



OACI



NATIONS UNIES  
DROITS DE L'HOMME  
HAUT-COMMISSARIAT

## Circulaire 352

Lignes directrices sur la formation  
des équipages de cabine: mesures à prendre  
en cas de détection de traite de personnes



Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE





OACI



NATIONS UNIES  
DROITS DE L'HOMME  
HAUT-COMMISSARIAT

## Circulaire 352

Lignes directrices sur la formation  
des équipages de cabine: mesures à prendre  
en cas de détection de traite de personnes

Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par  
l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies  
dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int)).

**Cir 352, Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine :  
mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes**

N° de commande : CIR 352  
ISBN 978-92-9258-527-3

© ICAO 2018

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## AVANT-PROPOS

La publication que vous vous apprêtez à lire est un outil précieux qui pourrait bien vous permettre de sauver la vie de quelqu'un. La traite des personnes est un crime odieux auquel n'échappe aucune région du monde, et qui prive ses victimes de leurs droits humains et parfois même de leur vie. Vous pouvez contribuer à lutter contre les trafiquants et à aider leurs victimes.

Ces lignes directrices ont été élaborées pour permettre aux membres d'équipage de cabine et du personnel des services de transport de détecter de possibles victimes de la traite d'êtres humains et de leur venir en aide.

Il est essentiel que nous protégeons et aidions toutes les victimes de la traite de personnes. Nous devons également veiller à ce que les auteurs de ces crimes soient traduits en justice. Au nom de mon Haut-Commissariat, je vous remercie par avance de l'aide que vous apporterez à ces missions, cruciales et urgentes.

Haut-Commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme  
Zeid Ra'ad Al Hussein

L'OACI a eu l'honneur de collaborer avec le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme à l'élaboration de ces nouvelles lignes directrices exhaustives destinées à aider les membres d'équipage à détecter et à combattre la traite de personnes.

Notre objectif avec ce nouvel outil est de veiller à ce que la remarquable capacité de l'aviation civile à relier entre eux les citoyens et sociétés du monde entier ne soit pas détournée par des personnes animées d'intentions ignobles. L'OACI et le secteur de l'aviation civile contribuent activement à la réalisation de 15 des 17 objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, adoptés au titre du *Programme de développement durable à l'horizon 2030*, parmi lesquels les ODD 5, 8 et 16 attirent particulièrement l'attention sur notre priorité commune : mettre fin à la traite de personnes.

Les États et les autorités de l'aviation civile peuvent contribuer à cette noble cause en adoptant ces lignes directrices et en les diffusant auprès des exploitants de compagnies aériennes immatriculées dans leur territoire. L'objectif global de l'OACI est d'assurer que les équipages de cabine reçoivent une formation adaptée leur permettant de sauver la vie et de préserver la dignité des victimes de la traite. Au nom de notre Organisation, je vous remercie de votre engagement actif à l'égard de ce problème.

Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale  
Fang Liu

---



# TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
<b>Chapitre 1. Introduction .....</b>	<b>1</b>
1.1 Contexte .....	1
1.2 Objectif .....	1
1.3 Portée.....	2
<b>Chapitre 2. La traite des personnes.....</b>	<b>3</b>
2.1 Généralités .....	3
2.2 Éléments de la traite.....	4
2.3 Les raisons de la traite .....	5
2.4 Types de traite.....	6
2.5 Indice généraux d'un cas de traite.....	7
2.6 Indices pour les membres d'équipage de cabine .....	7
2.7 Concept « Ne pas nuire ».....	9
<b>Chapitre 3. Aspects réglementaires.....</b>	<b>10</b>
3.1 Généralités .....	10
3.2 Le Protocole de Palerme.....	10
3.3 Normes et pratiques recommandées de l'OACI .....	10
3.4 Rôle de l'autorité de l'aviation civile de l'État.....	11
<b>Chapitre 4. Politiques et procédures des exploitants .....</b>	<b>12</b>
4.1 Généralités .....	12
4.2 Politiques.....	12
4.3 Procédures destinées aux équipages de cabine .....	13
4.4 Compte rendu.....	14
<b>Chapitre 5. Formation des équipages de cabine .....</b>	<b>15</b>
5.1 Généralités .....	15
5.2 Contenu de la formation des équipages de cabine .....	15
5.3 Contenu de la formation des équipages de conduite et autres membres du personnel .....	16
5.4 Méthodes pédagogiques .....	17
<b>Appendice. Exemples de programme de formation .....</b>	<b>18</b>





# Chapitre 1

## INTRODUCTION

### 1.1 CONTEXTE

1.1.1 Il y a traite de personnes quand celles-ci sont placées ou maintenues dans une situation d'exploitation à des fins lucratives. La traite est une activité criminelle planétaire qui peut avoir lieu à l'intérieur d'un pays ou impliquer un déplacement au-delà des frontières. Elle touche les femmes, les hommes et les enfants, à des fins multiples pratiques analogues à l'esclavage comme le travail forcé dans des usines, des fermes et chez des particuliers, prélèvement d'organes, exploitation sexuelle et mariage forcé. Afin de combattre la traite de personnes, il est essentiel que les États reconnaissent qu'une ou plusieurs de ces formes de traite existent dans tous les pays du monde.

1.1.2 L'exploitation des individus à des fins lucratives ne date pas d'hier. Si les premiers efforts déployés pour la combattre au niveau international remontent au moins à un siècle, une évolution fondamentale a lieu aujourd'hui dans la façon dont la communauté internationale perçoit l'exploitation des êtres humains. Elle se traduit dans les mesures prises par les États en la matière par l'intégration de dispositifs de prévention, de protection, d'enquête et de poursuites, et les droits de l'homme occupent une place centrale dans cette nouvelle vision.

