



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"

ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ. ЕДИНЫЙ СТАНДАРТ "ВЕТХОСТИ" ПАСПОРТА

(Представлено Российской Федерацией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе подчеркиваются очевидные преимущества с точки зрения упрощения формальностей, связанные с введением единого стандарта "ветхости" паспорта, а также финансовые риски авиаперевозчиков, связанные с его отсутствием.

Действия Группы экспертов FAL:

Группе экспертов по упрощению формальностей предлагается рассмотреть предложение(я), представленное(ые) в настоящем документе, внести изменения в Приложение 9 и согласиться с тем, чтобы данный вопрос был включен в повестку дня Рабочей группы по Приложению 9.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2026 году Авиакомпании продолжают нести полную юридическую и финансовую ответственность за перевозку пассажиров с "ненадлежащими" документами – документами, признанными иммиграционными властями государства прибытия недействительными по причине их ветхости или повреждения. Каждое отдельное государство устанавливает свои собственные требования к состоянию документа в соответствии с критериями и стандартами в рамках юрисдикции этого государства. Авиаперевозчики не могут определить степень ветхости документа и критичность повреждения для каждого отдельного государства и находятся в ловушке субъективности: отказ пассажиру в перевозке зачастую оборачивается судебными издержками, а принятие к перевозке – иммиграционным штрафом.

1.2 Расхождения в оценке физического (технического) состояния паспорта иммиграционных властей государств вылета и государств назначения приводят к финансовым рискам и правовой неопределенности авиаперевозчиков. Ключевым конфликтом в сложившейся ситуации является отсутствие единого мирового стандарта оценки физического и технического

¹ Версия документа на русском языке предоставлена Российской Федерацией.

состояния паспорта (единого стандарта "ветхости" паспорта), на который могли бы опираться в работе авиаперевозчики.

1.3 Основные проблемные зоны в критериях оценки:

1.3.1 Субъективность износа. В то время как одни страны допускают незначительные потертости, иммиграционные службы других могут счесть даже крошечный надрыв страницы или пятно на обложке основанием для отказа во въезде.

1.3.2 Технические (механические) повреждения. Зачастую перед авиаперевозчиком возникает дилемма, в каком из двух случаев считать документ действительным:

- a) целостность документа не нарушена, электронный чип визуально выглядит корректно, но при считывании выдает неполную информацию о владельце либо
- b) нарушена целостность документа – чип отделен от документа полностью или частично, при этом считываемая информация соответствует данным на странице с биометрическими данными. Авиакомпании вынуждены проверять работоспособность электронного чипа на стойках регистрации, так как нечитаемый чип в биометрическом паспорте часто приравнивается к недействительному документу.

1.3.3 Штрафные санкции. В случае признания паспорта недействительным по прибытии, авиакомпания обязана за свой счет вернуть пассажира в пункт отправления и выплатить штраф (в среднем от 2 000 до 5 000 евро за человека в зависимости от юрисдикции).

1.3.4 Судебные издержки. Отстранение пассажира от перевозки может повлечь судебные разбирательства и дополнительные расходы для авиакомпаний. Суды придерживаются юрисдикции своего государства в отсутствие единого международного стандарта.

1.4 Приложение 9 ИКАО не содержит Стандартов или Рекомендуемой практики по части критериев оценки состояния проездных документов.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Использование единого стандарта "ветхости" паспорта имеет очевидные преимущества с точки зрения упрощения формальностей. Оно позволит:

- создать единую объективную линейку оценки состояния паспорта полномочными пограничными органами и авиаперевозчиками, тем самым ускорить процедуру прохождения пограничного контроля;
- исключить проверку авиакомпаниями работоспособности электронного чипа на линии регистрации, тем самым сократить время на прохождение пассажирами предполетных аэропортовых процедур;
- утвердить единые технические требования к состоянию RFID-чипов и ламинации;
- устранить субъективность при принятии решения о допуске пассажира.

