



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

**PROJET DE RAPPORT DU COMITÉ 2 SUR
LE POINT 2.3 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le projet de rapport ci-joint sur le point 2.3 de l'ordre du jour est présenté pour approbation par le Comité 2 en vue de sa soumission à la Plénière.

Point 2 : Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières**2.3 : Pièces d'identité des équipages**

2.3.1 Dans la note WP/23, le Secrétariat note que l'exigence d'un passeport pour un membre d'équipage qui travaille à bord de vols internationaux ne peut plus être vue comme indûment astreignante. À l'heure actuelle, il ne semble pratiquement pas exister de normalisation dans la délivrance des certificats de membre d'équipage. La Division, ayant passé en revue les questions liées à la délivrance des certificats de membre d'équipage et à leur acceptation comme pièces d'identité aux fins d'entrée temporaire dans un État étranger, recommande des amendements de certaines SARP du Chapitre 3, sections M et N.

2.3.2 Dans la note WP/39, le Canada décrit ses activités relatives à la mise au point de la carte d'identité de zone réglementée (CIZR) qui représente une amélioration importante pour les mesures de sûreté appliquées aux aéroports canadiens. La Division prend acte du contenu de la note et convient que l'OACI devrait en inclure les aspects appropriés dans ses éléments d'orientation.

2.3.3 Dans la note WP/76, l'Inde indique qu'il faut éviter d'encourager les États à permettre l'emploi de pièces d'identité autres que les passeports et les certificats de membre d'équipage (CMC) dans l'intérêt de la sécurité des voyages aériens internationaux. La Division adopte la révision proposée du paragraphe 3.76.

2.3.4 Dans la note WP/51, l'IATA préconise la normalisation des pièces d'identité de membre d'équipage pour les voyages internationaux. Elle propose que les États qui délivrent des CMC les émettent sous forme de cartes lisibles à la machine conformes aux spécifications du Doc 9303 et que les États tiennent l'OACI informée de la délivrance et de l'acceptation de ces CMC lisibles à la machine. La Division examine cette recommandation dans le cadre de son examen de la note WP/23 présentée par le Secrétariat.

2.3.5 La Division examine la note WP/44, dans laquelle l'IAOPA propose l'inclusion d'une norme visant à limiter à 15 minutes la durée totale tout compris pour l'accomplissement des formalités exigées incluant les mesures de sûreté de l'aviation pour les équipages. Bien que la Division estime ce délai peu réaliste, l'objectif est jugé acceptable et il est donc recommandé de l'inclure dans le manuel approprié sous forme d'éléments d'orientation.

2.3.6 Dans la note WP/58, l'IFT appuie la normalisation des procédures de délivrance des CMC ainsi que leur acceptation comme pièces d'identité, en précisant toutefois que les moyens d'y arriver doivent être compatibles avec la protection des données personnelles et le respect de la vie privée. La Division adopte les mesures proposées par l'IFT aux fins d'utilisation comme éléments d'orientation de l'OACI et dans le cadre de l'Annexe 9, concernant la protection des données liées aux CMC. Il est également décidé d'inclure comme pratique recommandée dans le Chapitre 3 les mesures liées au stockage des données sur l'identité des membres d'équipage et aux procédures de vérification de la validité de ces données.

2.3.7 La Division prend également acte des notes IP/16 et 31 présentées par les États-Unis, concernant d'une part l'administration de la sûreté des transports et les titres de compétence des employés du transport, et d'autre part les exigences imposées par les États-Unis aux membres d'équipage qui arrivent ou sont en transit dans cet État, ainsi que de la note IP/11 de l'IBAC relative à la carte d'identité IBAC pour membre d'équipage. Elle prend également note du texte n° 1 distribué par la Turquie sur le certificat de membre d'équipage.

2.3.8 La Division adopte la recommandation suivante :

Recommandation A/xx —

Amender comme suit le Chapitre 3, sections M et N :

**M. Identification et entrée des membres d'équipage et
autre personnel de l'exploitant**

~~3.72 Les États contractants veilleront à ce que, lorsqu'elles sont nécessaires, les formalités de contrôle des membres d'équipage et la visite de leurs bagages à l'arrivée ou au départ soient exécutées le plus rapidement possible.~~

3.72 Les États contractants prendront, en coopération avec les entreprises de transport aérien et les autorités aéroportuaires, des mesures visant à accélérer les formalités de contrôle des membres d'équipage et la visite de leurs bagages, selon les besoins au départ et à l'arrivée.

