



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 12 повестки дня. Программы упрощения формальностей

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

(Представлено Канадой при поддержке Международной ассоциации
воздушного транспорта (IATA) и Международной федерации ассоциаций
линейных пилотов (ИФАЛПА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящее время лишь ограниченное число государств – членов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) выдают удостоверения члена экипажа (УЧЭ). УЧЭ предназначены для облегчения перемещения через границу членов авиационных экипажей, выполняющих свои служебные обязанности. Однако на практике требование именно УЧЭ в качестве единственного удостоверения личности создает проблемы для экипажей из государств, которые не выдают этот документ. Это приводит к нарушению расписания полетов, усложняет транзитные процедуры и увеличивает эксплуатационные расходы. В данном рабочем документе предлагается укрепить сотрудничество и взаимодействие между группами экспертов ИКАО по авиационной безопасности, кибербезопасности и упрощению формальностей путем согласования работы, процессов, стандартов и операционного контекста в рамках всей авиационной системы. Более интегрированный подход позволил бы принять меры по обеспечению авиационной безопасности и использовать передовой опыт для эффективного снижения рисков в области пограничной безопасности, одновременно обеспечивая безопасный и беспрепятственный проход лиц, действительно являющихся членами экипажа.

Действия: Ассамблее предлагается	
а) напомнить о той роли, которую упрощение формальностей играет в повышении эффективности международных авиаперевозок и обеспечении баланса между эффективностью международной авиации и глобальной авиационной и пограничной безопасностью, а также о Дохинской декларации об упрощении формальностей при международных воздушных перевозках, которая была одобрена на Конференции ИКАО по упрощению формальностей (FALC 2025) и в которой подтверждается критическая важность упрощения формальностей в обеспечении эффективного и бесперебойного перемещения пассажиров, грузов, воздушных судов <i>и экипажей</i> через международные границы; б) призвать государства-члены изучить и поддержать согласованный глобальный подход, основанный на результатах и предполагающий признание всех имеющихся действительных и безопасных первичных и вторичных документов и/или процедур, устанавливающих и подтверждающих личность членов экипажей, включая документы в цифровом формате и аналогичные инициативы, направленные на совершенствование процесса въезда членов экипажей, чтобы они могли беспрепятственно и эффективно пересекать международные границы; в) рассмотреть возможность обращения к Совету с просьбой поручить Группе по авиационной безопасности, Группе по кибербезопасности и Группе по упрощению формальностей создать целевую группу, состоящую из членов групп по Приложению 17 "Авиационная безопасность", Приложению 9 "Упрощение формальностей" и группы по кибербезопасности, для совместной разработки реализуемых методов, признающих и объединяющих существующие стандарты Приложения 17, касающиеся удостоверения личности членов экипажей, со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) Приложения 9, в соответствии с Приложением А к настоящему документу, а также с передовой практикой в области кибербезопасности.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех".
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовых последствий не ожидается.
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17. Авиационная безопасность Приложение 9. Упрощение формальностей Маскатская декларация по авиационной безопасности и авиационной кибербезопасности¹ Дохинская декларация об упрощении формальностей при международных воздушных перевозках²

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Паспорта стали общепризнанным стандартом международной идентификации примерно в 1920-х годах, а процессы их полной глобальной стандартизации и всеобщего признания продолжались в течение XX века и особенно ускорились после Второй мировой войны и с ростом

¹ Международное сообщество принимает историческую декларацию по авиационной безопасности и кибербезопасности

² Дохинская декларация об упрощении формальностей при международных воздушных перевозках

роли Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в установлении стандартов проездных документов.

1.2 Удостоверения члена экипажа (УЧЭ) были изначально разработаны в виде карточки для использования в качестве удостоверения личности членами экипажа в ту эпоху, когда паспорта еще не были основным глобальным удостоверением личности, и имели целью, как и удостоверения личности моряков, облегчить международное передвижение.

1.3 ИКАО объявила 2024 год "Годом упрощения формальностей" в честь 75-летия Приложения 9 "Упрощение формальностей" и с целью привлечь внимание к важной роли упрощения формальностей в повышении эффективности международных авиаперевозок и обеспечении баланса между эффективностью международной авиации и глобальной авиационной и пограничной безопасностью. В апреле 2025 года на Конференции по упрощению процедур в Дохе, Катар, была принята Дохинская декларация об упрощении формальностей при международных воздушных перевозках, в которой подтверждается "... важнейшая роль упрощения формальностей при воздушных перевозках для обеспечения эффективного и беспрепятственного перемещения пассажиров, членов экипажа, грузов и воздушных судов через границы".