1.1.3 Si la prévention de la traite est l'objectif ultime, la sensibilisation à cette question à l'échelle planétaire est une étape importante pour lutter contre ce phénomène et contre toutes les formes d'exploitation. La formation des équipages de cabine aux mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes à sensibiliser la communauté de l'aviation internationale. Le recours à une approche à plusieurs niveaux implique la participation et la formation d'acteurs multiples, tels que les membres d'équipages de conduite et tout le personnel des services de l'aviation (comme les agents de sécurité aéroportuaire, les agents de sûreté à bord et le personnel des services passagers).

### 1.2 OBJECTIF

1.2.1 La présente circulaire se conforme à l'approche fondée sur les droits de l'homme élaborée par le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH). Le HCDH traite des différents aspects de la traite de personnes qui doivent être pris en compte par les États et d'autres parties prenantes dans l'élaboration de leurs stratégies de prévention, de protection, d'enquête et de poursuites en la matière.

1.2.2 En sa qualité d'institution spécialisée des Nations Unies, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a reconnu le rôle important que joue l'aviation dans la lutte contre le problème de la traite de personnes, et a travaillé en collaboration avec le HCDH pour élaborer les présentes lignes directrices.

1.2.3 En 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la Résolution 64/293, et endosse alors le *Plan d'action mondial des Nations Unies pour la lutte contre la traite des personnes*<sup>1</sup>. Ce plan prie instamment tous les organismes responsables des Nations Unies de coordonner leurs efforts en vue de lutter efficacement contre la traite de personnes et de protéger les droits fondamentaux des victimes, notamment par l'intermédiaire du Groupe

---

<sup>1</sup> [Plan d'action mondial des Nations Unies pour la lutte contre la traite des personnes](#)

interinstitutions de coordination contre la traite des personnes<sup>2</sup>, dont l'OACI est membre. Il encourage les États à adopter des plans d'action nationaux de lutte contre la traite des personnes, notamment par l'adoption de législation nationales qui érigent la traite des personnes en infraction pénale. En 2017, l'Assemblée générale a adopté une Déclaration politique<sup>3</sup>, réaffirmant les engagements qui incombent aux États en vue de poursuivre la lutte contre la traite des êtres humains.

1.2.4 En fonction des plans d'action ou cadres nationaux, et conformément aux obligations internationales, les autorités de l'aviation civile (AAC) des États doivent demander aux exploitants d'élaborer des politiques, des procédures, des formations et des orientations à l'intention de leurs employés, notamment pour les sensibiliser aux mesures à prendre en matière de traite de personnes.

1.2.5 La présente circulaire fournit aux États et aux exploitants le cadre et les sujets qui doivent être inclus dans des mallettes pédagogiques sur les mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes, visant en particulier les membres d'équipage de cabine. La question de la traite et des moyens de la combattre concerne cependant divers acteurs et la présente circulaire ne concerne pas que les équipages de cabine. Ainsi, les membres d'équipage de conduite jouent un rôle vital dans le signalement des cas présumés de traite à bord, et il est essentiel qu'ils reçoivent eux aussi des formations sur le sujet, dans le cadre d'une approche en équipe de ce phénomène. Tout le personnel aéroportuaire doit lui aussi être formé aux mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes et à la façon de signaler tout soupçon aux autorités compétentes. On peut donc adapter et utiliser le contenu de la présente circulaire pour créer des mallettes pédagogiques destinées à différents acteurs des services de transport (trains, bus ou lignes de croisière).

### 1.3 PORTÉE

1.3.1 Le contenu et l'optique de cette circulaire constituent un moyen acceptable (mais non le seul) pour les exploitants de créer une formation en matière de traite des personnes. Les exploitants doivent consulter leur État pour s'informer d'obligations spécifiques et respecter les réglementations nationales, le cas échéant.

1.3.2 Le texte de la présente circulaire a été élaboré au moyen d'un processus de concertation, à l'aide de contributions d'experts des AAC, d'exploitants, de constructeurs aéronautiques et d'organismes de formation, outre celles du HCDH, et a par la suite été soumis à la communauté des experts de l'aviation pour faire l'objet d'un examen approfondi destiné à recueillir et prendre en compte leurs remarques. L'OACI et le HCDH sont reconnaissants au Groupe OACI sur la sécurité en cabine (ICSG) de sa contribution.

---

<sup>2</sup> [ICAT](#)

<sup>3</sup> [Déclaration politique sur l'application du Plan d'action mondial des Nations Unies pour la lutte contre la traite des personnes](#)

## Chapitre 2

### LA TRAITE DES PERSONNES

#### 2.1 GÉNÉRALITÉS<sup>1</sup>

2.1.1 La traite des personnes est considérée comme de l'esclavage moderne et une pratique analogue à l'esclavage. Elle comprend le commerce d'êtres humains aux fins de différentes formes d'exploitation : exploitation sexuelle, travail forcé ou asservi, mariage forcé et prélèvement d'organes. Selon les estimations mondiales de 2017<sup>2</sup> publiées par l'Organisation internationale du travail (OIT), 24,9 millions de personnes sont forcées de travailler sous la menace ou la contrainte comme travailleurs domestiques, sur les chantiers de construction, dans des usines clandestines, dans des fermes et sur des bateaux de pêche, et dans l'industrie du sexe, et 15,4 millions de personnes sont mariées de force. C'est l'équivalent d'environ 5,4 esclaves modernes pour 1 000 personnes dans le monde en 2016. On estime que la traite d'êtres humains produit des milliards de dollars chaque année, occupant ainsi la deuxième place des crimes transfrontaliers les plus rentables et n'étant devancée que par le trafic de drogues.

