



## فريق خبراء التسهيلات

### الاجتماع الرابع عشر

(مونتريال، من ٢٠٢٦/٢/٢٠ إلى ٢٠٢٦/٤/٢٤)

البند رقم ٣: التعديلات على الملحق التاسع — "التسهيلات"

### التعاريف المنقحة والقواعد والتوصيات الدولية المقترحة بشأن وثائق السفر الرقمية وفقاً لمواصفات الإيكاو

(ورقة مقدمة من نيوزيلندا بصفتها رئيس مجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات (ICBWG))

#### الموجز التنفيذي

تقترح ورقة العمل هذه تضمين الملحق التاسع - "التسهيلات" تعاريف جديدة وأخرى منقحة، إلى جانب قاعدتين قياسيتين وتوصية دولية تتعلق بالوثيقة "وثائق السفر المقروءة آلياً" (Doc 9303). وتهدف القواعد والتوصيات الدولية إلى إدراج وثائق السفر الرقمية (DTCs) في إطار الإيكاو التنظيمي بطريقة مشابهة لما جرى بشأن وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTDs) ووثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً (eMRTDs). وسيضمن الاقتراح أن تكون وثائق السفر الرقمية قابلة للتداول وموحدة على مستوى من سلامة البيانات وتأمينها، بما يتناسب مع أغراض تخليص الإجراءات الحدودية والجوازات والهجرة. وستسعى ورقة العمل أيضاً إلى إدراج تعريف لوثيقة السفر الرقمية (DTC) في الملحق، بحيث يميزها عن وثائق الهوية الأخرى القابلة للتحقق منها، سواء تلك لا تزال قيد التطوير أو التي تُستخدم في سياق السفر.

وطلب فريق خبراء التسهيلات (FAL) من مجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات (ICBWG) مراجعة التعريف المنقح لوثيقة السفر الذي اقترح في الاجتماع الثالث عشر لفريق خبراء التسهيلات (FALP/13). وترى مجموعة العمل والمجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP) أن القصد من التعريف ينبغي أن يظل دون تغيير، مع إدخال بعض التغييرات للنظر فيها.

وقد ناقش خبراء المجموعة الاستشارية الفنية المقترحات المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية في الملحق التاسع.

#### الإجراءات المطلوبة من فريق خبراء التسهيلات:

يُرجى من فريق الخبراء الموافقة على الإضافات المقترح إدخالها على القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع، كما يرد في المرفق (أ) بهذه الورقة.

## ١- مقدمة عن وثائق السفر الرقمية

١-١ تقوم معظم الدول الأعضاء حالياً بإصدار وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً (eMRTDs)، ويستفيد دول عديدة من بعض المزايا التي يتيحها هذا النوع من الوثائق من حيث زيادة التسهيلات المتاحة للمسافرين وتحسين المستوى الأمني لإدارة الحدود. كما أن تحويل بيانات المسافرين الشخصية والبيومترية إلى صيغة رقمية وتخزينها على دائرة متكاملة (رقاقة) بجواز السفر الإلكتروني قد أتاح العديد من المزايا، منها التحقق بشكل أكثر سلاسةً من هوية حامل جواز السفر باستخدام خاصية التعرف على الوجه، وتزويد السلطات بالأدوات اللازمة للتحقق من صحة وثيقة السفر وسلامة بياناتها.

٢-١ وتوفر وثيقة السفر الإلكترونية المقروءة آلياً وبياناتها البيومترية الرقمية فرصاً إضافية لإنشاء وثائق هوية رقمية قابلة للتحقق منها. وقد شرعت الصناعة والدول الأعضاء في استكشاف فكرة وثائق السفر الرقمية القابلة للتحقق منها لأغراض السفر منذ حوالي عقد من الزمن. إلا أن عدم وجود نهج موحد لمثل هذه الوثائق الرقمية يهدد بتقويض قابلية تداول تلك الوثائق وأمنها على الصعيد العالمي في إطار منظومة تحديد هوية المسافرين.

