



Organisation de l'aviation civile internationale

A42-WP/323

EX/137

29/7/25

NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

IDENTIFICATION DES ÉQUIPAGES ET FACILITATION

[Note présentée par le Canada, avec le parrainage de l'Association du transport aérien international (IATA) et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Actuellement, seuls quelques États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) délivrent des certificats de membre d'équipage (CMC). Ces documents visent à faciliter les mouvements transfrontières des membres d'équipage en service. Dans la pratique cependant, le fait d'exiger la production d'un CMC comme seule forme d'identification pose des problèmes à ceux d'entre eux provenant d'États qui n'émettent pas ce type de document. Cela perturbe les plans de vol des compagnies aériennes, complique les procédures de correspondance et entraîne des coûts d'exploitation plus élevés. La présente note de travail propose de renforcer la collaboration et d'améliorer la communication entre les différents groupes d'experts de l'OACI chargés de la sûreté de l'aviation, de la cybersécurité et de la facilitation du transport aérien, et d'harmoniser à cet effet les travaux, processus, normes et modalités d'usage en la matière dans l'ensemble du système aéronautique. Un effort d'intégration conférerait une plus grande efficacité aux mesures de sûreté de l'aviation et aux pratiques optimales à cet égard en termes de réduction des risques pour la sûreté tout en assurant aux membres d'équipage dûment authentifiés un passage aux frontières sûr et sans entrave.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) rappeler le rôle que joue la facilitation pour mettre en avant et concilier la nécessité d'améliorer l'efficacité du transport aérien international et de garantir la sûreté de l'aviation mondiale et des frontières, et souligner l'importance que revêt la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international, approuvée lors de la Conférence de l'OACI sur la facilitation (FALC 2025), qui affirme que celle-ci est essentielle pour garantir l'efficacité et la fluidité du franchissement des frontières par les passagers, le fret, les aéronefs et les *membres d'équipage* ;
- b) encourager les États membres à rechercher et soutenir une approche mondiale harmonisée fondée sur les performances qui reconnaisse toutes les procédures et/ou tous les documents principaux et secondaires valides et sécurisés établissant et authentifiant l'identité des membres d'équipage, en ce compris les documents numérisés et autres initiatives similaires qui tendent à faciliter les procédures aux points de passage des membres d'équipage afin qu'ils puissent franchir les frontières de manière fluide et sans entrave ;
- c) envisager de demander au Conseil de charger le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (Annexe 17 - *Sûreté de l'aviation*), le Groupe d'experts de la cybersécurité et le Groupe d'experts de la facilitation (Annexe 9 - *Facilitation*) de constituer une équipe spéciale dont la mission consisterait à voir ensemble comment il serait concrètement possible de répertorier les normes de l'Annexe 17 relatives à l'identité des membres d'équipage et de les intégrer dans les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, conformément à ce qui est proposé dans l'appendice A de la présente note et en tenant compte des pratiques optimales en matière de cybersécurité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière n'est prévue.
<i>Références :</i>	Annexe 17 — <i>Sûreté de l'aviation</i> Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation ¹ Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international ²

1. INTRODUCTION

1.1 Les passeports sont devenus la norme mondialement reconnue pour l'identification des personnes aux alentours des années 1920 ; c'est au XX^e siècle, en particulier après la deuxième guerre mondiale et avec l'importance grandissante du rôle joué par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans l'établissement de normes relatives aux documents de voyage, qu'un système mondial harmonisé de passeports s'est développé et a été universellement reconnu.

¹ [International community adopts landmark declaration on aviation security and cybersecurity](https://www.icao.int/Newsroom/Pages/International-community-adopts-landmark-declaration-on-aviation-security-and-cybersecurity.aspx) <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/International-community-adopts-landmark-declaration-on-aviation-security-and-cybersecurity.aspx>

² [Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international](https://www.icao.int/falc-2025-doha-declaration-facilitation-international-air-transport) <https://www.icao.int/falc-2025-doha-declaration-facilitation-international-air-transport>

1.2 Le certificat de membre d'équipage (CMC) était à l'origine une carte que les intéressés devaient utiliser pour établir leur identité — à une époque où le passeport n'était pas encore le principal document d'identification au niveau mondial —, à l'image des documents d'identité des gens de mer destinés à faciliter leurs déplacements internationaux.

1.3 L'OACI a proclamé 2024 « Année de la facilitation » afin de marquer le 75^e anniversaire de l'Annexe 9 – *Facilitation* et de souligner combien elle est importante pour mettre en avant et concilier la nécessité, d'une part, d'améliorer l'efficacité du transport aérien international et, de l'autre, de garantir la sûreté de l'aviation mondiale et des frontières. En avril 2025, la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international a été approuvée par la Conférence sur la facilitation tenue à Doha (Qatar), qui affirme « ... le rôle essentiel de la facilitation du transport aérien pour garantir l'efficacité et la fluidité du franchissement des frontières par les passagers, les membres d'équipage, le fret et les aéronefs ».