2.1.2 Le présent document, où la traite est considérée non seulement comme un crime, mais aussi comme une violation des droits de l'homme, porte avant tout sur la prévention et sur les droits des victimes. L'approche fondée sur les droits de l'homme est fondamentale en matière de protection des victimes, qui sont au cœur de toute action efficace. Il aborde également les causes profondes de ce phénomène : pratiques discriminatoires, répartition injuste du pouvoir, demande de biens et de services issus de l'exploitation, conflits, et complicité du secteur public et qui sous-tend la traite, assure l'impunité de ses auteurs et prive les victimes de justice. D'un point de vue pratique, une approche fondée sur les droits de l'homme exige des parties prenantes qu'elles examinent soigneusement les problèmes de droits humains qui se dégagent tout au long du cycle de la traite et à qui incombe l'obligation d'intervenir en vertu du droit international relatif aux droits de l'homme.

2.1.3 La traite d'êtres humains est un crime caché. Il est rare que les victimes se manifestent pour demander de l'aide par peur des trafiquants et des forces de l'ordre, et souvent du fait de barrières linguistiques. Le traumatisme infligé par les trafiquants peut être d'une gravité telle que les victimes ne se voient pas en tant que telles, et ne cherchent donc pas à se faire aider ou même à fuir la situation de violence dans laquelle elles se trouvent. Les trafiquants ciblent des personnes vulnérables à divers titres : instabilité psychologique ou émotionnelle, difficultés économiques, absence de dispositif de protection sociale, catastrophes naturelles ou conflits et instabilité politique, entre autres.

2.1.4 Le cadre juridique international définissant la « traite des personnes » est relativement récent. Ce n'est qu'à la fin des années 1990 que les États ont commencé à faire une distinction entre la traite et d'autres pratiques telles que la migration clandestine. La définition suivante a été intégrée dans beaucoup d'instruments juridiques et politiques ainsi que dans les législations nationales<sup>3</sup> :

L'expression « traite des personnes » désigne le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, par la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une

---

<sup>1</sup> [Fiche d'information « Droits de l'homme et traite des êtres humains »](#)

<sup>2</sup> [Estimations mondiales de l'esclave moderne : travail forcé et mariage forcé](#)

<sup>3</sup> [Protocole additionnel à la convention des nations unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants](#) (ci-après désigné sous le nom « protocole de Palerme »)

situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre aux fins d'exploitation. L'exploitation comprend, au minimum, l'exploitation de la prostitution d'autrui ou d'autres formes d'exploitation sexuelle, le travail ou les services forcés, l'esclavage ou les pratiques analogues à l'esclavage, la servitude ou le prélèvement d'organes.

2.1.5 La traite des êtres humains se distingue du trafic illicite de migrants. La « traite » se fonde sur l'exploitation et n'implique pas nécessairement le passage d'une frontière. Le « trafic illicite de migrants » implique un mouvement et l'entrée illégale d'une personne dans un État avec le consentement de cette personne, contrevenant ainsi à la législation en matière d'immigration. Ce déplacement transfrontalier est une relation de type acheteur-fournisseur à des fins lucratives et le lien entre les deux parties prenantes prend fin une fois la frontière franchie. Bien que le trafic illicite de migrants diffère considérablement de la traite, il peut le devenir si le trafiquant fait usage de la force, de la fraude ou de la contrainte pour retenir des personnes contre leur gré aux fins de travail forcé ou d'exploitation sexuelle. La définition des Nations Unies est la suivante : « L'expression "trafic illicite de migrants" désigne le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État » [Protocole contre le trafic illicite de migrants, article 3 alinéa a)]<sup>4</sup>.

## 2.2 ÉLÉMENTS DE LA TRAITE

2.2.1 Les trois éléments clés qui doivent être présents pour qu'il existe une situation de traite de personnes (adultes) sont les suivants :

- a) une action (par exemple, le recrutement);
- b) un moyen (par exemple, la menace);
- c) une fin (l'exploitation).

2.2.2 Ces trois éléments (action, moyen et fin) doivent être réunis pour qu'une situation soit juridiquement considérée comme un cas de traite d'êtres humains (adultes). Le tableau 1 présente ces éléments clés en fonction de la définition figurant dans le protocole des Nations Unies relatif à la traite<sup>4</sup>.

**Tableau 1. Éléments clés qui doivent être présents simultanément pour qu'il existe une situation de traite des personnes**

<i>Éléments clés</i>	<i>Protocole des Nations Unies relatif à la traite</i>
<i>Action (Ce que font les trafiquants)</i>	Recrutement, transport, transfert, hébergement ou accueil de personnes
<i>Moyen (Comment ils le font)</i>	Menace ou recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, offre ou acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre

<sup>4</sup> [Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et protocoles s'y rapportant](#)

<i>Éléments clés</i>	<i>Protocole des Nations Unies relatif à la traite</i>
<i>Fin (Pourquoi ils le font)</i>	Exploitation (qui comprend, au minimum, l'exploitation de la prostitution d'autrui ou d'autres formes d'exploitation sexuelle, le travail ou les services forcés, l'esclavage ou les pratiques analogues à l'esclavage, la servitude ou le prélèvement d'organes)

2.2.3 Dans le cas de la traite d'enfants (c'est-à-dire des personnes âgées de moins de 18 ans), il n'y a qu'une différence essentielle : l'élément « moyen » n'est pas nécessaire pour que l'exploitation soit considérée comme un cas de traite. Il suffit de démontrer l'existence :

- a) d'une action (par exemple, le recrutement);
- b) d'une fin (l'exploitation).