1.4 В Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) 3.71, 3.71.1 и 3.71.2 Приложения 9 государствам настоятельно рекомендуется отказаться от применения требования о наличии визы к членам экипажа, поскольку члены экипажа уже прошли досмотр в государстве, контролирующем эксплуатанта воздушного судна. Однако стандарт предусматривает отмену виз **только для тех** членов экипажа, которые предъявили УЧЭ, несмотря на то, что согласно Стандарту 3.70 государства обязаны проводить проверки анкетных данных и принимать надлежащие меры контроля при выдаче как УЧЭ, так и удостоверений личности членов экипажа. По сути, хотя требования к выдаче УЧЭ и удостоверений личности членов экипажа одинаковы, от необходимости получать визы освобождаются только держатели УЧЭ.

1.5 Несмотря на стандарт 3.67 Приложения 9, который гласит "Договаривающиеся государства упрощают и ускоряют процедуру, в соответствии с которой эксплуатанты воздушных судов, базирующиеся на их территории, могут обращаться за получением удостоверения члена экипажа (УЧЭ) для членов своих экипажей", лишь небольшое число государств выдают УЧЭ. На практике многие государства – члены ИКАО удостоверяют личность членов прибывающего экипажа путем предъявления генеральной декларации (Генеральная декларация в Приложении 9 ИКАО, добавление 1), предварительной информации о пассажирах (API), паспортов, идентификационных карточек членов экипажа, выдаваемых авиакомпанией, и формы.

1.6 В Приложении 17 "Авиационная безопасность" изложены требования к удостоверению личности членов экипажа для повышения авиационной безопасности и предотвращения незаконного вмешательства. Согласно SARPS 4.2.3 и 4.2.4 Приложения 17, члены экипажа должны иметь надлежащие, поддающиеся проверке удостоверения личности, а государства должны принимать меры по контролю за доступом в зоны аэропорта, допуск в которые ограничен, и к воздушным судам. Хотя в Приложении 17 уделено особое внимание надежным процессам идентификации, в нем не содержится конкретных требований о наличии УЧЭ, в результате чего конкретные требования к документам остаются на усмотрение национальных властей. Кроме того, Приложением 17 предусматриваются процедуры проверки подлинности личности членов экипажа перед предоставлением доступа в зоны с ограниченным доступом или разрешения на выполнение полета. Помимо этого, компетентные органы государств, отвечающие за авиационную безопасность, проводят оценку рисков для выявления лиц, включая членов экипажа, которые могут представлять угрозу транспортной безопасности. Эти компетентные органы не только проводят тщательную проверку, но и включают собственные проверки анкетных

данных в процессы выдачи идентификационных карточек, выдаваемых авиакомпаниями или аэропортами. Эта система не только снижает угрозу для авиационной безопасности, но и может уменьшить иммиграционные риски, связанные с членами экипажа.

1.7 Согласно инструктивному материалу о Программе идентификации пассажиров TRIP ИКАО — Руководству TRIP ИКАО по идентификации личности, — государства должны применять подход "идентификация личности" (EOI) для разработки надежных и безопасных процессов, учитывающих весь спектр имеющихся данных, документов и информации, охватывающих как основную ("юридическую"), так и физическую личность человека.

1.8 Благодаря технологическому прогрессу, идентификация пассажиров и членов экипажей воздушных судов значительно улучшилась, так как повысилась безопасность, упростились процессы и стали возможны беспрепятственные поездки. Биометрическая идентификация, такая как опознавание черт лица и сканирование отпечатков, ускорила верификацию в аэропортах, в то время как цифровые проездные документы и удостоверения личности, использующие мобильный телефон, уменьшили зависимость от физических документов. Автоматизированные программы идентификации экипажей и управление идентификационными данными на основе технологии блокчейн повышают безопасность и эффективность, в то время как бесконтактные решения и профайлинг рисков на основе искусственного интеллекта (ИИ) повышают эффективность пограничного контроля и иммиграционных процессов.

2. ДЕЙСТВУЮЩАЯ ПРАКТИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В КОНТЕКСТЕ РЕЛЕВАНТНОСТИ РИСКА

2.1 В то время как некоторые государства требуют, чтобы члены экипажей авиакомпаний получали визы для облегчения контроля безопасности и иммиграционных проверок, критерии для получения этих виз и процессы их выдачи различаются от страны к стране. В некоторых случаях государства освобождают членов экипажей от визовых требований, но только если те предъявляют действительное УЧЭ.

