



## ASSEMBLÉE — 42<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 12 : Programmes de facilitation

#### IDENTIFICATION DES ÉQUIPAGES ET CADRE DE TRAVAIL FOURNI PAR L'ANNEXE 9

[Note présentée par 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) et  
l'Association internationale du fret aérien (TIACA)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les mouvements expéditifs du personnel navigant et des équipages de cabine qui franchissent les frontières internationales sont essentiels au maintien d'un système de transport aérien efficient et économiquement viable. Les membres d'équipage représentent généralement un faible risque pour la sécurité de l'aviation et l'immigration : ils font l'objet de vérifications d'antécédents récurrentes, de contrôles de sécurité systématiques, et ils sont admis temporairement pour des motifs clairement définis liés à leurs tâches.

L'Annexe 9 – *Facilitation* rend obligatoire la permission d'entrée sans visa des membres d'équipage détenant un certificat de membre d'équipage (CMC). Toutefois, malgré le cadre de longue date entourant le CMC, la mise en pratique de cette obligation demeure limitée, qu'il s'agisse de la délivrance par les États ou de la reconnaissance par les autorités frontalières. À l'inverse, plusieurs États appliquent déjà des pratiques d'exemption de visa pour les membres d'équipage en se basant sur une combinaison de documents d'identification et de qualification, non limitée au CMC, et sur des mesures de sécurité aérienne auxquelles les équipages sont sujets.

La présente note de travail présente un aperçu des pratiques mondiales liées aux exigences d'entrée des équipages et atteste du besoin pressant de moderniser les modalités de l'Annexe 9. L'objectif est d'aligner le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur les pratiques actuelles des États et sur les avancements technologiques en matière d'identification sécurisée.

**Suite à donner :** l'Assemblée est invitée à :

- prendre note des données et des analyses présentées dans la présente note de travail ;
- reconnaître l'utilisation limitée et l'impact du CMC comme document de facilitation unique pour l'identification des équipages ; et
- demander à l'OACI d'entreprendre une révision exhaustive du chapitre 3, section M de l'Annexe 9, en vue de moderniser ses modalités de façon à reconnaître la vaste gamme de documents utilisés par

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

|                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| les États pour accorder l'entrée sans visa aux équipages en fonction et les développements en matière d'identité numérique |                                                                                                                                                                                                                                           |
| <i>Objectifs stratégiques :</i>                                                                                            | La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>                                                                                                       |
| <i>Incidences financières :</i>                                                                                            | Il ne devrait pas y avoir d'incidences financières importantes pour l'OACI, puisque les travaux peuvent être effectués par les organes existants de l'OACI. L'IATA est disposée à soutenir les travaux requis pour les actions proposées. |
| <i>Références :</i>                                                                                                        | Annexe 9 – <i>Facilitation</i><br>Plan Stratégique de l'OACI 2026-2050<br>Déclaration de Doha sur la Facilitation du transport aérien international                                                                                       |

## 1. INTRODUCTION

1.1 Il est essentiel de faciliter et d'accélérer les mouvements des équipages pour rendre le transport aérien international plus efficient et prévisible. Reconnaissant cela, plusieurs États appliquent des mesures de facilitation qui distinguent les équipages des passagers, notamment des exemptions concernant les visas et les exigences d'autorisation de voyage.

1.2 Historiquement, le certificat de membre d'équipage (CMC) a été instauré comme instrument de facilitation. Toutefois, dans l'actuel cadre établi par l'Annexe 9 – *Facilitation* de la Convention de Chicago, le CMC est devenu par inadvertance un facteur limitatif. En particulier, la norme 3.71 exige que les États accordent une exemption de visa uniquement aux membres d'équipage détenant un CMC valide. Malgré cette inclusion du CMC dans l'Annexe 9 depuis la première édition en 1949, seulement 16 États membres<sup>2</sup> délivrent de tels certificats. Par conséquent, la grande majorité des équipages internationaux – ceux qui ne détiennent pas un CMC – sont sujets à la pratique recommandée 3.71.1, qui encourage simplement les États à les exempter des exigences de visa. Cette disparité dans la mise en œuvre sape l'objectif original de facilitation mondiale des équipages.

