



GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

QUATORZIÈME RÉUNION

Montréal, 20 – 24 avril 2026

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

IDENTIFICATION DES ÉQUIPAGES ET FACILITATION

[Note présentée par le Canada, le Royaume-Uni, l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), la Global Express Association (GEA) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA)]

RÉSUMÉ

Les certificats de membre d'équipage (CMC) ont été créés en 1949 dans le but de faciliter les mouvements transfrontières des membres d'équipage. Cependant, seule une fraction des États contractants délivre des CMC. De plus, les pratiques opérationnelles ont évolué depuis, et l'on s'appuie maintenant davantage sur les passeports utilisés en combinaison avec les documents d'identification de membres d'équipage délivrés par les entreprises de transport aérien pour faciliter les déplacements des équipages. Cette approche s'est avérée tout aussi efficace, plus largement acceptée, moins lourde sur le plan administratif et présentant des niveaux équivalents d'assurance de la sûreté, ce qui laisse entendre que les normes et pratiques recommandées (SARP) figurant dans l'Annexe 9 – *Facilitation* devraient être modifiées pour tenir compte des pratiques actuelles.

Suite à donner par le FALP :

Le Groupe d'experts de la facilitation (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.

1. INTRODUCTION

1.1 Les SARP de l'Annexe 9 établissent que les CMC confèrent certains avantages par rapport à d'autres moyens d'identification des membres d'équipage (voir Annexe 9, chapitre 3, section M 3.71 et paragraphe 3.71.2). Dans la pratique, en ce qui a trait aux documents requis pour le franchissement des frontières à l'entrée ou à la sortie, utiliser un passeport en combinaison avec d'autres documents d'identification de membres d'équipage est considéré par la majorité des États membres de l'OACI comme

étant l'équivalent d'utiliser un CMC. Ainsi, les SARP relatives aux visas d'entrée, dans leur version actuelle, sont peut-être devenues, par inadvertance, une entrave à la circulation fluide et efficace des membres d'équipage en service. À la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, les notes WP/285, *Identification des équipages et cadre de travail fourni par l'Annexe 9*, et WP/323, *Identification des équipages et facilitation*, qui ont été présentées afin de promouvoir une approche globale harmonisée et fondée sur les performances en matière d'identification des équipages et de facilitation, ont été largement appuyées par les États membres.

1.2 L'Annexe 9 et le Doc 9303 de l'OACI intitulé *Documents de voyage lisibles à la machine*, ont établi le fondement juridique, technique et pratique pour que le passeport soit, partout dans le monde, accepté comme étant le principal document d'identification et le plus sûr, limitant ainsi la fonction que les CMC étaient censés remplir en tant que document d'identification de membres d'équipage. Bien que l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*, comporte des dispositions de sûreté relatives à la vérification de l'identité des membres d'équipage, y compris le contrôle d'accès, et à la validation de l'identité pour l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé, elle ne fait pas référence aux CMC.

2. ANALYSE

2.1 Il existe une incohérence entre les objectifs de facilitation et les dispositions normatives de l'Annexe 9, chapitre 3, section M, *Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs*. En vertu de la norme 3.71, les États sont tenus d'accepter les CMC aux fins d'admission sans visa des membres d'équipage. Toutefois, seuls 16 États membres et une région administrative spéciale (RAS)¹ délivrent actuellement des CMC. Les États qui ne délivrent pas de CMC ont indiqué que les coûts financiers, les complexités opérationnelles et les charges administratives constituaient des obstacles à la mise en œuvre. Par conséquent, la grande majorité des membres d'équipages qui ne détiennent pas de CMC sont assujettis à la pratique recommandée 3.71.1, qui encourage simplement les États à les dispenser de l'obligation de visa. Toutefois, la plupart des pays n'imposent pas de visa aux membres d'équipage et acceptent un **passeport accompagné d'une carte d'identité de membres d'équipage**. Dans ce contexte, même s'ils sont délivrés par une autorité nationale, les CMC ne semblent pas conférer d'avantages supplémentaires sur le plan de l'identification par rapport à ce que la majorité des États acceptent actuellement pour l'admission sans visa des équipages.

2.2 Depuis 1997, le CMC est censé être délivré sous forme de carte lisible à la machine, selon les spécifications décrites dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, partie 5, *Spécifications pour les documents de voyage officiels lisibles à la machine (DVOLM) de format TD1*. Ces spécifications n'ont pas été mises à jour au cours des dernières années, ce qui soulève la question de savoir si elles sont pleinement alignées avec les capacités technologiques actuelles et les besoins en matière de facilitation.

