



NOTA DE ESTUDIO

GRUPO EXPERTO EN FACILITACIÓN (FALP)

DECIMOCUARTA REUNIÓN

Montreal, 20 – 24 de abril de 2026

Cuestión 3: Enmiendas al Anexo 9 — *Facilitación*

**DEFINICIONES REVISADAS Y PROPUESTA DE NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS
PARA LAS CREDENCIALES DIGITALES DE VIAJE DE LA OACI**

[Nota presentada por Nueva Zelanda, a cargo de la presidencia del Grupo de Trabajo sobre Implantación y Creación de Capacidad (ICBWG) de la OACI]

RESUMEN

La presente nota de estudio propone que se incorporen definiciones nuevas y revisadas en el Anexo 9 — *Facilitación* y se creen dos normas y un método recomendado relativos al Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*. Las normas y métodos recomendados (SARPS) tienen por objeto incluir las credenciales digitales de viaje (DTC) en el marco regulatorio de la OACI de forma similar a los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) y los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD). Esta propuesta permitirá que las credenciales digitales de viaje sean interoperables y estén normalizadas con un nivel de integridad y seguridad adecuado a los efectos del despacho fronterizo y de inmigración. La nota también propone definir en el Anexo la credencial digital de viaje, lo que la distinguirá de otras credenciales verificables que actualmente se encuentran en desarrollo o en uso en el transporte de personas.

El Grupo Experto en Facilitación (FAL) solicitó que el Grupo de Trabajo sobre Implantación y Creación de Capacidad (ICBWG) examine la definición revisada de “documento de viaje” propuesta en la Decimotercera Reunión del Grupo Experto en Facilitación (FALP/13). El ICBWG y el Grupo Técnico Asesor sobre el Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TAG/TRIP) opinan que el sentido de la definición debería mantenerse, pero se vuelven a presentar algunos cambios para su consideración.

Las propuestas de SARPS del Anexo 9 han sido analizadas por especialistas del Grupo Técnico Asesor sobre el Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TAG/TRIP).

Medidas propuestas al FALP:

Se invita al Grupo Experto en Facilitación (FALP) a acordar las adiciones propuestas a los SARPS del Anexo 9 que figuran en el apéndice A de esta nota de estudio.

1. INTRODUCCIÓN SOBRE LAS CREDENCIALES DIGITALES DE VIAJE

1.1 La mayoría de los Estados miembros ya expiden documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD), y muchos de esos Estados ya se están beneficiando de la mejora de la facilitación del público pasajero y la mayor seguridad de la gestión fronteriza que pueden ofrecer ese tipo de documentos. La digitalización de los datos biográficos y biométricos de las personas viajeras que se almacenan en el circuito integrado (CI o microplaqueta) del pasaporte electrónico tiene ventajas considerables, como la verificación más fluida de la identidad de la persona titular del pasaporte mediante el reconocimiento facial y la provisión a las autoridades de las herramientas para autenticar el documento de viaje y sus datos.

1.2 El documento de viaje de lectura mecánica electrónico y su biometría digital ofrecen nuevas oportunidades para crear credenciales digitales verificables. La industria y los Estados miembros comenzaron a estudiar credenciales digitales verificables de viaje aproximadamente hace una década. Sin embargo, la falta de un enfoque normalizado para estas credenciales puede afectar la seguridad y la interoperabilidad mundial en el ecosistema de identificación de público viajero.

1.3 La rápida evolución de las credenciales digitales verificables impulsó al Grupo de Trabajo sobre Nuevas Tecnologías (NTWG) a procurar un enfoque normalizado para expedir credenciales de viaje en formato digital, con el fin de mantener la interoperabilidad mundial y la seguridad, en especial, cuando las credenciales digitales se utilizan para el control fronterizo y el despacho de inmigración.

1.4 En 2020, el Grupo Técnico Asesor sobre el Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TAG/TRIP) aprobó formalmente la inclusión del primer conjunto de especificaciones técnicas para credenciales digitales de viaje (DTC) en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*. Las credenciales digitales de viaje interoperables mundialmente tienen por objeto sustituir de forma temporal o permanente un pasaporte convencional por una representación digital de la identidad de la persona viajera, que a su vez puede validarse utilizando la infraestructura de clave pública de la autoridad emisora de documentos de viaje. Se está trabajando en la ampliación por fases de las especificaciones para incluir dispositivos físicos adicionales, así como en la seguridad de la transferencia de información (protocolo de transmisión de DTC).

1.5 Los principios rectores y las especificaciones técnicas de las DTC están disponibles en el sitio de publicaciones del Programa de Identificación de Viajeros (TRIP) de la OACI¹.

1.6 Actualmente se utilizan numerosos tipos de credenciales digitales verificables en todo el mundo, entre ellos, los permisos de conducir digitales y los códigos de barras digitales verificables, como el sello digital visible de la OACI. No cabe duda de que las credenciales digitales están transformando la forma de utilizar y verificar la información en numerosas industrias, y la aviación no es una excepción.

