



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 13 : Programmes de facilitation

#### EXAMEN ET VALORISATION DES CERTIFICATS DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE (CMC) PAR LE GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION

[Note présentée par le Panama et appuyée par l'Argentine, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela  
(République bolivarienne du)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail a pour but d'inviter le Groupe d'experts de la facilitation (FALP) à réévaluer l'utilisation du certificat de membre d'équipage (CMC) évoqué dans les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 – Facilitation, dans le Doc 9957, *Manuel de facilitation*, et dans le Doc 9303, *Documents de voyages lisibles à la machine, partie 5*, qui définit les caractéristiques et les spécifications relatives au CMC et à sa délivrance, ainsi que dans la version révisée du Doc 9957, qui ne respecte pas la numérotation des normes figurant dans l'Annexe 9.

Le CMC est utilisé comme un visa par les membres d'équipage qui travaillent au niveau international et leur permet d'accéder aux différentes destinations des pays qu'ils visitent sans avoir besoin d'un visa dans leur passeport, à condition que cela soit dans le cadre d'activités professionnelles conformes aux programmes de vol de la compagnie qu'ils représentent.

Il faudrait savoir quels pays des régions NAM/CAR/SAM disposent actuellement d'accords autorisant l'utilisation du CMC entre eux et si leurs autorités nationales responsables de l'immigration et de la sûreté autorisent les membres d'équipage à entrer dans leur pays sans aucune restriction.

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

- a) promouvoir les avantages d'utiliser de nouveau ce document, qui permet aux membres d'équipage de voyager et de se rendre dans d'autres États lorsqu'ils sont munis du CMC conformément au Doc 9303 ;
- b) élaborer des éléments indicatifs et fournir une assistance technique supplémentaire pour ce qui est de réutiliser ce document dans tous les pays, comme il est suggéré dans les SARP de l'Annexe 9 ;
- c) mettre à jour le Doc 9957 pour l'aligner sur l'édition actuelle de l'Annexe 9.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sécurité et Sûreté et facilitation</i>
---------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par le Panama.

<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Annexe 9 – <i>Facilitation</i> Doc 9957, <i>Manuel de facilitation</i> Doc 9303, <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Durant plusieurs années, l'utilisation des CMC a été considérée comme un outil de facilitation pour les membres d'équipage, leur permettant d'entrer dans les pays où leurs compagnies aériennes faisaient escale dans le cadre de leur exploitation. Par conséquent, en vue de revaloriser ces certificats, des mesures de contrôle appropriées ont été mises en place, notamment la confirmation du statut d'employé du demandeur avant la délivrance du titre, la vérification du stock de cartes vierges et les exigences de reddition de comptes du personnel chargé de délivrer les CMC.

1.2 Un passeport est un document officiel délivré par un gouvernement qui reconnaît et accrédite son détenteur comme étant un ressortissant de ce pays et lui permet de sortir du pays, alors qu'un visa est un document officiel délivré par une ambassade ou un consulat qui autorise son titulaire à entrer dans le pays qu'il souhaite visiter.

1.3 Il existe différents types de visas, mais ces derniers ne sont pas toujours obligatoires pour entrer dans un pays. En outre, chaque État constitue une liste de pays pour lesquels le visa est exigé et de ceux pour lesquels il ne l'est pas.

## 2. CONTEXTE

2.1 La Convention de Vienne sur les relations consulaires du 24 avril 1963, entrée en vigueur le 19 mars 1967, déclare ce qui suit au chapitre premier, *Les Relations consulaire en général*, section 1, *Établissement et conduite des relations consulaires*, article 5, *Fonctions consulaires*, alinéa d) :

« d) Délivrer des passeports et des documents de voyage aux ressortissants de l'État d'envoi, ainsi que des visas et documents appropriés aux personnes qui désirent se rendre dans l'État d'envoi ; ».

2.2 Il est clairement établi que les passeports et les visas sont indispensables pour se rendre dans d'autres États.

## 3. ANALYSE

3.1 En ce qui concerne les visas d'entrée, de sortie et de retour, le Doc 9957 indique que selon les SARP de l'Annexe 9, chapitre 3, section F : *Visas d'entrée/retour*, et section E : *Visas de sortie*, un visa est un document national délivré par les ambassades et les consulats d'un État, qui permet à une personne dûment identifiée d'entrer sur le territoire national de l'État émetteur du visa.

3.2 Le CMC est un document officiel qui prouve le statut professionnel et l'identité des membres d'équipage de conduite et de cabine, et il ne doit pas être confondu avec les licences de membre d'équipage, qui attestent des qualifications professionnelles de l'équipage de conduite.

3.3 L'établissement du CMC permettra aux compagnies aériennes d'utiliser leur personnel de manière plus judicieuse. Cependant, il sera difficile de tirer le meilleur parti de ce document tant qu'il ne sera pas utilisé par tous les États.

