



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/107¹

EX/39, EC/18

24/8/04

Révision

25/9/04

Anglais, arabe, espagnol
français et russe seulement

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF ET COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 14 : Sûreté de l'aviation

Point 29 : Facilitation

LA STRATÉGIE D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA FACILITATION (SAFE) DE L'ORGANISATION MONDIALE DU TOURISME

(Document présenté par l'Organisation mondiale du tourisme)

SOMMAIRE

L'Assemblée est invitée à :

- prendre note des vues de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) sur la nécessité d'intégrer facilitation et sécurité afin de réduire les sources d'irritation pour les voyageurs, de maîtriser les coûts de la sécurité et de contribuer à diminuer la charge financière que représente la sécurité pour les pays en développement ;
- prendre acte du travail de l'OMT dans le domaine de la sécurité, de la protection et de la facilitation du tourisme et de sa traduction cohérente en une stratégie d'amélioration de la sécurité et de la facilitation (SAFE), et
- reconnaître que l'OACI devrait étudier avec l'OMT les possibilités de renforcement de leur coopération dans le domaine de la sécurité et de la facilitation, comme l'indique le présent document.

La suite à donner par l'Assemblée fait l'objet du paragraphe 25.

¹ Versions anglaise, arabe, espagnole, française et russe fournies par l'Organisation mondiale du tourisme.

INTRODUCTION

1. Le tourisme² fait l'objet de nombreux attentats terroristes aux répercussions économiques négatives considérables et aux effets sociaux désastreux. La menace permanente du terrorisme est, partout dans le monde, une caractéristique de plus en plus importante du paysage touristique, sans compter les délits et autres actes de délinquance dont restent victimes les touristes. En même temps, en dépit de difficultés passagères, l'expansion du secteur touristique dans la durée est manifeste, tout particulièrement en ce qui concerne les nouveaux marchés et les marchés moins développés. Le défi à relever consiste à mettre en place des systèmes mondiaux de sécurité renforcée et de le faire d'une façon qui facilite les flux touristiques, respecte la dignité des touristes et veille à ce que tous les pays, surtout les plus pauvres, puissent participer activement à ces systèmes sous les angles des compétences humaines, des techniques et du financement.

2. Il existe une forte synergie entre transport aérien et tourisme. Il y a une étroite corrélation entre la structure et les tendances mondiales du nombre de touristes internationaux (qu'enregistre l'OMT) et celles du nombre de passagers internationaux (qu'enregistre l'OACI), bien qu'au cours de la dernière décennie, la croissance des arrivées de touristes ait dépassé l'augmentation du nombre de passagers transportés. De nombreuses routes aériennes ont été ouvertes et sont maintenues grâce à la demande des marchés en expansion du tourisme d'affaires et du tourisme d'agrément. Inversement, d'autres routes aériennes, notamment celles desservies par des compagnies de charters et des compagnies à bas coûts, ont créé de nouveaux flux touristiques. Pour les pays pauvres, l'existence d'une bonne desserte aérienne à bas prix est une condition préalable essentielle à la croissance des exportations de services touristiques³.

3. Cette synergie a pour conséquence que les voyages et le tourisme constituent désormais à l'échelle planétaire un secteur économique majeur. Le tourisme représente directement et indirectement une plus grande part du PIB, plus d'emplois et plus d'investissements que la plupart des autres activités économiques. C'est particulièrement vrai dans les pays en développement et dans les pays émergents où le tourisme est la principale activité du secteur des services et un catalyseur remarquablement efficace de l'égalité hommes-femmes, de l'emploi des jeunes, de la revitalisation des zones rurales, de la protection culturelle et de la défense de la nature.

4. Dans le transport aérien et dans le secteur du tourisme, les graves insuffisances en matière de sécurité ne sont donc pas seulement une source directe de préoccupation à cause du risque de tragédie humaine ; elles ont de plus vastes répercussions pour l'économie mondiale et surtout pour l'économie de nombreux pays en développement.

