда его называют DTC "типа 1", и он, например, может быть добавлен в "кошелек" различными структурами на протяжении поездки (например, авиакомпаниями, аэропортами и государствами-членами) и заранее отправлен в точки взаимодействия с пассажирами для упрощения формальностей в ходе поездки.

2.4 В большинстве текущих пилотных проектов используется виртуальный компонент DTC "типа 1". При условии, что цифровая информация остается неизменной по сравнению с информацией на микросхеме и содержит подпись полномочного органа, выдавшего паспорт (например, из национальной инфраструктуры открытых ключей), в соответствии с Doc 9303, документ будет считаться "выданным" полномочным органом, выдающим проездные документы, независимо от того, какая структура создала или сгенерировала виртуальный компонент. Следует отметить, что использование DTC "типа 1" предполагает, что проверки "виртуального компонента"

DTC будут по-прежнему основываться на проверках исходного электронного МСПД, который уже был выдан полномочным органом, выдающим проездные документы.

2.5 Введение стандарта, требующего, чтобы DTC "выдавался в соответствии с Doc 9303", обеспечит функциональную совместимость и безопасность DTC, независимо от того, какая структура предоставляет или создает DTC. Такой подход также обеспечит возможность развития DTC в перспективе по мере определения последующих этапов разработки DTC и решения вопросов функциональной совместимости и безопасности.

2.6 Как и в случае с электронными МСПД, государства – члены ИКАО должны принять меры для обеспечения последовательного создания и использования DTC, с тем чтобы полномочные органы, выдающие документы, и органы пограничного контроля могли осуществлять наиболее рентабельные инвестиции в соответствии с глобальным стандартом и набором спецификаций, обеспечивая при этом беспрепятственное и безопасное упрощение формальностей в интересах пассажиров.

3. ВВЕДЕНИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОЕЗДНОГО ДОКУМЕНТА

3.1 На совещании FALP/13 ICBWG представила документ WP/28, в котором были изложены предлагаемые изменения к главе 3 Приложения 9, включая пересмотр трех определений и 14 Стандартов и видов Рекомендуемой практики (SARPS), а также предложена новая Рекомендуемая практика.

3.2 Что касается трех пересмотренных определений, то ICBWG предложила следующее определение проездного документа, в котором было удалено слово "официальный" и добавлено словосочетание "документ, который может быть принят вместо паспорта":

Проездной документ. Паспорт или другой ~~официальный~~ **удостоверяющий личность документ, который может быть принят вместо паспорта**, выданный государством или организацией, который может использоваться законным владельцем при международной перевозке.

3.3 Цель заключается в том, чтобы уточнить определение проездного документа в контексте официальных документов, удостоверяющих личность, указав, что другие документы, принимаемые при международной перевозке, обычно используются только в том случае, если паспорт отсутствует. Цель также заключается в том, чтобы со временем определение было изменено, с тем чтобы отразить тот факт, что не все документы, принимаемые при перевозке, должны называться проездными документами (например, в некоторых случаях может использоваться водительское удостоверение, однако оно не обладает безопасностью и глобальной функциональной совместимостью, которые, как считает ICBWG, должны характеризовать определенный проездной документ).

3.4 Группа экспертов согласилась с предложениями о внесении поправок в Приложение 9, за исключением определения "проездной документ". Группа экспертов обратилась к ICBWG с просьбой пересмотреть определение, в частности, использование слова "вместо", и представить доклад Группе экспертов на следующем совещании Группы экспертов по упрощению формальностей.

4. **ОБСУЖДЕНИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОЕЗДНОГО ДОКУМЕНТА**

4.1 ICBWG и TAG/TRIP рассмотрели формулировку и согласились с тем, что смысл определения по-прежнему отражает желаемое направление развития в сторону обеспечения безопасности и функциональной совместимости проездных документов (например, паспорта) и их отличие от других документов, которые в некоторых случаях могут предъявляться в ходе поездки.

4.2 Дальнейшая характеристика других документов (например, водительского удостоверения, свидетельства о рождении) в качестве проездных документов, которые могут использоваться аналогично паспорту в силу того, что они официально выданы государством или организацией, приведет к тому, что будет нанесен ущерб минимальным стандартам безопасности и глобальной функциональной совместимости.

4.3 Слово "вместо" может быть заменено на другое аналогичное слово, при этом смысл определения останется неизменным.