1.7 La industria y los Estados miembros están haciendo pruebas piloto de distintos tipos de credenciales digitales verificables para distintos fines en el transporte de personas. Aunque existen algunos casos de uso dentro del ecosistema de la aviación que pueden requerir distintos niveles de garantía de la identidad, para el despacho fronterizo y de inmigración se sigue requiriendo una credencial de identidad que presente el máximo nivel de seguridad e integridad digitales, que es lo que se pretende conseguir con la credencial digital de viaje de la OACI. Por lo tanto, la DTC es distinta de otros tipos de credenciales verificables, al igual que un pasaporte electrónico es diferente de otros documentos que pueden presentarse en el transporte de personas.

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

1.8 Sin embargo, a diferencia de los eMRTD, el Anexo 9 no se refiere específicamente a las DTC ni al requisito de que estas credenciales cumplan lo dispuesto en el Doc 9303. Para lograr interoperabilidad mundial y seguridad, el marco regulatorio de la OACI debe incluir normas y métodos recomendados (SARPS) que rijan la creación y el uso de DTC, por lo que se encomendó al Grupo de Trabajo sobre Implantación y Creación de Capacidad (ICBWG) que redacte, con el respaldo del TAG/TRIP y la colaboración estrecha con el Grupo de Trabajo sobre Nuevas Tecnologías, la propuesta inicial de SARPS del Anexo 9 sobre credenciales digitales de viaje.

2. ANÁLISIS DE LAS CREDENCIALES DIGITALES DE VIAJE

2.1 Para mantener la integridad, la seguridad y la interoperabilidad, las DTC (por ejemplo, aquellas destinadas a sustituir un pasaporte en una parte o la totalidad del proceso de despacho fronterizo) deben cumplir lo dispuesto en el Doc 9303. Se sentó este precedente hace muchos años con los documentos de viaje de lectura mecánica y los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos. Sin embargo, las credenciales digitales y su desarrollo representan un cambio fundamental para las autoridades fronterizas y emisoras de documentos de viaje. Es preciso tener en cuenta los procesos, sistemas, infraestructuras e inversiones existentes. Pese al deseo de acelerar el ritmo, la implementación de credenciales digitales de viaje no puede ir en detrimento de la seguridad de la aviación ni de la interoperabilidad mundial. Aún quedan por resolver cuestiones técnicas y de políticas, que se están tratando mientras se desarrollan las credenciales digitales y las DTC.

2.2 El uso de credenciales digitales de viaje es incipiente, pero avanza a buen ritmo en diversos proyectos piloto. Así, las especificaciones del Doc 9303 para DTC se están elaborando por fases, a medida que las y los expertos técnicos resuelven los problemas de interoperabilidad y seguridad asociados a los distintos casos de uso, en particular, a dispositivos adicionales (por ejemplo, teléfonos móviles) y la transmisión segura de información de identidad verificable.

2.3 En la primera fase del desarrollo de DTC, en 2020, se especificó un “componente virtual” común, que es una copia exacta de la información de la microplaqueta del documento de viaje de lectura mecánica electrónico (datos biográficos, biometría facial y firma digital utilizados para verificar la autenticidad de la información). A veces a esa DTC se la denomina “de tipo 1” y, por ejemplo, puede ser introducida en un monedero por entidades que se dedican al transporte de personas (por ejemplo, líneas aéreas, aeropuertos y Estados miembros) y enviada con antelación a los puntos de contacto para facilitar el viaje.

2.4 La mayoría de las pruebas piloto actuales utilizan un componente virtual DTC “de tipo 1”. Siempre que la información digital permanezca inalterada respecto de la microplaqueta y conserve la firma de la autoridad emisora del pasaporte (por ejemplo, de la infraestructura de clave pública nacional), de conformidad con el Doc 9303, la credencial se considerará “expedida” por la autoridad emisora del documento de viaje independientemente de la entidad que haya creado o generado el componente virtual. Cabe señalar que para las implementaciones de DTC “de tipo 1”, se pretende que las verificaciones del “componente virtual” de la DTC sigan estando ancladas en las verificaciones del eMRTD de origen que ya ha sido expedido por la autoridad emisora del documento de viaje.

2.5 La introducción de una norma que exija que una DTC sea “expedida de conformidad con el Doc 9303” permitirá que sea interoperable y segura, sin importar la entidad que la suministre o la cree. Este enfoque también posibilitará el desarrollo futuro de la DTC a medida que se especifiquen las siguientes fases y se resuelvan las cuestiones de interoperabilidad y seguridad.

2.6 Al igual que el eMRTD que la precede, los Estados miembros de la OACI deben tomar medidas para que la DTC se cree y utilice con uniformidad, para que nuestras autoridades emisoras y fronterizas puedan realizar las inversiones más rentables que se ajusten a una norma y un conjunto de especificaciones mundiales y brinden a su vez una facilitación fluida y segura para las personas.

