



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

#### TRAFIC DE STUPÉFIANTS ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES PAR VOIE AÉRIENNE

[Note présentée par le Nicaragua au nom des 22 États contractants membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine le problème persistant du transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne. De nos jours, le trafic de drogues est une menace émergente pour la sûreté de l'aviation civile, avec l'augmentation correspondante des infractions commises par le crime organisé transfrontière, notamment le trafic d'armes, la délinquance accrue et, menace la plus dangereuse pour l'humanité, le terrorisme sous toutes ses formes et manifestations. En Amérique latine et dans les Caraïbes, l'expérience cumulative d'activités criminelles, telles que les violations de l'espace aérien, la capture illicite d'aéronefs, les fausses immatriculations, le blanchiment d'argent et le trafic humain, montre clairement que ce fléau international menace gravement l'aviation civile.

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

- à noter les renseignements figurant dans la présente note de travail ;
- à examiner les mises à jour proposées des documents ;
- à approuver une résolution traitant des questions soulevées dans la présente note.

<i>Objectifs stratégiques</i> :	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B — <i>Sûreté</i>
<i>Incidences financières</i> :	Les activités visées dans la présente note pourront être menées sous réserve de la disponibilité de fonds dans le Budget-programme du triennat 2014-2016 et/ou de contributions extrabudgétaires.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la CLAC.

<b>Références :</b>	<p><i>Déclaration de la Conférence internationale des Nations Unies sur l'abus et le trafic illicite des drogues</i> (Vienne, 1987)</p> <p><i>Déclaration de la Conférence internationale des Nations Unies contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes</i> (Vienne, 1988)</p> <p><i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Chicago, 1944)</p> <p>Résolutions A26-12, A27-12, A29-16 de l'Assemblée de l'OACI et rapports du Conseil sur la mise en œuvre de ces résolutions</p> <p>Résolutions A8-1, A8-2, A10-2, A10-3, A10-4, A11-4 et A16-6 de l'Assemblée de la CLAC</p> <p>Annexe 9 — <i>Facilitation</i> et Annexe 17 — <i>Sûreté</i></p> <p>Notes de travail et rapport final des réunions DGAC/CAP/97 (Managua, 2013), C/CAR/DCA/13 (La Havane, 2013) et AVSEC/FAL/RG/3 (Lima, 2013)</p>
---------------------	---

## 1. RAPPEL

1.1 À l'appel des Nations Unies, qui demandaient aux institutions spécialisées d'appliquer de façon dynamique les Résolutions 39/143, 40/121 et 41/127 de l'Assemblée générale, la Campagne internationale contre le trafic des drogues et la *Déclaration de la Conférence internationale des Nations Unies sur l'abus et le trafic illicite des drogues* du 26 juin 1987 (Vienne), l'OACI, les organisations régionales de l'aviation civile et les États ont vigoureusement accéléré l'adoption de mesures nationales et internationales pour contrer l'abus et le trafic illicite des drogues.

1.2 Toutes les organisations internationales et tous les États ont d'une manière ou d'une autre répondu sans hésitation à l'appel de l'ONU en faveur du lancement d'une croisade contre ce grave problème en adoptant des programmes et des plans nationaux, régionaux et internationaux.

1.3 L'OACI s'est attaquée à ce problème dans le cadre de plusieurs sessions de l'Assemblée, en adoptant les Résolutions A26-12, A27-12 et A29-16, ainsi qu'à la dixième session de la Division de facilitation. Le Conseil de l'OACI et l'Organisation dans son ensemble suivent la situation de près et ont pris des mesures concrètes.

1.4 La Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) s'est aussi saisie de cette question en adoptant à l'unanimité plusieurs résolutions lors de ses assemblées.

1.5 De plus, Assad Kotaite, qui a présidé le Conseil de l'OACI pendant de longues années, a fréquemment rappelé dans ses allocutions que le trafic des drogues est un des principaux problèmes qu'il faut attaquer et éliminer.

## 2. INTRODUCTION

2.1 Les États de la région de l'Amérique latine et des Caraïbes ont fait la promotion d'initiatives sous-régionales, régionales et mondiales dans le cadre de diverses instances pour conclure des accords de coopération en vue de l'élimination du commerce illicite de drogues, qui ont été bien reçues et acceptées par toutes les délégations présentes.

2.2 Au neuvième Sommet des chefs d'État et de gouvernement des pays non alignés qui s'est tenu en septembre 1989, la délégation du Nicaragua, en tant que pays de la région, a proposé une

résolution en faveur de l'acceptation et de la ratification de la *Convention de Vienne contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes* (décembre 1988).

2.3 Beaucoup d'autres États de la région ont également encouragé la ratification de la *Convention de Vienne* chaque fois qu'ils en avaient l'occasion, pour que les réformes juridiques nécessaires puissent être mises en œuvre par le truchement de lois nationales.

2.4 Des gouvernements de pays de la région qui sont tous parties à la *Convention de Vienne* ont adopté pour politique de lutter contre le commerce illicite des drogues afin de tenir leurs engagements internationaux.

2.5 Il existe une volonté commune de renforcer les actions et la coopération dans le cadre des plans nationaux, régionaux et internationaux pour atteindre l'objectif d'une société libérée de l'usage illicite de drogues.

### 3. ÉVOLUTION DE LA SITUATION

3.1 L'espace aérien de nombre de nos États est utilisé pour acheminer des drogues illicites au moyen d'aéronefs et d'équipages liés à des criminels. Il s'est produit des cas de vol d'aéronefs, de fausses immatriculations et de mouvements sur des pistes clandestines, en violation des contrôles de sécurité et d'immatriculation, qui mettent la navigation aérienne en danger. Ces opérations clandestines sont souvent facilitées par les nombreux privilèges dont jouit l'aviation générale, et elles font ainsi fi des dispositions et des procédures établies par les administrations de l'aviation civile et aussi de la souveraineté des États.