1.4 Les normes et pratiques recommandées (SARP) 3.71, 3.71.1 et 3.71.2 de l'Annexe 9 demandent aux États de dispenser de visa les membres d'équipage, étant donné que ceux-ci ont déjà fait l'objet d'une inspection-filtrage à des fins de sûreté par les autorités du pays de l'exploitant de l'aéronef. Ne peuvent cependant en être dispensés *que* les membres d'équipage qui produisent un CMC, même si la norme 3.70 demande aux États de procéder à la vérification des antécédents et de mettre en œuvre des mesures de contrôle adéquates lors de l'émission de CMC et de cartes d'identité de membres d'équipage. En substance, bien que les exigences relatives à la délivrance de CMC et de cartes d'identité de membres d'équipage soient identiques, la dispense de visa n'est accordée qu'à ceux qui détiennent un CMC.

1.5 Nonobstant la norme 3.67 de l'Annexe 9, aux termes de laquelle « [l]es États contractants faciliteront et accéléreront le processus selon lequel les exploitants d'aéronefs ayant leur siège sur leur territoire peuvent demander des certificats de membre d'équipage (CMC) pour leurs membres d'équipage », seule une minorité d'États délivrent de tels documents. En pratique, dans de nombreux États membres de l'OACI, les membres d'équipage sont invités à leur arrivée à présenter la déclaration générale (GenDec) figurant dans l'appendice 1 de l'Annexe 9 de l'OACI ou sont identifiés par d'autres moyens, tels que les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), leur passeport, leur carte d'identité de membre d'équipage délivrée par la compagnie aérienne et leur uniforme.

1.6 L'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* expose les critères auxquels doit satisfaire l'identification des membres d'équipage en vue d'améliorer la sûreté de l'aviation et de prévenir les interventions illicites. Les SARP 4.2.3 et 4.2.4 qui y sont énoncées exigent que les membres d'équipage soient en possession d'une pièce d'identité adéquate et vérifiable, et fait obligation aux États de mettre en œuvre des mesures pour contrôler l'accès aux zones aéroportuaires réglementées et aux aéronefs. Bien que l'Annexe 17 insiste sur la nécessité de prévoir des processus d'identification sécurisés, elle n'impose pas particulièrement la production d'un CMC et laisse aux autorités nationales le soin de fixer des prescriptions spécifiques concernant les documents requis. Elle demande en outre que des procédures de vérification soient établies pour authentifier l'identité des membres d'équipage avant de leur donner accès aux zones sécurisées ou d'autoriser un vol. En outre, les autorités nationales chargées de la sûreté de l'aviation sont tenues de procéder à des évaluations de risques afin d'identifier les personnes, y compris les membres d'équipage, qui pourraient constituer une menace pour la sûreté des transports. Elles doivent non seulement réaliser des contrôles préalables approfondis, mais veiller aussi à intégrer leurs propres vérifications d'antécédents dans les procédures définies par les compagnies aériennes ou les aéroports pour délivrer des cartes d'identité. En plus de réduire les menaces qui pèsent sur la sûreté de l'aviation, cela permet d'atténuer les risques d'immigration de membres d'équipage.

1.7 Le document d'orientation relatif au Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI, intitulé *ICAO TRIP Guide on Evidence of Identity*, indique que les États devraient appliquer une

approche fondée sur la preuve d'identité pour mettre au point des processus robustes et sécurisés tenant compte de toute la panoplie de données, de documents et de renseignements disponibles, couvrant à la fois l'identité fondamentale (« juridique ») et physique de la personne.

1.8 Les progrès de la technologie ont considérablement amélioré l'identification des passagers aériens et des équipages en ce qu'ils ont permis de renforcer la sûreté, de rationaliser les processus et de fluidifier les voyages. L'identification biométrique, comme la reconnaissance faciale et la numérisation des empreintes digitales, ont accéléré les procédures de vérification dans les aéroports, et les authentifiants de voyage numériques et les pièces d'identité utilisées à partir d'appareils mobiles diminuent la dépendance aux documents physiques. Les programmes automatisés d'identification des membres d'équipage et la gestion des identités faisant appel à la technologie de la chaîne de blocs offrent plus de sûreté et sont gages d'efficacité ; les solutions sans contact et le profilage des risques basé sur l'intelligence artificielle (IA) renforcent quant à elles la sûreté aux frontières et améliorent les processus d'immigration.