5. La grande majorité des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile concernent les touristes en tant que passagers. En outre, ceux qui voyagent en avion sont fréquemment la cible directe d'attentats terroristes dans les installations et sites touristiques en dehors des zones aéroportuaires. En même temps, l'accélération du flux des passagers aux postes-frontières et dans les aéroports est un problème crucial, qui préoccupe à la fois les professionnels du transport aérien et ceux du tourisme. Aussi

² Voyages d'affaires, voyages d'agrément et services s'y rattachant pour les voyageurs dans les lieux de provenance et de destination.

³ C'est la raison pour laquelle, à la dernière Conférence mondiale du transport aérien, l'OMT a proposé le concept de « voies aériennes essentielles au développement du tourisme », mécanisme visant à soutenir les liaisons aériennes à destination et en provenance des pays pauvres pour augmenter leurs exportations touristiques. Ce mécanisme est actuellement étudié par l'OACI et l'OMT.

l'OMT soutient-elle en règle générale les programmes de sécurité et de facilitation de l'OACI. À cet égard, bien qu'elle souscrive pleinement à la Déclaration à laquelle a abouti en février 2002 la Conférence ministérielle de haut niveau de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, l'OMT tient à attirer particulièrement l'attention sur la nécessité :

- de veiller à ce que les mesures de sécurité soient appliquées de la façon la plus rentable pour éviter qu'elles ne constituent une charge excessive pour l'aviation civile ;
- de veiller dans la mesure du possible à ce que les mesures de sécurité ne perturbent ni n'entravent le flux des passagers, du fret et du courrier ou le trafic aérien ;
- de garantir l'application des mesures de sécurité de manière objective et sans discrimination de sexe, de race, de religion ou de nationalité, et
- de restaurer la confiance du public dans les voyages en avion et de revitaliser le secteur du transport aérien.

6. L'OMT souhaiterait que soient établis des rapports beaucoup plus étroits entre sécurité et facilitation dans les stratégies nationales et régionales de transport aérien et de tourisme. Elle pense également qu'en la matière, le renforcement de la collaboration entre l'OACI et elle pourrait contribuer à améliorer les mesures de sécurité, à accentuer la facilitation et à maîtriser les coûts, tout particulièrement pour les pays les plus pauvres du monde. En réalité, en dépit des déclarations solennelles et des bonnes intentions, les coûts augmentent pour les prestataires de services touristiques et pour les touristes eux-mêmes ; la facilitation recule et les pays démunis risquent de se laisser encore davantage distancer dans le secteur économique qui leur offre le plus d'espoir d'échapper au piège de la pauvreté.

LA MAÎTRISE DES COÛTS ET DES SOURCES D'IRRITATION

7. S'agissant des coûts, l'OMT est d'avis qu'en fin de compte, c'est l'État qui est responsable de la sécurité et que les coûts de celle-ci ne devraient pas trop peser sur le tourisme. Ce point de vue reflète la manière de voir le transport aérien qu'a l'OACI. L'adoption par le Conseil de l'OACI en juin 2004 d'un additif à la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (document 9082), selon lequel il ne faut pas que l'aviation civile supporte les coûts entraînés par des fonctions de sécurité générale qui incombent à l'État telles que la police générale, le renseignement et la sûreté nationale, est un bon pas en avant. L'OMT soutient aussi les principes généraux dont l'application est recommandée concernant les redevances de sûreté (paragraphe 29 du document 9082) et elle se félicite que l'OACI ait l'intention de continuer à accorder une priorité majeure à ses travaux sur la répartition et le recouvrement du coût des mesures de sûreté du transport aérien (document A35-WP/10, EC/2). Un surcroît de coûts pour les touristes aurait un effet dissuasif, c.-à-d. les détournerait du transport aérien, et dans beaucoup de pays où le tourisme est très élastique par rapport aux prix, il pourrait en fait réduire le total des recettes et les rentrées fiscales correspondantes du tourisme.

