



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

**HARMONISATION DES DOCUMENTS DE VOYAGE
UNE NORME UNIFIÉE RELATIVE À LA « DÉTÉRIORATION » DES PASSEPORTS**

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ

La présente note de travail aborde les avantages évidents de la mise en œuvre d'une norme unifiée relative à la détérioration des passeports et les risques financiers qu'encourent les transporteurs aériens du fait de l'absence de cette norme.

Suite à donner par le FALP :

Le Groupe d'experts de la facilitation est invité à examiner la ou les propositions énoncées dans la présente note, à modifier l'Annexe 9 et à convenir d'inscrire la question au programme des travaux du Groupe de travail sur l'Annexe 9.

1. INTRODUCTION

1.1 En 2026, les transporteurs aériens continuent d'assumer l'entière responsabilité juridique et financière du transport de passagers qui détiennent des documents « inappropriés », déclarés non valables par les autorités d'immigration de l'État d'arrivée du fait qu'ils sont détériorés ou endommagés. Chaque État définit ses propres exigences relativement à l'état des documents en accord avec les critères et les normes qui relèvent de la compétence de cet État. Les transporteurs aériens ne déterminent pas le degré de détérioration du document et le caractère critique des dommages pour chaque État et sont influencés par leur subjectivité : le refus de transporter un passager entraîne souvent des frais juridiques et, à l'inverse, accepter de transporter un passager peut donner lieu à l'imposition d'une amende par les autorités d'immigration.

¹ Version russe fournie par la Fédération de Russie.

1.2 Les écarts dans l'évaluation de la condition physique (technique) d'un passeport par les autorités d'immigration des États de départ et de destination comportent des risques financiers et créent de l'incertitude sur le plan juridique pour les compagnies aériennes. Le principal achoppement dans la situation actuelle est le manque de norme mondiale unifiée pour l'évaluation de la condition d'un passeport (la norme unifiée relative à la « détérioration » des passeports) qui permettrait aux transporteurs aériens de bien faire leur travail.

1.3 Principaux problèmes liés aux critères d'évaluation :

1.3.1 Subjectivité concernant l'usure du document. Si certains pays acceptent des éraflures mineures, d'autres pays peuvent considérer qu'une légère détérioration sur une page ou une tâche sur la couverture constituent des motifs de refus d'entrée.

1.3.2 Domage technique. Les transporteurs aériens font souvent face au dilemme suivant :

- a) l'intégrité de la puce d'identification par radiofréquence (RFID) n'est pas compromise visuellement, mais lorsqu'on lit les données personnelles par des moyens techniques, la puce révèle des renseignements incomplets sur le titulaire du passeport ; ou
- b) la puce RFID est partiellement ou complètement séparée du document, mais les renseignements lus sur la puce sont complets et correspondent aux données biométriques dans le document. Les compagnies aériennes sont obligées de vérifier la performance des puces RFID aux comptoirs d'enregistrement, puisqu'une puce non lisible dans un passeport biométrique équivaut souvent à un document non valable.

1.3.3 Sanctions. Dans le cas où le passeport est déclaré non valable à l'arrivée, la compagnie aérienne est tenue de renvoyer le passager au point de départ initial à ses frais et de payer une amende (de 2 000 à 5 000 euros en moyenne par personne, selon la juridiction).

1.3.4 Dépens. Ne pas autoriser le transport d'un passager peut entraîner des poursuites à l'encontre des compagnies aériennes et des frais supplémentaires. Les tribunaux s'en remettent à la compétence de leur État en l'absence d'une norme mondiale unifiée.

1.4 L'Annexe 9 ne contient pas de normes et pratiques recommandées (SARP) relatives aux critères d'évaluation de l'état d'un document de voyage.

2. ANALYSE

2.1 La mise en œuvre d'une norme unifiée relative à la « détérioration » des passeports fait ressortir les avantages manifestes sur le plan de la facilitation. Elle permettra :

- de créer une ligne de conduite objective unifiée pour l'évaluation de l'état d'un passeport tant par les autorités d'immigration que par les transporteurs aériens, ce qui accélérera la procédure de contrôle des passeports ;
- aux transporteurs aériens de se dispenser de vérifier la performance des puces RFID aux comptoirs d'enregistrement, ce qui réduira le temps dont les passagers ont besoin pour terminer les procédures avant le vol ;

- d'approuver des exigences techniques unifiées pour l'état des puces RFID et de la plastification ;
- d'éliminer la subjectivité lorsqu'il est décidé d'admettre un passager.

