



**Sécurité des transports et contrôle des systèmes portatifs de défense aérienne –
plan d'action du G8**

**SECURITE DES TRANSPORTS
ET CONTRÔLE DES SYSTÈMES PORTATIFS DE DÉFENSE
AÉRIENNE
PLAN D'ACTION DU G8**

Nous, chefs d'État et de gouvernement du G8, sommes résolus à intensifier nos efforts communs afin de faire face aux menaces terroristes qui pèsent sur les moyens de transport collectif. Nous continuerons de mettre en oeuvre le plan d'action que nous avons arrêté à Kananaskis afin d'assurer des transports sûrs, efficaces et fiables partout dans le monde. Nous avons réalisé des progrès importants dans la mise en oeuvre de ce plan et nous avons également pris une série de nouvelles mesures.

Nos efforts dans ce domaine porteront sur cinq points :

1. Les systèmes portatifs de défense aérienne (Manpads)
2. Le transport aérien
3. Les personnes
4. Les conteneurs
5. Le transport maritime

1. Contrôle des systèmes portatifs de défense aérienne

1.1 Au Sommet de Birmingham en 1998, nous avons reconnu le danger que constitue pour l'aviation civile l'utilisation criminelle des systèmes portatifs de défense aérienne (Manpads) et appelé de nos voeux la poursuite des travaux pour y remédier. À Kananaskis, nous étions convenus de renforcer la sûreté des transports à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001.

1.2 Aujourd'hui, à Évian, nous réaffirmons notre vive préoccupation face à la menace que les Manpads font peser sur l'aviation civile, en particulier lorsqu'ils se trouvent entre les mains de terroristes ou des États qui les abritent.

1.3 Les Manpads sont des systèmes de missiles sol-air conçus pour être portés et tirés par une seule personne. Portatifs et faciles à dissimuler, les Manpads peuvent provoquer des destructions catastrophiques. C'est pourquoi nous mettons en oeuvre des mesures nationales de lutte contre l'utilisation illicite des Manpads et nous encourageons d'autres États à en faire autant.

1.4 Compte tenu de l'augmentation du nombre des Manpads dans les stocks mondiaux, nous nous engageons à en réduire la prolifération et nous appelons tous les pays à renforcer le contrôle de leurs stocks de

Manpads.

1.5 Dans le cadre de l'Arrangement de Wassenaar, des " Éléments pour le contrôle à l'exportation des Manpads " ont été adoptés par les 33 États participants en l'an 2000. C'est là un progrès important. Nous nous engageons à promouvoir l'application des principes définis dans ces " Éléments " par un grand nombre d'États.

1.6 En outre, nous convenons de mettre en oeuvre les mesures suivantes pour empêcher l'acquisition de Manpads par des terroristes :

" Fournir une aide et une expertise technique pour la collecte, la gestion sécurisée des stocks et la destruction des Manpads en excès des besoins nationaux de sécurité ;

" Adopter de stricts contrôles nationaux des exportations de Manpads et de leurs composants essentiels ;

" Promouvoir une réglementation nationale ferme de la production, du transfert et du courtage ;

" Interdire les transferts de Manpads à des utilisateurs finaux non-étatiques ; les Manpads ne devraient être exportés qu'à des gouvernements étrangers ou à des agents autorisés par un gouvernement ;

" Échanger des informations sur les entités et pays non-coopératifs ;

" Étudier la faisabilité de l'élaboration, pour les nouveaux Manpads, de caractéristiques spécifiques de performances techniques ou de points de contrôle du tir qui empêchent leur utilisation sans autorisation ;

" Encourager l'action au sein du groupe de travail sur la sûreté de l'aviation (AVSEC) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant les Manpads.

1.7 Nous décidons d'échanger des informations sur les mesures nationales liées à la mise en oeuvre de ces mesures d'ici décembre 2003. Nous ferons le bilan des progrès réalisés lors de notre prochaine réunion en 2004.

2. Le transport aérien

2.1 Mesures déjà mises en oeuvre :

" Accord sur la mise en oeuvre d'ici novembre 2003 des nouvelles normes internationales prévoyant le renforcement des portes du poste de pilotage des avions, telles qu'adoptées par l'OACI ;

" Poursuite du soutien à la mise en oeuvre par l'OACI du programme d'audit universel de sûreté de tous les États membres de l'OACI, sachant que les premiers audits ont déjà été réalisés ;

" Une coopération accrue entre nous sur la sûreté de l'aviation, y compris la mise en oeuvre du présent Plan d'action, en nous appuyant sur l'OACI et les autres organisations internationales compétentes, afin de renforcer les normes globales dans l'ensemble du G8.