2.2.4 Le tableau 2 présente les différences entre la traite d'adultes et celle d'enfants.

**Tableau 2. Différences entre la traite d'adultes et celle d'enfants**

<i>Caractéristique</i>		<i>Traite d'adultes</i>	<i>Traite d'enfants</i>
<i>Âge</i>		Toute personne de plus de 18 ans	Toute personne de moins de 18 ans
<i>Éléments</i>	Action	Recrutement, transport, transfert, hébergement, accueil de personnes	
	Moyen	Menace ou recours à la force, à la tromperie, à la contrainte, à l'abus d'autorité/situation de vulnérabilité	
	Fin	Exploitation	
<i>Consentement</i>		N'entre pas en ligne de compte. Ne peut servir de défense une fois qu'un des moyens a été utilisé.	N'entre pas en ligne de compte. Le moyen n'a pas à être établi.

## 2.3 LES RAISONS DE LA TRAITE

2.3.1 Certaines personnes sont plus vulnérables à l'exploitation, que ce soit pour des raisons personnelles, économiques/politiques ou du fait de leur sexe, de leur race ou de leur religion. Ces vulnérabilités créent un scénario parfait d'exploitation par une autre personne : le trafiquant. Le tableau 3 présente les types de raison utilisés par les trafiquants.

2.3.2 Les trafiquants peuvent être de n'importe quel milieu, origine ethnique, sexe ou classe. Ils n'ont pas forcément l'air de criminels. Il peut s'agir d'un ami, d'un voisin, ou d'un membre de la famille. La motivation des individus ou des groupes criminels organisés qui se lancent dans la traite est que la demande de services que fournissent les victimes engendre des profits élevés pour un risque limité.

**Tableau 3. Raisons exploitées par les trafiquants**

<i>Raisons</i>	<i>Détails</i>
Raisons personnelles	Violence et abus dans le foyer familial Manque d'éducation ou de perspectives Espoir d'obtenir un emploi Impression de choix de vie restreints par rapport à d'autres pays Exemple : « On m'a promis un emploi de mannequin. »
Raisons économiques/politiques	Pauvreté ou chômage Espoir d'obtenir un emploi Espoir de meilleures perspectives Espoir de meilleures conditions matérielles et de vie Espoir d'une plus grande sécurité pour soi ou sa famille Communautés de migrants Vie dans une zone de conflit/Fuite d'une zone de conflit, ou crise humanitaire Exemple : « Mon pays a subi une catastrophe naturelle et les infrastructures sont détruites. »
Sexe, origine ethnique ou culture	Discrimination fondée sur la race ou le sexe Appartenance à une minorité vulnérable Exemple : « Mes parents n'acceptent pas mon orientation sexuelle et m'ont mis à la porte. »

## 2.4 TYPES DE TRAITE

Souvent, en entendant l'expression « traite d'êtres humains », on pense d'abord à l'exploitation sexuelle. Cependant, il existe de nombreuses autres formes de traite au moyen de menaces, réelles ou perçues, dont les suivantes :

- a) exploitation sexuelle, y compris exploitation de la prostitution d'autrui;
- b) exploitation sexuelle et prostitution des enfants;
- c) recrutement d'enfants comme soldats;
- d) traite de personnes dans l'objectif explicite de prélever leurs organes (hors don);
- e) travail forcé (dans les mines, les champs, les usines, sur les bateaux de pêche, etc.);
- f) vente d'enfants pour adoption illicite;
- g) exploitation de travailleurs domestiques (dans les résidences privées, par exemple);
- h) servitude pour dettes;
- i) mariage forcé;
- j) mendicité et infractions forcées dans la rue;

- k) criminalité forcée;
- l) autres formes d'exploitation forcée et de pratiques analogues à l'esclavage.

## 2.5 INDICES GÉNÉRAUX D'UN CAS DE TRAITE

Reconnaître les indices fondamentaux d'un cas de traite de personnes est la première étape dans la détection de victimes potentielles. Voir quelques-uns des indices courants :

- a) La personne semble-t-elle déconnectée de sa famille, de ses amis, des organisations de sa communauté ou des lieux de culte?
- b) La personne a-t-elle soudain ou entièrement changé de comportement?
- c) Une personne mineure réalise-t-elle des actes sexuels tarifés?
- d) La personne est-elle désorientée, semble-t-elle être victime de violences psychologiques?
- e) La personne a-t-elle des bleus à divers stades de guérison sur le corps?
- f) La personne est-elle craintive, nerveuse, dépressive, timide, soumise ou angoissée/paranoïaque?
- g) La personne semble-t-elle avoir été privée de nourriture, d'eau, de sommeil ou de soins médicaux?
- h) La personne semble-t-elle avoir fait l'objet de violences physiques ou sexuelles, avoir été attachée, enfermée ou torturée?
- i) La personne est-elle souvent en compagnie de quelqu'un à qui elle s'en remet ou qui semble contrôler la situation (par exemple, où elle va ou à qui elle parle)?
- j) La personne semble-t-elle avoir reçu des instructions sur quoi dire ou s'en tenir à une réponse préécrite ou répétée?
- k) La personne a-t-elle des heures de travail extrêmement longues ou inhabituelles?
- l) La personne est-elle démunie ou semble-t-elle ne pas avoir un cadre de vie stable?
- m) La personne est-elle libre de ses mouvements? Peut-elle quitter son domicile comme elle l'entend? Le domicile comporte-t-il des dispositifs de sécurité excessifs?
- n) Y a-t-il des personnes portant le même tatouage au même endroit, ce qui pourrait indiquer la « marque » d'un trafiquant?

