



ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)

ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 20–24 апреля 2026 года

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

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

(Представлено Канадой, Соединенным Королевством, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией работников транспорта (МФТ), Ассоциацией "Глобальный экспресс" (GEA) и Международной ассоциацией грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА))

АННОТАЦИЯ

Удостоверения членов экипажа (УЧЭ) начали выдаваться в 1949 году и были призваны упростить пересечение международных границ членами экипажа. Однако число стран, выдающих УЧЭ, составляет лишь небольшую часть от общего числа Договаривающихся государств. Кроме того, в сложившейся эксплуатационной практике в целях обеспечения мобильности членов экипажа более широко используются паспорта в сочетании с документами, удостоверяющими личность членов экипажа, выдаваемыми авиакомпаниями. Такой подход оказался не менее эффективным, получил более широкое распространение и способствовал снижению административной нагрузки при сохранении уровня гарантий безопасности, что свидетельствует о необходимости внесения поправок в Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* для приведения их в соответствие со сложившейся практикой.

Действия Группы экспертов FAL:

Группе экспертов по упрощению формальностей (FALP) предлагается:

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с SARPS Приложения 9 владельцам удостоверений членов экипажа (УЧЭ) предоставляется ряд преимуществ по сравнению с владельцами других документов, удостоверяющих личность членов экипажа (см. пп. 3.71 и 3.71.2 раздела М главы 3 Приложения 9). Однако на практике большинство государств – членов ИКАО рассматривают паспорта в сочетании с другими документами, удостоверяющими личность членов экипажа, в качестве равнозначной

альтернативы УЧЭ для цели соблюдения требований пограничного контроля при въезде и/или выезде. В этой связи в своей действующей редакции SARPS, касающиеся въездных виз, могут создавать нежелательные препятствия для свободного и эффективного передвижения членов экипажа, находящихся при исполнении своих служебных обязанностей. На 42-й сессии Ассамблеи ИКАО были представлены документы WP/285 *"Идентификация членов экипажа и нормативная база, установленная Приложением 9"* и WP/323 *"Идентификация членов экипажа и упрощение формальностей"*, посвященные содействию разработке согласованного и основанного на характеристиках глобального подхода к вопросам идентификации членов экипажа и упрощения формальностей, которые получили широкую поддержку со стороны государств-членов.

1.2 Приложение 9 и документ ИКАО Дос 9303 *"Машиносчитываемые проездные документы"* составляют правовую, техническую и эксплуатационную основу для всеобщего признания паспортов в качестве основного и наиболее защищенного документа, удостоверяющего личность, умалая тем самым соответствующую историческую роль удостоверений членов экипажа (УЧЭ). В Приложении 17 *"Авиационная безопасность"* содержатся положения, касающиеся удостоверения личности членов экипажа, включая контроль доступа и удостоверение личности для доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа, однако в нем отсутствуют упоминания об УЧЭ.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Существует несоответствие между целями в области упрощения формальностей и директивными требованиями раздела М *"Удостоверение личности и въезд членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов"* главы 3 Приложения 9. В соответствии со Стандартом 3.71 государства обязаны предоставлять возможность безвизового въезда членам экипажа, являющимся владельцами УЧЭ. Однако в настоящее время только 16 государств-членов и один специальный административный район (САР)¹ выдают УЧЭ. Государства, которые не выдают УЧЭ, указывают в качестве препятствий для их внедрения финансовые затраты, эксплуатационные сложности и административную нагрузку. Следовательно, большинство членов экипажа, не являющихся владельцами УЧЭ, подпадают под действие Рекомендуемой практики (РП) 3.71.1, которая ограничивается призывом государств к отказу от применения визовых требований. Однако в настоящее время большинство стран не применяют визовых требований в отношении большинства членов экипажа и принимают **паспорт в сочетании с идентификационной карточкой члена экипажа**. В этой связи УЧЭ, выдаваемые национальным полномочным органом, не дают явных дополнительных преимуществ по сравнению с другими документами, удостоверяющими личность, которые в настоящее время принимаются большинством государств для безвизового въезда членов экипажа.

2.2 С 1997 года ожидалось, что УЧЭ будут оформляться в виде машиносчитываемых карточек в соответствии с техническими характеристиками, изложенными в части 5 *"Спецификации машиносчитываемых официальных проездных документов (МСОПД) размера ПД1"* документа Дос 9303 *"Машиносчитываемые проездные документы"*. В последние годы эти технические характеристики не обновлялись, что вызывает вопрос о том, соответствуют ли они в полной мере современным техническим возможностям и потребностям в упрощении формальностей.