3.4 Conformément au paragraphe 3.13.9 du Doc 9957, *l'émission d'un certificat de membre d'équipage normalisé a pour objectif de faciliter les voyages internationaux des membres des équipages*

*des compagnies aériennes, en exemptant ces derniers des exigences de visa, tout en présentant aux autorités de contrôle frontalier des assurances sur l'authenticité des documents de voyage, l'identité et les antécédents des membres d'équipage.* La norme 3.66 de l'Annexe 9 exige des États qu'ils acceptent les CMC comme des pièces d'identité acceptables aux fins d'entrée temporaire. L'idée est que ces conditions s'appliqueront même si le détenteur n'est pas un ressortissant de l'État d'immatriculation de l'aéronef où il est affecté.

3.5 Le CMC dont il est fait mention dans l'Annexe 9 établit que les États contractants accepteront ces certificats à condition qu'ils soient délivrés conformément aux conditions relatives aux cartes lisibles par machine, dans le respect des spécifications fournies dans le Doc 9303, septième édition, partie 5, selon lesquelles les membres de l'équipage de conduite seront autorisés à entrer dans tout État sans visa s'il détiennent un CMC, lorsqu'ils sont de service à l'arrivée d'un vol international et demandent une autorisation d'entrée temporaire pour une durée permise par l'État d'accueil.

3.6 Les visas ne garantissent pas l'entrée ; ils constituent un mode de contrôle individuel des visiteurs étrangers dans un pays et fixent aussi une limite au nombre et à la durée de leurs visites. Les visas peuvent imposer différentes restrictions et ont des caractéristiques différentes.

3.7 Un visa dépend de plusieurs facteurs, y compris ceux liés à la sûreté. Les préoccupations considérées comme importantes à examiner par le pays sont analysées et clarifiées avant que le visa ne soit cacheté et apposé au passeport de la personne concernée. Ce visa ne doit pas être confondu avec l'autorisation d'entrée accordée par un État à une personne au point d'entrée.

3.8 Certains États n'imposent pas systématiquement le visa car ils perçoivent différemment le niveau de menace posé par un autre pays, raison pour laquelle des conditions s'appliquent à certains visiteurs uniquement. Des États accordent des exemptions de visa à certaines nationalités pour des raisons politiques ou pratiques, et il arrive qu'ils décident de le faire selon le principe de réciprocité. La raison politique la plus courante est liée au droit à la liberté de mouvement octroyé aux ressortissants d'États membres parties à des accords d'intégration régionaux ou sous-régionaux.

3.9 En raison de besoins particuliers en matière de contrôle de l'immigration, certains États exigent un visa de sortie et/ou de retour de leurs ressortissants ou de résidents étrangers. Ce document n'est ni délivré ni demandé fréquemment, et il constitue une difficulté supplémentaire qui entrave la liberté individuelle et crée des obstacles économiques au commerce et aux voyages internationaux. L'obligation d'éliminer cette exigence a été imposée aux États et, pour abolir toute discrimination possible conformément à la Charte internationale des droits de l'homme des Nations Unies, l'élimination de l'obligation de visa de sortie et/ou de retour pour les résidents étrangers détenteurs d'un permis de séjour permanent est aussi préconisée.

3.10 La validité d'un visa dépend de la durée du séjour, certains étant valides pour une période déterminée, correspondant généralement à la durée autorisée du séjour pour les visiteurs, alors que d'autres peuvent dépasser la durée autorisée du séjour.

3.11 Concernant les spécifications relatives aux visas non lisibles à la machine, l'Annexe 9 recommande aux pays de veiller à ce que les données personnelles et les données sur le document, ainsi que le format de la zone d'inspection visuelle de ces documents, soient conformes aux spécifications qui figurent dans le Doc 9303, partie 2. Cette recommandation vise à garantir l'uniformité du format des visas, qu'ils soient ou non lisibles à la machine.

#### 4. MESURES SUGGÉRÉES

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de la présente note de travail, en priant instamment le Groupe d'experts de la facilitation de réévaluer l'utilisation des CMC et de mettre à jour les informations figurant dans les éléments indicatifs, notamment dans le Doc 9957, édition de 2011, qui ne respecte pas la numérotation des normes citées dans l'Annexe 9, édition de 2017, ce qui peut porter à confusion et mener à l'application incorrecte des normes ;
- b) promouvoir les avantages qui découleraient de la coordination entre les autorités nationales de l'aviation civile et les agences de l'immigration, afin de familiariser ces dernières avec le CMC de sorte qu'elles l'acceptent même s'il n'a pas été délivré par leur État, et que lorsque le document est utilisé, rien ne s'oppose à ce qu'il soit reconnu afin de permettre aux membres d'équipage d'entrer dans d'autres pays, pendant qu'ils travaillent, et afin qu'il ne soit pas refusé par les agents de l'immigration.

— FIN —