2.3 Les États ont plutôt privilégié l'amélioration de la sécurité du passeport, lequel demeure le document d'identification le plus largement reconnu, sûr et interopérable pour les voyages internationaux. La mise au point graduelle de spécifications techniques conformes au Doc 9303 a entraîné la mise en place du passeport électronique, actuellement considéré comme le document de voyage le plus sûr. Une proportion importante de membres d'équipage détient un tel passeport². Par conséquent, la fonction d'identification qu'était censé remplir le CMC a été dans la pratique remplacée par des caractéristiques de

¹ Afrique du Sud, Allemagne, Arabie saoudite, Chine (RAS de Hong Kong seulement), Chine, Égypte, Émirats arabes unis, Finlande, France, Panama, Qatar, République tchèque, Sri Lanka, Suisse, Thaïlande, Turquie et Viet Nam. Cette liste peut ne pas être exhaustive.

² Selon les données de l'OACI, plus de 160 États membres délivrent des passeports électroniques.

sécurité supérieures et l'acceptation très large à l'échelle internationale du passeport, qu'il soit électronique ou non.

2.4 Contrairement au CMC, la carte d'identité de membre d'équipage est délivrée par les exploitants d'aéronefs. Par ailleurs, les équipages sont régulièrement soumis à des vérifications d'antécédents à des fins de sûreté et à des inspections-filtrages systématiques au point de départ. Ces mesures sont appliquées sur une base régulière par l'État responsable de la surveillance de l'exploitant d'aéronefs. Conformément à la norme 3.70 de l'Annexe 9, la carte d'identité de membre d'équipage et le CMC ne peuvent être délivrés qu'après une vérification d'antécédents effectuée par l'autorité publique compétente ou en son nom. Cette prescription est conforme aux dispositions de la norme 3.5.2 de l'Annexe 17 et sujette à vérification dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA).

2.5 Il est important de mentionner que les membres d'équipage contribuent directement à la protection de l'aviation civile en assumant des responsabilités particulières en matière de sûreté opérationnelle. Ces dernières comprennent la fouille des aéronefs et les vérifications préalables au départ, comme le prévoit la norme 4.3.1 de l'Annexe 17 ; la protection continue de la cabine de l'équipage de conduite, conformément à la norme 4.3.3 ; et l'application de techniques de détection comportementale pour surveiller les passagers afin de déceler les comportements potentiellement dangereux ou perturbateurs. Ces fonctions font partie intégrante des mesures de sécurité et de sûreté de l'exploitation d'aéronefs.

2.6 Conformément au document d'orientation sur les preuves d'identité relatif au Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), l'application d'une approche globale par étapes fondée sur les risques pour l'établissement et la vérification de l'identité pourrait également s'appliquer aux membres d'équipage, y compris l'utilisation d'autres formes d'identification de membres d'équipage offrant un niveau d'assurance équivalent à celui prévu par l'Annexe 17, chapitre 4, normes 4.2.3 et 4.2.4, ainsi qu'à celui conféré par des mesures de sûreté connexes.

2.7 Les amendements proposés figurant dans l'appendice A ci-après n'ont pas pour but de léser les États qui émettent et utilisent actuellement des CMC, lesquels continuent à remplir une fonction dans certains cadres de facilitation nationaux. Ils ne visent pas non plus à établir une hiérarchie entre les différentes formes d'identification des membres d'équipage. L'objectif est plutôt d'actualiser les SARP visées de l'Annexe 9 afin d'établir que le CMC ne constitue plus le principal moyen d'identification des membres d'équipage et d'adopter une approche selon laquelle utiliser un passeport pour le franchissement des frontières à l'entrée ou à la sortie ou en combinaison avec une carte d'identité professionnelle à des fins d'identification est reconnu comme étant l'équivalent d'utiliser un CMC.

3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Groupe d'experts FAL est invité à :

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

APPENDICE A

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

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

(...)

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

(...)

3.71 Les États contractants accepteront les CMC émis conformément aux dispositions de la norme 3.68 aux fins d'admission sans visa des membres d'équipage 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.

3.xx Les États contractants qui acceptent les CMC aux fins d'admission sans visa accepteront au même titre tout passeport délivré conformément aux dispositions du Doc 9303, partie 4, accompagné d'une carte d'identité de membre d'équipage pour l'admission sans visa de membres d'équipage.