8. L'OMT est particulièrement préoccupée par la charge financière que de nouvelles mesures de sécurité feraient peser sur les pays en développement. Il ne faudrait pas que les pays pauvres, à l'endettement massif et qui doivent faire face aux dépenses fondamentales de santé, d'hygiène publique, d'alimentation et d'éducation, aient à se charger du fardeau supplémentaire des coûts de sécurité pour parvenir dans ce domaine à un niveau international que normalement, ils ne chercheraient pas à atteindre. Il existe deux types de coûts de sécurité : premièrement, les coûts d'installation, de fonctionnement et d'entretien des appareils de sécurité et les coûts de formation des personnels et deuxièmement, les coûts de préparation et de traitement de documents de voyage exploitables par ordinateur et, ultérieurement, améliorés avec des renseignements biométriques.

9. Pour ce qui est des appareils, il faut veiller à ce que soit garanti un niveau de sécurité élevé minimum mais aussi à ce que les appareils utilisés soient adaptés à la situation concrète, notamment à l'intensité du trafic et au coût relatif des ressources humaines. Il faut aussi tenir compte du fait que la technologie et la formation se paient d'ordinaire en devises dont manquent les pays pauvres. En outre, il pourrait y avoir des économies d'échelle et une amélioration de la sécurité et de la facilitation pour les touristes si les appareils installés dans les équipements et sites touristiques étaient les mêmes que dans les aéroports.

10. Pour ce qui a trait aux documents de voyage, en mai 2003, le Comité du transport aérien de l'OACI a adopté un « plan » en vue de l'application partout dans le monde de techniques biométriques permettant l'interfonctionnement des systèmes pour les passeports et autres documents de voyage contrôlés par ordinateur, ce qui pourrait marquer un progrès important pour parvenir à un bon équilibre entre la rapidité du contrôle et les exigences actuelles en matière de sécurité. Afin d'exécuter ce « plan de l'OACI », la Division de la facilitation a préconisé en avril dernier l'adoption de nouvelles normes et pratiques recommandées, notamment d'une norme visant à ce que tous les États commencent à ne délivrer que des passeports exploitables par ordinateur en avril 2010 au plus tard et d'une pratique recommandée consistant pour les États à incorporer des renseignements biométriques dans les passeports, visas et autres documents de voyage officiels exploitables par ordinateur. En juin de cette année, l'IATA a pris une décision parallèle demandant que fin 2007, il ne soit plus délivré que des billets d'avion électroniques.

11. Dans l'ensemble, l'OMT est favorable à cette évolution et elle estime que, comme pour les appareils de sécurité, il se peut que certains États jugent intéressant d'étendre le concept d'interfonctionnement pour ce qui est de l'exploitation par ordinateur et des techniques biométriques aux bateaux de croisière (où les données biométriques servent déjà lors du rembarquement après une escale de transit) ainsi qu'aux installations et sites touristiques sur leur territoire. Cela allégerait les tâches administratives et simplifierait la visite pour le touriste. À cet égard, on ne sait presque rien de la possibilité de mettre en pratique les techniques biométriques et du coût de leur application aux documents de voyage exploitables par ordinateur dans les divers pays et tout particulièrement dans les pays en développement ayant de faibles flux de touristes et des ressources limitées (et dont les compagnies aériennes encourrent en outre des dépenses pour le passage à la billetterie électronique à 100 %).

12. De l'avis de l'OMT, pour que les mesures de sécurité soient largement appliquées d'une façon des plus rentable, il serait des plus utile, tant pour l'administration du tourisme que pour l'administration de l'aviation, de diffuser des conseils et des estimations de coût au sujet du perfectionnement biométrique des documents de voyage exploitables par ordinateur. L'existence de ces informations permettrait de prendre des mesures pour prévoir des ressources et développer la capacité des États pauvres parallèlement au reclassement comme norme de la pratique recommandée actuellement proposée par l'OACI relative à l'incorporation des données biométriques, ce qui ferait progresser l'idée d'un niveau minimum de sécurité dans le monde entier.