2.3 Вместо этого государства уделяют приоритетное внимание повышению уровня защиты паспортов, которые остаются наиболее широко признанным, защищенным и

¹ Вьетнам, Германия, Египет, Катар, Китай (только САР Гонконг), Китай, Объединенные Арабские Эмираты, Панама, Саудовская Аравия, Таиланд, Турция, Финляндия, Франция, Чехия, Швейцария, Шри-Ланка, Южная Африка. Данный перечень может оказаться неполным.

функционально совместимым документом, удостоверяющим личность, для международных поездок. Последовательная разработка технических требований на основе документа Doc 9303 привела к внедрению электронного паспорта, который в настоящее время считается наиболее защищенным видом проездного документа. Значительное число членов экипажа является владельцами таких паспортов². В результате функция идентификации, предусмотренная для УЧЭ, на практике была переложена на более защищенные и пользующиеся более широким международным признанием паспорта и электронные паспорта.

2.4 В отличие от УЧЭ идентификационные карточки членов экипажа выдаются эксплуатантами воздушных судов, при этом члены экипажа подвергаются регулярным проверкам биографических данных в целях безопасности и систематическому досмотру в пунктах вылета. Данные меры осуществляются на регулярной основе государством, ответственным за надзор за эксплуатантом воздушного судна. В соответствии со Стандартом 3.70 Приложения 9 идентификационные карточки членов экипажа и УЧЭ могут выдаваться только после завершения проверки личных данных, проводимой соответствующим государственным полномочным органом или от его имени. Данное требование соответствует положениям Стандарта 3.5.2 Приложения 17 и подлежит проверке в рамках механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ).

2.5 Важно отметить, что члены экипажа вносят непосредственный вклад в обеспечение безопасности гражданской авиации, выполняя конкретные служебные обязанности по обеспечению авиационной безопасности. К ним относятся: проведение досмотра воздушного судна и проверок перед вылетом в соответствии со Стандартом 4.3.1 Приложения 17; обеспечение постоянной защиты кабины летного экипажа, как предписано в Стандарте 4.3.3; применение методик анализа поведения пассажиров для выявления признаков потенциально опасного или нарушающего порядок поведения. Эти функции являются неотъемлемой частью процесса обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности при эксплуатации воздушных судов.

2.6 В соответствии с Руководством по идентификации личности, разработанным в рамках Программы ИКАО по идентификации пассажиров (TRIP), комплексный, основанный на оценке риска и поэтапный подход к идентификации и удостоверению личности также может применяться в отношении членов экипажа, включая использование альтернативных форм идентификации членов экипажа, обеспечивающих эквивалентный уровень гарантий по сравнению со Стандартами 4.2.3 и 4.2.4 главы 4 Приложения 17, а также принятие соответствующих мер безопасности.

2.7 Предлагаемые в добавлении А поправки не направлены на ущемление интересов государств, которые в настоящее время выдают и используют УЧЭ, продолжающие играть определенную роль в рамках некоторых национальных механизмов упрощения формальностей. Они также не направлены на установление иерархии форм идентификации членов экипажа. В действительности их цель заключается в модернизации соответствующих SARPS Приложения 9 для отказа от использования УЧЭ в качестве основной формы идентификации членов экипажа в пользу подхода, основанного на признании эквивалентности паспортов в сочетании со служебными идентификационными карточками для целей въезда/выезда и идентификации.

² По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), более 160 государств-членов выдают электронные паспорта.

3. **РЕКОМЕНДАЦИИ**

3.1 FALP предлагается:

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

ДОБАВЛЕНИЕ А

Предложение о поправках к Приложению 9 "Упрощение формальностей"

ГЛАВА 3. ПРИБЫТИЕ И УБЫТИЕ ЛИЦ И ИХ БАГАЖА

.....

М. Удостоверение личности и въезд членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов

.....

3.71 Договаривающиеся государства принимают УЧЭ, выданные в соответствии с требованиями Стандарта 3.68, для безвизового въезда членов экипажа в тех случаях, когда они прибывают международным рейсом при исполнении служебных обязанностей и просят разрешения на временный въезд на период, предусмотренный принимающим государством.

3.xx Договаривающиеся государства, принимающие УЧЭ для безвизового въезда, также принимают для безвизового въезда членов экипажа паспорт, выданный в соответствии с требованиями части 4 документа Дос 9303, в сочетании с идентификационными карточками членов экипажа.

3.71.1 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует отказываться от применения требования о наличии визы к членам экипажа в тех случаях, когда они прибывают международным рейсом при исполнении служебных обязанностей и просят разрешения на временный въезд на период, предусмотренный принимающим государством.

3.71.2 Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует отказываться от применения требования о наличии визы к прибывающим членам экипажа, предъявляющим УЧЭ или паспорт в сочетании с идентификационными карточками членов экипажа, в тех случаях, когда они прибывают на воздушном судне другого эксплуатанта воздушных судов или другим видом транспорта и просят разрешения на временный въезд на период, предусмотренный принимающим государством, для исполнения ими своих служебных обязанностей на указанном им рейсе.