٣-١ غير أن المشهد العام للبيانات الرقمية القابلة للتحقق منها والذي يتسم بسرعة وتيرة التغيير قد دفع مجموعة عمل التكنولوجيا الجديدة (NTWG) إلى البحث عن نهج موحد لإصدار وثائق سفر بصيغة رقمية، لضمان الحفاظ على إمكانية تداول الوثائق وأمنها على الصعيد العالمي - لا سيما عندما يكون الغرض هو استخدام وثائق السفر الرقمية هذه لأغراض تخليص الإجراءات الحدودية والجوازات.

٤-١ وفي عام ٢٠٢٠، وافقت المجموعة الاستشارية الفنية رسمياً على المجموعة الأولى من المواصفات الفنية لوثائق السفر الرقمية (DTC) لإدراجها في "وثائق السفر المقروءة آلياً" (Doc 9303). والهدف من وثائق السفر الرقمية هذه هو أن تحل محل جواز السفر التقليدي إما بصورة مؤقتة أو دائمة، لكونها تتيح عرض جميع بيانات هوية المسافر بصيغة رقمية يمكن التحقق من صحتها بواسطة قاعدة المفاتيح العامة لدى السلطة المصدرة لوثائق السفر. ويجري العمل على مراحل لتوسيع نطاق المواصفات بحيث تشمل أجهزة مادية إضافية، كما يتواصل العمل على مسألة أمن نقل المعلومات (بروتوكول إرسال وثائق السفر الرقمية).

٥-١ ويمكن الاطلاع على المبادئ التوجيهية والمواصفات الفنية لوثائق السفر الرقمية على موقع منشورات برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)<sup>١</sup>.

٦-١ وتُستخدم حالياً أنواع عديدة من وثائق السفر الرقمية القابلة للتحقق منها في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك رخص القيادة على الحوالم والرموز الشريطية (الباركود) الرقمية القابلة للتحقق منها، مثل الختم الرقمي المرئي. ولا شك في أن وثائق السفر الرقمية تغير الطريقة التي يمكن بها استخدام المعلومات والتحقق منها في العديد من الصناعات، ومنها قطاع الطيران.

٧-١ وتعكف الصناعة والدول الأعضاء حالياً على تجربة أنواع مختلفة من وثائق السفر الرقمية القابلة للتحقق منها لأغراض مختلفة ضمن منظومة السفر. وفي حين أن بعض حالات الاستخدام داخل قطاع الطيران قد تتطلب مستويات مختلفة من التأكد من الهوية، فإن تخليص الإجراءات الحدودية ومراقبة الجوازات لا يزال يتطلب إبراز وثيقة هوية تمثل أعلى مستويات الأمن الرقمي وسلامة البيانات - وهو ما تهدف وثائق السفر الرقمية المصممة وفقاً لمواصفات الإيكاو إلى تحقيقه. وبالتالي، فإن وثيقة السفر الرقمية تختلف عن الأنواع الأخرى من الوثائق القابلة للتحقق منها، تماماً كما يختلف جواز السفر الإلكتروني عن الوثائق الأخرى التي قد يتم تقديمها في سياق السفر.

٨-١ ومع ذلك، وعلى عكس وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً، لا يشير الملحق التاسع بشكل محدد إلى وثائق السفر الرقمية ولا إلى ضرورة امتثال تلك الوثائق لما يرد في الوثيقة Doc 9303. ولضمان إمكانية تداول هذه الوثائق وضمان تأمينها

<sup>١</sup> <https://www.icao.int/icao-trip/publications>

على الصعيد العالمي، يجب أن يتضمن إطار الإيكاو التنظيمي قواعد وتوصيات دولية تنظم عملية إصدار واستخدام وثائق السفر الرقمية. وقد كُلفت مجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات، بتأييد من المجموعة الاستشارية الفنية وبدعم وثيق من مجموعة عمل التكنولوجيات الجديدة، بصياغة المقترحات الأولية للقواعد القياسية والتوصيات الدولية التي تعالج وثائق السفر الرقمية في الملحق التاسع.

