



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目13:简化手续方案

进一步推广一个身份证 (ONE ID)，
以加强旅客的便利性和非接触式旅行

(由日本提交)

执行摘要

2021年7月，成田和羽田国际机场都启用了一种新的登机程序，即“人脸快识 (Face Express)” (一个身份证 (One ID)) 系统。当旅客在机场使用“人脸快识”时，他们可以登记自己的脸部照片，并凭借“脸部通行证”通过行李托运处、安检站和登机口，而无需在机场办理手续期间出示登机牌或护照。这样将通过非接触式方式，使传统的繁琐登机程序变得更加顺畅。本工作文件就未来问题提出了建议，这些问题都是使用该技术约一年后出现的。

行动：请大会：

- a) 呼吁讨论关于人脸识别所需准确度的国际标准；和
- b) 呼吁讨论制定国际规则，允许用集成电路 (IC) 芯片读取护照。

战略目标：本工作文件涉及安保和简化手续战略目标。

财务影响：本工作文件所述活动将在可用资源范围内予以开展。

参考文件：附件9 — 《简化手续》第15版
Doc 9303号文件：《机读旅行证件》
HLCC 2021-WP/237号文件：简化手续分会向会议呈交的关于议程项目8的报告

1. 引言

1.1 国际航空运输协会(IATA)自2014年以来,一直致力于推行自动化“快速旅行”登机程序。其目的之一是简化和减少登机程序所需的时间(包括机场的移民程序),以消除由于COVID-19大流行之前全球航空需求增长而造成的拥堵。作为国际航空运输协会的活动之一,提出了“一个身份证(OneID)”的概念,这是一种利用人脸识别等生物识别技术的登机程序。

1.2 通过自动化的登机程序,航空公司和机场运营人将能够节省人力,提高生产率,旅客将能够轻松完成繁琐的程序,在机场自由度过时间。为了享受这些不同的好处,自2021年7月以来,成田和羽田国际机场都开始使用日文版的“一个身份证”,即“人脸快识(Face Express)¹”。

1.3 以成田机场为例,实现人脸快识的系统由人脸识别基础设施和四个供旅客操作的接触点组成。四个接触点是通用自助服务(CUSS)、通用行李托运(CUBD)、旅客核对系统(PRS)和自动登机口(ABG)。如果您在程序的第一步登记了护照和面部信息,然后在后续程序中使用面部信息与自己的脸部相匹配,您就可以使用无压力面部通行证,通过值机台、行李托运处、安检入口和登机口。

1.4 一项更大的好处就是实现“非面对面和非接触”。为了防止COVID-19感染的传播,有必要尽可能减少人与人之间的接触。人脸识别技术作为预防感染的措施也非常有效,因其可以无需接触来办理程序。这是一个很大的优势,因为即使COVID-19得到控制,未来仍有可能发生另一次大流行。

1.5 采用上述人脸识别技术,不但可以简化程序,提高旅客的便利性,为航空公司和机场公司节省人力并提高生产率,还可以作为预防传染病的一项措施,实现非面对面和非接触式旅行。鉴于世界各地许多机场都受到COVID-19对机场运营的严重影响,随后的近期复苏又造成一些机场由于人手短缺而限制机场使用人数,人脸识别技术也可以有助于提高机场运营的效率。

1.6 由于COVID-19的大流行,成田和羽田机场的航空公司和旅客数量增幅不大。为了在未来向更多的机场推广人脸快识,今年1月至3月对全球21个机场、5家航空公司和4家供应商进行了调查,以澄清当前的问题。本工作文件将提出从这次调查中发现的未来问题。

2. 供讨论的项目

2.1 正在讨论“误拒率”和“误纳率”指数作为人脸识别准确度标准的适当值。国际民用航空组织Doc 9303号文件《机读旅行证件》规定,每个国家都须制定识别系统的容限,但由于没有提供任何指导方针,在引入新的生物识别技术时,对容限进行了大量的讨论,花费了很多时间。由于这件事与航空安全有关,如果容限太低,就会成为问题。但通过发布最低容限的指导方针,我们可能有助于在每个国家推广生物识别技术。

2.2 国际航空运输协会关于使用生物识别技术时旅客同意和个人信息管理规则的现行指导方针表明,这些技术应符合国家法律法规。在一些国家,禁止读取护照中的IC芯片,因此,无论旅客意图为何,都不能使用人脸快识(Face Express)。也许可以在征得旅客同意的情况下,允许仅为航空运输之目的而读取IC护照数据。

¹ 虽然使用人脸识别的登机流程在航空业被视为“一个身份证”,但我们创建了一个新的服务名称和徽标“脸部快线(Face Express)”,为客户提供更直观的服务理解。目前成田机场和羽田机场都在使用这项服务。

2.3 当欧盟(EU)国家航空公司在日本机场使用生物识别技术时，他们需要根据《通用数据保护条例》(GDPR)签订数据保护协议(DPA)，而对于美国(US)航班，美国政府的航空安保程序非常复杂，需要开展很多工作。虽然我们认识到这些是显而易见必要的程序，但我们不知是否可以将其格式化，以便简化程序。

3. 结论

3.1 在机场程序中引入使用非接触式的生物识别技术，不仅有助于预防传染病，还将对机场运营效率作出重大贡献。为了促进这一活动，我们建议采取以下行动。

3.1.1 目前，对人脸识别没有规定准确度要求。如果没有明确的标准，就需要在引入人脸识别的每个国家和机场进行讨论，而所涉及的时间和精力将成为引入人脸识别技术的障碍。应在国际民航组织进行讨论，为每个国家制定共同标准，以便将人脸识别技术引入许多国家和机场。

3.1.2 要使用人脸识别，则护照必须是IC护照。但即使是IC护照，如果IC芯片中数据的可读性因国家而异，一些旅客可能仍无法使用人脸识别。有必要进行双边讨论，因为这一事项将受航空公司所属国家的法律规章的约束。国际民航组织应促进讨论在旅客同意的情况下，仅为航空器之用途而读取数据的可能性。

3.1.3 国际民航组织简化手续专家组和其他相关工作组应发起官员的具体讨论，以修订附件9—《简化手续》中的标准和建议措施，或提供Doc 9303号文件中的指导材料(包括最佳做法)，作为实现上述目标的具体行动。