13. Faute d'une application homogène partout dans le monde, le danger existe de créer aux frontières un traitement discriminatoire à plusieurs niveaux dépendant non pas forcément du risque perçu associé à un voyageur (ce qui est l'objectif du reclassement comme norme de la pratique recommandée actuelle comme le propose la Division de la facilitation de l'OACI) mais de la possibilité d'exploiter ou non les passeports par un ordinateur et de les valider ou non à l'aide de renseignements biométriques, ainsi que de l'exigence ou non d'un visa.

14. Au haut de l'échelle, les étrangers n'ayant pas besoin d'un visa et titulaires de documents de voyage exploitables par ordinateur et validés par des données biométriques bénéficieraient d'un traitement rapide et au bas de l'échelle, les étrangers desquels il est exigé un visa et ne possédant pas de

documents de voyage améliorés ne devraient pas seulement faire les démarches, actuellement de plus en plus lentes et fastidieuses, d'obtention du visa auprès d'un consulat ou d'une ambassade dans le pays de provenance (ou souvent dans un autre) mais aussi subir au poste-frontière un traitement agaçant et leur faisant perdre du temps à l'arrivée dans le pays de destination. De surcroît, les documents exploitables par ordinateur et validés par des renseignements biométriques ne faciliteront pas le passage de la frontière dans les pays qui ne sont pas équipés pour en effectuer ainsi le contrôle.

15. En dernier lieu, au sujet des visas et des mesures apparentées de contrôle des voyageurs, il y a deux facteurs dont on minimise souvent l'importance : la facilité d'obtention des visas pour les voyageurs légitimes et les répercussions des conseils officiels aux voyageurs. Ces facteurs peuvent influencer sur la qualité de l'expérience du touriste, entraver la croissance des déplacements touristiques et du trafic aérien et nuire tout particulièrement aux pays pauvres. Comme précisé plus loin, l'OMT pense que le renforcement de la sécurité et surtout l'utilisation des nouvelles techniques doivent servir à améliorer la facilitation (par exemple grâce au système de renseignements préalables concernant les voyageurs et aux visas électroniques) et à encourager les voyages vers les destinations sûres. Cela signifie la facilitation de la délivrance des visas (ou, de préférence, la suppression de l'exigence du visa) et des conseils officiels aux voyageurs ciblés, précis et constamment révisés (qu'il est utile de diffuser sur Internet). Là aussi, les pays en développement auront besoin d'une assistance.

LA STRATÉGIE D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA FACILITATION (SAFE)

16. L'OMT estime que des points de vue tant du touriste que des professionnels et de l'État, il faut mettre davantage l'accent sur l'intégration de la sécurité et de la facilitation pour les voyageurs franchissant les frontières nationales. La facilitation devrait faire partie intégrante à la fois de la conception et de l'utilisation des appareils et des règles de sécurité. Sachant cela, l'OMT, qui entend mettre à profit sa longue et vaste expérience dans le domaine de la sécurité, de la protection et de la facilitation du tourisme, a lancé récemment une stratégie d'amélioration de la sécurité et de la facilitation dont le sigle anglais est SAFE (*Security and Facilitation Enhancement*).

17. L'OMT a un *réseau de sécurité et de protection du tourisme* ainsi qu'un *groupe d'étude* de cette question afin d'aider les pays, les destinations touristiques, les travailleurs du secteur du tourisme et les consommateurs à s'occuper des problèmes de sécurité dans les activités touristiques. S'inspirant de plusieurs déclarations précédentes sur le tourisme remontant à 1980, l'Assemblée générale de l'OMT adopta en 1991 les *Mesures recommandées pour la sécurité du tourisme* et invita les États à les appliquer en se conformant à leurs propres dispositions législatives et réglementaires. Afin d'éviter les distinctions artificielles et d'assurer une démarche intégrée, les *Mesures recommandées pour la sécurité du tourisme* englobent dans la pratique la sécurité et la facilitation ainsi que des questions de sécurité strictement définies (prévention contre l'incendie, sécurité alimentaire, exigences sanitaires, mesures de protection de l'environnement, etc.). Après 1991, l'OMT a publié plusieurs documents d'orientation en la matière, dont le manuel *Protection et sécurité des touristes* et, en 2003, *Crisis Guidelines for the Tourism Industry*. À l'heure actuelle, elle élabore un modèle pour *des destinations touristiques sûres dans le cadre de la facilitation* et des *recommandations pour des conseils officiels justifiés aux voyageurs*. Pour ce qui est des conseils officiels aux voyageurs, l'OMT voudrait consigner ici sa satisfaction face à l'esprit de coopération dont a fait preuve en avril dernier la Division de la facilitation de l'OACI et qui s'est traduit par la recommandation B/2 dont le Conseil de l'OACI a décidé en juin dernier d'inviter les États contractants à prendre note.