.....

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

IMPACT ASSESSMENT

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

<i>Please include specific details</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Modernize SARPs to align with current operational practice and risk-based identity management - Reduce administrative burden without diminishing security - leveraging the passport/ePassport as the primary MRTD and airline crew IDs as occupational credentials.

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

None	Circular	Manual	Policy	<i>Other (please explain)</i>
	X	X	X	Establishing a new working group or task force dedicated to reviewing current SARPs and policies to develop a strategy/policy or best approach forward, in addition to amending the current Annex 9) or tasking the FALP WGA9 to consider all the above.

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				

Rationale:
 Implementing this proposal would enhance civil aviation safety by reducing operational delays and administrative burdens associated with crew documentation requirements. In particular, it would alleviate organizational and scheduling challenges for airlines registered in States that do not currently issue Crew Member Certificates (CMCs), while also addressing delays that may arise at airports where crew recognition is limited to those holding a CMC.

By facilitating the recognition of alternative but equivalent crew identification documentation, the proposal would support more predictable and efficient crew processing. This, in turn, helps ensure that qualified crew members are able to perform their operational duties without unnecessary delays or last-minute substitutions, thereby supporting the safe and orderly conduct of flight operations.

Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency	X				
---	---	--	--	--	--

Rationale:
 Implementing this proposal would improve air navigation capacity and operational efficiency by reducing administrative barriers associated with the recognition of flight crew documentation. By allowing States to recognize crew members using a valid passport in combination with a crew identity card, alongside those holding a Crew Member Certificate (CMC), the proposal would help streamline crew processing at border control points and airports.

Reducing delays linked to documentation recognition would improve the predictability of crew movements and airline scheduling. This would help minimize disruptions such as delayed crew clearance, last-minute crew substitutions, or repositioning of alternate crew, all of which can affect flight departures and the efficient use of airport and airspace capacity.

By facilitating more reliable crew deployment and smoother operational planning, the proposal would contribute to more efficient flight operations and better utilization of available air navigation and airport capacity, thereby supporting the overall efficiency of the global air transport system.

Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>Implementing this proposal would enhance global civil aviation security and facilitation by clarifying the distinct purposes of travel and crew documentation. Historically, the CMC was meant to serve both as a travel document and as a means of identifying crew members. However, in practice, passports are now widely used to support entry and exit requirements, while crew identity cards serve to verify that an individual is a bona fide crew member. Clearly distinguishing these functions would reduce the risk of inconsistent implementation among States while harmonizing operational practice with the intent of Annex 9.</p> <p>Providing clearer guidance within ICAO provisions would help ensure that crew documentation is recognized and applied appropriately by frontline border and control authorities, thereby improving operational predictability and facilitating legitimate crew movements.</p> <p>The proposal does not introduce new personal data requirements and therefore does not create additional impacts on human rights, health, or privacy. Rather, it improves the clarity and consistent application of existing ICAO provisions, supporting secure, efficient, and predictable international aviation operations.</p>					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>Implementing this proposal would support the development of a sound and economically viable civil aviation system by promoting consistency and fairness in the facilitation of international flight crew movements. In particular, accepting the proposal would help ensure a level playing field among Member States with respect to the documentation issued to, and accepted for, flight crew.</p> <p>At present, some States issue Crew Member Certificates (CMCs), while the vast majority rely on alternative documentation such as passports in combination with crew identity cards. Where visa exemptions are granted specifically to crew holding a CMC, States that do not issue such certificates may be inadvertently placed at a disadvantage, despite their crew meeting identification and security requirements by way of a passport and other recognized documents.</p> <p>By allowing States the flexibility to recognize flight crew travelling with a valid passport and crew identity card, alongside those holding a CMC, the proposal would promote greater harmonization in facilitation practices and avoid unintended barriers to international operations. This approach supports operational efficiency for airlines, reduces administrative burdens, and ensures that crew members are treated equitably regardless of the documentation regime used by their State of registry.</p> <p>More broadly, the proposal reinforces ICAO's objective of facilitating safe, secure, and efficient international air transport by enabling States to implement practical and interoperable documentation arrangements for flight crew.</p>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>By facilitating the recognition of a passport and crew identification documents, the proposal would reduce administrative barriers that may lead to operational delays, crew repositioning flights, or inefficient crew deployment. Improving the</p>					

efficiency and predictability of international flight operations can help minimize unnecessary fuel burn and associated emissions, thereby contributing indirectly to reducing the environmental impact of civil aviation activities.

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				

Rationale:

It would alleviate organizational and scheduling challenges for airlines registered in States that do not currently issue Crew Member Certificates (CMCs), while also addressing delays that may arise at airports where crew recognition is limited to those holding a CMC.

