



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

APPROCHE COLLABORATIVE DE LUTTE CONTRE L'UTILISATION DU TRANSPORT AÉRIEN AUX FINS DE MIGRATION IRRÉGULIÈRE

(Note présentée par le Danemark au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)², avec le parrainage de l'Australie et du Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les réseaux mondiaux de trafic illicite de migrants ont souvent recours au transport aérien commercial. Ils profitent de l'aviation civile dans différentes circonstances, comme lorsqu'il existe des régimes d'exemption de visa ou des perspectives de migration de main-d'œuvre, pour faire passer clandestinement des migrants.

Il convient d'élaborer des mesures et des mécanismes de coopération afin d'aider les pouvoirs publics, les exploitants de transport aérien, les autorités aéroportuaires et les autres parties prenantes du secteur de l'aviation à mieux repérer et signaler les cas potentiels de migration irrégulière et de trafic illicite de migrants, et à renforcer leur collaboration mutuelle. Les exploitants de transport aérien, les autorités aéroportuaires et les autres parties prenantes du secteur de l'aviation sont à même de jouer un rôle important en aidant les pouvoirs publics, notamment les services chargés de l'application de la loi et de la gestion des frontières, à lutter contre l'utilisation du transport aérien aux fins de migration irrégulière. Leur capacité à repérer et signaler les cas potentiels de migration irrégulière et de trafic illicite de migrants est particulièrement précieuse dans ces efforts.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

² Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Macédoine du Nord, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Türkiye et Ukraine.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :	
a) prendre acte de la nécessité d'élaborer des mesures et des mécanismes de coopération à l'usage des pouvoirs publics, des exploitants de transport aérien, des autorités aéroportuaires et des autres parties prenantes du secteur de l'aviation afin d'améliorer leur capacité à repérer et signaler les cas potentiels de migration irrégulière et de trafic illicite de migrants, et de renforcer leur collaboration mutuelle ;	
b) encourager les États à tenir compte des liens entre la traite des personnes et la migration irrégulière, et à mettre en œuvre les mesures énoncées dans le Doc 10171, <i>Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite dans le secteur de l'aviation</i> et les autres mesures en vigueur contre la traite des êtres humains ;	
c) recommander que le Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI propose des modifications pertinentes de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> et élabore des orientations connexes sur les mesures mentionnées en a) ;	
d) modifier l'appendice B de la section A41-17 du Doc 10184 comme indiqué dans l'appendice A afin de souligner l'importance pour les États, les exploitants de transport aérien, les autorités aéroportuaires et des autres parties prenantes du secteur de l'aviation de lutter activement contre l'utilisation du transport aérien aux fins de migration irrégulière.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises au moyen des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Annexe 9 – <i>Facilitation</i> , 17 ^e édition

1. INTRODUCTION

1.1 Les réseaux mondiaux de trafic illicite de migrants ont souvent recours au transport aérien commercial. Ils profitent de l'aviation civile dans différentes circonstances, comme lorsqu'il existe des régimes d'exemption de visa ou des perspectives de migration de main-d'œuvre, afin d'acheminer des migrants jusqu'à un pays de destination ou l'un des pays voisins pour qu'ils entrent clandestinement dans le pays de destination finale.

1.2 Le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer³, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (article 11, alinéa 2), requiert des États qu'ils adoptent les mesures législatives ou autres appropriées pour prévenir, dans la mesure du possible, l'utilisation des moyens de transport exploités par des transporteurs commerciaux (y compris les exploitants d'aéronefs) pour la commission des infractions établies conformément à l'article 5. Dans le cadre réglementaire de l'ONU, la majorité des États parties au Protocole ont adopté une législation nationale

³ Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée. https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smuggling-migrants/SoM_Protocol_English.pdf

érigeant en infraction pénale le trafic illicite de migrants⁴. Diverses initiatives régionales et nationales sont également menées pour combattre le trafic de migrants par voie aérienne⁵.

1.3 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a établi des pratiques recommandées dans l'Annexe 9 et des lignes directrices relatives à la traite des personnes. Bien que le trafic illicite de migrants soit parfois lié à la traite des personnes, dans la mesure où les migrants clandestins peuvent devenir des victimes de la traite en cas de servitude pour dettes et que les victimes de la traite sont souvent transportées par-delà des frontières, il reste une forme distincte de criminalité. La traite des personnes consiste dans le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes par la force, la fraude ou la tromperie, aux fins d'exploitation⁶. Le trafic illicite de migrants désigne quant à lui 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 État⁷. Pour certaines juridictions, il ne se limite pas à l'entrée, mais recouvre également d'autres conduites, dont la facilitation du transit ou de la résidence sans autorisation. Bien que la définition internationale du trafic illicite de migrants mentionne un avantage financier ou un autre avantage matériel, certaines juridictions peuvent retenir sa qualification en l'absence d'un tel avantage, notamment lorsqu'un préjudice grave est infligé à une personne. La production, l'obtention, la fourniture ou la possession de faux documents sont considérées au niveau international comme des agissements qui relèvent de la complicité. Certaines juridictions y incluent aussi le fait d'arranger des mariages de complaisance. Étant donné la spécificité du trafic illicite de migrants par voie aérienne, il convient d'élaborer des mesures différentes et plus ciblées pour remédier aux problèmes qui lui sont propres.

