



## **DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION**

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

### **Point 2 : Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières**

#### **2.3 : Pièces d'identité des équipages**

### **NORMALISATION DES PIÈCES D'IDENTITÉ DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE EN SERVICE EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX**

(Note présentée par le Secrétariat)

#### **1. INTRODUCTION**

1.1 L'obligation qui est imposée aux exploitants aériens d'obtenir et de tenir à jour des visas et autres documents de voyage pour leurs membres d'équipage, pour chacun des pays où ils pourraient se rendre dans le cadre de leurs activités professionnelles, soulève d'énormes difficultés d'ordre logistique. Étant donné que l'affectation des membres d'équipage aux divers vols dépend des documents qu'ils détiennent, les exploitants qui desservent de nombreuses destinations sont parfois obligés de restreindre leurs services réguliers si, pour des raisons de maladie ou autres circonstances imprévues, leur effectif ne dispose pas d'un nombre suffisant d'employés ayant les documents requis. Le problème des pièces d'identité des membres d'équipage en service à bord de vols internationaux a été évoqué pour la première fois à la première session de la Division FAL en 1946, et des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la normalisation des documents et des procédures ont été introduites dans l'Annexe 9, et amendées au fil des ans, afin d'apporter une solution plus efficace au problème. Mais si l'on en juge certains rapports non officiels ainsi que les différences notifiées à l'OACI, l'appui apporté par les États contractants à ces dispositions n'est pas aussi généralisé qu'on l'aurait voulu.

1.2 La présente note a pour objet, d'une part, de passer en revue les questions relatives à l'émission de certificats de membre d'équipage et à leur acceptation comme pièces d'identité aux fins d'entrée temporaire dans un État étranger, et d'autre part, de recommander des amendements appropriés de certaines SARP de l'Annexe 9 (paragraphe 3.73 à 3.76 inclus).

1.3 Elle a également pour objet de présenter à la Division des amendements mineurs à apporter aux paragraphes 3.78 à 3.81 relatifs aux inspecteurs d'exploitation et de sécurité cabine.

## 2. HISTORIQUE — PIÈCES D'IDENTITÉ ET DOCUMENTS DE VOYAGE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

2.1 Les SARP qui avaient été adoptées vers la fin des années 1940 représentaient le consensus de l'époque, selon lequel la licence de membre du personnel navigant pouvait être présentée et acceptée à la place d'un passeport, visa ou autre document de voyage, tandis que le personnel non navigant (c'est-à-dire l'équipage de cabine) serait dispensé de l'exigence du passeport s'il détient un certificat de membre d'équipage (CMC) délivré par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé. Suite à la recommandation de la onzième session de la Division, les SARP ont été amendées pour établir une distinction entre le CMC, qui est un document identifiant l'employé membre d'équipage, et la licence, qui atteste de ses qualifications professionnelles, et pour désigner le CMC comme document que les membres des équipages navigants aussi bien que des équipages de cabine peuvent présenter à la place du passeport et du visa. Parallèlement, une pratique recommandée a été adoptée pour préconiser la délivrance de CMC sous forme de document lisible à la machine.

2.2 Depuis la fin des années 1960, l'OACI a joué un rôle directeur dans l'élaboration de spécifications pour les documents de voyage lisibles à la machine et, dans le cadre de ces activités, elle a fait une étude approfondie des principes et de l'importance des pièces d'identité et des documents de voyage, ainsi que de la distinction entre ces documents et les licences/certificats d'aptitude. On peut dire qu'au fil des ans, le passeport est devenu la pièce d'identité que l'OACI recommande à toute personne voyageant à l'étranger. Par ailleurs, la philosophie sous-tendant l'Annexe 9 a évolué en ce qui a trait à la facilitation des formalités frontalières, et le principal objectif est maintenant de normaliser les passeports et les documents de voyage officiels et d'en renforcer la sécurité, plutôt que de les éliminer. Le consensus actuel semble être que l'obligation de détenir un passeport, imposée à un membre d'équipage en service à bord d'un vol international, loin d'être un fardeau excessif, serait plutôt dans son intérêt véritable.