2.2 Российским законодательством установлены достаточно четкие критерии оценки физического (технического) состояния паспорта. Оценка состояния паспорта в соответствии с российскими стандартами основывается на его главной функции – обеспечивать достоверную идентификацию личности и возможность считывать данные, как визуально, так и техническими средствами. Паспорт признается непригодным (недействительным) при наличии следующих признаков:

2.2.1 Механические повреждения

- a) нарушение целостности: отсутствие или серьезное повреждение страниц, обложки, а также защитной пленки (ламината);
- b) повреждение швов: нарушение целостности прошивки нитями, соединяющими страницы;
- c) износ: значительная потертость или загрязнение, из-за которых невозможно визуально определить данные владельца или защитные элементы документа.

2.2.2 Изменение данных и несанкционированные отметки

- a) посторонние надписи: наличие рисунков, пометок или штампов, не предусмотренных законодательством;
- b) нечитаемость: размытие или выцветание записей, печатей и штампов (например, вследствие воздействия воды или химических веществ);
- c) изменение фото: повреждение фотографии, затрудняющее идентификацию, или признаки самостоятельной замены снимка.

2.2.3 Техническое состояние (для биометрических паспортов)

2.2.3.1 Неисправность чипа: повреждение электронного носителя информации, если это препятствует считыванию персональных данных техническими средствами; отсоединение электронного чипа от страницы.

2.2.4 Дополнительные критерии

2.2.4.1 Заполнение всех страниц: отсутствие свободных страниц для проставления необходимых штампов и отметок.

3. РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Группе экспертов по упрощению формальностей предлагается:

- a) ознакомиться с информацией, содержащейся в настоящем документе;
- b) предложить свои рекомендации по созданию единого мирового стандарта "ветхости" паспорта;
- c) рассмотреть добавление А к настоящему документу, содержащее предлагаемые поправки к Приложению 9 и внести соответствующие изменения в Приложение 9;

- d) рассмотреть добавление В к настоящему документу, содержащее перечень критериев оценки состояния паспорта с учетом представленных в настоящем документе, и принять для учета в ходе создания единого мирового стандарта "ветхости" паспорта;
- e) передать общий вопрос о создании единого мирового стандарта "ветхости" паспорта в рабочую группу по Приложению 9 для дальнейшего обсуждения.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Предлагаемая поправка к Приложению 9 "Упрощение формальностей"

А. Определения терминов

Ненадлежащие документы. Документы, которые не соответствуют установленным требованиям и не могут служить законным основанием для въезда. К ним относятся недействительные, поврежденные/ветхие, неправильно оформленные или несоответствующие действительности проездные документы.

ГЛАВА 3. ПРИБЫТИЕ И УБЫТИЕ ЛИЦ И ИХ БАГАЖА

Н. Проверка проездных документов

3.xx Договаривающиеся государства в оценке состояния проездного документа придерживаются единого стандарта "ветхости" паспорта.

3.xx Договаривающиеся государства не требуют, чтобы эксплуатант воздушного судна перевозил пассажира из пункта вылета или транзитного пункта в намеченный конечный пункт назначения в тех случаях, когда проездной документ, предъявленный этим пассажиром, расценивается государством как ненадлежащий по причине его ветхости или сильного повреждения.

Глава 5. ЛИЦА БЕЗ ПРАВА НА ВЪЕЗД И ДЕПОРТИРУЕМЫЕ ЛИЦА

В. Лица без права на въезд

5.5 Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы эксплуатанту воздушного судна выдавалось постановление о выдворении лица, которому отказано в праве на въезд. В постановлении о выдворении указываются информация о прибывающем (прилетающем) рейсе, перевозящем такое лицо, и, если это известно, фамилия, возраст, пол, и гражданство данного лица, а также причину отказа в праве на въезд.

5.xx Договаривающиеся государства придерживаются единого формата постановления о выдворении, где в перечень потенциальных причин отказа в праве на въезд включен "Технически неисправный документ".