18. Compte tenu des événements du 11 septembre 2001, de l'inquiétude croissante que suscitent les risques d'attentats terroristes et, partant, de la nécessité de renforcer la sécurité en

l'assortissant de mesures de facilitation adaptées, les documents mentionnés ci-dessus sont en cours de refonte pour en faire des repères permettant d'appliquer partout dans le monde une stratégie permanente de longue durée associant facilitation et sécurité. Cette stratégie SAFE, qui fait l'objet du **schéma** joint au présent document de travail, se compose de quatre éléments essentiels :

- 1° **Fixer des repères** dans le but d'assurer la cohérence, l'acceptation et la diffusion des paramètres et des conseils de l'OMT en matière de sécurité et de facilitation.
- 2° **Créer ou renforcer les capacités.** Avec pour objectif de permettre l'implantation dans le monde entier des meilleures pratiques en matière de sécurité et de facilitation, l'OMT a) créera des modules spécialisés d'éducation et de formation afin que les États et les professionnels du tourisme puissent se conformer aux repères et b) en partenariat avec d'autres institutions, fournira et obtiendra le financement de projets et d'équipements pour permettre aux États et aux professionnels de se conformer aux repères.
- 3° **Évaluer les résultats obtenus et définir des projets correcteurs.** Avec toujours pour objectif de permettre l'implantation dans le monde entier des meilleures pratiques en matière de sécurité et de facilitation, l'OMT s'occupe actuellement de réunir un groupe d'experts pour faire des audits en comparant les résultats aux repères dans les États et surtout dans les pays les moins avancés.
- 4° **Accroître la confiance.** Une importante partie intégrante de la stratégie SAFE est une campagne continue de promotion à l'aide du site de l'OMT sur la Toile (www.world-tourism.org) afin d'accroître la confiance du public, des entités touristiques et des investisseurs dans la sécurité, assortie de facilitation d'accès, des destinations.

19. Il peut être constaté un certain parallélisme entre les activités de l'OMT dans le domaine du tourisme et celle de l'OACI dans le domaine du transport aérien. Plus précisément, l'OACI a institutionnalisé des « repères » sous la forme des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 9 — *Facilitation* et de l'annexe 17 — *Sécurité* de la Convention de Chicago, ainsi que sous la forme de conseils sur les *documents de voyage lisibles à la machine*. Dans le cas (de parties) de l'annexe 17, l'OACI effectue des audits en appliquant son programme universel d'audits de supervision de la sécurité et elle cherche des moyens de remédier aux failles constatées.

20. À l'heure actuelle, l'OMT prépare trois séminaires sur la sécurité et la facilitation qui devraient avoir lieu dans le courant de l'année prochaine et qui seront destinés aux ministres et hauts fonctionnaires du tourisme respectivement des régions Amériques, Europe/Moyen-Orient/Afrique et Asie-Pacifique. Ces séminaires pourraient être suivis d'une conférence mondiale. Ils traiteront les défis à relever, qui évoluent rapidement, et les réactions qu'ils suscitent, l'application de mesures et les meilleures pratiques, l'intégration des systèmes les plus perfectionnés et les moins perfectionnés (l'accent étant mis sur les procédés objet d'un accord, la création ou le renforcement des capacités, le transfert de technologie et le financement), les principes directeurs généraux pour améliorer la situation, et les étapes déterminantes de la politique de sécurité et de facilitation. Il y sera insisté tout particulièrement sur les initiatives du G-8 et des Nations Unies en matière de sécurité, sur celles de l'OACI et d'autres organismes liés aux transports et sur la stratégie SAFE de l'OMT. L'OACI sera naturellement invitée à participer à ces travaux.