3.2 La *Convention de Vienne* a préparé le terrain de la coopération internationale harmonisée entre tous les pays en combattant ouvertement la menace considérable que le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes fait peser sur l'humanité.

3.3 Les 182 États partis à la *Convention de Vienne* ont adopté de nombreuses lois, normes et procédures juridiques pour lutter contre le commerce illicite de drogues sous toutes ses formes et à tous ses stades.

3.4 En application de l'article 10 de la *Convention de Vienne*, la plupart des États ont conclu des accords et des arrangements bilatéraux et/ou multilatéraux pour renforcer l'efficacité de la coopération internationale

3.5 La *Convention de Vienne* est un traité qui crée une obligation collective en réaction à la clameur des États aux Assemblées générales et à des réunions d'autres instances des Nations Unies. Bien que la collectivité de l'aviation civile ait envoyé un représentant à la Conférence, elle est piètrement prise en compte dans la *Convention*, et mentionnée uniquement en termes généraux à l'article 15 — *Transporteurs commerciaux*. En revanche, l'article 17 est expressément consacré au trafic illicite par voie maritime.

3.6 Réagissant à l'appel des Nations Unies de lutter contre l'abus et le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, l'OACI a porté toute l'attention voulue à la question à plusieurs sessions de l'Assemblée, qui ont approuvé des résolutions demandant au Comité du transport aérien du Conseil, à la Commission de navigation aérienne, à la dixième session de la Division de facilitation et au Secrétariat de l'OACI de donner suite aux décisions de l'Assemblée. C'est ce qui a été fait harmonieusement

par consensus au cours des ans. Néanmoins, depuis la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée, plusieurs objectifs convenus n'ont pas encore été atteints, tels que la mise à jour de normes, l'élaboration d'éléments indicatifs et de manuels de prévention, la tenue de symposiums et de séminaires, etc. Les Résolutions A27-12 and A29-16 demeurent en vigueur, et nous devons les appliquer intégralement.

#### 4. CONCLUSIONS

4.1 Tous les États de la région Amérique latine et Caraïbes, comme tous les États contractants de l'OACI présents à cette Assemblée, reconnaissent que l'aviation civile continue d'être menacée. En dépit de tout ce qui a été fait, l'usage illicite des drogues continue d'augmenter et alimente le trafic illicite, y compris par l'aviation civile dans toutes ses formes.

4.2 Le commerce illicite de drogues procure d'immenses bénéfices aux bandes criminelles et aux groupes mafieux transnationaux, qui amassent de grandes fortunes leur permettant de pénétrer, de contaminer, d'acheter et de corrompre les administrations publiques et de s'immiscer dans des activités légales, ce qui porte atteinte à tous les niveaux de la société. Le pouvoir de ces groupes est tel qu'en plus du trafic illicite des drogues, ils participent à d'autres activités illicites apparentées, telles que le trafic et la vente d'armes destinées à des criminels et à des terroristes. Aucun pays, quelle que soit sa position géographique et son système socio-politique, n'est à l'abri de ce danger latent.

4.3 Nous devons admettre que, de nos jours, le commerce illicite des drogues est une malédiction internationale qui mine la sécurité, la stabilité, la santé et le bien-être des personnes en les privant de leurs capacités et de leur sentiment d'appartenance. Cette situation affaiblit aussi les fondations économiques, culturelles et politiques de la société et elle porte donc gravement atteinte à la sécurité nationale.

4.4 Depuis sa création, l'OACI a joué un rôle extrêmement utile dans la promotion du développement social, et elle jouit d'un grand prestige et d'une grande considération internationale. Il ne fait aucun doute qu'elle est le chef de file de l'aviation civile et qu'il aurait été impossible d'atteindre sans elle les nombreux objectifs du préambule de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 7 décembre 1944).

4.5 Les progrès de la lutte contre le fléau du trafic illicite des drogues est bien visible, mais ils n'ont pas suffi à empêcher les groupes organisés de criminels d'utiliser l'aviation civile pour leurs activités illégales. Ainsi que le dit un vieux proverbe : « L'homme sage apprend de ses erreurs », et nous devons admettre qu'aujourd'hui nous en savons plus qu'hier.

#### 5. L'ASSEMBLÉE EST INVITÉE :

5.1 À prendre en considération les renseignements figurant dans la présente note de travail.

5.2 Compte tenu de ces renseignements, à charger l'OACI d'envisager toutes les normes et pratiques recommandées susceptibles de pouvoir être insérées un jour dans les Annexes, éléments indicatifs, manuels, etc., pour faire en sorte que les États disposent de toute l'information requise, qu'elle soit publiée et diffusée dans toutes les langues officielles de l'OACI, pour suite appropriée.

5.3 Conformément aux dispositions établies, à rédiger un instrument juridique contraignant pour renforcer la coopération internationale, y compris la coordination et le partage de renseignements sur les aéronefs et les personnes qui participent à des actes illicites dirigés contre l’aviation civile.

5.4 À établir des normes pour mieux régler et surveiller tous les aspects de l’aviation générale.

5.5 En raison de la priorité stratégique de cette tâche, à fournir des fonds suffisants pour la mener à bonne fin, conformément aux décisions de l’Assemblée.

5.6 À approuver par consensus, pour adoption, une résolution reprenant la teneur de la présente note de travail.

— FIN —