

Initiative pour la facilité et la sécurité des voyages internationaux Rapport d'étape du Sommet

L'an dernier, à Sea Island, nous avons adopté l'Initiative pour la facilité et la sécurité des voyages internationaux, afin de renforcer la sécurité des voyageurs, tout en permettant des déplacements plus efficaces et faciles. D'excellents progrès ont été réalisés dans les 28 domaines indiqués dans le plan d'action. Le rapport suivant fournit des détails sur ces progrès, et les points d'action originaux sont indiqués en *italique*.

Normes internationales assurant l'interopérabilité des documents

1. *Accélérer la collaboration en vue d'élaborer et d'exporter des pratiques exemplaires, y compris des méthodes d'analyse du risque, pour assurer la sécurité tout en facilitant les déplacements aux frontières internationales, en particulier ceux des grands voyageurs, sans compromettre les procédures de sécurité actuelles ou futures. Nous veillerons à ce que ces pratiques exemplaires soient justes et objectives.*

Le G8 a produit un document sur les pratiques exemplaires, fondé sur les pratiques et méthodologies actuelles des membres, pour faciliter le déplacement des voyageurs inscrits à faible risque.

2. *Travailler avec l'OACI et d'autres parties, afin de renforcer les pratiques internationales normalisées concernant la délivrance de passeports et d'encourager l'ensemble des gouvernements à les adopter et à les mettre en œuvre. Nous nous emploierons à obtenir leur mise en œuvre d'ici le Sommet de 2005.*

Le G8 a établi des normes pour la délivrance et le traitement des titres de voyage, que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a acceptées comme pratique recommandée. Prenant appui sur ces travaux, il a également publié un document sur les pratiques recommandées aux fins de confirmation de l'identité lors de la délivrance de documents de voyage et de pièces d'identité, qui vise à lutter contre les fraudes d'identité.

3. *Accélérer l'élaboration de normes internationales sur l'interopérabilité des passeports munis d'une puce intelligente et d'autres documents d'identité délivrés par les gouvernements. Nous chercherons à les faire entrer en application d'ici le Sommet de 2005.*

Le G8 a constaté que l'OACI a élaboré des caractéristiques techniques interopérables pour les passeports à puce intelligente, qui sont maintenant utilisées comme base pour la production de ces documents. Il continuera d'assumer un mandat de surveillance sur les progrès futurs à cet égard.

Échange d'information à l'échelle internationale

4. *Élaborer, dans la mesure du possible, des mécanismes d'échange de données en temps réel aux fins de validation des documents de voyage, de contrôle des visas et de l'obtention d'information préalable sur les voyageurs, tout en respectant pleinement les règles applicables en matière de protection de la vie privée. Un rapport d'étape provisoire sera présenté d'ici décembre 2004, afin que la mise en œuvre puisse débuter en 2005.*

Ce point d'action a été traité au moyen des mesures connexes énoncées aux numéros 5, 14 et 21.

5. *Convenir de mettre en commun efficacement et en temps utile des renseignements sur les listes de surveillance des terroristes ou les données de signalement des pays participants, sur une base réciproque, en suivant des procédures conformes aux exigences en matière de sécurité ainsi qu'aux lois relatives à la protection de la vie privée et à d'autres lois de ces pays. Un rapport d'étape sera présenté d'ici la fin de l'année; la mise en œuvre est prévue d'ici le Sommet de 2005.*

Le G8 met actuellement au point une Déclaration de principes sur la négociation de mécanismes bilatéraux pour le partage d'information en vue du dépistage des terroristes. La déclaration finale sera achevée d'ici novembre 2005.

6. *Convenir de commencer à verser, à compter de décembre 2004, des renseignements dans une base de données d'Interpol, qui permet l'échange d'information en temps réel sur les documents de voyage internationaux perdus ou volés.*

Tous les pays du G8 fournissent maintenant de l'information à la base de données « I-24/7 » d'Interpol sur les passeports perdus ou volés. Nous collaborerons avec Interpol et les gouvernements membres pour continuer d'améliorer la fonctionnalité et l'efficacité du système.