LA COORDINATION INTERORGANISATIONS

21. Pour parvenir à un système de sécurité homogène et de qualité supérieure, il faut approfondir la coopération entre les divers représentants de l'État et des professionnels au niveau national et entre les institutions internationales intéressées. Pour ce qui est du tourisme, l'OMT, en sa qualité d'institution spécialisée des Nations Unies, coordonne ses activités surtout avec d'autres institutions des Nations Unies, sous l'égide du Comité contre le terrorisme (CCT) du Conseil de sécurité, mais aussi avec d'autres institutions intergouvernementales, comme indiqué au bas du schéma ci-joint dans l'encadré sur la coordination interorganisations.

22. Pour les questions techniques, les relations principales sont celles avec l'OACI et avec l'Organisation maritime internationale (OMI). Dans le cas de l'OACI, il y a trois axes de collaboration présentant un intérêt particulier :

- 1° l'éventuelle extension de l'application des normes de sécurité du transport aérien aux installations et sites touristiques ;
- 2° la facilitation du contrôle de sécurité dans les aéroports, et
- 3° la facilitation de la délivrance et du traitement des documents de voyage.

23. Dans ce contexte, l'OMT pense qu'il peut exister des possibilités de coopération et de synergie entre ces deux institutions spécialisées dans des domaines comme :

- la promotion de la connaissance et de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI ;
- la facilitation et l'audit des mesures d'entrée (exemples : exigence de visas et mode, coût et délai d'obtention de ceux-ci ; dispositions relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs et notamment aux problèmes de respect de la vie privée) ;
- les audits de la facilitation dans les aéroports ; ces audits comprendraient l'évaluation de la mise en œuvre des SARP de l'OACI (actuellement, l'OACI ne procède pas à des audits proprement dits les concernant) et se concentreraient autant que de besoin sur les objectifs recommandés de 45 minutes de formalités pour tous les passagers à l'arrivée et de 60 minutes au départ, ainsi que sur les mesures permettant de faire du passage du voyageur par l'aéroport une expérience agréable ; l'OMT a déjà de l'expérience dans ce domaine (avec, par exemple, l'évaluation approfondie des niveaux de sécurité à l'aéroport Ngurah Raj de Bali en février 2003 à la demande du gouvernement indonésien), et
- la préparation et la mise au point réciproques de documents, stages et séminaires de formation et la recherche de ressources pour la création ou le renforcement des capacités.

24. L'OMT entretient aussi une étroite coopération avec des organisations non gouvernementales et avec le secteur privé. Dans le domaine du transport aérien, les organismes mondiaux avec lesquels l'OMT entend coopérer pour les questions de sécurité et de facilitation comprennent l'IATA, le *Simplifying Passenger Programme* (SPT, dirigé par l'IATA et auquel l'OACI est déjà associée), l'*Air Transport Action Group* (ATAG), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des tour-opérateurs (IFTO), la Confédération internationale de voyages pour