## ٢- مناقشة وثائق السفر الرقمية

١-٢ حرصاً على الحفاظ على سلامة وثائق السفر الرقمية (كتلك المخصصة لتحل محل جواز السفر في جزء من تخليص الإجراءات الحدودية أو كلها) وحرصاً على أمنها وقابليتها للتداول، يجب أن تمتثل تلك الوثائق للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303. وقد وُضعت هذه السابقة منذ سنوات عديدة مع وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTDs) ووثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً (eMRTDs). ومع ذلك، تمثل وثائق السفر الرقمية وتطويرها تحولاً جذرياً بالنسبة للسلطات المسؤولة عن إصدار وثائق السفر والسلطات الحدودية. فهناك إجراءات وتُظْم وبنية تحتية واستثمارات قائمة بالفعل يجب أخذها في الاعتبار. وعلى الرغم من الرغبة في تسريع وتيرة العمل، لا يمكن أن يكون تنفيذ وثائق السفر الرقمية على حساب أمن الطيران أو إمكانية تداول تلك الوثائق عالمياً. ولا تزال هناك مشكلات فنية وأخرى تتعلق بالسياسات تجري معالجتها بالتزامن مع عملية تطوير وثائق السفر الرقمية.

٢-٢ ولا يزال استخدام وثائق السفر الرقمية في بداياته ولكنه يسير بوتيرة سريعة من خلال مشروعات تجريبية متنوعة. ولذلك، يجري العمل على مراحل من أجل تضمين الوثيقة Doc 9303 مواصفات لوثائق السفر الرقمية، بينما يعكف الخبراء الفنيون على حل بعض المسائل التي تتعلق بإمكانية التداول والأمن والمرتبطة بحالات الاستخدام المختلفة - لا سيما مع الأجهزة الإضافية (مثل الهواتف المحمولة) والنقل الآمن لمعلومات الهوية القابلة للتحقق منها.

٣-٢ وقد حددت المرحلة الأولى من تطوير وثائق السفر الرقمية في عام ٢٠٢٠ "مكوناً افتراضياً" مشتركاً، وهو نسخة طبق الأصل من المعلومات الموجودة على رقاقة وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً (البيانات الشخصية، والبيانات البيومترية للوجه، والتوقيع الرقمي المستخدم للتحقق من صحة المعلومات). ويُشار إلى ذلك أحياناً باسم وثائق السفر الرقمية من "النوع ١" ويمكن مثلاً توفيرها في المحافظ الإلكترونية من قبل مختلف الجهات في سياق منظومة السفر (مثل شركات الطيران والمطارات والدول الأعضاء) وإرسالها إلى نقاط الفحص مسبقاً لتسهيل السفر.

٤-٢ وتستخدم معظم المشروعات التجريبية الحالية المكون الافتراضي في وثائق السفر الرقمية من "النوع ١". ورهناً بأن تظل المعلومات الرقمية دون تغيير عن تلك المحفوظة على الرقاقة وأن تظل محتفظة بتوقيع السلطة المصدرة لجواز السفر (أي مثلاً التوقيع من القاعدة الوطنية للمفاتيح العامة)، وفقاً لما تنص عليه الوثيقة Doc 9303، فإن وثائق السفر ستُعتبر "مُصدرة" من قبل السلطات المصدرة لوثائق السفر، بغض النظر عن الجهة المنتجة للمكون الافتراضي. وتجدر الإشارة إلى أنه بالنسبة لتطبيقات وثائق السفر الرقمية من "النوع ١"، فمن المقرر أن تظل عمليات التحقق من "المكون الافتراضي" في وثائق السفر الرقمية مرتبطة بعمليات التحقق من وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً (eMRTD) التي سبق إصدارها من قبل السلطة المصدرة لوثائق السفر.

٥-٢ كذلك فإن إضافة قاعدة تقضي بأن يتم "إصدار" وثائق السفر الرقمية "وفقاً لمواصفات الوثيقة Doc 9303" سيضمن أن تكون وثائق السفر الرقمية قابلة للتداول ومؤمنة، بغض النظر عن الجهة التي توفر أو تصنع وثائق السفر الرقمية. وسيضمن هذا النهج أيضاً أن تظل عملية تطوير وثائق السفر الرقمية مواكبة للمستقبل مع تحديد المراحل اللاحقة لوثائق السفر الرقمية، وحل مسائل التداول والتأمين.