1.3 Le chapitre 3, section M de l'Annexe 9, concernant l'identification et l'entrée des membres d'équipage et autres membres du personnel d'exploitation de l'aéronef, doit être révisé et modernisé pour s'adapter aux pratiques en usage dans la majorité des États membres et chez les exploitants aériens. Dans les opérations contemporaines, une combinaison de documents d'identification et de qualification professionnelle des membres d'équipage, ainsi que des mesures et des technologies de sécurité, permettent aux États de vérifier l'identité des membres d'équipage et d'évaluer la menace sans devoir délivrer des visas ou des autorisations de voyage électroniques (AVE). Les documents généralement en possession des membres d'équipage en fonction incluent, sans s'y limiter, un passeport valide, une licence de pilote, une carte d'identité de membre d'équipage, une pièce d'identité délivrée par la compagnie, un laissez-passer pour zone restreinte d'aéroport et une attestation d'équipage de cabine.

## 2. DISCUSSION

2.1 Conformément à la note qui accompagne la norme 3.67 de l'Annexe 9, le CMC doit servir comme moyen d'identification sûr des membres d'équipage, tandis que leur qualification apparaît dans les licences respectives. Toutefois, l'adoption limitée du CMC parmi les États suggère que cette fonction d'identification n'a pas été priorisée et est supplantée par le passeport, plus sûr. Parmi les raisons citées par les autorités pour ne pas délivrer de CMC, on mentionne les coûts liés à un tel programme et les ressources

<sup>2</sup> République tchèque, Égypte, Finlande, France, Allemagne, Hong Kong, Italie, Panama, Qatar, Arabie saoudite, Afrique du Sud, Sri Lanka, Suisse, Thaïlande, Türkiye, Émirats arabes unis, Vietnam. Cette liste peut ne pas être exhaustive.

requis pour le gérer, alors que le document en question offre des avantages limités pour les équipages dans le monde.

2.2 Depuis 1997, le CMC devrait 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*. Cette spécification n'a pas été mise à jour au cours des dernières années, ce qui pose la question de savoir si elle est pleinement alignée sur les capacités technologiques actuelles et les besoins en matière de facilitation.

2.3 Les États ont plutôt priorisé l'amélioration de la sécurité des passeports, lesquels demeurent le document d'identité le plus largement reconnu, sûr et interopérable pour les voyages internationaux. La mise au point progressive de spécifications techniques selon le Doc 9303 a entraîné la mise en place du passeport électronique, actuellement considéré comme le document de voyage le plus sûr. Une proportion importante des membres d'équipage détiennent un tel passeport.<sup>3</sup> Par conséquent, la fonction d'identification envisagée pour le CMC a été en pratique remplacée par des caractéristiques de sécurité supérieures et l'acceptation très large à l'échelle internationale du passeport électronique. Dans ce contexte, les modalités énoncées à l'Annexe 9, chapitre 3, section M méritent d'être révisées et modernisées pour assurer l'alignement sur les pratiques actuelles et les progrès technologiques.

2.4 Sur le plan du contrôle frontalier, l'utilisation du CMC comme base pour l'exemption de visa semble limitée dans son application. Cette observation est appuyée par une analyse menée par l'Association du transport aérien international (IATA) dans le cadre d'une initiative du Groupe de travail des services de contrôle (CAWG), basée sur les données recueillies entre la fin de 2024 et le début de 2025 auprès de plusieurs sources, dont les données de [Timatic](#) de l'IATA<sup>4</sup>, les États membres, les exploitants d'aéronefs et des organisations internationales comme la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA). En août 2024, une évaluation des exigences d'entrée des équipages publiées par 121 États dans la base de données Timatic de l'IATA a révélé le niveau de reconnaissance du CMC à des fins de facilitation.

2.4.1 99 États, soit 81,81 pour cent, pratiquent une politique d'exemption de visa pour les équipages, et exigent une combinaison de documents d'identification. La combinaison de documents la plus fréquente consiste en un passeport, une carte d'identité de membre d'équipage ou un CMC, et une déclaration générale. 25 États n'exigent pas de passeport en cas de présentation d'une carte d'identité de membre d'équipage ou d'un CMC, parfois en combinaison avec une déclaration générale.

2.4.2 Parmi les 22 pays qui exigent un visa pour les membres d'équipage, 7 éliminent l'exigence de visa seulement pour les membres d'équipage détenant un CMC, tout en exigeant un visa pour les autres. Certains États exigent un visa pour les membres d'équipage même si ces derniers détiennent un CMC, ce qui veut dire qu'ils ne reconnaissent pas du tout ce document.

2.5 Bien que ces données soient préliminaires et résumées, elles illustrent la faible adoption du CMC et démontrent que la majorité des autorités frontalières n'exigent pas ce document pour accorder des exemptions de visa.

