



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

QUATORZIÈME RÉUNION

Montréal, 20 – 24 avril 2026

Point 3 : Amendements de l'Annexe 9 — *Facilitation*

**RÉVISIONS DE DÉFINITIONS ET PROPOSITIONS DE NORMES ET PRATIQUES
RECOMMANDÉES RELATIVES AUX AUTHENTIFIANTS DE
VOYAGE NUMÉRIQUES DE L'OACI**

[Note présentée par la Nouvelle-Zélande, en tant qu'État qui assure la présidence du Groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG)]

RÉSUMÉ

La présente note de travail contient des propositions de nouvelles définitions et de définitions révisées, ainsi qu'une proposition de création de deux normes et d'une pratique recommandées relatives au Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, en vue de leur intégration dans l'Annexe 9 — *Facilitation*. Ces normes et pratiques recommandées (SARP) visent à inclure les authentifiants de voyage numériques (DTC) dans le cadre de réglementation de l'OACI tout comme les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et les documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e). La proposition garantira que les DTC sont interopérables et normalisés selon un niveau d'intégrité et de sûreté qui convient aux procédures de congé aux frontières et d'immigration. La présente note de travail cherchera aussi à définir le terme DTC dans l'Annexe, afin de le différencier des autres authentifiants vérifiables qui sont en cours de développement ou qui sont utilisés dans la séquence de voyage.

Le Groupe d'experts de la facilitation (FAL) a demandé au Groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG) d'examiner la définition révisée du terme document de voyage qui a été proposée à la treizième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/13). Le Groupe de travail et le Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP) sont d'avis que l'intention de la définition devrait être maintenue, bien que certaines modifications soient présentées de nouveau pour examen.

Les propositions relatives aux SARP de l'Annexe 9 ont été examinées par des experts du Groupe consultatif technique.

Suite à donner par le Groupe d'experts de la facilitation :

Le Groupe d'experts de la facilitation est invité à approuver les propositions d'ajouts aux SARP de l'Annexe 9, qui figurent dans l'appendice A de la présente note de travail.

1. INTRODUCTION AUX AUTHENTIFIANTS DE VOYAGE NUMÉRIQUES

1.1 La plupart des États membres émettent désormais des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e), et de nombreux États tirent parti des avantages de l'amélioration de la facilitation des passagers et de renforcement de la sécurité de la gestion des frontières que ces DVLM-e apportent. La numérisation des données biographiques et biométriques des voyageurs dans le circuit électronique (ou puce) des passeports électroniques comporte des avantages importants, notamment en permettant une vérification plus fluide de l'identité du porteur du passeport à l'aide de la reconnaissance faciale et en fournissant aux autorités les outils nécessaires pour authentifier les documents de voyage et les données qu'ils contiennent.

1.2 Les DVLM-e et leur biométrie numérique offrent d'autres possibilités de créer des authentifiants numériques vérifiables. Le secteur et les États membres ont commencé à se pencher sur les authentifiants numériques vérifiables pour les voyages il y a une dizaine d'années. Toutefois, l'absence d'approche normalisée à l'égard de ces authentifiants numériques risque de compromettre l'interopérabilité mondiale et la sécurité dans l'écosystème d'identification des voyageurs.

1.3 L'évolution rapide des authentifiants numériques vérifiables a poussé le Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) à définir une approche normalisée à l'égard de l'émission d'authentifiants de voyage dans un format numérique afin de veiller au maintien de l'interopérabilité mondiale et de la sécurité, en particulier lorsque ces authentifiants sont utilisés pour le contrôle aux frontières et les services d'immigration.

1.4 En 2020, le premier ensemble de spécifications techniques pour les authentifiants de voyage numériques (DTC) a été officiellement approuvé par le Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP) en vue de son intégration dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*. Les DTC interopérables sur le plan mondial sont destinés à remplacer temporairement ou de façon permanente le passeport traditionnel par une représentation numérique de l'identité du voyageur, qui peut ensuite être validée au moyen de l'infrastructure de clés publiques de l'autorité qui a délivré le document de voyage. Des travaux sont en cours pour élargir les spécifications à des dispositifs physiques supplémentaires ainsi que pour assurer la sécurité des transferts d'information (protocole de transmission des DTC).

1.5 Les principes directeurs et les spécifications techniques sur les DTC sont publiés sur le site des publications du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP)¹.

1.6 De nombreux types d'authentifiants numériques vérifiables sont utilisés maintenant dans le monde, y compris les permis de conduire sur application mobile et les code-barres numériques vérifiables comme le cachet numérique visible de l'OACI. Il ne fait pas de doute que les authentifiants numériques sont en train de transformer la manière dont l'information peut être utilisée et vérifiée entre de nombreux secteurs, et l'aviation ne fait pas exception.