5. **РЕКОМЕНДАЦИИ**

5.1 FALP предлагается:

- а) согласиться с предлагаемыми поправками к SARPS Приложения 9, приведенными в добавлении А к настоящему рабочему документу.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Предложение о внесении поправок в Приложение 9 "Упрощение формальностей"

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНОВ И ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

Предлагаемое новое определение

Цифровой проездной документ (DTC). Проездной документ в цифровом формате, соответствующий спецификациям, содержащимся в документе Doc 9303, и предназначенный для временной или постоянной замены обычного паспорта с помощью цифрового представления личности пассажира.

Пересмотренное определение проездного документа

Проездной документ. Паспорт или другой официальный удостоверяющий личность документ, который может быть принят вместо паспорта, выданный государством или организацией, который может использоваться законным владельцем при международной перевозке.

ГЛАВА 3. ПРИБЫТИЕ И УБЫТИЕ ЛИЦ И ИХ БАГАЖА

Предлагаемый новый стандарт. Проездные документы для пассажиров

3.xx В том случае, когда Договаривающееся государство выдает цифровой проездной документ (DTC), оно делает это в соответствии со спецификациями документа Doc 9303.

Примечание. Если в соответствии с документом Doc 9303 организация создает виртуальный компонент DTC, он считается "выданным" полномочным органом.

Предлагаемый новый стандарт. Проверка проездных документов

3.xx Договаривающиеся государства, проверяющие DTC для целей иммиграционного или пограничного контроля, проводят пассивную аутентификацию в соответствии с документом Doc 9303, чтобы определить, был ли DTC выдан полномочным органом, выдающим документы, и подтвердить целостность данных.

Примечание. Проведение пассивной аутентификации, представляющей собой базовый метод обеспечения безопасности при проверке электронных МСПД, доказывает, что содержимое виртуального компонента DTC является подлинным и не изменено.

Предлагаемая новая рекомендуемая практика. Проверка проездных документов

3.xx *Для целей иммиграционного или пограничного контроля Договаривающимся государствам следует принимать только DTC, выданные в соответствии со спецификациями документа Doc 9303.*

APPENDIX B

**NEW or REVISED SARP PROPOSAL: AMENDMENT, ANNEX 9, CHAPTER 1, 3
 [STANDARD/RECOMMENDED PRACTICE]**

IMPACT ASSESSMENT

1. What is the problem that this proposal is designed to address?

Please include specific details

Industry and Member States are now actively piloting verifiable digital credentials for different purposes within the travel continuum, including Digital Travel Credentials intended to facilitate passengers through immigration and border control.

Although DTC specifications have been developed by TAG/TRIP in Doc 9303 – *Machine-Readable Travel Documents*, Annex 9 does not contain the necessary DTC-related Standards and Recommended Practices required to ensure security and interoperability.

Without the requirement to follow a harmonised and consistent approach to DTC creation and use, there is a risk that significant cost, complexity and confusion will be introduced into the aviation ecosystem – particularly for border clearances processes. For integrity and security, the identity of the traveller and their identity data must be able to be authenticated in a consistent and harmonised way.

Like MRTDs and eMRTDs, DTCs need to comply with agreed ICAO SARPs – hence new SARPs are required in Annex 9.

2. What alternatives to SARPs were considered to solve the problem?

None	Circular	Manual	Policy	<i>Other (please explain)</i>
X				

3a. What is the impact of this proposal on a **State**?

	Strongly Agree	Agree	Neutral	Disagree	Strongly Disagree
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety		X			
<i>Rationale:</i> Like MRTDs and eMRTDs, a standardised approach to traveller identification is required to ensure States do not have to make multiple or duplicate investments to process travellers using different types of travel credentials. If DTCs are created in the same way, consistently across the aviation ecosystem, investment is focussed and the treatment of risk can be more targeted to ensure the correct passengers are flying, and traveller identification is performed with integrity.					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i> N/A					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking	X				

into account impact on human rights, health and privacy, if any)					
<p><i>Rationale:</i> As stated before, as with MRTDs and eMRTDs, a standardised approach to traveller identification is required to ensure States do not have to make multiple or duplicate investments to process travellers using different types of travel credentials. If DTCs are created in the same way, consistently across the aviation ecosystem, investment is focussed and the treatment of risk can be more targeted to ensure the correct passengers are flying, and traveller identification is performed with integrity.</p> <p>A compliant Doc 9303 DTC will be more secure because the credential will be created consistently, with security and global interoperability as a requirement. With regard to facilitation benefits and convenience, IATA surveys indicate a desire from passengers to hold a digital credential that can be shared securely from a mobile device. For border clearance purposes, a DTC must still represent the highest degree of trust and security, while also being able to be used and validated in different parts of the world in the same way, just as interoperable travel documents are.</p>					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<p><i>Rationale:</i> Globally interoperable DTCs contribute to more seamless passenger flows. The ability to share verifiable traveller information in advance, in order to pre-process, de-risk and facilitate flow on arrivals is the next step in leveraging the power of the eMRTD.</p> <p>DTCs have a significant contribution to make to an economically viable civil aviation system, provided they meet interoperability and security standards, which is why the Annex 9 SARPs are critical.</p>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<p><i>Rationale:</i> Not applicable</p>					

