



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

PROPOSITION POUR LA PRISE EN COMPTE PAR L'OACI DE LA QUESTION DU TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS PAR AIR DANS LE PROGRAMME DE FACILITATION

(Note présentée par les États-Unis du Mexique)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose que le Conseil de l'OACI examine le phénomène croissant du trafic illicite de migrants par air et envisage la possibilité d'élaborer des politiques, des orientations techniques et, à terme, des normes et pratiques recommandées (SARP) pour aider les États et les exploitants à détecter, à prévenir et à signaler ce type d'activités, conformément à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et au protocole qui la complète, à savoir le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer. Cette question pose un défi croissant pour la sûreté du transport aérien et pour l'intégrité des systèmes migratoires des États.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) constater que le trafic illicite de migrants par air est un problème mondial croissant qui a des répercussions à la fois sur la sûreté et la facilitation ;
- b) demander au Conseil d'ajouter à son programme des travaux la réalisation d'une analyse du trafic illicite de migrants par air, qui serait confiée à des groupes d'experts compétents, en vue de :
 - 1) répertorier les pratiques auxquelles les États ont recours actuellement pour lutter contre ce phénomène ;
 - 2) promouvoir la coopération entre les organisations internationales et les États aux niveaux régional et international, ainsi que la communication de renseignements opérationnels, afin de lutter contre le trafic illicite de migrants par air ;
 - 3) envisager la possibilité d'élaborer des orientations techniques et, si nécessaire, de mettre au point des SARP pour renforcer la riposte de l'aviation civile à cette forme de criminalité organisée ;
 - 4) faciliter le renforcement des capacités dans le cadre de l'initiative « Aucun pays laissé de côté ».

¹ Version espagnole fournie par le Mexique.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> et <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les mesures décrites dans la présente note de travail devraient être mises en œuvre, dans la mesure du possible, au moyen des ressources existantes et/ou provenant de contributions volontaires des États.
<i>Références :</i>	Annexe 9 – <i>Facilitation</i> Doc 9957, <i>Manuel de facilitation</i> Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international (2025) Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2000)

1. INTRODUCTION

1.1 Le trafic illicite de migrants est une forme de criminalité transnationale organisée qui présente de graves risques pour la sûreté, les droits de l'homme et la gouvernance des migrations. En vertu du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, les États parties sont tenus de prévenir et de combattre ce crime, ainsi que de coopérer au niveau international.

1.2 Si la plupart du trafic illicite de migrants se fait par voies terrestres ou maritimes, il est de plus en plus évident que l'aviation civile sert à faciliter l'entrée irrégulière de migrants, à laquelle concourent l'utilisation frauduleuse de documents de voyage, l'abus des systèmes de visas ou la complicité des réseaux criminels.

1.3 Contrairement à la traite des personnes, on ne parle pas nécessairement d'exploitation lorsqu'il est question de trafic illicite de migrants. Cette caractéristique particulière est source de confusion pour les institutions lorsque vient le temps de définir ce problème et de trouver des solutions.

1.4 L'ouverture de nouvelles routes aériennes et l'augmentation de la connectivité internationale font qu'il y a plus d'avenues possibles pour commettre ce genre de crime.

1.5 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est attaquée avec succès à la traite des personnes en formulant des recommandations qui sont énoncées dans le *Manuel de facilitation* (Doc 9957), ainsi qu'en encourageant la coopération entre les États et la formation du personnel des aéroports. Cet acquis constitue une assise solide pour faire du trafic illicite de migrants une nouvelle priorité du programme de facilitation, conformément à l'Annexe 9 – *Facilitation*, et à la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international (2025).

2. ANALYSE

2.1 Le trafic illicite de migrants est une forme de criminalité transnationale organisée reconnue par le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2000).

2.2 Le trafic illicite de migrants par air est un risque croissant qui nécessite une attention particulière. Or, l'efficacité des mesures prises pour lutter contre ce crime invisible a été diminuée en raison de l'absence d'outils qui permettraient de le détecter clairement et de lignes directrices internationales. La confusion persistante entre contrebande et trafic, ainsi que le manque de formation du personnel des aéroports et des transporteurs aériens, viennent aggraver cette situation.

2.3 Ce type de crime constitue une violation des droits des migrants, sape les systèmes de contrôle migratoire, affaiblit l'administration des aéroports et peut compromettre la sûreté de l'aviation civile.

2.4 Les réseaux de trafic illicite de migrants ont démontré une capacité croissante à exploiter les vulnérabilités des systèmes de contrôle aux frontières et des procédures de vérification de l'identité et des documents dans les aéroports internationaux.

2.5 Les agents chargés de la sécurité aux frontières et le personnel de l'aviation éprouvent des difficultés à détecter les indices de trafic illicite en raison de la complexité du phénomène, de l'utilisation de documents apparemment valides et de la présence d'intermédiaires dans les zones aéroportuaires. À cet égard, des améliorations considérables et une coordination harmonisée entre les autorités de l'aviation, les autorités de l'immigration, les forces policières et les autorités consulaires sont nécessaires.

2.6 Actuellement, l'Annexe 9 – *Facilitation* à la Convention de Chicago contient des dispositions sur l'inadmissibilité des passagers et le contrôle des documents de voyage, mais ne comporte aucune disposition particulière concernant des mesures qui viseraient à détecter et à prévenir le trafic illicite de migrants par air.

2.7 Dans ce contexte, il est rappelé que les États devraient donner la priorité à la délivrance de documents de voyage conformes aux normes de sûreté les plus élevées de l'OACI, car il s'agit d'un élément essentiel de la prévention et de la détection des documents contrefaits.

2.8 Le Mexique considère que la lutte contre le trafic illicite de migrants nécessite une approche stratégique comprenant la production et la communication d'informations, le renforcement des capacités des institutions, la protection des victimes, la coopération internationale et les poursuites pénales.

2.9 Le trafic illicite de migrants par air a fait l'objet d'une attention particulière dans les forums internationaux. En mai 2019, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) a organisé à Mexico une conférence régionale axée sur le lien entre ce type de crime et l'utilisation de documents de voyage contrefaits, mettant en évidence les méthodes de plus en plus sophistiquées utilisées par les contrebandiers pour échapper aux contrôles dans les aéroports.

3. CONCLUSION

3.1 Le trafic illicite de migrants par air est une nouvelle menace pour le transport aérien, qui nécessite une action coordonnée, proportionnée et fondée sur des données probantes. Elle doit reposer notamment sur le renforcement des capacités et la mise au point de cadres réglementaires adaptés aux caractéristiques particulières de chaque contexte. Ce problème ne doit pas être abordé dans une optique purement migratoire ou criminelle. Il doit être abordé aussi sous l'angle de la facilitation du transit international des passagers et de leur protection.

3.2 L'OACI pourrait jouer un rôle déterminant dans la coordination des mesures réglementaires avec d'autres agences internationales compétentes [l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) et le Haut-Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés (HCR)], dans le plein respect des droits de la personne des migrants.

— FIN —