



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 12 повестки дня. Программы упрощения формальностей

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И НОРМАТИВНАЯ БАЗА, УСТАНОВЛЕННАЯ ПРИЛОЖЕНИЕМ 9

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией транспортных рабочих (ИТФ) и Международной ассоциацией воздушных грузовых перевозок (ТИАКА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Облегчение процесса пересечения государственных границ летным и кабинным экипажами имеет важное значение для поддержания эффективной и экономически жизнеспособной международной системы воздушного транспорта. Члены экипажа, как правило, представляют низкий риск с точки зрения авиационной безопасности и иммиграционного контроля: они проходят регулярные проверки биографических данных, систематический досмотр и временно допускаются на территорию страны в четко определенных служебных целях.

Приложение 9 "*Упрощение формальностей*" предусматривает безвизовый въезд для экипажа, имеющего удостоверение члена экипажа (УЧЭ). Однако, несмотря на давно существующую нормативную базу в отношении УЧЭ, их использование остается ограниченным как с точки зрения выдачи государствами, так и признания органами пограничного контроля. И наоборот, многие государства уже применяют практику безвизового въезда для членов экипажа, основанную на комбинации документов, удостоверяющих личность, и квалификационных документов, не ограничивающихся УЧЭ, а также на мерах авиационной безопасности, которые действуют в отношении экипажа.

В настоящем рабочем документе представлен обзор мировой практики, касающейся требований к въезду экипажа, и подтверждается настоятельная необходимость модернизации положений Приложения 9. Целью является приведение нормативной базы Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в соответствие с текущей практикой государств и технологическими достижениями в области надежной идентификации.

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

Действия: Ассамблее предлагается: а) принять во внимание данные и проведенный анализ, представленные в этом рабочем документе; б) признать ограниченное применение УЧЭ и последствия использования его в качестве единственного упрощающего формальности документа для идентификации экипажа; с) обратиться с просьбой к ИКАО приступить к всестороннему пересмотру раздела М главы 3 Приложения 9, принимая во внимание междисциплинарный характер этого раздела, с целью обновления его положений для признания более широкого перечня документов, используемых государствами для предоставления безвизового въезда членам экипажей при исполнении служебных обязанностей, и с учетом разработок, связанных с цифровыми персональными данными.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Не ожидается, что это повлечет за собой значительные финансовые последствия для ИКАО, поскольку данная работа может быть выполнена существующими рабочими органами. ИАТА готова поддержать разработки, необходимые для реализации предлагаемых мер
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 <i>"Упрощение формальностей"</i> Стратегический план ИКАО на 2026–2050 гг. Дохинская декларация об упрощении формальностей международного воздушного транспорта

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Облегчение и ускорение передвижения экипажей имеет важное значение для эффективности и предсказуемости международных воздушных перевозок. Признавая это, многие государства применяют меры по упрощению формальностей, отличающие экипаж от пассажиров, включая освобождение от требований о выдаче виз и разрешений на поездки.

1.2 Исторически сложилось так, что удостоверения членов экипажа (УЧЭ) были введены в качестве инструмента для упрощения формальностей. Однако в соответствии с действующей нормативной базой, установленной Приложением 9 *"Упрощение формальностей"* к Чикагской конвенции, УЧЭ непреднамеренно стало ограничивающим фактором. В частности, Стандарт 3.71 требует, чтобы государства отменяли визовые требования только для членов экипажа, имеющих действительное УЧЭ. Несмотря на включение положения об УЧЭ в Приложение 9 с момента его первого издания в 1949 году, в настоящее время только 17 государств – членов ИКАО² выдают такие удостоверения. Следовательно, подавляющее большинство международных экипажей – те, у кого нет УЧЭ, – подпадают под положение Рекомендуемой практики 3.71.1, которая просто призывает государства отказаться от визовых требований для них. Такое неравенство в реализации подрывает первоначальную цель глобального упрощения формальностей для летного состава.