By facilitating the recognition of alternative but equivalent crew identification documentation, the proposal would support more predictable and efficient crew processing. This, in turn, helps ensure that qualified crew members are able to perform their operational duties without unnecessary delays or last-minute substitutions, thereby supporting the safe and orderly conduct of flight operations.

Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency	X				
---	---	--	--	--	--

Rationale:

Reducing delays linked to documentation recognition would improve the predictability of crew movements and airline scheduling. This would help minimize disruptions such as delayed crew clearance, last-minute crew substitutions, or repositioning of alternate crew, all of which can affect flight departures and the efficient use of airport and airspace capacity.

By facilitating more reliable crew deployment and smoother operational planning, the proposal would contribute to more efficient flight operations and better utilization of available air navigation and airport capacity, thereby supporting the overall efficiency of the global air transport system.

Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				
--	---	--	--	--	--

Rationale:

Annex 9 to be re-equilibrated to reflect the current crew facilitation practice of States and improve crew facilitation across borders. Clear recognition in Annex 9 that the combination of a passport and a crew identity card is equivalent to CMC, which is currently the practice of most States when it comes to visas on crew. With the vast majority of countries not issuing CMCs to their crew (only 17 States do issue CMC) and Annex 9 only mandating visa waiving for crew holding a CMC, Annex 9 has inadvertently become limiting in its facilitation provisions for crew. The proposal aims at correcting the situation to reflect current practice.

Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
---	---	--	--	--	--

<i>Rationale:</i>					
Most States do not currently impose including visas on crew. With this re-equilibration of Annex 9 and broadening the recognition of documents held by crew, will help assisting a more economically viable civil aviation system by avoiding costs and burden such as: cost for obtaining the authorization to travel, delays upon crew arrival impacting crew resting times, administrative cost of managing crew authorizations to travel, limiting the destinations crew can operate to due to authorizations to travel requirement, etc.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<i>Rationale:</i>					

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					
The proposed changes to the SARPs serve to clarify the legitimacy of already existing practices rather than affect change.					

6. Financial implications of the proposal

<p>The cost impact on States would include:</p> <p>There is no technical impact anticipated. That is specifications (MRZ formats, LDS, biometric encodings, security features, test regimes, are unchanged.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Re: Technical impact: There are no technical changes to Doc 9303 specifications required by the Annex 9 amendment itself. It is a facilitation policy change, not a document-format or data-structure change. - Re: Passports: Already governed by Doc 9303 Part 4; the proposed Annex 9 language makes clear that the passport is the MRTD element in the acceptance pathway. - Re: Crew Identity Cards: These are recognized as operational credentials. Their acceptance in combination with the passport is a policy decision under Annex 9, not a change to Doc 9303 technical specs. - Re: CMCs: CMCs will remain MRTDs per Doc 9303 (historically Part 5 TD1-format expectations). The Annex 9 amendment does not alter their technical requirements; it adds equivalency for another accepted pathway. <p>For those States that don't issue CMCs, there is no cost impact anticipated. For those States that only recognize CMC holders as crew, there may be an impact on their processes, to also allow crew that hold a passport and other crew identity cards.</p> <p>With operational communications, States, issuers, airlines, and border agencies will understand that the new Annex 9 equivalency does not trigger redesign of passports or CMCs, but may require changes to digital or electronic Travel Authorizations.</p> <p>The cost impact on the industry would include:</p>

The proposed changes to the SARPs serve to clarify the legitimacy of already existing practices rather than affect change.

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

[SARP/TOPIC]

1.1.1 For States that already [implement the SARP or take action on the TOPIC], no action is necessary. For those that do not, the essential steps are the following:

a) . . .

Legislation, regulations, policies, procedures, training, implementation, modification, supervision, assessment, compliance, gap analysis, consideration,

[Example (for illustration only):

[Assistance to aircraft accident victims and their families

For States that have established legislation, regulations and/or policies in support of assistance to aircraft accident victims and their families, and that are aligned with Doc 9998 and Doc 9973, no action may be required. For those that do not, the essential steps are the following:

- a) identify established legislation, regulations and/or policies;
- b) gap analysis between established legislation, regulations, and/policies, and Doc 9998 and Doc 9973;
- c) decisions on whether to introduce new provision to align with ICAO guidance material;
- d) modification and/or development of provision;
- e) official adoptions of provisions;
- f) implementation of newly adopted provisions by applicable entities;
- g) modification of an oversight framework; and

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

h) supervision by the State of provisions, as appropriate.]

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
	Manual/Other Guidance Material/Web page	

3.2 External documentation:

Title	External Organization	Publication date

4. IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS

Type	Global	Regional
[Seminar/Symposium/Workshop/etc.]		

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

5.1 [No] [additional] protocol questions required under USAP [USOAP].