7. *Dans le cadre de la réalisation de l'Initiative SAFTI, mettre en commun les meilleures pratiques pour assurer une coopération efficace entre les agents du renseignement et les responsables de l'application de la loi.*

Le G8 a produit un guide sur l'utilisation et la protection des renseignements dans les procédures criminelles. Nous sommes en train d'examiner cette question pour déterminer s'il y a des domaines spécialisés où nous pouvons faire progresser le partage d'information entre les agents du renseignement et les responsables de l'application de la loi.

Réduction de la menace posée par les systèmes portatifs de défense aérienne (MANPADS)

8. *Accélérer les efforts en vue de détruire les MANPADS excédentaires ou désuets et fournir une assistance à cet égard au besoin.*

Les membres du G8 poursuivent leurs efforts en vue de détruire les MANPADS excédentaires ou désuets au moyen de leur programme de destruction des armes légères et des armes portatives.

9. *Chercher à accélérer l'adoption, à titre de norme internationale, des « Éléments pour le contrôle à l'exportation des MANPADS » de l'Arrangement de Wassenaar mis à jour en 2003.*

L'OSCE a adopté ces normes, et l'OEA envisage de le faire à son tour. L'APEC a établi des lignes directrices fondées sur les travaux de Wassenaar relatifs aux MANPADS. L'OACI exhorte maintenant les pays à adopter les principes des Éléments de Wassenaar.

10. *Resserrer davantage les mesures de contrôle du transfert de la technologie de production des MANPADS, pour prévenir leur commercialisation par les pays qui n'observent pas de normes strictes de contrôle des exportations.*

Les pays du G8 examinent cette question sur une base bilatérale.

11. *Produire un manuel de pratiques exemplaires, pouvant être adopté à titre de norme internationale, sur les meilleures méthodes d'entreposage sécuritaire des MANPADS.*

Le G8 travaille actuellement pour ajouter une annexe sur la sécurité des stocks de MANPADS au manuel de pratiques exemplaires de l'OSCE pour les armes légères et les armes portatives.

12. *Élaborer une méthode que les pays membres du G8 utiliseront pour évaluer la vulnérabilité des aéroports à la menace posée par les MANPADS et les contre-mesures efficaces, en tenant compte de l'étude réalisée par l'OACI.*

Le G8 a achevé une méthode d'évaluation de la vulnérabilité aux MANPADS (EVM) en vue de déterminer le plan d'exécution de contre-mesures le plus efficace contre les MANPADS terrestres au voisinage d'un aéroport. Cette méthode a utilement contribué à des travaux parallèles à l'OACI, depuis qu'elle est affichée dans le site Web protégé qui y est consacré. Les discussions qui se sont tenues dans le cadre de l'atelier d'experts en MANPADS du G8, à Berlin (les 1^{er} et 2 mars 2005), ont montré que le matériel d'orientation élaboré par le G8 est un instrument précieux pour la conduite d'EVM, qu'utilisent avec succès les États membres du G8.

13. *Améliorer les moyens de renforcer les techniques d'identification des MANPADS et les mesures pour lutter contre leur contrebande.*

Le G8 a produit un Guide d'identification des éléments constitutifs des MANPADS pour aider les gouvernements à mettre fin à leur contrebande.

Renforcement des capacités et collaboration

14. *Collaborer à l'amélioration des méthodes, des techniques et des systèmes utilisés pour analyser les données sur les passagers, les équipages et les marchandises avant le départ. Produire un rapport d'étape d'ici décembre 2004; chercher à amorcer la mise en oeuvre des méthodes améliorées convenues d'ici le Sommet de 2005.*

Les travaux indiqués aux points 14 et 21 ont été fusionnés. Les travaux du point 14 ont été divisés en deux volets, *fret* et *passagers*, dont les progrès vont bon train. Des documents sur les pratiques exemplaires seront élaborés et examinés en novembre 2005.

15. *Élaborer, en collaboration avec l'OACI, des procédures pour s'assurer que tous les États disposent de régimes d'inspection et d'application de la loi adéquats pour veiller à la conformité des transporteurs aériens et des aéroports avec les normes internationales.*

Un document présentant des pratiques exemplaires pour renforcer les mécanismes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation a été élaboré à l'intention des États membres du G8, pour qu'ils l'utilisent dans le cadre de leurs relations bilatérales avec des pays tiers. Il sera

également partagé avec l'OACI pour contribuer à façonner une pratique exemplaire internationale et promouvoir sa mise en oeuvre dans le monde entier.