## 2.6 INDICES POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE

2.6.1 Les membres d'équipage de cabine sont dans une situation très particulière : ils ont le loisir d'observer les passagers pendant un certain temps et d'utiliser ainsi leurs facultés d'observation pour détecter un potentiel cas de traite. Leur formation englobe les réactions attendues d'eux dans divers types de situations, qui vont de l'urgence à la menace

pour la sûreté. En cas de soupçon, ils doivent évaluer correctement la situation avant d'intervenir. La liste d'indices ci-après peut les aider à réaliser cette évaluation. La personne :

- a) évite le contact visuel et les interactions sociales;
- b) évite les figures d'autorité/force de l'ordre et s'en méfie;
- c) ne dispose pas de ses papiers comme elle l'entend ou a de faux documents d'identité ou de voyage;
- d) voyage avec une personne dont elle ne connaît pas la langue;
- e) n'a ni argent, ni objets personnels, ni bagage de cabine;
- f) n'est pas habillée comme il faut ou a un aspect ne cadrant pas avec le voyage ou les conditions météorologiques;
- g) vient d'une région ou d'un État connu pour être le lieu d'origine ou de destination de victimes de la traite<sup>5</sup>;
- h) ne connaît pas sa destination finale et plus généralement l'itinéraire du voyage;
- i) fait montre d'une soumission inhabituelle envers la personne qui l'accompagne;
- j) n'est pas autorisée à prendre la parole et, si on l'interroge directement, la personne qui l'accompagne insiste pour répondre à sa place ou faire office d'interprète;
- k) donne des réponses qui ne correspondent pas à celles des personnes qui l'accompagnent lorsqu'on lui pose des questions;
- l) n'est pas libre, dans l'avion, de se déplacer seule (d'aller aux toilettes non accompagnée, par exemple);
- m) parle d'un emploi dans le mannequinat, la danse, la chanson, l'événementiel ou autres domaines similaires dans un pays étranger (sans savoir qui l'accueillera à son arrivée et sans disposer de beaucoup de détails sur l'emploi en question);
- n) se comporte d'une manière inhabituelle et met la puce à l'oreille des membres d'équipage de cabine.

2.6.2 Tous les indices énumérés ci-dessous ne doivent pas être réunis pour établir un cas de traite, mais ils peuvent contribuer à la détection d'une victime.

---

<sup>5</sup> [Rapport mondial sur la traite de personnes](#)



## 2.7 CONCEPT « NE PAS NUIRE »

Il importe de bien comprendre le concept « Ne pas nuire » pour veiller à ne pas mettre davantage en danger une victime potentielle, et pour assurer la sécurité personnelle des membres d'équipage de cabine et des passagers. Voici une liste des éléments qui permettent de « ne pas nuire », à suivre par les membres d'équipage de cabine en cas de traite présumée de personnes, et à intégrer dans les formations et les procédures :

- Faites preuve de discrétion en parlant de vos doutes et en communiquant l'information, de manière à ne pas éveiller de soupçons.
  - Ne confrontez pas le trafiquant.
  - N'essayez pas de secourir la victime.
  - Comportez-vous normalement. Ne montrez aucun signe d'inquiétude ou d'alarme.
-

## Chapitre 3

### ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

Ce chapitre vise à harmoniser les obligations réglementaires internationales en matière de lutte contre la traite de personnes.

#### 3.2 LE PROTOCOLE DE PALERME

3.2.1 Le Protocole de Palerme, adopté en 2000, requiert des États qu'ils adoptent les mesures législatives ou autres nécessaires pour empêcher, dans la mesure du possible, que les transports assurés par les exploitants d'aéronefs commerciaux soient utilisés pour commettre des infractions établies conformément à l'article 5.

3.2.2 Le Protocole de Palerme appelle également les États à coopérer pour combattre la traite des personnes. En sa qualité de membre du Groupe interinstitutions de coordination contre la traite des personnes établi par l'Assemblée générale des Nations Unies<sup>1</sup>, l'OACI est en mesure de coordonner et de faciliter à l'intention de la communauté de l'aviation internationale une approche systémique relative au problème de la traite d'êtres humains. La présente circulaire élaborée conjointement par l'OACI et le HCDH est un bon exemple de coopération entre institutions des Nations Unies qui s'adressent à un nouveau public susceptible de jouer un rôle important dans la lutte contre ce phénomène<sup>2</sup>. Les concepts figurant dans les principes et lignes directrices du protocole de Palerme relatifs aux droits de l'homme et à la traite des personnes ont été repris dans la présente circulaire.

#### 3.3 NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE L'OACI

Dans l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI figurent les normes et pratiques recommandées (SARP) traitant des procédures de douane et d'immigration et d'autres questions relatives à la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne. Le Chapitre 3 de cette annexe porte sur l'entrée et la sortie des personnes et de leurs bagages et contient des SARP sur les mineurs. L'une des normes de ce chapitre prévoit que « Les États contractants appliqueront des mesures adéquates pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs établissent un programme concernant la prise en charge des mineurs non accompagnés voyageant sous leur supervision ». Une des pratiques recommandées du même chapitre préconise aussi « que les États contractants veillent à ce que leurs pouvoirs publics compétents soient formés à prendre en compte le bien-être des mineurs, qu'ils soient accompagnés ou non ». Ces SARP mettent l'accent sur les enfants, notamment les mineurs non accompagnés, qui peuvent être plus vulnérables à la traite et renforcent la nécessité pour les États et les exploitants de prendre en compte cette vulnérabilité dans leurs procédures et formations.

---

<sup>1</sup> [Résolution 61/180 de l'Assemblée générale en 2007 – Amélioration de la coordination des efforts déployés pour lutter contre la traite des personnes](#)

<sup>2</sup> [Membres du Groupe interinstitutions de coordination contre la traite des personnes](#)

### 3.4 RÔLE DE L'AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE L'ÉTAT

3.4.1 L'autorité de l'aviation civile est l'une des entités de l'État qui doit respecter toutes les législations et réglementations nationales, notamment les lois pénales sur la traite des personnes. Afin d'appuyer plus avant les activités d'un État relatives au protocole de Palerme, l'AAC de l'État doit imposer une formation au personnel des exploitants, comme l'indiquent les présentes lignes directrices. En outre, l'AAC doit veiller à ce que cette formation obligatoire soit supervisée comme il convient.