2.2 Les critères clairs d'évaluation de l'état physique d'un passeport sont définis dans la législation de la Fédération de Russie. Conformément aux normes russes, l'évaluation de l'état du passeport est fondée sur le fait qu'il se prête à l'identification et à la lecture des données (de manière visuelle ou par des moyens techniques). Le passeport est considéré comme étant inacceptable (endommagé) s'il présente les signes suivants :

2.2.1 Dommmage mécanique

- a) violation de l'intégrité : pages manquantes ou pages et couverture gravement endommagées, et dommages à la plastification de sûreté ;
- b) coutures endommagées : violation de l'intégrité du microprogramme du fait des fils de sécurité qui relient les pages entre elles ;
- c) usure : éraflures importantes ou contamination qui rendent impossible l'identification visuelle des données sur le titulaire ou des caractéristiques de sûreté du document.

2.2.2 Modification des données et marques non autorisées

- a) inscriptions non pertinentes : présence de dessins, de marques ou de tampons modifiés de façon non officielle ;
- b) illisibilité : inscriptions, sceaux et tampons effacés ou délavés (par exemple du fait de l'exposition à de l'eau ou à des produits chimiques) ;
- c) modification de la photo : photo endommagée ce qui rend l'identification difficile, ou signes de remplacement volontaire de l'image.

2.2.3 État technique (pour les passeports biométriques)

2.2.3.1 Dysfonctionnement de la puce : dommage au support de stockage électronique s'il empêche la lecture des données personnelles par des moyens techniques ;

2.2.4 Critères supplémentaires

2.2.4.1 Remplissage de toutes les pages : il n'y a pas de pages libres pour apposer les tampons et les marques nécessaires.

3. **RECOMMANDATIONS**

3.1 Le Groupe d'experts est invité à :

- a) examiner les informations figurant dans la présente note ;
- b) donner des conseils sur la manière de créer une norme mondiale unifiée relative à la « détérioration des passeports » ;

- c) examiner l'appendice A contenant la proposition d'amendements de l'Annexe 9 et à modifier l'Annexe 9 en conséquence ;
- d) examiner l'appendice B de la présente note, qui contient la liste de critères d'évaluation de l'état d'un passeport pour les besoins des travaux sur la création d'une norme mondiale unifiée ;
- e) présenter la question globale de la norme mondiale unifiée relative à la « détérioration » des passeports au Groupe de travail sur l'Annexe 9 pour examen plus approfondi.

APPENDICE A

Proposition d'amendement de l'Annexe 9 – *Facilitation*

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

A. Définitions

Documents inappropriés. Documents qui ne sont pas conformes aux exigences établies et ne peuvent servir de base juridique pour l'entrée. Ces documents incluent les documents de voyage non valables, endommagés/détériorés, délivrés de manière incorrecte ou frauduleux.

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

H. Inspection des documents de voyage

3.xx Les États contractants adhéreront à la norme uniforme relative à la « détérioration » des passeports lorsqu'ils évalueront l'état du document de voyage.

3.xx Les États contractants n'exigeront pas de l'exploitant d'aéronefs qu'il transporte un passager du point de départ ou de transit jusqu'à la destination finale prévue dans les cas où le document de voyage présenté par le passager est considéré par l'État comme étant inapproprié du fait de sa détérioration ou de graves dommages.

CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

B. Personnes non admissibles

5.5 Les États contractants veilleront à ce qu'un ordre de refoulement soit donné à l'exploitant d'aéronefs à l'égard d'une personne jugée non admissible. L'ordre de refoulement comprendra des renseignements sur l'aéronef à bord duquel cette personne arrive et, s'ils sont connus, ses nom, âge, sexe et citoyenneté, ainsi que la raison du refus d'entrée.

5.xx Les États contractants adhéreront à un format uniforme d'ordre de refoulement dans lequel le « document techniquement défectueux » fait partie de la liste des raisons possibles du refus d'admission.

5.14 Les États contractants n'imposeront pas d'amende aux exploitants d'aéronefs si des personnes à l'arrivée et en transit sont jugées non munies des documents requis, lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils ont pris les précautions nécessaires pour vérifier que ces personnes se sont conformées aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'État de destination.