3.71.1 Pratique recommandée.— *Il est recommandé que les États dispensent de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui arrivent en service à bord d'un vol international et demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil.*

3.71.2 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 ou un passeport accompagné d'une carte d'identité de membre d'équipage lorsqu'ils arrivent en qualité de passagers sur un vol d'un autre exploitant d'aéronefs ou par un autre mode de transport et qu'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État d'accueil afin de rejoindre le prochain vol auquel ils auront été affectés.*

(...)

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

IMPACT ASSESSMENT

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

<i>Please include specific details</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Modernize SARPs to align with current operational practice and risk-based identity management - Reduce administrative burden without diminishing security - leveraging the passport/ePassport as the primary MRTD and airline crew IDs as occupational credentials.

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

None	Circular	Manual	Policy	<i>Other (please explain)</i>
	X	X	X	Establishing a new working group or task force dedicated to reviewing current SARPs and policies to develop a strategy/policy or best approach forward, in addition to amending the current Annex 9) or tasking the FALP WGA9 to consider all the above.

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				

Rationale:
 Implementing this proposal would enhance civil aviation safety by reducing operational delays and administrative burdens associated with crew documentation requirements. In particular, it would alleviate organizational and scheduling challenges for airlines registered in States that do not currently issue Crew Member Certificates (CMCs), while also addressing delays that may arise at airports where crew recognition is limited to those holding a CMC.

By facilitating the recognition of alternative but equivalent crew identification documentation, the proposal would support more predictable and efficient crew processing. This, in turn, helps ensure that qualified crew members are able to perform their operational duties without unnecessary delays or last-minute substitutions, thereby supporting the safe and orderly conduct of flight operations.

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

Rationale:
 Implementing this proposal would improve air navigation capacity and operational efficiency by reducing administrative barriers associated with the recognition of flight crew documentation. By allowing States to recognize crew members using a valid passport in combination with a crew identity card, alongside those holding a Crew Member Certificate (CMC), the proposal would help streamline crew processing at border control points and airports.

Reducing delays linked to documentation recognition would improve the predictability of crew movements and airline scheduling. This would help minimize disruptions such as delayed crew clearance, last-minute crew substitutions, or repositioning of alternate crew, all of which can affect flight departures and the efficient use of airport and airspace capacity.

By facilitating more reliable crew deployment and smoother operational planning, the proposal would contribute to more efficient flight operations and better utilization of available air navigation and airport capacity, thereby supporting the overall efficiency of the global air transport system.

Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>Implementing this proposal would enhance global civil aviation security and facilitation by clarifying the distinct purposes of travel and crew documentation. Historically, the CMC was meant to serve both as a travel document and as a means of identifying crew members. However, in practice, passports are now widely used to support entry and exit requirements, while crew identity cards serve to verify that an individual is a bona fide crew member. Clearly distinguishing these functions would reduce the risk of inconsistent implementation among States while harmonizing operational practice with the intent of Annex 9.</p> <p>Providing clearer guidance within ICAO provisions would help ensure that crew documentation is recognized and applied appropriately by frontline border and control authorities, thereby improving operational predictability and facilitating legitimate crew movements.</p> <p>The proposal does not introduce new personal data requirements and therefore does not create additional impacts on human rights, health, or privacy. Rather, it improves the clarity and consistent application of existing ICAO provisions, supporting secure, efficient, and predictable international aviation operations.</p>					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>Implementing this proposal would support the development of a sound and economically viable civil aviation system by promoting consistency and fairness in the facilitation of international flight crew movements. In particular, accepting the proposal would help ensure a level playing field among Member States with respect to the documentation issued to, and accepted for, flight crew.</p> <p>At present, some States issue Crew Member Certificates (CMCs), while the vast majority rely on alternative documentation such as passports in combination with crew identity cards. Where visa exemptions are granted specifically to crew holding a CMC, States that do not issue such certificates may be inadvertently placed at a disadvantage, despite their crew meeting identification and security requirements by way of a passport and other recognized documents.</p> <p>By allowing States the flexibility to recognize flight crew travelling with a valid passport and crew identity card, alongside those holding a CMC, the proposal would promote greater harmonization in facilitation practices and avoid unintended barriers to international operations. This approach supports operational efficiency for airlines, reduces administrative burdens, and ensures that crew members are treated equitably regardless of the documentation regime used by their State of registry.</p> <p>More broadly, the proposal reinforces ICAO's objective of facilitating safe, secure, and efficient international air transport by enabling States to implement practical and interoperable documentation arrangements for flight crew.</p>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>By facilitating the recognition of a passport and crew identification documents, the proposal would reduce administrative barriers that may lead to operational delays, crew repositioning flights, or inefficient crew deployment. Improving the</p>					

efficiency and predictability of international flight operations can help minimize unnecessary fuel burn and associated emissions, thereby contributing indirectly to reducing the environmental impact of civil aviation activities.