1.7 Le secteur et les États membres mettent à l'essai activement différents types d'authentifiants numériques vérifiables pour différents usages dans la séquence de voyage. Bien que certains cas d'utilisation dans l'écosystème de l'aviation puissent nécessiter différents niveaux de garantie d'identité, le congé aux frontières et le contrôle d'immigration ont toujours besoin d'un justificatif d'identité qui représente le plus haut degré de sécurité et d'intégrité numériques, ce que les DTC de l'OACI ont l'intention de permettre. Un DTC est donc distinct d'autres types d'authentifiants vérifiables, tout comme

¹ <https://www.icao.int/icao-trip/publications>

un passeport électronique est différent d'autres documents qui peuvent être présentés dans la séquence de voyage.

1.8 Contrairement aux DVLM-e toutefois, l'Annexe 9 ne fait pas mention spécifiquement aux DTC ni au fait que ces authentifiants doivent être conformes au Doc 9303. Pour assurer l'interopérabilité mondiale et la sécurité, le cadre de réglementation de l'OACI doit comprendre des normes et pratiques recommandées (SARP) qui régissent la création et l'utilisation des DTC. L'ICBWG, avec l'approbation du TAG/TRIP et le soutien étroit du NTWG, a été chargé d'élaborer un projet de SARP relatives au DTC pour l'Annexe 9.

2. EXAMEN DES DTC

2.1 Les DTC (p. ex., ceux qui sont destinés à remplacer un passeport pour une partie ou la totalité de la procédure de congé aux frontières) doivent être conformes au Doc 9303 afin de maintenir l'intégrité, la sécurité et l'interopérabilité. Les DVLM et les DVLM-e ont établi ce précédent il y a de nombreuses années. Toutefois, les authentifiants numériques et leur développement représentent un changement fondamental pour l'émission de documents de voyage et les autorités frontalières. Il est nécessaire d'examiner certains processus, systèmes, infrastructure et investissement actuels. Malgré le souhait d'accélérer la cadence, la mise en œuvre des DTC ne peut pas non plus se faire au détriment de la sûreté de l'aviation ou de l'interopérabilité mondiale. Des questions techniques et de gouvernance se posent toujours, mais elles sont examinées en même temps dans le cadre du développement des authentifiants numériques et des DTC.

2.2 L'usage des DTC est nouveau, mais il progresse graduellement dans le cadre de divers essais pilotes. Le développement des spécifications du Doc 9303 relatives aux DTC se déroule par étapes, alors que les experts techniques résolvent les questions d'interopérabilité et de sécurité liées aux différents cas d'utilisation - en particulier la question des appareils supplémentaires (p. ex., les téléphones mobiles) et la transmission sécurisée des informations d'identité vérifiables.

2.3 En 2020, la première étape du développement des DTC a spécifié une « composante virtuelle » commune, qui est une copie exacte des informations figurant sur la puce du DVLM-e (données personnelles, biométrie faciale et signature numérique utilisée pour vérifier que les informations sont authentiques). Cette composante est parfois appelée DTC « de type 1 » et peut, par exemple, être intégrée dans un portefeuille par des entités qui composent la séquence de voyage (p. ex., compagnies aériennes, aéroports et États membres) et envoyée d'avance à des points de contact pour faciliter le voyage.

2.4 La plupart des essais pilotes utilisent une composante virtuelle DTC « de type 1 ». À condition que les informations numériques restent les mêmes que celles de la puce et conservent la signature de l'autorité qui délivre le passeport (p.ex., l'infrastructure de clé publique nationale), conformément au Doc 9303, alors l'authentifiant sera considéré comme étant « émis » par l'autorité de délivrance du document de voyage, quelle que soit l'entité qui a créé ou généré la composante virtuelle. Il convient de noter que pour les mises en œuvre du DTC « de type 1 », il est prévu que les vérifications de la composante virtuelle du DTC soient toujours ancrées par des vérifications du DVLM-e source qui a déjà été délivré par autorité de délivrance de documents de voyage.

2.5 En introduisant une norme qui exige qu'un DTC soit émis en conformité avec le Doc 9303, on s'assurera que le DTC sera interopérable et sécurisé, quelle que soit l'entité qui remplit ou qui crée le DTC. Cette approche permettra aussi d'assurer le développement futur des DTC puisque les étapes suivantes du DTC sont précisées, et les questions d'interopérabilité et de sécurité, résolues.

2.6 Tout comme le DVLM-e auparavant, les États membres doivent prendre des mesures pour veiller à ce que les DTC soient créés et utilisés de manière uniforme afin que les autorités de délivrance et les autorités frontalières puissent faire les investissements les plus rentables afin de s'aligner sur une norme mondiale et un ensemble de spécifications, tout en assurant une facilitation fluide et sécurisée pour les voyageurs.

3. DÉFINITION DE DOCUMENT DE VOYAGE - INTRODUCTION

3.1 L'ICBWG a présenté la note WP/28 à la réunion FALP/13, dans laquelle il a proposé des modifications du chapitre 3 de l'Annexe 9, portant sur la révision de trois définitions et de 14 normes et pratiques recommandées ainsi que l'élaboration d'une nouvelle pratique recommandée.