1.4 Le trafic illicite de migrants est un défi mondial. Le transport aérien étant un mode de transport couramment utilisé, y compris pour la migration irrégulière, les États, les exploitants de transport aérien et les autorités aéroportuaires sont bien placés pour aider à prévenir et combattre son utilisation par les réseaux criminels qui se livrent au trafic de migrants. L'une des manières d'y contribuer consiste à renforcer la capacité des acteurs du secteur de l'aviation à détecter et signaler d'éventuels cas de trafic de migrants, grâce à une formation ciblée qui leur permette de mieux repérer les faux documents de voyage ou d'identité et de les porter à l'attention des autorités compétentes de la manière voulue. Il convient en outre de s'attacher à identifier les itinéraires suivis et les méthodes employées, en favorisant l'échange de

⁴ Par exemple, dans la Directive 2002/90/CE (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0090>) et la décision-cadre 2002/946/JAI (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002F0946>) du Conseil de l'Union européenne. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0090><https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32002F0946>

⁵ Par exemple, la Commission européenne a adopté en juin 2023 la *Boîte à outils visant à lutter contre l'utilisation de moyens de transport commerciaux pour faciliter la migration irrégulière vers l'UE*, qui comprend des mesures opérationnelles, diplomatiques et juridiques. Celle-ci a pour but d'inciter les entrepreneurs de transport à prévenir l'utilisation abusive du transport commercial aux fins de trafic illicite, en améliorant les mécanismes de détection et de prévention lorsque des risques se font jour. https://home-affairs.ec.europa.eu/system/files/2023-06/Toolbox_addressing_the_use_of_commercial_means_of_transport_to_facilitate_irregular_migration_to_the_EU.pdf

⁶ 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, article 3, alinéa a). <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/protocol-prevent-suppress-and-punish-trafficking-persons>

⁷ Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, article 3, alinéa a). https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smuggling-migrants/SoM_Protocol_English.pdf

renseignements entre les parties prenantes et leur communication aux services chargés de l'application de la loi, dans le plein respect des cadres applicables en matière de protection des données personnelles.

2. ANALYSE

2.1 Les trafiquants, qui opèrent généralement au sein de réseaux criminels, proposent activement leurs services pour faciliter les déplacements clandestins d'un grand nombre de migrants dans le monde. Les réseaux évoluent et s'adaptent en permanence, de sorte qu'ils sont à même d'ajuster rapidement leur modus operandi et leurs itinéraires. Bien que les trafiquants de migrants continuent de s'appuyer principalement sur le transport terrestre et maritime, ils font aussi un recours notable au transport aérien commercial, sur les itinéraires transnationaux de migration irrégulière.

2.2 Les faux documents d'identité et de voyage jouent un rôle majeur dans le trafic illicite de migrants par voie aérienne. La fraude en la matière peut consister à modifier ou détourner des documents authentiques ou à créer des faux, notamment des passeports, cartes d'identité, visas ou justificatifs pour la délivrance de passeports, les demandes de visa et les autorisations de voyage, pour donner la possibilité aux imposteurs de mentir sur leur identité en présentant des documents de contrefaçon. Elle comprend également l'utilisation abusive de documents perdus ou obtenus de manière illicite.

2.3 Pour leurs activités, les trafiquants de migrants exploitent de plus en plus les réglementations sur les visas de transit dans les pivots majeurs. Alors que les migrants en situation irrégulière y sont envoyés avec des documents légitimes, une fois sur place, ils détruisent leurs papiers, et les trafiquants leur donnent de faux documents et leurs nouveaux billets pour la suite du voyage. Cette méthode débute donc par des voyages effectués dans le respect de la légalité, mais prend un tour illicite au moment du transit. En tirant ainsi parti des politiques relatives aux visas de transit, les trafiquants sont ainsi en mesure de contourner des contrôles d'immigration plus stricts, ce qui rend possible une migration irrégulière par des moyens apparemment légaux.