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:

It would alleviate organizational and scheduling challenges for airlines registered in States that do not currently issue Crew Member Certificates (CMCs), while also addressing delays that may arise at airports where crew recognition is limited to those holding a CMC.

By facilitating the recognition of alternative but equivalent crew identification documentation, the proposal would support more predictable and efficient crew processing. This, in turn, helps ensure that qualified crew members are able to perform their operational duties without unnecessary delays or last-minute substitutions, thereby supporting the safe and orderly conduct of flight operations.

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

Rationale:

Reducing delays linked to documentation recognition would improve the predictability of crew movements and airline scheduling. This would help minimize disruptions such as delayed crew clearance, last-minute crew substitutions, or repositioning of alternate crew, all of which can affect flight departures and the efficient use of airport and airspace capacity.

By facilitating more reliable crew deployment and smoother operational planning, the proposal would contribute to more efficient flight operations and better utilization of available air navigation and airport capacity, thereby supporting the overall efficiency of the global air transport system.

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:

Annex 9 to be re-equilibrated to reflect the current crew facilitation practice of States and improve crew facilitation across borders. Clear recognition in Annex 9 that the combination of a passport and a crew identity card is equivalent to CMC, which is currently the practice of most States when it comes to visas on crew. With the vast majority of countries not issuing CMCs to their crew (only 17 States do issue CMC) and Annex 9 only mandating visa waiving for crew holding a CMC, Annex 9 has inadvertently become limiting in its facilitation provisions for crew. The proposal aims at correcting the situation to reflect current practice.

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

<i>Rationale:</i>					
Most States do not currently impose including visas on crew. With this re-equilibration of Annex 9 and broadening the recognition of documents held by crew, will help assisting a more economically viable civil aviation system by avoiding costs and burden such as: cost for obtaining the authorization to travel, delays upon crew arrival impacting crew resting times, administrative cost of managing crew authorizations to travel, limiting the destinations crew can operate to due to authorizations to travel requirement, etc.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<i>Rationale:</i>					

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					
The proposed changes to the SARPs serve to clarify the legitimacy of already existing practices rather than affect change.					

6. Financial implications of the proposal

<p>The cost impact on States would include:</p> <p>There is no technical impact anticipated. That is specifications (MRZ formats, LDS, biometric encodings, security features, test regimes, are unchanged.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Re: Technical impact: There are no technical changes to Doc 9303 specifications required by the Annex 9 amendment itself. It is a facilitation policy change, not a document-format or data-structure change. - Re: Passports: Already governed by Doc 9303 Part 4; the proposed Annex 9 language makes clear that the passport is the MRTD element in the acceptance pathway. - Re: Crew Identity Cards: These are recognized as operational credentials. Their acceptance in combination with the passport is a policy decision under Annex 9, not a change to Doc 9303 technical specs. - Re: CMCs: CMCs will remain MRTDs per Doc 9303 (historically Part 5 TD1-format expectations). The Annex 9 amendment does not alter their technical requirements; it adds equivalency for another accepted pathway. <p>For those States that don't issue CMCs, there is no cost impact anticipated. For those States that only recognize CMC holders as crew, there may be an impact on their processes, to also allow crew that hold a passport and other crew identity cards.</p> <p>With operational communications, States, issuers, airlines, and border agencies will understand that the new Annex 9 equivalency does not trigger redesign of passports or CMCs, but may require changes to digital or electronic Travel Authorizations.</p> <p>The cost impact on the industry would include:</p>

The proposed changes to the SARPs serve to clarify the legitimacy of already existing practices rather than affect change.

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

[SARP/TOPIC]

1.1.1 For States that already [implement the SARP or take action on the TOPIC], no action is necessary. For those that do not, the essential steps are the following:

a) . . .

Legislation, regulations, policies, procedures, training, implementation, modification, supervision, assessment, compliance, gap analysis, consideration,

[Example (for illustration only):

[Assistance to aircraft accident victims and their families

For States that have established legislation, regulations and/or policies in support of assistance to aircraft accident victims and their families, and that are aligned with Doc 9998 and Doc 9973, 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 Doc 9998 and Doc 9973;
- 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

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

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

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].