2.6 Comparativement aux passagers, les membres d'équipage présentent généralement un faible risque sur le plan de l'immigration. Leur entrée dans un État est motivée, de durée limitée et régie par des horaires opérationnels déterminés par leurs employeurs et non par leurs propres intentions. Le temps passé sur le territoire de l'État correspond généralement à ce qui est nécessaire à l'exécution de leurs tâches. Bien que les données statistiques particulières soient limitées, les indicateurs opérationnels suggèrent que les membres d'équipage ne sont pas souvent associés à des séjours prolongés ou des demandes d'asile.

<sup>3</sup> Selon les données de l'OACI, 160 États membres délivrent le passeport électronique.

<sup>4</sup> Le système Timatic de l'IATA fournit de l'information en temps réel sur les exigences relatives aux documents de voyage pour les voyages internationaux.

De plus, à l'arrivée, les membres d'équipage utilisent généralement des canaux de contrôle frontalier particuliers, différents de ceux utilisés par les passagers, et ils sont souvent facilement identifiables par leur uniforme.

2.7 Les équipages sont régulièrement sujets à des contrôles de sécurité récurrents et à des vérifications au point de départ. Ces mesures sont appliquées sur une base régulière par l'État responsable de la surveillance de l'exploitant de l'aéronef. Conformément à la norme 3.70 de l'Annexe 9, les cartes d'identité des membres d'équipage et le CMC ne peuvent être délivrés qu'après une vérification d'antécédents effectuée par l'autorité compétente ou en son nom. Cette exigence est conforme aux modalités de la norme 3.5.2 de l'Annexe 17 et sujette à vérification dans le cadre du Programme universel d'audit de sécurité – Approche de suivi en continu (USAP-CMA).

2.8 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 sécurité opérationnelle. Parmi ces dernières, mentionnons la fouille des aéronefs et les vérifications préalables au départ, conformément à la norme 4.3.1 de l'Annexe 17 ; la protection continue du poste de pilotage conformément à la norme 4.3.3 ; et l'application de techniques de détection comportementale pour surveiller les passagers afin de déceler des comportements potentiellement dangereux ou perturbateurs. Ces fonctions font partie intégrante des mesures de sécurité et de sûreté des opérations de l'aéronef.

2.9 Dans la mise à jour de l'Annexe 9, chapitre 3, section M, on devrait envisager l'intégration de technologies modernes, qui facilitent l'identification préalable des membres d'équipage, comme la transmission de l'information préalable sur le voyageur pertinente au membre d'équipage. Parallèlement, plusieurs États poursuivent les efforts de numérisation des documents d'identité des équipages. Notamment, l'Annexe 1 de l'OACI – Licences du personnel contient des normes visant la délivrance de licences personnelles électroniques pour les pilotes, qui peuvent être authentifiées électroniquement. Ces progrès technologiques devraient être considérés dans le cadre des efforts de modernisation des modalités de l'Annexe 9.

### 3. CONCLUSION

3.1 Les modalités actuelles de l'Annexe 9 concernant l'identification et l'entrée des membres d'équipage, et en particulier celles centrées sur le CMC, sont désuètes et ne reflètent pas la diversité des pratiques adoptées dans le monde, et elles ne tiennent pas compte des récents développements en matière de technologies d'identification. Un nombre considérable d'États membres ont mis en place des mesures de facilitation visant l'entrée des membres d'équipage, basées sur une combinaison de documents d'identification et d'attestation de qualifications professionnelles, dont la plupart fonctionnent indépendamment du CMC.

3.2 Considérant le profil de risque de sécurité et d'immigration uniformément bas associé aux membres d'équipage, ainsi que leur rôle opérationnel critique pour le fonctionnement sûr et efficient de l'aviation civile, il est fortement justifié de revoir et de mettre à jour le cadre réglementaire existant. Une telle mise à jour favoriserait un meilleur alignement sur les pratiques contemporaines et les capacités technologiques émergentes.

3.3 La modernisation du chapitre 3, section M de l'Annexe 9 permettrait la reconnaissance d'un ensemble plus large et plus représentatif de documents utilisés par les États pour identifier les membres d'équipage, ainsi que des mesures de sécurité de l'aviation applicables aux équipages. Cette modernisation tiendrait mieux compte des développements en matière d'identité numérique et améliorerait la facilitation tout en maintenant des normes de sûreté élevées.