² Чехия, Египет, Финляндия, Франция, Германия, Гонконг (САР), Китай, Панама, Катар, Саудовская Аравия, Южная Африка, Шри-Ланка, Швейцария, Таиланд, Турция, Объединенные Арабские Эмираты, Вьетнам. Возможно, этот список не является исчерпывающим.

1.3 Раздел М главы 3 Приложения 9, касающийся удостоверения личности и въезда членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов, требует пересмотра и модернизации в соответствии с преобладающей практикой большинства государств – членов ИКАО и эксплуатантов воздушных судов. В современных условиях эксплуатации комбинация документов, удостоверяющих личность членов экипажа и их профессиональную квалификацию, а также мер и технологий в сфере авиационной безопасности позволяет государствам проверять личности экипажа и оценивать потенциальные угрозы без необходимости выдавать визу или электронное разрешение на поездку (eTA). К документам, обычно имеющимся у членов экипажа при исполнении служебных обязанностей, относятся в том числе: действительный паспорт, лицензия пилота, удостоверение личности члена экипажа, удостоверение личности, выданное компанией, пропуск в зону ограниченного доступа аэропорта и удостоверение борпроводника.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В соответствии с примечанием к Стандарту 3.67 Приложения 9, УЧЭ предназначен для использования в качестве надежной формы идентификации членов экипажа, в то время как их профессиональная квалификация отражена в соответствующих удостоверениях. Однако ограниченное распространение УЧЭ среди государств свидетельствует о том, что его идентификационная функция не считается приоритетной, и ее превосходят паспорта, которые являются гораздо более надежными. Среди причин, по которым власти не выдают УЧЭ, называются расходы, связанные с такой программой, и ресурсы, необходимые для управления ею, в то время как данный документ предлагает ограниченные преимущества экипажам по всему миру.

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

2.3 Вместо этого государства уделяют приоритетное внимание повышению безопасности паспортов, которые остаются наиболее широко признанным, надежным и операционно-совместимым документом, удостоверяющим личность, для международных поездок. Последовательное развитие технических требований в соответствии с документом Дос 9303 привело к внедрению электронного паспорта, который в настоящее время считается наиболее надежной формой проездного документа. Значительная часть членов экипажа являются обладателями таких паспортов³. В результате, функция идентификации, предусмотренная для УЧЭ, на практике была вытеснена более совершенными функциями безопасности и широким международным признанием электронных паспортов (ePassport). В этом контексте положения, содержащиеся в разделе М главы 3 Приложения 9, заслуживают пересмотра и модернизации для обеспечения соответствия текущей практике и технологическим достижениям.

2.4 С точки зрения пограничного контроля, использование УЧЭ в качестве основания для освобождения от виз, по-видимому, имеет ограниченное применение. Подтверждением этого наблюдения является анализ, проведенный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) в рамках усилий Рабочей группы полномочных органов контроля (CAWG), на основе данных, собранных в период с конца 2024 по начало 2025 года из различных источников, включая

³ По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), 160 государств – членов ИКАО выдают электронные паспорта.

данные IATA [Timatic](#)⁴, государств – членов ИКАО, эксплуатантов воздушных судов и других организаций, таких как Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА). По состоянию на август 2024 года оценка требований к въезду экипажа, опубликованных 121 государством в базе данных IATA Timatic, показывает степень признания УЧЭ в целях упрощения формальностей.

2.4.1 99 государств, или 81,81 %, используют безвизовый режим в отношении членов экипажа и требуют предъявления комплекта документов для идентификации членов экипажа. Чаще всего требуется следующая комбинация документов: паспорт, удостоверение личности члена экипажа или УЧЭ и общая декларация. 25 из этих государств не требуют паспорт при предъявлении только удостоверения личности члена экипажа или УЧЭ, иногда в сочетании с общей декларацией.

2.4.2 Из 22 стран, которые требуют визу для экипажа, семь делают исключение в отношении визы только для членов экипажа, имеющих УЧЭ, и выдают визу другим членам экипажа. Некоторые государства выдают визу членам экипажа, даже если у них есть УЧЭ, и таким образом они вообще не признают этот документ.