16. *Établir un réseau de points de contact pour la communication des menaces imminentes aux compagnies aériennes civiles ainsi que des demandes urgentes en matière de sécurité et des directives d'intervention.*

Un réseau de points de contact du G8 en cas d'urgence en matière de sécurité aérienne a été établi et mis à l'essai. Nous continuerons à procéder à des essais périodiques parmi les États membres du G8, afin de nous assurer de la crédibilité et de l'efficacité du réseau. On compte élargir ce dernier à l'ensemble des 188 États membres de l'OACI, qui a accepté d'héberger le réseau sur un site Web protégé.

17. *Accélérer les efforts en vue d'élaborer des pratiques exemplaires et des procédures en ce qui a trait aux contre-mesures aériennes et terrestres, ce qui comprend la formation, la qualification et l'utilisation de surveillants et de policiers des airs, au besoin; examiner la façon de travailler au sein de l'OACI et du GACT en vue de mettre en commun l'expertise et l'information. Commencer la mise en oeuvre des pratiques exemplaires et des procédures convenues par l'ensemble des membres d'ici décembre 2004; l'achever en 2005.*

Les États membres du G8 ont soumis à l'OACI un ensemble de principes et de pratiques exemplaires pour les pays qui utilisent des agents de sécurité aérienne. L'OACI est sur le point d'adopter des normes et des directives détaillées sur l'utilisation d'agents de sécurité aérienne.

18. *Examiner des façons et des moyens de collaborer, sur une base réciproque, au placement prospectif de conseillers en matière de documents, lorsque cela contribuera réellement à la sécurité aérienne et que des ententes bilatérales et mutuellement acceptables peuvent être conclues.*

Une enquête sur les pratiques actuelles dans les États membres du G8 s'achèvera en novembre 2005.

19. *Prendre des dispositions pour protéger de toute interférence illicite les passagers et leurs bagages (à main et dans la soute à bagages) ayant fait l'objet d'une inspection, par le déploiement d'un régime de « sécurité à plusieurs niveaux » comprenant une vérification des antécédents du personnel, un contrôle strict de l'accès physique et des procédures pour limiter l'accès aux passagers et à leurs bagages après l'inspection aux personnes soumises à un régime de contrôle approprié. Chercher à achever les plans en 2005 en vue de mettre en oeuvre le régime.*

Le G8 a achevé un document sur les pratiques exemplaires, en vue de son utilisation dans le cadre des relations bilatérales des membres avec des pays tiers, pour protéger de toute interférence illicite les passagers et leurs bagages à main et en soute, une fois inspectés, et l'aéronef, après avoir fait l'objet d'un contrôle de sécurité. Ce document sera transmis au secrétariat de l'OACI pour contribuer à façonner une pratique exemplaire internationale.

20. Travailler à l'élaboration et à la promotion de mesures de sécurité solides et efficaces sur le plan des coûts pour les postes de pilotage des avions, tout d'abord en pressant tous les États de se conformer pleinement, d'ici octobre 2004, aux exigences des normes de l'OACI, qui prévoient le renforcement des portes des postes de pilotage dans tous les aéronefs de passagers excédant 45,5 tonnes métriques ou comptant plus de 60 sièges passagers, et ensuite en examinant des façons de renforcer la sécurité des cabines de pilotage, y compris par l'installation de cloisons. Tous les transporteurs visés effectuant des vols dans l'espace aérien du G8 devraient respecter, d'ici octobre 2004, les exigences établies pour la sécurité des portes des postes de pilotage. Fournir un rapport d'étape relatif à l'étude de la sécurité des cloisons d'ici le Sommet de 2005.

Le G8 a achevé la première partie de ce projet en déterminant que les compagnies aériennes utilisant les aéroports des pays membres du G8 respectent les normes de l'OACI concernant le renforcement de la sécurité des portes des postes de pilotage. Depuis, des éléments d'orientation sur les meilleures façons de se conformer à ces normes, y compris des conseils sur les mesures compensatoires provisoires, ont été fournis en vue d'une utilisation bilatérale ou d'un partage avec le secrétariat de l'OACI pour contribuer à façonner une pratique exemplaire internationale.