3.2 Parmi ces révisions, l'ICBWG a proposé la définition suivante du terme document de voyage, d'où l'on a supprimé le terme « officiel » et où on a ajouté l'expression « susceptible d'être accepté en lieu et place d'un passeport » :

Document de voyage. Passeport, ou autre document d'identité ~~officiel~~ **susceptible d'être accepté en lieu et place d'un passeport**, délivré par un État ou une organisation, qui peut être utilisé par le titulaire légitime pour un voyage international.

3.3 Il s'agissait de clarifier la mention de document d'identité officiel dans la définition, en indiquant que, normalement, d'autres documents seraient susceptibles d'être acceptés pour un voyage international uniquement en l'absence d'un passeport. On prévoit aussi qu'avec le temps, la définition évoluera pour refléter le fait que tous les documents acceptés pour les besoins d'un voyage ne sont pas tous appelés documents de voyage (p.ex., un permis de conduire peut être utilisé dans certains cas, mais n'a pas les caractéristiques de sécurité et d'interopérabilité mondiale que l'ICBWG considère comme étant représentatives d'un document de voyage spécifié).

3.4 Le Groupe d'experts a approuvé les propositions d'amendement de l'Annexe 9, à l'exception de la définition du terme « document de voyage ». Le Groupe d'experts a demandé à l'ICBWG de revoir la définition, en particulier l'emploi de l'expression « en lieu et place », et de lui faire rapport à sa prochaine réunion.

4. EXAMEN DE LA DÉFINITION DE DOCUMENT DE VOYAGE

4.1 L'ICBWG et le TAG/TRIP ont revu le libellé et sont convenus que l'intention de la définition implique toujours que les documents de voyage soient sécurisés et interopérables (p. ex., un passeport) et distincts d'autres documents qui peuvent être présentés pour le voyage dans certains cas.

4.2 Le fait de continuer de décrire d'autres documents (p. ex., permis de conduire, certificat de naissance) comme des documents de voyage au même titre qu'un passeport parce qu'ils sont délivrés officiellement par un État ou une organisation se fera au détriment des normes minimales de sécurité et d'interopérabilité mondiale.

4.3 Le terme « en lieu et place » peut être remplacé par « à la place de » ou « au lieu de » sans altérer l'intention de la définition.

5. **RECOMMANDATIONS**

5.1 Le FALP est invité à :

- a) approuver les propositions d'amendement des SARP de l'Annexe 9, présentées dans l'appendice A de la présente note de travail.

APPENDICE A

Propositions d'amendements de l'Annexe 9 – *Facilitation*

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

Nouvelle définition proposée

Authentifiants de voyage numériques (DTC). Authentifiant de voyage en format numérique, conforme aux spécifications énoncées dans le Doc 9303, qui peut remplacer de manière temporaire ou permanente un passeport classique par une représentation numérique de l'identité du voyageur.

Définition révisée du terme document de voyage

Document de voyage. Passeport, ou autre document d'identité officiel susceptible d'être accepté au lieu d'un passeport, délivré par un État ou une organisation, qui peut être utilisé par le titulaire légitime pour un voyage international.

CHAPITRE 3 : ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

Proposition de nouvelle norme - Documents de voyage

3.xx Lorsqu'un État contractant délivre un authentifiant de voyage numérique (DTC), il le fera en se conformant aux spécifications du Doc 9303.

Note - Lorsqu'une entité crée une composante virtuelle de DTC conformément au Doc 9303, on considère qu'elle est « émise » par l'autorité de délivrance.

Proposition de nouvelle norme - Inspection des documents de voyage

3.xx Les États contractants qui vérifient des DTC pour les besoins du contrôle de l'immigration ou du congé aux frontières procéderont à une authentification passive conformément au Doc 9303 afin de déterminer si le DTC a été émis par l'autorité de délivrance et pour confirmer l'intégrité des données.

Note - Procéder à l'authentification passive, qui est la méthode sécurisée de base pour inspecter les DVLM-e, prouve que la teneur de la composante virtuelle de DTC est authentique et n'a pas changé.

Proposition de nouvelle pratique recommandée - Inspection des documents de voyage

3.xx Il est recommandé que les États contractants acceptent seulement les DTC émis conformément aux spécifications du Doc 9303 pour le contrôle de l'immigration ou le congé aux frontières.

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"> • The creation and acceptance of a DTC is not mandatory – therefore the costs associated with DTCs are optional. • 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. • 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. • Aligning existing pilots with Doc 9303 specifications (if they are not already).
<p>The cost impact on the industry would include:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aligning existing border clearance pilots with Doc 9303 Specifications (if they are not already).

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 amendments¹

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

¹ Amendment of a format or clarification nature are not allowed in this Appendix.

4. **IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS**

Type	Global	Regional
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.