2.2 Хотя всеобъемлющих глобальных данных по членам экипажей авиакомпаний, которые незаконно въехали в иностранное государство или превысили продолжительность пребывания в стране по визе, не существует, превышение срока пребывания в стране по визе членами экипажей составляет лишь небольшую долю от общего числа случаев превышения срока пребывания в стране по визе.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 Приложением 9 и документом Дос 9303 "Машиносчитываемые проездные документы" была создана правовая, техническая и эксплуатационная база для принятия паспортов во всем мире в качестве основного проездного документа и уменьшения потребности в дополнительных или альтернативных документах, таких как УЧЭ, для общих целей пересечения границ. Сохраняющаяся практика признания УЧЭ в качестве основного проездного документа все больше устаревает в эпоху, когда паспорта повсеместно признаются в качестве глобального стандарта.

3.2 Имеет место внутреннее противоречие между намерением упростить формальности и предписывающим требованием в отношении государств признавать исключительно УЧЭ в

качестве средства идентификации членов экипажей, обеспечивающего беспрепятственные поездки без виз при въезде в государство/выезде из него во время исполнения служебных обязанностей.

3.3 В соответствии с Руководством TRIP ИКАО по идентификации личности, основанный на оценке рисков подход к установлению и проверке личности с использованием имеющихся документов и информации должен в равной степени применяться к проверке личности членов экипажей. Включение содержащихся в Приложении 17 требований к идентификации членов экипажей в SARP 3.71 Приложения 9 позволило бы использовать многоуровневый подход, включающий альтернативные, но столь же надежные формы идентификации членов экипажей, как и УЧЭ, обеспечив при этом беспрепятственное и безопасное глобальное перемещение членов экипажей.

3.4 Государственная политика, применяемая к членам экипажей, должна учитывать уникальный характер авиационного персонала, который совершает частые и краткосрочные международные поездки. Их плановые обязанности и статус занятости сводят к минимуму иммиграционные риски, в то время как тщательные проверки безопасности, которые проводит государство, контролирующее оператора воздушного судна, дополнительно уменьшают беспокойство в области авиационной безопасности.

3.5 В целом технологический прогресс привел к созданию более безопасных, эффективных и упорядоченных процессов удостоверения личности как пассажиров, так и членов экипажей, что соответствует глобальным усилиям по модернизации системы авиационной безопасности и упрощению процедур. Однако, несмотря на то, что технологии повышают уровень безопасности и эффективности, опасения по поводу конфиденциальности данных, кибербезопасности и функциональной совместимости систем остаются значительными.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ А – СРАВНЕНИЕ SARPS ПРИЛОЖЕНИЯ 9 И ПРИЛОЖЕНИЯ 17 ОБ УДОСТОВЕРЕНИИ ЛИЧНОСТИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ДЛЯ БЕЗВИЗОВОГО ВЪЕЗДА

Приложение 9 – Глава 3. Раздел М	Приложение 17 – Глава 4
3.68 Если Договаривающиеся государства выдают удостоверения члена экипажа, то они делают это только в форме машиносчитываемой карточки в соответствии со спецификациями части 5 документа Doc 9303.	Стандарт 4.2.3 – Системы опознавания для контроля доступа Каждое Договаривающееся государство обеспечивает создание и внедрение систем опознавания лиц и транспортных средств для предотвращения несанкционированного доступа в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа. Доступ предоставляется только лицам, имеющим служебную необходимость или другие законные основания для прохода в такие зоны. Удостоверяющие личность и разрешительные документы подлежат проверке в назначенных пропускных пунктах для получения допуска в контролируемые зоны и охраняемые зоны ограниченного доступа.
3.70 УЧЭ и удостоверения личности членов экипажа выдаются только после проверки анкетных данных, проведенной соответствующим государственным полномочным органом или от имени этого органа. Кроме того, при выдаче УЧЭ применяются надлежащие меры контроля, такие, например, как подтверждение служебного статуса просителя перед выдачей документа, контроль за сохранностью запаса бланков карточек и обязательная отчетность персонала, выдающего УЧЭ и удостоверения личности членов экипажа.	Стандарт 4.2.4 – Доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа Каждое Договаривающееся государство обеспечивает наблюдение за передвижением лиц и транспортных средств к воздушному судну и от него в охраняемых зонах ограниченного доступа, с тем чтобы предотвратить несанкционированный доступ к воздушному судну.
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.	
3.71.1 <i>Рекомендуемая практика. Договаривающимся государствам следует отказываться от применения требования о наличии визы к членам экипажа в тех</i>	

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, 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.*