3.4.2 Si, dans un État, il existe d'autres organismes qui imposent ou fournissent des formations sur les mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes, l'AAC doit établir des partenariats et des collaborations en vue de soutenir l'initiative visant à remédier au problème de la traite des personnes. Il est également vivement recommandé que l'AAC de l'État se serve du contenu de la présente circulaire comme base des programmes de formation destinés aux équipages de cabine et autres membres du personnel aéronautique.

---

## Chapitre 4

# POLITIQUES ET PROCÉDURES DES EXPLOITANTS

### 4.1 GÉNÉRALITÉS

4.1.1 L'aviation est l'un des modes de transport utilisés par les trafiquants. Il est probable que les membres d'équipage de cabine et d'autres employés des exploitants soient confrontés à un cas de traite à bord d'un vol. L'exploitant doit élaborer des politiques et des procédures, notamment des protocoles de compte rendu, sur la question de la traite des personnes.

4.1.2 Les informations figurant dans le présent chapitre fournissent un exemple de la situation devant laquelle pourraient se trouver des membres d'équipage dans la cabine d'un avion. Les exploitants peuvent s'en servir pour élaborer des procédures spécifiques et des orientations en matière de compte rendu destinées aux membres d'équipage de cabine en cas de soupçon d'un cas de traite. Les procédures de l'exploitant doivent prendre en compte les orientations ou exigences figurant dans le plan d'action national de lutte contre la traite propre à l'État.

### 4.2 POLITIQUES

4.2.1 L'exploitant fait partie intégrante de la solution au problème de la traite des personnes aux niveaux national et international. Il doit élaborer une politique qui énonce son engagement à combattre la traite d'êtres humains à bord de ses aéronefs. Cette politique doit inclure les éléments suivants :

- a) déclaration d'engagement;
- b) description/définition de la traite;
- c) responsabilités et autorité de l'équipage de conduite;
- d) responsabilités de l'équipage de cabine;
- e) responsabilités des autres membres du personnel de l'exploitant (y compris du personnel tiers);
- f) documents et compte rendu;
- g) formation et procédures.

4.2.2 La politique doit aussi comprendre une déclaration sur la nécessité de former tous les employés compétents de l'exploitant à cette question, au moyen d'une formation initiale et de formations périodiques, pour qu'ils puissent plus facilement prendre les mesures nécessaires en cas de détection de traite de personnes pendant le vol.

### 4.3 PROCÉDURES DESTINÉES AUX ÉQUIPAGES DE CABINE

4.3.1 La traite des personnes est un crime et une violation des droits de l'homme. L'exploitant doit évaluer les procédures qu'il a mises en place pour les interventions en cas d'acte criminel à bord (agression d'un membre d'équipage par un passager, par exemple) et déterminer si elles sont adaptées aux cas de traite présumés. Dans l'affirmative, l'exploitant peut appliquer, en vue de lutter contre la traite à bord, certaines de ces procédures à d'autres menaces (par exemple, étapes à suivre par l'équipage de cabine pour rendre compte des soupçons aux équipages de conduite, communication entre l'aéronef et le sol pour alerter les autorités compétentes, et mesures à prendre lors de l'atterrissage au prochain point de destination). Les mesures à prendre vis-à-vis d'une situation qui survient lorsque l'aéronef est au sol pourraient être différentes.

4.3.2 Dans le cas où un membre d'équipage de cabine remarque quelque chose d'inhabituel, il doit suivre les étapes ci-après conformément aux procédures :

- a) être attentif aux indices révélateurs de traite;
- b) alerter d'autres membres d'équipage de cabine et solliciter leur avis;
- c) si le membre d'équipage de cabine soupçonne un cas de traite, lancer des conversations inoffensives;
- d) poser discrètement quelques questions dans le déroulement de la conversation, telles que :
  - 1) Pour quelle raison voyagez-vous?
  - 2) Rendez-vous visite à des proches?
  - 3) Où allez-vous loger?
  - 4) Qui vous accueillera à votre arrivée?
  - 5) Quels sont vos projets?
- e) relever le numéro du siège et les informations du dossier passager (PNR), si elles sont disponibles;
- f) observer les compagnons de voyage de la personne : semblent-ils nerveux, empêchent-ils l'enfant ou la personne de répondre aux questions, semblent-ils évasifs?
- g) garder à l'esprit le concept « Ne pas nuire » (voir § 2.7);
- h) consulter les autres membres d'équipage de cabine pour avoir un autre avis sur la situation;
- i) contacter le pilote commandant de bord et l'informer de ses doutes, en précisant les détails remarqués (expliquer pourquoi il estime que le comportement observé constitue un indice d'un cas de traite);
- j) déterminer avec le pilote commandant de bord les informations qui doivent être transmises aux agents des forces de l'ordre présents à bord, le cas échéant;
- k) évaluer le niveau de la menace que pose la situation pour la gestion de la cabine (voir § 5.2.1) et appliquer les procédures de l'exploitant applicables aux cas de menace, si nécessaire;
- l) continuer d'observer et d'évaluer la situation et rendre compte de tout nouveau détail au pilote commandant de bord et aux autres membres d'équipage, si nécessaire.

#### 4.4 COMPTE RENDU

4.4.1 Une fois que l'équipage de cabine a fourni à l'équipage de conduite les informations qu'il a recueillies, le pilote commandant de bord doit les transmettre au personnel compétent de l'exploitant, de l'aéroport ou de l'organisme responsable de l'assistance (conformément aux procédures de l'exploitant). L'exploitant doit établir des procédures d'intervention à suivre par les membres d'équipage de cabine s'ils soupçonnent un cas de traite de personnes en vol et au sol.