2.3 La lecture des SARP en vigueur de l'Annexe 9 laisse entrevoir la possibilité d'une dérogation à l'obligation de détenir un passeport ou un visa. En pratique, l'on s'attendait également à ce que les équipages soient exemptés des procédures aéroportuaires de filtrage de sûreté applicables aux passagers. Toutefois, il ne semble avoir pour le moment pratiquement aucune normalisation dans la délivrance de certificats de membres d'équipage, ce qui explique sans doute le peu de confiance qu'inspirent ces documents et en conséquence le faible appui que reçoivent ces SARP.

2.4 À sa 33<sup>e</sup> session (25 septembre au 5 octobre 2001), l'Assemblée a entériné un certain nombre de propositions visant à renforcer la sûreté aérienne, préconisant entre autres la normalisation des pièces d'identité du personnel aéroportuaire conformément aux dispositions du Doc 9303, 3<sup>e</sup> Partie, *Documents de voyage officiels lisibles à la machine*. Sur la recommandation du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) présentée en novembre 2001, le Conseil a adopté la recommandation ci-après, relative aux mesures liées au contrôle d'accès, et qui a été par la suite publiée dans la septième édition de l'Annexe 17 :

4.7.4 **Recommandation** — *Chaque État contractant veillera à ce que les pièces d'identité délivrées aux membres d'équipage des compagnies aériennes soient conformes aux dispositions pertinentes du Doc 9303 — Documents de voyage lisibles à la machine.*

2.5 Incluse implicitement dans cette recommandation est la constatation que l'adoption des spécifications du Doc 9303, 3<sup>e</sup> Partie, relatives à la délivrance de pièces d'identité de membres d'équipage, offre l'avantage d'une normalisation mondiale, d'une interopérabilité universelle et d'un niveau élevé de sûreté des documents grâce aux spécifications de la carte de format 1 (format de poche). En outre, la normalisation présente les avantages opérationnels suivants :

a) *Utilisation multiple des ressources.* Les pièces d'identité émises conformément à ces spécifications peuvent être vérifiées, et l'identité du titulaire confirmée, par

les mêmes systèmes et équipements qui servent à l'inspection des documents de voyage.

- b) *Avantages d'équipages supplémentaires.* Une pièce d'identité normalisée faciliterait l'acceptation et l'utilisation par les compagnies aériennes de membres d'équipage d'autres compagnies aériennes occupant des sièges de service.

2.6 À sa quatrième réunion (2 au 5 avril 2002), le Groupe d'experts FAL a conclu que les dispositions actuelles de l'Annexe 9 relatives aux certificats de membre d'équipage étaient dépassées, et qu'il fallait faire preuve de plus de fermeté concernant la normalisation et la sûreté des documents afin de renforcer la valeur et la crédibilité du CMC, et préciser son statut et sa fonction comme pièce d'identité utilisée pour les voyages internationaux. Un groupe d'étude représentant des États et des organismes observateurs intéressés a été constitué pour étudier ces questions et proposer des amendements aux SARP.

2.7 Le groupe, travaillant par correspondance et par télécommunication, est arrivé aux conclusions ci-après :

- a) indépendamment de l'absence d'informations sur la mesure dans laquelle les États membres délivrent des CMC, l'OACI devrait continuer à exiger des gouvernements qu'ils émettent de tels documents et qu'ils évitent de déléguer ou d'abandonner cette fonction à des entités du secteur privé;
- b) l'OACI devrait insister pour que le CMC soit délivré sous une forme lisible à la machine, conformément aux dispositions du Doc 9303, comme condition de son acceptation, par les États récepteurs, comme pièce d'identité officielle conférant au titulaire le droit à une entrée temporaire facilitée;
- c) parallèlement, l'OACI devrait appuyer fermement la normalisation des cartes d'identité de membre d'équipage délivrées par le secteur privé présentant la capacité de confirmation d'identité, sans s'attendre nécessairement à ce que ces cartes disposent d'une zone de lecture automatique à base de caractères ROC;
- d) le CMC devrait être présenté, non pas comme un document de voyage à la place du passeport, mais comme une pièce d'identité offrant l'exemption de visa;
- e) l'application de mesures de contrôle sur le processus d'émission des CMC est essentielle pour inspirer la confiance des autorités d'inspection aux frontières;
- f) le CMC ne peut être présenté aux fins d'exemption de visa que lorsque le titulaire est de service; et
- g) les conditions dans lesquelles un CMC peut être présenté aux fins d'exemption de visa par un membre d'équipage de service peuvent être simplifiées, et les distinctions entre les équipages des différents types d'exploitants peuvent être éliminées.