3b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
X			

4a. What is the impact of this proposal on **Industry**?

	<i>Strongly Agree</i>	<i>Agree</i>	<i>Neutral</i>	<i>Disagree</i>	<i>Strongly Disagree</i>
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety		X			
<p><i>Rationale:</i> The same safety rational for Member States applies to Industry.</p>					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<p><i>Rationale:</i> Not applicable</p>					

Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				
<i>Rationale:</i> Note that the same rationale applies – Industry need the confidence to develop products and services that integrate well with aviation and border processes, to enable the most convenient and efficient facilitation of passengers. Note also that DTCs can work within the aviation ecosystem alongside other verifiable credentials that could be generated by airlines and airports (for example, proof of age for alcohol purchase, proof of flight, lounge access). DTCs are intended for high-security and high integrity processes (e.g. border clearance).					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<i>Rationale:</i> As described, interoperable DTCs provide facilitation benefits for the entire ecosystem.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<i>Rationale:</i> Not applicable					

4b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
X			

5. How long would it take for States and Industry to implement this proposal?

Already implemented	0-1 years	1-2 years	2-5 years	5-10 years	More than 10 years
	X				

6. Financial implications of the proposal

<p>The cost impact on States would include:</p> <ul style="list-style-type: none"> • The creation and acceptance of a DTC is not mandatory – therefore the costs associated with DTCs are optional. • If a State chooses to allow DTCs for the purposes of border and immigration, they will likely already be facilitating passengers using eMRTDs and so base technology and approach exists already. • Depending on the integration, States may need to build a technical mechanism to receive and validate digital information in advance. As this is not mandatory, and is aligned with the way common systems perform already, the expected cost is not prohibitive – but would need to be balanced against the benefits expected to be gained. • Aligning existing pilots with Doc 9303 specifications (if they are not already).
<p>The cost impact on the industry would include:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aligning existing border clearance pilots with Doc 9303 Specifications (if they are not already).

IMPLEMENTATION TASK LIST AND OUTLINE OF GUIDANCE MATERIAL

1. IMPLEMENTATION TASK LIST

1.1 Essential steps to be followed by a State in order to implement proposed amendments¹

Introduction of SARPs for Digital Travel Credentials

1.1.1 For States that are developing or planning to implement DTCs, the creation and validation of DTCs must be in accordance with Doc 9303.

1.1.2 This may involve:

1.1.3 Assessment of current pilots and and/or implementations and identification of gaps between implementation and Doc 9303;

1.1.4 Alignment of proposed future DTC implementations with Doc 9303 in terms of States' creation of a DTC, or the acceptance of a DTC for border clearance and immigration purposes;

2. STANDARDIZATION PROCESS

2.1 Effective date: [Month/Year]: to be completed by Secretariat

2.2 Applicability date: [Month/Year]: to be completed by Secretariat

3. SUPPORTING DOCUMENTATION:

3.1 ICAO documentation:

Title	Type	Publication date
ICAO Guide for Assessing the Security of Handling and Issuance	Guidance Material	2016 and currently under review
Doc 9957, <i>The Facilitation Manual</i>	Guidance Material	
ICAO Guide for the Implementation of DTCs	Guidance Material	Under development
ICAO DTC Policy and Guiding Principles	Guidance Material	2026

3.2 External documentation:

Title	External Organization	Publication date

¹ Amendment of a format or clarification nature are not allowed in this Appendix.

4. **IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS**

Type	Global	Regional
ICAO TRIP Symposia	Annual TRIP Symposium	TRIP Regional Meetings and Symposia
Working Group and Board Meetings	TAG/TRIP, ICBWG, NTWG and PKD	TAG/TRIP, ICBWG, NTWG and PKD

5. **UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP)
OR UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT PROGRAMME
(USOAP)compliant an**

5.1 SARPs fall under the USAP programme in terms of compliant and secure issuance of travel documents.