21. Déterminer et adopter des pratiques exemplaires au sein du G8, puis les promouvoir à l'échelle internationale, pour faire en sorte que l'information pertinente sur les passagers en transit soit fournie à l'État de transit par l'État de départ précédent.

Se reporter au point 14.

22. Étudier et évaluer s'il est nécessaire et réalisable d'élaborer des lignes directrices semblables aux normes de l'OACI relatives à la sûreté de l'aviation, en vue de les appliquer aux activités de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires, dans le but d'améliorer la réglementation en matière de sécurité.

Le G8 a établi qu'aucun travail additionnel n'était nécessaire, car l'OACI a abordé les normes pour l'aviation générale et l'aviation d'affaires dans la modification 11 à l'Annexe 17, qui a été adoptée par le Groupe d'experts en sûreté de l'aviation de l'OACI en mars/avril 2005, et est maintenant prise en considération dans le cadre des autres processus de l'OACI.

23. Approuver et promouvoir des mécanismes permettant la consultation fréquente des responsables de la sécurité des transports des secteurs public et privé.

Le G8 a produit un document sur les pratiques exemplaires, que nous transmettrons au secrétariat de l'OACI en vue de son éventuelle inclusion dans le Manuel de sécurité. Il sera également transmis au CAWG de l'IATA.

24. Accroître la collaboration dans la recherche et le développement de technologies biométriques, en travaillant avec l'OACI afin de mettre au point, en vue de son application pratique, un concept de contrôle des passagers de nouvelle génération. Faire rapport sur les progrès réalisés d'ici 2005.

Le G8 continue de suivre l'excellent travail en cours à l'OACI et offrira son expertise au besoin ou sur demande.

25. Examiner des façons et des moyens d'améliorer davantage, de simplifier et d'accélérer les procédures relatives aux visas pour accroître la sécurité et faciliter les déplacements légitimes, lorsque l'État hôte juge acceptable de le faire.

Le G8 est en train d'élaborer un plan de travail global pour aborder ce point d'action. Ce plan de travail sera achevé d'ici novembre 2005.

26. Évaluer et réduire les risques liés au terrorisme dans le domaine maritime par des initiatives de collaboration ciblées, à commencer par des auto-vérifications volontaires et l'élaboration d'une méthode de vérification de la sécurité des installations portuaires et d'une liste de contrôle au sein du G8 et de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui tiennent compte du concept du programme de vérification de l'OACI pour la sûreté de l'aviation.

Le G8 a mis au point une méthodologie et une liste de contrôle pour la vérification de la sécurité des installations portuaires et maritimes. Ce produit a été modifié et adopté comme document d'orientation provisoire par le 79^e Comité de la sécurité maritime de l'OMI en décembre 2004, sous la cote CSM/Circ. 1131. Les membres du G8 effectueront des auto-vérifications et partageront leur expérience, en vue d'élaborer des recommandations pour l'OMI sur d'éventuelles

modifications de la liste de contrôle et du document d'orientation, les membres européens assurant la coordination par l'intermédiaire de la Commission européenne.

27. Soutenir la prestation, par l'intermédiaire du GACT, d'un appui accru pour renforcer les capacités des États qui le désirent dans le but d'améliorer leurs systèmes d'approbation et de délivrance de documents de voyage et leurs contrôles frontaliers.

Le GACT a accepté de faciliter la mise en œuvre des normes et des pratiques de l'OACI en matière de sécurité des documents. Il a aussi examiné les efforts déployés par les organisations régionales pour adopter les normes de l'OACI. Sur les instances de divers membres du G8, la plupart des régions ont abordé la question dans le cadre d'organisations régionales ou sont en train de le faire.

28. S'engager, par l'intermédiaire du GACT, à examiner comment les membres du G8 et les autres États ou organisations peuvent aider les États à respecter et à maintenir ces nouvelles exigences en matière de sécurité.

En facilitant l'aide, le GACT travaille avec acharnement à la promotion des normes de la SAFTI.