5.xx Les États contractants n'imposeront pas d'amende aux exploitants d'aéronefs si des personnes à l'arrivée et en transit détiennent des documents jugés non valables du fait de dommage technique ou d'usure

(détériorés), lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer que l'état du passeport/document de voyage est conforme à la norme mondiale uniforme relative à la « détérioration » des passeports.

APPENDIX B

Proposed criteria for assessing of passport condition

Signs of passport damage/ dilapidation	Data is read incompletely or incorrectly	Security features are violated	Access to MRZ, bio data, photo	Possibility of falsification	The decision – Passport is INVALID
Mechanical Damage					
Violation of Page Integrity					
a) the page tear is less than 2/3	V				V
b) the page is completely torn off/ or tear more than 2/3					V
c) lack of a page/ pages in a passport					V
Seam damage					
a) thread tearing less than 2/3 of a page		V	V	V	V
b) The page is completely torn off at the seam/ or thread tearing more than 2/3 of a page					V
c) the page block is detached from the cover		V		V	V
Wear and tear					
significant scuffing or contamination, which makes it impossible to visually identify the owner's data or the security features of the document	V	V	V	V	V

Data modification and unauthorized marks					
extraneous inscriptions: the presence of unofficially altered drawings, marks or stamps					V
Unreadability					
blurring or fading of records, seals and stamps (for example, due to exposure to water or chemicals)	V	V		V	V
photo modification: damage to the photo, making it difficult to identify, or signs of self-replacement of the image	V	V		V	V
Technical condition (for biometric passports)					
the integrity of the RFID chip visually is not violated, but when reading of personal data by technical means the chip gives out incomplete information about passport bearer	V			V	V
the RFID chip is partially or completely separated from the document, but the information read from the chip is complete and corresponds to the biometric data in the document.		V		V	V

APPENDIX C

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

IMPACT ASSESSMENT

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

Please include specific details

This working paper highlights the evident facilitation benefits of implementing a unified Standard of passport “dilapidation” and the financial risks for air carriers related to the lack of such a Standard.

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

None	Circular	Manual	Policy	Other (please explain)
X				Annex 9 does not contain SARPs related to the criteria for assessing the condition of travel documents.

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>					
Neutral, no change					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i>					
Neutral, no change					
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>					
This proposal will ensure a harmonized objective line for assessing passport conditions by both immigration authorities and airlines, and will speed up the passport control procedure. It will ensure abolition of extra document verification at check-in counters, including checks of RFID chips for operability, and will fasten the time for pre-flight procedures;					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<i>Rationale:</i>					
This proposal will ensure a harmonized system between all States, airlines will not have to adhere to different rules for every State. It will help minimize financial risks for airlines on immigration fines and court costs.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<i>Rationale:</i>					
Neutral, no change					

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		
<i>Rationale:</i> Neutral, no change					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			x		
<i>Rationale:</i> Neutral, no change					
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> Implementing of a uniform standard of passport “dilapidation” has the evident facilitation benefits: it fosters elimination of subjectivity when making a decision on passenger admission, prevents operational disruptions, speeds up the pre-flight procedures.					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	x				
<i>Rationale:</i> Implementing of a uniform standard of passport “dilapidation” is crucial for fair economic competition in aviation. It reduces administrative burdens and ensures level playing field among airlines.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			x		
<i>Rationale:</i> Neutral, no change					

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			
Change of legislation may take 2 years, for States where the criteria for assessment of passport “dilapidation” differ from the uniform global standard.					

6. Financial implications of the proposal

The positive cost impact on States would include: reduction of the administrative burden on the government.

The positive cost impact on the industry would include: significant reduction of costs for immigration fines and legal expenses.

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

1.1.1 For States that have established legislation, regulations and/or policies in implementing standards of passport “dilapidation” that are aligned with ...SARPs, no action may be required. For those that do not, the essential steps are the following:

- a) identify established legislation, regulations and/or policies;
- b) gap analysis between established legislation, regulations, and/policies, and ...SARPs;
- c) decisions on whether to introduce new provision to align with ICAO guidance material;
- d) modification and/or development of provision;
- e) official adoptions of provisions;
- f) implementation of newly adopted provisions by applicable entities;
- g) modification of an oversight framework; and
- h) supervision by the State of provisions, as appropriate.]

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
	Manual/Other Guidance Material/Web page	

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
[Seminar/Symposium/Workshop/etc.]		

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

5.1 [No] [additional] protocol questions required under USAP [USOAP].