4.4.2 À l'arrivée, la responsabilité doit être transférée aux autorités compétentes de l'État de destination (c'est-à-dire à l'atterrissage au prochain point de destination). Les membres d'équipage doivent donner suite en établissant un rapport destiné à l'exploitant, conformément aux procédures établies. Il est possible qu'ils doivent contribuer aux procédures judiciaires ultérieures. Dans ce cas, l'exploitant doit leur fournir un soutien visant à faciliter leur participation auxdites procédures.

4.4.3 Les cas soupçonnés de traite d'êtres humains sont pris en charge par les forces de l'ordre. L'exploitant doit tenir un relevé du nombre de cas signalés par les membres d'équipage. Ces informations peuvent servir à détecter des tendances du côté de l'exploitation (par exemple, en identifiant un itinéraire à surveiller) et à aider les forces de l'ordre à rendre justice.

---

## Chapitre 5

# FORMATION DES ÉQUIPAGES DE CABINE

### 5.1 GÉNÉRALITÉS

Le présent chapitre fournit des orientations sur la formation à la détection des victimes de la traite et à la conduite à tenir en pareil cas à bord d'un aéronef, au titre des obligations et des responsabilités des membres d'équipage de cabine. Outre les campagnes de sensibilisation, il convient de leur fournir une formation spécifique. Si l'exploitant dispense déjà des formations sur le sujet, il doit les comparer au contenu du présent chapitre et déterminer les éléments supplémentaires à intégrer pour renforcer les formations existantes en matière de traite de personnes et assurer qu'elles sont conformes au contenu de la présente circulaire.

### 5.2 CONTENU DE LA FORMATION DES ÉQUIPAGES DE CABINE

5.2.1 La formation des équipages de cabine doit comprendre les éléments suivants :

- a) vue d'ensemble de la traite des personnes :
  - 1) éléments de la traite (y compris les législations ou les réglementations nationales relatives à la traite, qui ont des répercussions sur les obligations et les responsabilités des membres d'équipage de cabine);
  - 2) raisons de l'existence de la traite, assorties d'une description des victimes et des trafiquants;
  - 3) différence entre le trafic illicite de migrants et la traite;
  - 4) types de traite.
- b) indices (voir par. 2.5 et 2.6) :
  - 1) indices généraux;
  - 2) indices spécifiques aux vols;
- c) politiques de l'exploitant;
- d) procédures liées aux mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes :
  - 1) gestion de la cabine (par exemple, prendre en compte les inquiétudes d'autres passagers);
  - 2) concept « ne pas nuire »;
  - 3) communication et coordination entre l'équipage de cabine et d'équipage de conduite;

- 4) compte rendu (y compris l'idée qu'il vaut mieux rendre compte de soupçons plutôt que ne rien dire).

5.2.2 La formation concernant la traite des êtres humains ne doit pas se limiter à une seule séance ou à un seul cours. Outre la formation initiale, cette thématique doit être intégrée dans des formations périodiques pour veiller à ce que les membres d'équipage de cabine restent au fait de cette problématique. Le contenu des formations périodiques peut varier en fonction des sujets abordés, des méthodes pédagogiques utilisées ainsi que des connaissances et compétences évaluées.

5.2.3 Les formations périodiques des équipages de cabine doivent inclure les éléments suivants :

- a) les éventuelles modifications apportées aux législations ou aux réglementations nationales en matière de traite des personnes, qui ont une incidence sur les obligations et les responsabilités des membres d'équipage de cabine;
- b) les éventuelles modifications apportées aux politiques et aux procédures de l'exploitant en matière de traite des personnes;
- c) des études de cas (par exemple, des cas de traite détectés à bord d'un aéronef de l'exploitant ou d'autres exploitants);
- d) des renvois aux organismes qui s'occupent de la traite des personnes et des informations utiles, par exemple des sites web ou des publications que les membres d'équipage de cabine pourraient souhaiter consulter.

### **5.3 CONTENU DE LA FORMATION DES ÉQUIPAGES DE CONDUITE ET AUTRES MEMBRES DU PERSONNEL**

5.3.1 Bien que le présent chapitre s'applique aux membres d'équipage de cabine, la question de la traite des êtres humains concerne de nombreux acteurs. Les membres d'équipage de conduite, le personnel aéroportuaire et d'autres membres du personnel opérationnel doivent être formés à la détection des victimes de la traite, à la façon de communiquer et de collaborer les uns avec les autres, et aux procédures à suivre pour signaler tout soupçon aux autorités compétentes.

5.3.2 Le présent chapitre fournit les grandes lignes du contenu recommandé des ressources pédagogiques de base destinées à l'ensemble du personnel. Associées à une formation propre à chaque public (par exemple, les équipages de cabine), elles visent à faire en sorte que le personnel soit capable de détecter des cas de traite de personnes en aviation et d'y faire face de manière adaptée.

5.3.3 Étant donné que les membres d'équipage de conduite jouent un rôle vital dans le compte rendu des cas soupçonnés de traite à bord, ils doivent eux aussi être formés. La formation doit :

- a) sensibiliser les membres d'équipage de conduite à la question de la traite des personnes en aviation (voir chapitre 2);
- b) faire comprendre le rôle des membres d'équipage de cabine dans les mesures à prendre si l'on soupçonne un cas de traite à bord;
- c) aborder les interactions et la communication entre équipage de conduite et équipage de cabine;



- d) décrire les obligations et les responsabilités des membres d'équipage de conduite si l'on soupçonne un cas de traite à bord;
- e) aborder la responsabilité des membres d'équipage de conduite en matière de compte rendu.