3. INTRODUCCIÓN SOBRE LA DEFINICIÓN DE DOCUMENTO DE VIAJE

3.1 El Grupo de Trabajo sobre Implantación y Creación de Capacidad presentó en la FALP/13 la nota WP/28, en la que se describen los cambios propuestos para el capítulo 3 del Anexo 9, incluidas revisiones de tres definiciones y 14 normas y métodos recomendados (SARPS), así como una propuesta de nuevo método recomendado.

3.2 Entre las tres definiciones revisadas, el grupo de trabajo propuso la siguiente definición de documento de viaje, que suprime “oficial” y añade “que puede aceptarse en lugar de un pasaporte”:

Documento de viaje. Un pasaporte, u otro documento ~~oficial~~ de identidad **que puede aceptarse en lugar de un pasaporte**, expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

3.3 Este cambio tiene por objeto añadir claridad a la referencia que se hace, en la definición de documento de viaje, a los documentos de identidad oficiales, señalando que normalmente solo se aceptarían otros documentos para realizar viajes internacionales si no se dispone de pasaporte. También se prevé que, con el tiempo, la definición cambie para reflejar que no es necesario que todos los documentos aceptados para viajar se denominen documentos de viaje (por ejemplo, un permiso de conducir puede utilizarse en algunas circunstancias, pero carece de la seguridad y la interoperabilidad mundial que el Grupo de Trabajo sobre Implantación y Creación de Capacidad consideraría representativas de un documento de viaje específico).

3.4 El grupo experto aceptó las propuestas de enmienda del Anexo 9, salvo la que se refiere a la definición de “documento de viaje”. El grupo experto pidió al ICBWG que vuelva sobre la definición, en particular sobre la expresión francesa “in lieu of” en la versión inglesa y le informe al respecto en la próxima reunión del FALP.

4. ANÁLISIS DE LA DEFINICIÓN DE DOCUMENTO DE VIAJE

4.1 El ICBWG y el TAG/TRIP examinaron la redacción propuesta y acordaron que el sentido de la definición sigue siendo que los documentos de viaje sean seguros e interoperables (por ejemplo, un pasaporte), y distintos de otros documentos que pueden presentarse para viajar en algunas circunstancias.

4.2 Seguir describiendo otros documentos (por ejemplo, permiso de conducir, partida de nacimiento) como documentos de viaje que se consideran al mismo nivel que un pasaporte porque los expide oficialmente un Estado u organización irá en detrimento de las normas mínimas de seguridad e interoperabilidad mundial.

4.3 El término “in lieu of” puede sustituirse por un equivalente en inglés y mantener el sentido de la definición.

5. RECOMENDACIONES

5.1 Se invita al FALP a:

- a) acordar las enmiendas propuestas de los SARPS del Anexo 9 que figuran en el apéndice A de la presente nota de estudio.

APÉNDICE A

Propuesta de enmiendas del Anexo 9 — *Facilitación*

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y PRINCIPIOS GENERALES

Nueva definición propuesta

Credencial digital de viaje (DTC). Credencial de viaje en formato digital que se ajusta a las especificaciones del Doc 9303 y tiene por objeto sustituir de manera temporal o permanente un pasaporte convencional por una representación digital de la identidad de la persona viajera.

Definición revisada de documento de viaje

Documento de viaje. Un pasaporte, u otro documento oficial de identidad que puede aceptarse en lugar de un pasaporte, expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

CAPÍTULO 3: ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

Nueva norma propuesta - Documentos de viaje

3.xx Cuando los Estados contratantes expidan una credencial digital de viaje (DTC), lo harán de conformidad con las especificaciones del Doc 9303.

Nota.— Cuando una entidad crea un componente virtual DTC de conformidad con el Doc 9303, se considera que ese documento virtual fue “expedido” por la autoridad emisora.

Nueva norma propuesta - Inspección de los documentos de viaje

3.xx Los Estados contratantes que verifiquen las DTC con fines de control de inmigración o despacho fronterizo realizarán una autenticación pasiva de conformidad con el Doc 9303 para determinar si la DTC fue expedida por la autoridad emisora y confirmar la integridad de los datos.

Nota.— La autenticación pasiva, el método de seguridad de referencia para inspeccionar los eMRTD, demuestra que el contenido del componente virtual DTC es auténtico y no ha sido modificado.

Nuevo método recomendado propuesto - Inspección de los documentos de viaje

3.xx Los Estados contratantes solo deberían aceptar DTC expedidas de conformidad con las especificaciones del Doc 9303 con fines de control de inmigración o despacho fronterizo.

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 into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				

Rationale:

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.

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.

Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
---	---	--	--	--	--

Rationale:

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.

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.

Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
---	--	--	---	--	--

Rationale:

Not applicable

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			

Rationale:

The same safety rational for Member States applies to Industry.

Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
---	--	--	---	--	--

Rationale:

Not applicable

Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking	X				
---	---	--	--	--	--

into account impact on human rights, health and privacy, if any)					
<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

The cost impact on States would include: <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).
The cost impact on the industry would include: <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.

— FIN —