5.14 Договаривающиеся государства не налагают на эксплуатантов воздушных судов штраф в том случае, если прибывающие и транзитные лица оказались без надлежащих документов, а эксплуатанты могут доказать, что они приняли необходимые меры предосторожности для обеспечения того, чтобы эти лица выполнили требования, предъявляемые к документам для въезда в принимающее государство.

5.xx Договаривающиеся государства не налагают на эксплуатантов воздушных судов штраф в том случае, если прибывающие и транзитные лица с документами, признанными недействительными по

причине технического повреждения/ветхости, в случае соответствия состояния паспорта/проездного документа единому международному стандарту "ветхости" паспорта.

APPENDIX B

Proposed criteria for assessing of passport condition

Signs of passport damage/ dilapidation	Data is read incompletely or incorrectly	Security features are violated	Access to MRZ, bio data, photo	Possibility of falsification	The decision – Passport is INVALID
Mechanical Damage					
Violation of Page Integrity					
a) the page tear is less than 2/3	V				V
b) the page is completely torn off/ or tear more than 2/3					V
c) lack of a page/ pages in a passport					V
Seam damage					
a) thread tearing less than 2/3 of a page		V	V	V	V
b) The page is completely torn off at the seam/ or thread tearing more than 2/3 of a page					V
c) the page block is detached from the cover		V		V	V
Wear and tear					
significant scuffing or contamination, which makes it impossible to visually identify the owner's data or the security features of the document	V	V	V	V	V
Data modification and unauthorized marks					
extraneous inscriptions: the presence of unofficially altered drawings, marks or stamps					V

Unreadability					
blurring or fading of records, seals and stamps (for example, due to exposure to water or chemicals)	V	V		V	V
photo modification: damage to the photo, making it difficult to identify, or signs of self-replacement of the image	V	V		V	V
Technical condition (for biometric passports)					
the integrity of the RFID chip visually is not violated, but when reading of personal data by technical means the chip gives out incomplete information about passport bearer	V			V	V
the RFID chip is partially or completely separated from the document, but the information read from the chip is complete and corresponds to the biometric data in the document.		V		V	V

APPENDIX C

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

IMPACT ASSESSMENT

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

Please include specific details

This working paper highlights the evident facilitation benefits of implementing a unified Standard of passport “dilapidation” and the financial risks for air carriers related to the lack of such a Standard.

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

None	Circular	Manual	Policy	<i>Other (please explain)</i>
X				Annex 9 does not contain SARPs related to the criteria for assessing the condition of travel documents.

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> Neutral, no change					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i> Neutral, no change					
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> This proposal will ensure a harmonized objective line for assessing passport conditions by both immigration authorities and airlines, and will speed up the passport control procedure. It will ensure abolition of extra document verification at check-in counters, including checks of RFID chips for operability, and will fasten the time for pre-flight procedures;					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<i>Rationale:</i> This proposal will ensure a harmonized system between all States, airlines will not have to adhere to different rules for every State. It will help minimize financial risks for airlines on immigration fines and court costs.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<i>Rationale:</i> Neutral, no change					

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		
<i>Rationale:</i>					
Neutral, no change					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i>					
Neutral, no change					
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>					
Implementing of a uniform standard of passport “dilapidation” has the evident facilitation benefits: it fosters elimination of subjectivity when making a decision on passenger admission, prevents operational disruptions, speeds up the pre-flight procedures.					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<i>Rationale:</i>					
Implementing of a uniform standard of passport “dilapidation” is crucial for fair economic competition in aviation. It reduces administrative burdens and ensures level playing field among airlines.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<i>Rationale:</i>					
Neutral, no change					

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			
Change of legislation may take 2 years, for States where the criteria for assessment of passport “dilapidation” differ from the uniform global standard.					

6. Financial implications of the proposal

The positive cost impact on States would include: reduction of the administrative burden on the government.
The positive cost impact on the industry would include: significant reduction of costs for immigration fines and legal expenses.

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**

1.1.1 For States that have established legislation, regulations and/or policies in implementing standards of passport “dilapidation” that are aligned with ...SARPs, 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 ...SARPs;
- 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
- 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	

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

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].