5.3.4 Le personnel aéroportuaire comprend des personnes employées par les exploitants et des sous-traitants (fournisseurs de services d'assistance en escale, agents de services passagers, préposés au nettoyage des aéronefs), des personnes employées par l'autorité aéroportuaire, des agents des forces de l'ordre (sécurité aéroportuaire, services frontaliers, police, etc.) et des personnes employées par l'AAC, comme les inspecteurs nationaux de sécurité des cabines. Étant donné que toutes ces personnes ne relèvent peut-être pas de la même autorité, il est utile de mener une campagne dans les aéroports, auprès de tous les acteurs, visant à les sensibiliser à la question de la traite des personnes et à leur présenter les moyens de combattre ce phénomène.

5.3.5 Dans le cadre des responsabilités de supervision liées aux programmes de formation des exploitants, l'État de l'exploitant peut avoir à approuver les modifications apportées au programme et à la documentation de l'exploitant (manuel d'exploitation, formations, etc.) et contrôler, au moyen d'activités continues de surveillance, certains aspects relatifs à la façon dont l'exploitant répond à la problématique de la traite des êtres humains. L'État doit dispenser à ses inspecteurs des formations visant à leur fournir les connaissances nécessaires pour s'acquitter de leurs responsabilités de supervision. Tout comme pour les lignes directrices destinées aux exploitants, l'État doit définir le contenu à intégrer dans le programme de formation des inspecteurs qui doit porter sur les éléments énumérés au § 5.2.1 et peut être adapté à leur rôle particulier (par exemple, à celui des inspecteurs de sécurité des cabines).

## 5.4 MÉTHODES PÉDAGOGIQUES

5.4.1 L'exploitant doit choisir une ou plusieurs méthodes de formation (salle de classe, ordinateur, exercices de simulation, vidéos, jeux de rôle, etc.) adaptées au sujet. Certains aspects de la formation peuvent être traités sur ordinateur, tandis que d'autres, comme les compétences à mettre en œuvre pour réagir vis-à-vis de certaines situations, le partage d'expériences ou les séances d'information sur des incidents tirés du système de compte rendu de l'exploitant, se prêtent mieux à une discussion approfondie et à une formation en salle de classe animée par un instructeur. Un groupe de discussion ou un forum en ligne peut permettre aux membres d'équipage de cabine de discuter de ce qu'ils ont fait et observé et de ce qu'ils pourraient faire différemment si la situation se reproduisait.

5.4.2 Il est recommandé que la formation rassemble à la fois des membres d'équipage de cabine et des membres d'équipage de conduite, et qu'elle soit menée dans le cadre d'une formation en gestion conjointe des équipages.

## Appendice

### EXEMPLES DE PROGRAMME DE FORMATION

#### 1. RESSOURCES EXISTANTES

Cet appendice présente les éléments indicatifs élaborés par des États, qui peuvent être utiles à la mise en œuvre de programmes de formation sur les mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes.

#### 2. ÉTATS-UNIS

2.1 La Federal Aviation Administration du Département des transports a élaboré un document intitulé *Information for Operators (InFO) 16019 — Enhanced Training for Flight Attendants (F/A) — Human Trafficking Recognition and Response* (Information à l'intention des exploitants — Formation intensive destinée aux agents de bord — Détection des cas de traite et mesures d'intervention), publié le 25 octobre 2016. Il informe les exploitants de leur obligation réglementaire de fournir aux membres d'équipage de cabine une formation sur les mesures à prendre en cas de détection de victimes potentielles de traite, et comprend un lien vers la Blue Lightning Initiative (BLI), programme créé par le Département des transports et le Département de la sûreté intérieure pour sensibiliser à la question de la traite des personnes dans le contexte des compagnies aériennes.

2.2 La documentation peut être consultée sur le site :  
[http://www.faa.gov/other\\_visit/aviation\\_industry/airline\\_operators/airline\\_safety/info/all\\_infos/media/2016/info16019.pdf](http://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/airline_operators/airline_safety/info/all_infos/media/2016/info16019.pdf).

#### 3. CANADA

3.1 Conformément aux meilleures pratiques acceptées à l'échelle internationale, les efforts déployés par le Canada pour lutter contre la traite des personnes portent sur quatre domaines prioritaires ou piliers, les « 4P » :

- a) prévention de la traite de personnes;
- b) protection des victimes;
- c) poursuite des contrevenants;
- d) travail en partenariat avec d'autres parties prenantes, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

3.2 Un Groupe de travail sur la traite de personnes, dirigé par Sécurité publique Canada avec la participation d'autres ministères et organismes clés, coordonne les efforts de lutte contre la traite de personnes au niveau fédéral. L'action multidisciplinaire entreprise par le Canada dans ce cadre comprend des mesures législatives, de programmation et de politiques, notamment des formations en matière d'application de la loi, des campagnes de sensibilisation et des activités de recherche et de soutien aux victimes par le financement d'associations sans but lucratif et d'organismes locaux. Une évaluation du Plan d'action national de lutte contre la traite de personnes a été

menée en octobre 2017; que l'on peut consulter sur le site : [https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/vltn-  
nap-ht/index-fr.aspx](https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/vltn-<br/>nap-ht/index-fr.aspx).

#### 4. SITES WEB UTILES POUR EN SAVOIR PLUS

- [Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme](#)
- [Office des Nations Unies contre la drogue et le crime](#)
- [The Blue Campaign](#)
- [Airline Ambassadors International](#)
- [End Child Prostitution in Asian Tourism \(ECPAT\)](#)
- [Bureau international du travail \(Estimations mondiales\)](#)
- [La Suisse contre la traite des êtres humains](#)

— FIN —





ISBN 978-92-9258-527-3



9

789292

585273