



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей

ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА ПО ПЕРЕХОДУ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ СИСТЕМЫ ONE ID ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ УДОБСТВА ПАССАЖИРОВ И БЕСКОНТАКТНЫХ ПОЕЗДОК

(Представлено Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В июле 2021 года в международных аэропортах Нарита и Ханэда была введена в действие новая процедура оформления посадки пассажиров, система "Face Express" (One ID). Пассажиры, использующие в аэропортах систему "Face Express", могут зарегистрировать свою фотографию и проходить в рамках аэропортовых процедур через пункты регистрации багажа, пункты контроля и пункты выхода на посадку, не предъявляя свой посадочный талон или паспорт. Это упрощает стандартный утомительный процесс посадки на борт, делая его бесконтактным. В данном рабочем документе представлено предложение по вопросам, возникшим примерно через год использования этой системы.

Действия: Ассамблее предлагается:

- призвать к обсуждению международного стандарта применительно к точности распознавания лиц;
- призвать к обсуждению вопроса о создании международных правил, позволяющих считывать данные паспортов с помощью чипов интегральных схем (ИС).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 "Упрощение формальностей", 15-е издание Doc 9303, <i>Машиночитываемые проездные документы</i> HLCC 2021-WP/237, Доклад направления "упрощение формальностей" конференции по пункту 8 повестки дня

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) занимается внедрением автоматизированных процедур посадки "Fast travel" с 2014 года. Одна из целей этой работы заключалась в упрощении процессов и сокращении времени, требуемого для прохождения процедур оформления пассажиров, включая иммиграционные процедуры в аэропортах, в целях устранения загруженности вследствие роста глобального спроса на авиаперевозки до пандемии COVID-19. Концепция "One ID" (единое удостоверение личности) — это процедура оформления пассажиров с использованием биометрии, включая распознавание лиц, которая была предложена в качестве одного из направлений работы ИАТА.

1.2 За счет автоматизации процедур оформления пассажиров авиакомпании и эксплуатанты аэропортов смогут экономить трудозатраты и повышать производительность, а пассажиры получают возможность легко проходить утомительные процедуры и свободно проводить свое время в аэропорту. Для того чтобы воспользоваться этими разнообразными преимуществами, в международных аэропортах Нарита и Ханэда с июля 2021 года действует японская версия "One ID" — система "Face Express"¹.

1.3 Например, в аэропорту Нарита система "Face Express" состоит из инфраструктуры распознавания лиц и четырех точек взаимодействия с пассажирами. К ним относятся киоск для самостоятельной регистрации (CUSS), пункт сдачи багажа (CUBD), система соотнесения данных пассажира (PRS) и автоматический проход на посадку (ABG). Если вы зарегистрируете свой паспорт и лицевые данные на первом этапе процедур, то сможете затем использовать их для сопоставления с вашим лицом в ходе дальнейших процедур, чтобы зарегистрироваться, сдать багаж, пройти через контрольный пункт и выйти на посадку без лишних неудобств и предъявления других документов.

1.4 Еще бóльшим преимуществом является реализация принципа отсутствия личного взаимодействия и контакта. В целях предотвращения распространения инфекции, вызывающей COVID-19, необходимо максимально сократить личное взаимодействие между людьми. Технология распознавания лиц также очень эффективна в качестве меры защиты от инфекции, поскольку она позволяет осуществлять процедуры бесконтактно. Это важное преимущество, так как даже после преодоления пандемии COVID-19 существует возможность появления других пандемий в будущем.

1.5 Внедрение описанной выше технологии распознавания лиц не только повысит уровень удобства для пассажиров за счет упрощения процедур и обеспечит экономию трудозатрат и повышение производительности для авиакомпаний и аэропортов, но также и позволит совершать поездки без личного взаимодействия и бесконтактно, что является одной из мер борьбы с распространением инфекционных заболеваний. С учетом того, что многие аэропорты мира серьезно пострадали от последствий COVID-19 для их функционирования, а последующее недавнее восстановление привело к тому, что в некоторых аэропортах пришлось ограничить число пользователей аэропорта из-за нехватки рабочей силы, технология распознавания лиц может также способствовать повышению эффективности работы аэропортов.