٦-٢ وكما هو الحال مع وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً (eMRTD) في السابق، يجب على الدول الأعضاء في الإيكاو اتخاذ خطوات لضمان إصدار واستخدام وثائق السفر الرقمية بشكل متسق، بحيث يمكن لسلطات الإصدار وسلطات مراقبة

الحدود الاستفاداة من الاستثمارات بشكل أكثر كفاءة من حيث التكلفة، وفقاً لقاعدة قياسية عالمية ومجموعة من المواصفات، مع توفير تسهيلات سلسلة وأمنة للأشخاص في الوقت ذاته.

### ٣- مقدمة عن تعريف وثائق السفر الرقمية

١-٣ قدمت مجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات ورقة العمل WP/28 في الاجتماع الثالث عشر لفريق خبراء التسهيلات (FALP/13)، والتي تضمنت التغييرات المقترحة على الفصل الثالث من الملحق التاسع، وشملت تعديلات على ثلاثة تعريفات و ١٤ قاعدة قياسية وتوصية دولية، بالإضافة إلى توصية جديدة مقترحة.

٢-٣ ومن بين التعريفات الثلاثة المنقحة، اقترحت مجموعة العمل التعريف التالي لوثيقة السفر، والذي حذف لفظة "رسمية" وأضاف عبارة "يمكن قبولها بدلاً من جواز السفر":

**وثيقة السفر** — جواز سفر أو أي وثيقة أخرى رسمية لتحديد الهوية يمكن قبولها بدلاً من جواز السفر، تصدر عن دولة أو منظمة ليستخدما صاحبها القانوني للسفر دولياً.

٣-٣ وكان القصد هو توضيح إشارة تعريف وثيقة السفر إلى وثائق الهوية الرسمية، ببيان أن الوثائق الأخرى المقبولة في السفر الدولي لا تُستخدم عادةً إلا في حالة عدم توفر جواز سفر. والقصد أيضاً هو أن التعريف سيتغير بمرور الوقت ليشير إلى أن ليس كل الوثائق المقبولة للسفر يلزم أن تُسمى وثائق سفر (على سبيل المثال، قد تُستخدم رخصة القيادة في بعض الظروف، لكنها تقتصر إلى جانبي الأمن وإمكانية التداول الذين تعتبرهما مجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات العنصر الذي يميز أي وثيقة سفر محددة).

٤-٣ وقد وافق فريق الخبراء على مقترحات تعديل الملحق التاسع، باستثناء تعريف "وثيقة السفر". وطلب الفريق من مجموعة العمل مراجعة التعريف، ولا سيما استخدام كلمة "بدلاً من"، وتقديم تقرير عن ذلك في الاجتماع المقبل لفريق خبراء التسهيلات.

### ٤- مناقشة تعريف وثيقة السفر

١-٤ قامت مجموعة العمل والمجموعة الاستشارية الفنية بمراجعة الصياغة وانتقا على أن القصد من التعريف لا يزال يمثل التوجه المنشود نحو أن تكون وثائق السفر آمنة وقابلة للتداول (مثل جواز السفر)، وتمييزها عن الوثائق الأخرى التي قد تُقدم للسفر في بعض الظروف.

٢-٤ أما الاستمرار في وصف الوثائق الأخرى (مثل رخصة القيادة وشهادة الميلاد) بأنها وثائق سفر على نفس مستوى جواز السفر بحكم إصدارها رسمياً من قبل دولة ما أو هيئة ما فسينال من المعايير الدنيا لتأمين الوثائق وإمكانية تداولها.

٣-٤ ويمكن استبدال مصطلح "بدلاً من" بعبارة "محل" أو "عوضاً عن" مع الحفاظ على مقصد التعريف.

### ٥- التوصيات

١-٥ يُدعى فريق خبراء التسهيلات إلى القيام بما يلي:

أ) الموافقة على التعديلات المقترحة على القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع، على النحو المبين في المرفق (أ) بهذه الورقة.