3.73 Les États contractants feront en sorte que ~~les membres d'équipage de leurs~~ entreprises de transport aérien ~~ayant leur siège sur leur territoire~~ puissent ~~obtenir~~ demander et recevoir sans retard et ~~gratuitement des certificats de membre d'équipage ayant une durée de validité correspondant à la période de leur emploi comme membre d'équipage~~ des CMC pour leurs membres d'équipage.

Note.— Le CMC a été élaboré comme carte à utiliser aux fins de l'identification des équipages de conduite et du personnel de cabine, les licences de membre d'équipage devant servir principalement à attester de leurs qualifications professionnelles.

3.73.1 **Pratique recommandée.**— ~~Il est recommandé que les États contractants délivrent les certificats dont il est question aux § 3.73, 3.74 et 3.75 soient des~~ sous forme de cartes lisibles à la machine ~~délivrées conformément aux spécifications du Doc 9303, 3^e Partie — Documents de voyage officiels lisibles à la machine de formats 1 et 2. Si cela n'est pas possible, les certificats devraient être délivrés selon le modèle indiqué à l'Appendice 7, c'est-à-dire avec la même présentation que la zone visuelle du certificat de membre d'équipage lisible à la machine.~~

3.73.2 **Pratique recommandée.**— ~~Chaque État contractant devrait~~ Il est recommandé que [Les États contractants] mettent en place des procédures qui permettront à tout membre d'équipage à qui un certificat d'équipage a été délivré d'examiner et vérifier la validité des informations qu'il contient, et de faire corriger toute erreur éventuelle, et cela sans frais pour le membre d'équipage.

3.74 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que, dans la mesure où les exploitants délivrent des cartes d'identité de membres d'équipage, les États contractants exigent la présentation de ces documents dans le format présenté à l'Appendice 7, c'est-à-dire du même type que la zone visuelle du certificat lisible à la machine d'un membre d'équipage et permettant la confirmation de l'identité et la vérification de la sécurité du document, lisibles à la machine.

3.74.1 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que [les États contractants] s'assurent que tout document d'identité pour membre d'équipage délivré, suspendu ou retiré sera enregistré dans une base de données électroniques, protégée contre toute ingérence et accès non autorisé. Toute information stockée dans la base de données électroniques [et dans le certificat de membre d'équipage devrait] se limiter aux seules indications essentielles pour permettre la vérification de l'identité du membre d'équipage.

3.75 La délivrance de CMC et d'autres documents officiels d'identité de membre d'équipage fera l'objet de mesures de contrôle adéquates pour prévenir la fraude, telles que la vérification des antécédents et la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, les contrôles des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.

~~3.74 Dans le cas des membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine d'une entreprise de transport aérien qui restent en possession de leur certificat à l'embarquement et au débarquement, demeurent à l'aéroport où l'aéronef a fait escale ou dans les limites des villes adjacentes, puis repartent à bord du même aéronef ou par le service aérien régulier suivant auquel ils sont affectés, chaque État contractant acceptera ces certificats de membre d'équipage pour l'entrée temporaire dans son territoire et n'exigera ni passeport, ni visa.~~

~~——— Note 1. — Cette disposition a pour objet d'obtenir que le certificat de membre d'équipage soit reconnu comme pièce d'identité suffisante même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'État d'immatriculation de l'aéronef auquel il est affecté. Le but de cette norme n'est pas d'inciter les États contractants à s'abstenir de délivrer de tels certificats de membre d'équipage aux membres d'équipage étrangers domiciliés dans leur territoire.~~

~~——— Note 2. — L'application du § 3.74 permet aux entreprises de transport aérien de s'assurer rapidement et efficacement les services du personnel. Ces dispositions n'auront pas toute leur efficacité tant que certains États refuseront de les mettre en application.~~

~~3.74.1 Chaque État contractant accordera des privilèges d'entrée temporaire semblables à ceux qui sont prévus au § 3.74 aux membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine des aéronefs utilisés contre rémunération mais qui n'effectuent pas un service aérien international régulier, à condition toutefois que ces membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine repartent à bord du même aéronef dès que celui-ci quitte le territoire de l'État.~~