2. USAGES ACTUELS AU REGARD DE L'IMPORTANCE DES RISQUES

2.1 Si certains États exigent que les membres d'équipage des compagnies aériennes aient un visa pour faciliter les contrôles de sûreté et d'immigration, les critères et procédures de délivrance de ces visas diffèrent selon les pays. Dans certains cas, les membres d'équipage sont exemptés de l'obligation de visa, à condition toutefois de produire un CMC valide.

2.2 Il est difficile d'obtenir des statistiques mondiales exhaustives sur les membres d'équipage des compagnies aériennes entrés illégalement dans des pays étrangers ou ayant dépassé la durée de séjour autorisée ; on sait cependant que les membres d'équipage ne représentent qu'une petite fraction de l'ensemble des cas de dépassement du séjour autorisé.

3. ANALYSE

3.1 L'Annexe 9 et le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, ont posé les bases juridiques, techniques et pratiques nécessaires pour que le passeport soi, partout dans le monde, accepté comme principal document de voyage, tout en levant l'obligation de demander certains autres documents complémentaires ou alternatifs, tels que le CMC, pour le simple franchissement de frontières. Le CMC est de moins en moins considéré comme le document de voyage principal, le passeport étant désormais universellement reconnu comme la norme.

3.2 Il existe une contradiction inhérente entre l'objectif de facilitation et l'obligation réglementaire faite aux États de ne permettre qu'aux membres d'équipage possédant un CMC de voyager de manière fluide, sans visa, lorsqu'ils souhaitent, dans le cadre de leurs fonctions, entrer ou sortir d'un pays.

3.3 Comme le recommande le *TRIP Guide on Evidence of Identity*, une approche globale fondée sur les risques aux fins de l'établissement et de la validation de l'identité au moyen des documents et informations disponibles devrait également être suivie pour la vérification de l'identité des membres d'équipage. Le fait d'intégrer les prescriptions de l'Annexe 17 relatives à l'identité des membres d'équipage dans la SARP 3.71 de l'Annexe 9 ouvrirait la voie à une approche à plusieurs niveaux comprenant des formes d'identification autres que le CMC, mais tout aussi solides, tout en garantissant aux intéressés une circulation fluide et sûre dans le monde entier.

3.4 Les politiques nationales relatives aux membres d'équipage devraient prendre en compte la singularité des personnels du secteur aéronautique, amenés à faire de fréquents et courts séjours à

l'étranger. Les tâches qui leur sont assignées et leur situation professionnelle minimisent les risques d'immigration, et les inspections-filtrages approfondies effectuées par les autorités du pays de l'exploitant de l'aéronef réduisent plus encore les problèmes de sûreté.

3.5 Dans l'ensemble, les progrès de la technologie ont permis d'améliorer la sûreté, de gagner en efficacité et de rationaliser les processus de vérification de l'identité des passagers et des membres d'équipage, dans le droit fil des efforts déployés au plan mondial pour moderniser la sûreté de l'aviation et la facilitation. Cela étant, si la technologie apporte des améliorations en termes de sûreté et d'efficacité, d'importantes préoccupations concernant la confidentialité des données, la cybersécurité et l'interopérabilité entre les systèmes subsistent.

APPENDICE

**ANNEXE A – COMPARAISON ENTRE LES SARP DE L'ANNEXE 9 ET DE L'ANNEXE 17
RELATIVES À L'IDENTITÉ DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE À DES FINS D'EXEMPTION DE
VISA**

Annexe 9 — Section M du chapitre 3	Annexe 17 — Chapitre 4
3.68 Si les États contractants délivrent des certificats aux membres d'équipage, ces certificats seront émis uniquement sous forme de cartes lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, partie 5.	Norme 4.2.3 — Systèmes d'identification pour le contrôle d'accès Chaque État contractant veillera à ce que des systèmes d'identification de personnes et de véhicules soient établis et mis en œuvre pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. L'accès à ces zones ne sera autorisé qu'à ceux qui ont un besoin opérationnel ou une autre raison légitime de s'y trouver. L'identité et l'autorisation seront vérifiées aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.
3.70 Les CMC et les cartes d'identité de membres d'équipage ne seront délivrés qu'après la vérification des antécédents par l'autorité publique compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l'émission de CMC et de cartes d'identité de membres d'équipage fera l'objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.	Norme 4.2.4 — Accès aux zones de sûreté à accès réglementé Chaque État contractant veillera à ce que les mouvements de personnes et de véhicules autour des aéronefs fassent l'objet de surveillance dans les zones de sûreté à accès réglementé, afin d'empêcher l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées.
3.71 Les États contractants accepteront les CMC émis conformément aux dispositions de la norme 3.62 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.	
3.71.1 <i>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.</i>	
3.71.2 <i>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</i>	

<i>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.</i>	
---	--

— FIN —