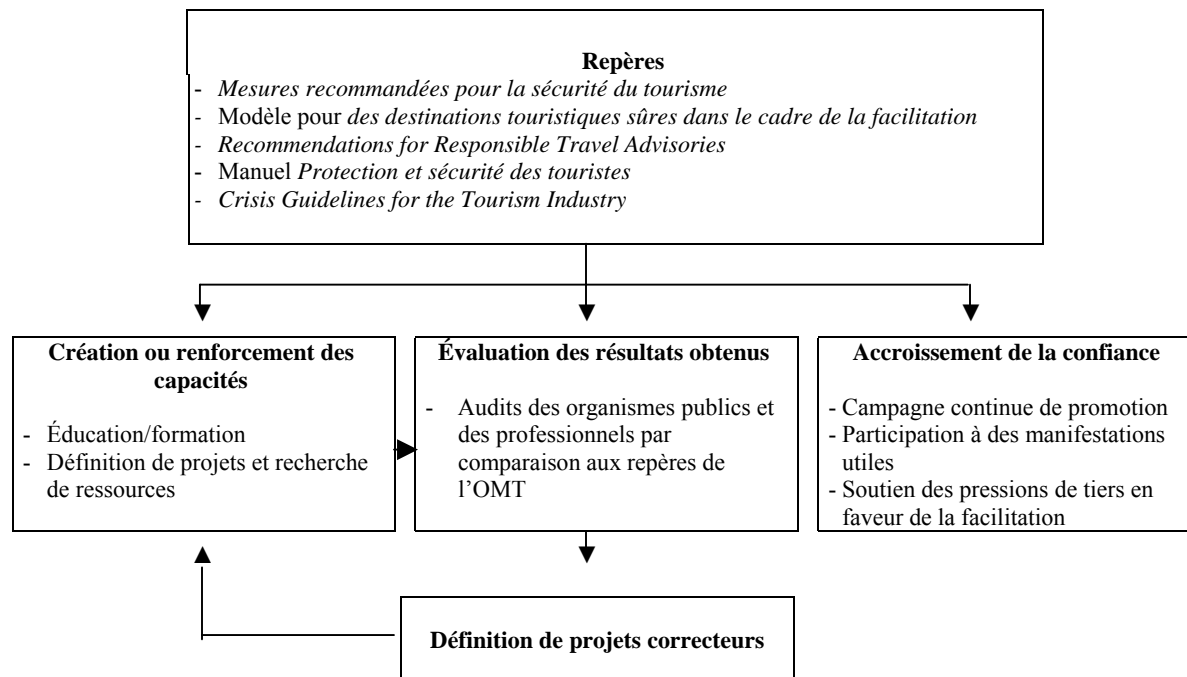
étudiants (ISTC), la Fédération universelle des associations d'agences de voyages (FUAAV) et le Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC).

SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

25. L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte du travail de l'OMT dans le domaine de la sécurité, de la protection et de la facilitation du tourisme et de sa traduction cohérente en une stratégie d'amélioration de la sécurité et de la facilitation (SAFE) ;
- b) prendre note des vues de l'OMT sur la nécessité d'intégrer facilitation et sécurité et de contribuer à diminuer la charge financière que représente la sécurité, en particulier pour les pays en développement, et
- c) reconnaître que l'OACI devrait étudier avec l'OMT les possibilités de renforcement de leur coopération dans le domaine de la sécurité et de la facilitation en suivant les voies qu'indiquent plus haut les paragraphes 22 et 23.

STRATÉGIE D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA FACILITATION
dite **STRATÉGIE SAFE** (*Security and Facilitation Enhancement*)



Coordination interorganisations	
Organisation	Objet de la coordination
Banque mondiale, CCI, PNUD, G-8, etc. CCT (Conseil de sécurité)	Demande et offre de ressources pour la création ou le renforcement des capacités
CNUCED OACI	Présentation de l'optique du tourisme, insertion du tourisme dans le contexte international, problèmes de respect de la vie privée Réduction au minimum des effets négatifs sur la lutte contre la pauvreté Action en faveur de la facilitation du traitement des documents de voyage et en faveur de la sécurité des aéroports, connaissance des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et étude de leur application aux installations et sites touristiques
OIPC-Interpol OMC	Coordination et diffusion des alertes en matière de sécurité Garantie de non-discrimination dans les dispositions relatives à la sécurité, application des articles XIV et XIV bis de l'AGCS, engagements concernant la consommation à l'étranger
OMD	Action en faveur de la facilitation des formalités douanières, approche commune du contrôle des stupéfiants
OMI	Action en faveur de la facilitation et de la sécurité dans les ports de mer, consultation au sujet des bateaux de croisière
OMS	Gestion des conseils officiels aux voyageurs, gestion des crises, application du Règlement sanitaire international
ONU, CEE(ONU), OTIF	Application de la Convention sur la circulation routière et de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
UNESCO	Action en faveur de la facilitation et de la sécurité sur les sites des patrimoines culturel et naturel