## المرفق (أ)

### اقترح إدخال تعديل على الملحق التاسع - التسهيلات

## الفصل الأول - تعاريف ومبادئ عامة

### التعريف الجديد المقترح

**وثيقة السفر الرقمية.** وثيقة سفر بصيغة رقمية تتوافق مع المواصفات الواردة في الوثيقة 9303 Doc، وتهدف إلى استبدال جواز السفر التقليدي، بشكل مؤقت أو دائم، بنسخة رقمية من هوية المسافر.

### التعريف المنقح لوثيقة السفر

**وثيقة السفر** - جواز سفر أو أي وثيقة أخرى رسمية لتحديد الهوية يمكن قبولها بدلاً من جواز السفر، تصدر عن دولة أو منظمة ليستخدما صاحبها القانوني للسفر دولياً.

.....

## الفصل الثالث - دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

### القاعدة الجديدة المقترحة - وثائق السفر

××-٣ يجب على الدول المتعاقدة التي تُصدر وثائق السفر الرقمية أن تقوم بذلك وفقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة 9303 Doc.

ملاحظة - عندما تقوم إحدى الجهات بإنشاء مكون افتراضي في وثائق السفر الرقمية وفقاً لما جاء في الوثيقة 9303 Doc، فسُعتبر الوثيقة بذلك صادرة عن السلطة المُصدرة لوثائق السفر.

### القاعدة الجديدة المقترحة - فحص وثائق السفر

××-٣ تلتزم الدول المتعاقدة التي تتحقق من صحة وثائق السفر الرقمية، لأغراض مراقبة الجوازات والهجرة أو تخليص الإجراءات الحدودية، بأن تُجري عملية تحقق سلبي، وفقاً لما تنص عليه الوثيقة 9303 Doc، وذلك للتأكد من أن وثيقة السفر الرقمية صادرة بالفعل عن السلطة المُصدرة لوثائق السفر وللتأكد من سلامة البيانات.

ملاحظة - إجراء التحقق السلبي، وهي الطريقة الأمنية الأساسية لفحص وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً (eMRTDs)، يُثبت أن محتويات المكون الافتراضي في وثيقة السفر الرقمية أصلية ولم يتم تغييرها.

### التوصية الجديدة المقترحة - فحص وثائق السفر

××-٣ ينبغي للدول المتعاقدة ألا تقبل سوى وثائق السفر الرقمية الصادرة وفقاً لمواصفات الوثيقة 9303 Doc لأغراض مراقبة الجوازات والهجرة أو تخليص الإجراءات الحدودية.

— — — — —

**APPENDIX B**

**NEW or REVISED SARP PROPOSAL: AMENDMENT, ANNEX 9, CHAPTER 1, 3  
 [STANDARD/RECOMMENDED PRACTICE]**

**IMPACT ASSESSMENT**

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

*Please include specific details*

Industry and Member States are now actively piloting verifiable digital credentials for different purposes within the travel continuum, including Digital Travel Credentials intended to facilitate passengers through immigration and border control.

Although DTC specifications have been developed by TAG/TRIP in Doc 9303 – *Machine-Readable Travel Documents*, Annex 9 does not contain the necessary DTC-related Standards and Recommended Practices required to ensure security and interoperability.

Without the requirement to follow a harmonised and consistent approach to DTC creation and use, there is a risk that significant cost, complexity and confusion will be introduced into the aviation ecosystem – particularly for border clearances processes. For integrity and security, the identity of the traveller and their identity data must be able to be authenticated in a consistent and harmonised way.

Like MRTDs and eMRTDs, DTCs need to comply with agreed ICAO SARPs – hence new SARPs are required in Annex 9.

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

None	Circular	Manual	Policy	<i>Other (please explain)</i>
X				

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> Like MRTDs and eMRTDs, a standardised approach to traveller identification is required to ensure States do not have to make multiple or duplicate investments to process travellers using different types of travel credentials. If DTCs are created in the same way, consistently across the aviation ecosystem, investment is focussed and the treatment of risk can be more targeted to ensure the correct passengers are flying, and traveller identification is performed with integrity.					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i> N/A					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking	X				