1.6 Из-за пандемии COVID-19 количество авиакомпаний и пассажиров в аэропортах Нарита и Ханэда практически не увеличилось. В целях внедрения системы "Face Express" в большем

¹ Хотя процедуры оформления пассажиров с использованием технологии распознавания лиц относятся в авиационной отрасли к системе "One ID", мы создали новое наименование службы и логотип "Face Express", чтобы сделать эту услугу более интуитивно понятной для пользователей. В настоящее время она используется в аэропортах Нарита и Ханэда.

количестве аэропортов в будущем с января по март этого года был проведен опрос в 21 аэропорту и среди 5 авиакомпаний и 4 поставщиков по всему миру для выявления существующих проблем. В данном рабочем документе будут описаны выявленные в ходе данного исследования проблемы, которые нужно устранить в будущем.

2. ВОПРОСЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ

2.1 Обсуждается вопрос о том, какой показатель индекса "коэффициента ложного отказа" и "коэффициента ложного пропуска" использовать в качестве стандарта точности распознавания лиц. В документе Doc 9303 *"Машиносчитываемые проездные документы"* Международной организации гражданской авиации (ИКАО) говорится, что каждая страна должна установить допустимые показатели для системы распознавания, но в отсутствие руководящих принципов в этом отношении при внедрении новых биометрических технологий обсуждение вопроса допустимых показателей занимает слишком много времени. Этот вопрос связан с авиационной безопасностью: если допустимые показатели слишком низкие, то могут возникнуть проблемы. Между тем подготовка руководства по определению минимального допустимого показателя, вероятно, позволит обеспечить использование биометрии в каждой стране.

2.2 Согласно действующему руководству ИАТА относительно правил получения согласия пассажиров и управления личными данными при использовании биометрии, эти процессы должны осуществляться в соответствии с национальными законами и правилами. В некоторых странах считывание ИС-чипа в паспорте запрещено, поэтому "Face Express" использоваться не может независимо от желания пассажира. Вероятно, можно разрешить считывание паспортных данных с ИС исключительно в целях воздушной перевозки при условии согласия пассажира.

2.3 Когда национальные авиакомпании Европейского союза (ЕС) используют биометрию в японских аэропортах, они обязательно заключают Соглашение на обработку персональных данных (DPA) на основе Общего регламента по защите данных (GDPR), а для совершения рейсов в Соединенные Штаты Америки (США) необходимо выполнить осуществляемые с участием правительства США процедуры обеспечения авиационной безопасности, которые очень сложны и требуют больших усилий. Признаем, что, очевидно, такие процедуры необходимы, однако полагаем, что их можно было бы изменить в целях упрощения.

3. ВЫВОД

3.1 Внедрение биометрических технологий с использованием бесконтактных технологий в аэропортовые процедуры не только поможет предотвращать инфекционные заболевания, но и в значительной степени поспособствует повышению эффективности работы аэропортов. Для упрощения такого процесса внедрения мы рекомендуем предпринять следующие действия.

3.1.1 В настоящее время не установлены четкие показатели точности, необходимой для распознавания лиц. В отсутствие четких стандартов придется проводить обсуждение этого вопроса в каждой стране и аэропорту, где планируется внедрение системы распознавания лиц, что усложняется время- и трудозатратностью процесса. Необходимо провести в ИКАО обсуждение по установлению общих стандартов для всех стран в целях внедрения технологии распознавания лиц во многих странах и аэропортах.

3.1.2 Для использования функции распознавания лиц необходимы паспорта на ИС. Впрочем, даже при наличии такого паспорта некоторые пассажиры не смогут воспользоваться системой распознавания лиц, если принципы считываемости данных в ИС-чипе отличаются в разных странах. Этот вопрос необходимо обсуждать на двусторонней основе, так как он подпадает под действие законов и правил страны, где зарегистрирована авиакомпания. ИКАО следует содействовать обсуждению возможности считывания данных только для использования в целях авиаперевозок при условии согласия самого пассажира.

3.1.3 Группа экспертов ИКАО по упрощению формальностей и другие соответствующие рабочие группы должны провести конкретные обсуждения на уровне должностных лиц по пересмотру Стандартов и рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"*, или по включению в Doc 9303 инструктивного материала (в том числе передовой практики) в виде конкретных действий для достижения вышеуказанных целей.

— КОНЕЦ —