2.5 Хотя эти данные являются предварительными и обобщенными, они свидетельствуют о низком уровне использования УЧЭ и том факте, что большинство пограничных органов вообще не требуют его представления для освобождения от получения визы.

2.6 По сравнению с пассажирами члены экипажа, как правило, представляют меньший иммиграционный риск. Их въезд в то или иное государство обусловлен определенной целью, ограничен по времени и регулируется графиком работы, определяемым их работодателем, а не личными намерениями. Время, проведенное на территории государства, как правило, сводится только к тому, что требуется для выполнения задач, связанных с исполнением служебных обязанностей. Хотя конкретные статистические данные могут быть ограничены, практические свидетельства говорят о том, что членам экипажа обычно не свойственны превышение срока пребывания в стране или поиск убежища. Кроме того, по прибытии члены экипажа обычно пользуются специальными коридорами для пограничного контроля, отличными от тех, которыми пользуются пассажиры, и их часто легко опознать по униформе.

2.7 Члены экипажа подвергаются регулярным проверкам биографических данных 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 удостоверения личности члена экипажа и УЧЭ могут выдаваться только после завершения проверки личных данных, проводимой соответствующим государственным полномочным органом или от его имени. Это требование соответствует положениям Стандарта 3.5.2 Приложения 17 и подлежит подтверждению в рамках механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (МНМ УППАБ).

2.8 Важно отметить, что члены экипажа вносят непосредственный вклад в обеспечение безопасности гражданской авиации, выполняя конкретные оперативные 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; и применение техник анализа поведения пассажиров для выявления признаков потенциально опасного или

⁴ IATA Timatic является поставщиком информации в режиме реального времени о требованиях к проездным документам для международных авиаперелетов.

деструктивного поведения. Эти функции являются неотъемлемой частью обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности при эксплуатации воздушных судов.

2.9 При обновлении раздела М главы 3 Приложения 9 следует рассмотреть вопрос о внедрении современных технологий, облегчающих предварительную идентификацию членов экипажа, таких как передача предварительной информации о пассажирах (API), относящейся к экипажу. Параллельно несколько государств активно занимаются оцифровкой персональных данных членов экипажа. Примечательно, что Приложение 1 ИКАО *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* содержит Стандарты, касающиеся выдачи электронных свидетельств персонала (EPLS) пилотам, которые могут быть подтверждены электронным способом. Эти технологические достижения следует рассматривать как часть любых усилий по модернизации соответствующих положений Приложения 9.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Действующие положения Приложения 9, касающиеся удостоверения личности и въезда членов экипажа, в частности те, которые касаются УЧЭ, устарели и не отражают разнообразия практик, принятых во всем мире, а также не учитывают последние достижения в области технологий надежной идентификации. Значительное число государств – членов ИКАО внедрило меры по упрощению формальностей при въезде членов экипажа на основе совокупности документов, удостоверяющих личность, и документов о профессиональной квалификации, большинство из которых действуют независимо от системы УЧЭ.

3.2 Учитывая неизменно низкий уровень иммиграционных рисков и рисков для безопасности, связанных с членами экипажа, наряду с их важнейшей оперативной ролью в обеспечении безопасной и эффективной работы гражданской авиации, существуют веские основания для пересмотра и обновления действующей нормативной базы. Такое обновление позволит лучше соответствовать современной практике и новым технологическим возможностям.

3.3 Модернизация раздела М главы 3 Приложения 9 позволит обеспечить признание более широкого и репрезентативного набора документов, используемых государствами для идентификации членов экипажа наряду с мерами обеспечения авиационной безопасности, которым должен следовать экипаж. Данная модернизация позволит в дальнейшем учесть изменения, касающиеся цифровых персональных данных, и повысит эффективность упрощения формальностей при сохранении высоких стандартов безопасности.