into account impact on human rights, health and privacy, if any)					
<p><i>Rationale:</i> As stated before, as with MRTDs and eMRTDs, a standardised approach to traveller identification is required to ensure States do not have to make multiple or duplicate investments to process travellers using different types of travel credentials. If DTCs are created in the same way, consistently across the aviation ecosystem, investment is focussed and the treatment of risk can be more targeted to ensure the correct passengers are flying, and traveller identification is performed with integrity.</p> <p>A compliant Doc 9303 DTC will be more secure because the credential will be created consistently, with security and global interoperability as a requirement. With regard to facilitation benefits and convenience, IATA surveys indicate a desire from passengers to hold a digital credential that can be shared securely from a mobile device. For border clearance purposes, a DTC must still represent the highest degree of trust and security, while also being able to be used and validated in different parts of the world in the same way, just as interoperable travel documents are.</p>					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<p><i>Rationale:</i> Globally interoperable DTCs contribute to more seamless passenger flows. The ability to share verifiable traveller information in advance, in order to pre-process, de-risk and facilitate flow on arrivals is the next step in leveraging the power of the eMRTD.</p> <p>DTCs have a significant contribution to make to an economically viable civil aviation system, provided they meet interoperability and security standards, which is why the Annex 9 SARPs are critical.</p>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<p><i>Rationale:</i> Not applicable</p>					

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			
<p><i>Rationale:</i> The same safety rational for Member States applies to Industry.</p>					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<p><i>Rationale:</i> Not applicable</p>					

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> Note that the same rationale applies – Industry need the confidence to develop products and services that integrate well with aviation and border processes, to enable the most convenient and efficient facilitation of passengers. Note also that DTCs can work within the aviation ecosystem alongside other verifiable credentials that could be generated by airlines and airports (for example, proof of age for alcohol purchase, proof of flight, lounge access). DTCs are intended for high-security and high integrity processes (e.g. border clearance).					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<i>Rationale:</i> As described, interoperable DTCs provide facilitation benefits for the entire ecosystem.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<i>Rationale:</i> Not applicable					

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				

6. Financial implications of the proposal

<p>The cost impact on States would include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• The creation and acceptance of a DTC is not mandatory – therefore the costs associated with DTCs are optional.</li> <li>• If a State chooses to allow DTCs for the purposes of border and immigration, they will likely already be facilitating passengers using eMRTDs and so base technology and approach exists already.</li> <li>• Depending on the integration, States may need to build a technical mechanism to receive and validate digital information in advance. As this is not mandatory, and is aligned with the way common systems perform already, the expected cost is not prohibitive – but would need to be balanced against the benefits expected to be gained.</li> <li>• Aligning existing pilots with Doc 9303 specifications (if they are not already).</li> </ul>
<p>The cost impact on the industry would include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aligning existing border clearance pilots with Doc 9303 Specifications (if they are not already).</li> </ul>

-----

## 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 amendments<sup>1</sup>

##### *Introduction of SARPs for Digital Travel Credentials*

1.1.1 For States that are developing or planning to implement DTCs, the creation and validation of DTCs must be in accordance with Doc 9303.

1.1.2 This may involve:

1.1.3 Assessment of current pilots and and/or implementations and identification of gaps between implementation and Doc 9303;

1.1.4 Alignment of proposed future DTC implementations with Doc 9303 in terms of States' creation of a DTC, or the acceptance of a DTC for border clearance and immigration purposes;

### 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
ICAO Guide for Assessing the Security of Handling and Issuance	Guidance Material	2016 and currently under review
Doc 9957, <i>The Facilitation Manual</i>	Guidance Material	
ICAO Guide for the Implementation of DTCs	Guidance Material	Under development
ICAO DTC Policy and Guiding Principles	Guidance Material	2026

3.2 External documentation:

Title	External Organization	Publication date

<sup>1</sup> Amendment of a format or clarification nature are not allowed in this Appendix.

4. **IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS**

<b>Type</b>	<b>Global</b>	<b>Regional</b>
ICAO TRIP Symposia	Annual TRIP Symposium	TRIP Regional Meetings and Symposia
Working Group and Board Meetings	TAG/TRIP, ICBWG, NTWG and PKD	TAG/TRIP, ICBWG, NTWG and PKD

5. **UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP)  
OR UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT PROGRAMME  
(USOAP)compliant an**

5.1 SARPs fall under the USAP programme in terms of compliant and secure issuance of travel documents.

— END —