3.75 Lorsqu'il sera nécessaire à un membre d'équipage d'une entreprise de transport aérien de se rendre, pour l'exercice de ses fonctions, dans le territoire d'un autre État à titre de passager par un moyen de transport, quel qu'il soit, pour rejoindre un aéronef, les États accepteront le certificat de membre d'équipage spécifié aux § 3.73.1 et 3.74 comme tenant lieu de passeport et de visa, avec, s'il y a lieu, un document de l'employeur du membre d'équipage certifiant l'objet du voyage, pour lui accorder l'entrée temporaire et la liberté de mouvement nécessaire à l'intérieur de leur territoire pour rejoindre cet aéronef.

~~3.75.1 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que chaque État contractant accorde des privilèges d'entrée temporaire semblables à ceux qui sont prévus au § 3.75, et dans les mêmes conditions, à un membre d'équipage d'un aéronef utilisé contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, mais qui n'effectue pas un service aérien international régulier.~~

3.76 Les États contractants dispenseront de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui présentent à l'arrivée des CMC s'ils arrivent en service à bord d'un vol international et s'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil avant de rejoindre le prochain vol auquel ils auront été affectés.

3.76.1 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que les États contractants dispensent de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui présentent à l'arrivée des CMC lorsqu'ils arrivent en qualité de passagers sur un vol d'une autre compagnie aérienne ou par un autre moyen de transport et qu'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil avant de rejoindre le prochain vol auquel ils auront été affectés.

~~3.76 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que les États contractants prennent des dispositions pour accélérer l'entrée, aux fins de séjour dans leur territoire, du personnel au sol et du personnel navigant des entreprises de transport aérien étrangères dont les lignes aboutissent à ce territoire ou le traversent, dans la mesure où ce personnel est nécessaire à l'exercice de fonctions techniques et de direction en rapport direct avec l'exploitation des services aériens internationaux assurés par ces entreprises.~~

[Note.— La disposition ci-dessus ne semble plus avoir sa place dans l'Annexe 9, car on la retrouve couramment dans les accords bilatéraux.]

3.77 Les États contractants ~~prendront les~~ établiront des dispositions nécessaires pour permettre l'entrée temporaire sans délai dans leur territoire, à titre temporaire, du personnel technique des entreprises de transport aérien compagnies aériennes étrangères dont les lignes aboutissent à ce territoire ou le traversent, lorsque ce personnel est nécessaire d'urgence pour remettre en état un aéronef dont le vol a dû être interrompu pour des raisons techniques. Si un État exige une garantie en ce qui concerne, par exemple, la subsistance et/ou le rapatriement de ce personnel, cette garantie sera négociée, sans que l'entrée des intéressés soit retardée.

N. Personnel d'exploitation et inspecteurs de sécurité cabine de l'aviation civile

3.78 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants ~~veillent à ce prennent les mesures nécessaires pour~~ que les inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine d'un autre État contractant qui effectuent des inspections soient traités de la même manière, ~~spécifiée au § 3.72,~~ lorsqu'ils accomplissent les formalités de départ ou d'arrivée, que les membres d'équipage.

3.79 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants délivrent aux inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine de leur administration de l'aviation civile un ~~certificat~~ ~~comportant les éléments~~ document d'identité du type indiqués à l'Appendice 8 ~~et ayant une durée de validité correspondant à la période de leur emploi comme inspecteur.~~

3.80 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine soient en possession du ~~certificat~~ document d'identité spécifié au § 3.79, d'un exemplaire de leur itinéraire ~~approuvé~~ délivré par l'État qui les emploie et d'un passeport en cours de validité.

3.81 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants accordent aux inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine d'un autre État contractant qui ~~effectuent leurs inspections~~ présentent les documents énumérés au § 3.80 les privilèges d'entrée temporaire décrits au § 3.74 3.76 pour les membres d'équipage, pour autant que le délai de départ ~~pour la prochaine inspection en~~ sur le prochain vol de l'itinéraire de l'inspecteur ne dépasse pas une période de repos normale.