2.2 Renforcer le plan d'action sur la sûreté aérienne et développer des systèmes efficaces de contrôle de qualité de la sûreté pour l'aviation à l'échelle mondiale :

" Réexaminer les procédures de sûreté existantes de manière à s'assurer que le personnel ne représente pas une menace pour l'aviation, en étudiant en particulier la faisabilité et les avantages d'un contrôle de tous les personnels et objets transportés à leur entrée dans

les parties essentielles des zones de sûreté à accès réglementé des aéroports ;

" Encourager la poursuite, au sein de l'OACI, des travaux d'examen et d'adoption de mesures liées à un niveau de menace plus élevé pour les procédures de sûreté standards ;

" Encourager chacun d'entre nous à adopter et mettre en oeuvre dès que possible les dispositions harmonisées complémentaires sur la sécurisation des portes du poste de pilotage qui ont été arrêtées par l'OACI. Chacun d'entre nous entend appliquer ces dispositions aux vols internationaux comme aux vols nationaux ;

" Tirer parti de l'expérience acquise notamment avec l'installation à bord de systèmes vidéo permettant de contrôler la sûreté à l'intérieur des aéronefs transportant des passagers ;

" Coordonner les mesures de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation pour les pays n'appartenant pas au G8 et prendre l'initiative en mettant des fonds et des conseillers à la disposition du programme d'audits de la sûreté de l'aviation (AVSEC) de l'OACI.

3. Les personnes

3.1 Nous avons élaboré des orientations sur la mise en oeuvre de normes internationales régissant le recours à la biométrie pour vérifier l'identité des voyageurs et nous les avons transmises à l'OACI. Nous entérinons la Déclaration des groupes de Rome et de Lyon du G8 sur les applications de la biométrie aux voyages internationaux et nous sommes déterminés à continuer d'apporter notre soutien aux travaux en cours au sein de l'OACI.

3.2 Nous convenons également d'élaborer un livret du marin sûr et vérifiable dans le cadre de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et nous travaillons ensemble pour définir des mesures de sûreté pour les marins et les travailleurs portuaires compatibles avec les règles de facilitation du commerce de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'OIT.

3.3 Nous travaillons ensemble à accélérer l'application des orientations communes de l'Organisation mondiale des Douanes (OMD), de l'OACI et de l'Association internationale du transport aérien comme norme internationale d'informations préalables sur les passagers et nous oeuvrerons pour faire des autres critères nécessaires pour l'information sur les passagers une norme internationale.

4. La sûreté des conteneurs

4.1 Nous travaillons ensemble au renforcement du régime de sûreté des conteneurs d'une manière générale et à l'élaboration, d'une manière plus spécifique, dans le cadre de l'OMD, de normes et orientations communes de transmission électronique de déclarations douanières pour le fret et d'une série normalisée de données pour identifier les marchandises à haut risque. Parallèlement, nous travaillons ensemble pour concilier les besoins de la sécurité et ceux de la facilitation du commerce.

4.2 Notre soutien actif aux projets pilotes permettant de définir un régime intégré de sûreté des conteneurs a contribué à l'application rapide de l'initiative sur la sécurité des conteneurs qui est désormais opérationnelle dans dix des principaux ports internationaux, dont sept

se trouvent dans des pays du G8. En continuant d'apporter notre soutien à cette initiative, nous encouragerons d'autres ports à y participer rapidement, ce qui renforcera la sûreté mondiale des conteneurs. L'efficacité de la sécurité internationale dépend de son maillon le plus faible ; c'est pourquoi nous appuyons la coopération internationale au sein de l'OMD afin d'obtenir une approche plus concertée pour tous les ports de transit de fret international.

5. Le transport maritime

5.1 À Kananaskis, nous étions convenus de soutenir, au sein de l'OMI, les amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer rendant obligatoires des plans de sûreté des navires, la présence à bord des navires d'officiers de sécurité, des plans de sûreté des installations portuaires et des évaluations de la sûreté des installations portuaires pour les ports concernés qui accueillent les navires effectuant des trajets internationaux ; ces amendements devront être pris en compte lors de l'élaboration d'un code international de sûreté des navires et des installations portuaires d'ici juillet 2004.

5.2 En décembre 2002, l'OMI a adopté ces amendements qui prévoient également l'installation de systèmes d'identification automatique sur les navires d'ici le 31 décembre 2004. Nous soutenons la mise en oeuvre de mesures dans ce domaine comme convenu lors de notre Sommet de 2002.