2.4 Les exploitants de transport aérien, les autorités aéroportuaires et les autres parties prenantes du secteur de l'aviation ont un rôle important à jouer pour aider les États à lutter contre le trafic de migrants, en particulier grâce aux moyens dont ils disposent pour repérer et signaler les cas suspects. Étant donné que les exploitants de transport aérien sont responsables de la vérification des documents de voyage et que les autorités aéroportuaires sont chargées d'assurer la sûreté et la sécurité de toutes les personnes qui transitent par leurs installations, ces deux acteurs comptent pour beaucoup dans la prévention des activités illégales comme le trafic de migrants. Bien que diverses mesures soient déjà en place aux niveaux international, régional et national, il reste essentiel de veiller à leur cohérence pour lutter efficacement contre la migration irrégulière et le trafic illicite de migrants par voie aérienne. Les éléments suivants sont jugés décisifs pour mener ce combat :

- **Attachés de liaison pour l'immigration** – Encourager les pouvoirs publics des pays de transit et/ou de destination à déployer des attachés de liaison pour l'immigration dans les principaux aéroports à haut risque afin d'apporter un appui et de renforcer la coopération opérationnelle.
- **Formation du personnel au sol** – La détection des cas de trafic illicite de migrants peut être améliorée par une formation sur les indicateurs en la matière et au moyen de procédures spécifiques.
- **Mécanismes et protocoles de détection** – Les parties prenantes du secteur de l'aviation peuvent renforcer leur coopération afin de repérer les voyages suspects et d'élaborer des protocoles connexes pour le signalement sans délai des cas suspects et des itinéraires de passage de migrants aux autorités compétentes, y compris la police des frontières locale et/ou les attachés de liaison des pays de transit et/ou de destination concernés. Cela peut s'appliquer aux aéroports de départ, de transit et de destination.

- **Collaboration entre les exploitants de transport aérien, les aéroports et les autorités d'application de la loi** – Il est souhaitable que les États encouragent l'instauration d'un dialogue régulier entre les autorités chargées de l'application de la loi et de la surveillance des frontières et les représentants et le personnel des entreprises de transport aérien et des aéroports sur les tendances émergentes, afin d'aider les exploitants de compagnie aérienne à rester vigilants et à adapter leurs procédures pour repérer les cas suspects de migration irrégulière et de trafic illicite de migrants. Cela présente également l'avantage d'informer les États sur la façon dont leurs exigences en matière de visa sont exploitées à des fins illégales. Le comité national de facilitation et les comités de facilitation d'aéroport jouent un rôle de coordination important à cet égard. Il est vivement recommandé de mener des activités de mise en commun des renseignements et de coordination afin de mieux donner suite à l'engagement commun de combattre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants.
- **Renforcer et élargir la collecte et l'échange d'informations** – Encourager les pouvoirs publics à dialoguer avec les parties prenantes de l'aviation en vue de partager des informations pertinentes sur les tendances et les modes opératoires du trafic illicite de migrants avec les entreprises de transport aérien, les aéroports et les autorités d'application de la loi, afin que les États et les acteurs du secteur aérien soient plus à même de garder une longueur d'avance en s'adaptant aux itinéraires suivis et aux méthodes employées pour le trafic de migrants. L'échange d'informations sur les tendances actuelles peut être accentué entre les autorités des pays d'origine, de transit et de destination dans le but de faciliter l'élaboration de meilleures procédures. Compte tenu du caractère sensible de ces informations, il faut impérativement prévoir et renforcer des mesures qui permettent de garantir efficacement la sécurité de leur traitement.

2.5 Afin de souligner l'importance pour les États, les exploitants de transport aérien, les autorités aéroportuaires et les autres parties prenantes du secteur de l'aviation de lutter activement contre l'utilisation du transport aérien aux fins de migration irrégulière, il est recommandé de modifier l'appendice B de la section A41-17 du Doc 10184, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)* (certains libellés proposés figurent dans l'appendice A).

— — — — —

APPENDICE

Modifier l'appendice B de la section A41-17 du Doc 10184 sur les résolutions en vigueur de l'Assemblée, comme suit :

Considérant que les exploitants de transport aérien, les autorités aéroportuaires et les autres parties prenantes du secteur de l'aviation sont des partenaires essentiels pour soutenir les efforts déployés par les États en vue de prévenir et de détecter la traite des personnes et l'utilisation du transport aérien aux fins de migration irrégulière ;

(...)

23. *Prie* instamment les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes un système efficace de partage de l'information et de collaboration ~~*dans la prévention de*~~ ***pour lutter contre*** la traite des personnes ~~*et l'utilisation du transport aérien aux fins de migration irrégulière*~~ ;

— FIN —