2.8 Les propositions d'amendement présentées ci-jointes ont été élaborées sur la base de ces conclusions.

**3. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION**

3.1 La Division est invitée à examiner les points soulevés dans la présente note et à adopter les amendements et les mises à jour des SARP pertinentes du Chapitre 3, Section M et Section N, présentés en appendice.

-----

## APPENDICE

### M. Identification et entrée des Membres 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 établiront des mesures, en coopération avec les exploitants et les autorités aéroportuaires, afin d'accélérer l'inspection des membres d'équipage et 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 ~~sur leur territoire puissent obtenir~~ demander et recevoir des CMS pour les membres de leurs équipages de conduite et de cabine 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.~~

*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 sous la forme de ~~soient des~~ cartes lisibles à la machine ~~délivrées conformément aux spécifications du Doc 9303, 3<sup>e</sup> 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.~~*

3.74 **Pratique recommandée.**— *Dans la mesure où des exploitants ou des organismes non gouvernementaux décident de délivrer des cartes d'identité de membre d'équipage, il est recommandé que les États contractants exigent que ces documents soient produits 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, et avec la capacité de permettre la confirmation d'identité et la vérification de sécurité du document assistées par machine.*

3.75 Afin d'éviter la fraude, des mesures de contrôle adéquates seront appliquées sur la délivrance de CMC et autres pièces d'identité officielles de membre d'équipage, telles que par exemple la vérification des antécédents et la certification des états de service du demandeur préalablement à l'émission, le contrôle des stocks de cartes vierges et les règles sur la responsabilité du personnel émetteur.

~~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 Sous réserve de l'obligation de présenter un passeport valide, les États contractants exempteront de l'exigence de visa les membres d'équipage qui présenteront à leur arrivée un CMC ou toute autre pièce d'identité officielle de membre d'équipage émise sous une forme lisible à la machine, dans les conditions suivantes :

- a) les membres d'équipage sont de service lorsqu'ils arrivent à bord d'un vol international et demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État récepteur avant de rejoindre le prochain vol auquel ils sont affectés dans le cadre de leurs fonctions; et/ou
- b) les membres d'équipage arrivent comme passagers à bord d'un vol international d'un autre transporteur ou par un autre mode de transport et demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État récepteur avant de rejoindre le prochain vol auquel ils sont affectés dans le cadre de leurs fonctions.

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 : Le texte ci-dessus est considéré comme n'étant plus nécessaire dans l'Annexe 9, puisqu'il s'agit maintenant d'une disposition très courante dans les accords bilatéraux.]

3.77 Les États contractants ~~prendront les dispositions nécessaires~~ établiront des mesures pour permettre l'entrée temporaire sans délai dans leur territoire, à titre temporaire, du personnel technique des ~~entreprises de transport aérien étrangères~~ exploitants aériens étrangers 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 ~~Inspecteurs~~ d'exploitation et de sécurité cabine de l'aviation civile

3.78 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants ~~veillent à ce disposent~~ 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,~~ que les membres d'équipage lorsqu'ils accomplissent les formalités de départ ou d'arrivée.*

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 comprenant les éléments indiqués~~ une pièce d'identité sous la forme indiquée 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 spécifié~~ de la pièce d'identité spécifiée 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 ~~présentent les documents indiqués au § 3.80 effectuent leurs inspections~~ 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 vol de~~ du prochain vol prévu dans l'itinéraire de l'inspecteur ne dépasse pas une période de repos normale.*