



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

CONSOLIDATION JURIDIQUE DES DISPOSITIONS RELATIVES À LA TRAITE DES PERSONNES DANS L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

[Note présentée par la République dominicaine avec l'appui de 17 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La traite des personnes est un crime transnational qui touche principalement les femmes et les enfants, faisant plus de 25 millions de victimes, et constitue l'une des activités illicites les plus lucratives selon l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (2020). Le transport aérien, en raison de sa rapidité et de sa discrétion, est fréquemment utilisé par les réseaux criminels. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré des instruments non contraignants, tels que les dispositions 8.49 et 8.50 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, la Cir 352, *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, la Cir 357, *Lignes directrices sur les comptes rendus de cas de traite de personnes à communiquer par les équipages de conduite et de cabine* et le Doc 10171, *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation*, qui servent de fondement aux activités de formation, aux protocoles de signalement et à la coopération interorganisations, mais leur mise en œuvre n'est pas cohérente en raison de leur caractère non exécutoire, ce qui crée des lacunes juridiques et opérationnelles rendant difficile une réponse mondiale coordonnée (OACI, 2024).

Les trafiquants profitent de l'aviation civile en raison de son efficacité et de sa discrétion. Bien que les lignes directrices de l'OACI soient utiles, leur caractère non contraignant entraîne une mise en œuvre inégale, créant des failles qui sont exploitées par les réseaux criminels. Le fait de donner force exécutoire aux dispositions 8.49 et 8.50 de l'Annexe 9 permettrait d'établir des normes minimales mondiales et d'améliorer ainsi la coordination et la protection des victimes. Cette démarche garantirait une détection cohérente dans les aéroports, réduisant la dépendance à l'égard de la volonté politique. Elle permettrait de combler les lacunes juridiques qui facilitent l'utilisation du transport aérien par les réseaux de trafiquants, d'harmoniser l'action des autorités et des exploitants, en reproduisant des modèles tels que celui de la République dominicaine, et de renforcer le respect du *Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée* (Protocole de Palerme), en mettant l'aviation civile en conformité avec les normes internationales.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans la présente note ;

¹ Version en espagnol fournie par la République dominicaine.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.

	b) mesurer l'importance d'établir une norme minimale contraignante qui permette une réponse plus efficace, plus cohérente et mieux coordonnée des États ; c) recommander au Conseil de l'OACI d'évaluer la possibilité d'élever au rang de normes contraignantes les dispositions 8.49 et 8.50 de l'Annexe 9 de la Convention de Chicago, relatives à la prévention et au signalement de la traite des personnes ; d) inciter les États à harmoniser leurs cadres juridiques nationaux conformément à leurs engagements internationaux au titre du Protocole de Palerme, en adoptant des mesures spécifiques au domaine de l'aviation civile.
<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 actions proposées pourraient être menées dans le cadre du budget ordinaire ou au moyen de ressources extrabudgétaires allouées à la protection des droits de l'homme et aux initiatives en matière de sécurité.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> <i>Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée</i> Loi n° 137-03 sur le trafic de migrants et la traite des personnes Doc 10171, <i>Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation</i> FALP/13-WP/18, <i>L'évolution des dispositions de l'OACI pour lutter contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation</i> Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (2020), <i>Rapport mondial 2020 sur la traite des personnes</i> Cir 352, <i>Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes</i> Cir 357, <i>Lignes directrices sur les comptes rendus de cas de traite de personnes à communiquer par les équipages de conduite et de cabine</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La traite des personnes est l'une des formes les plus graves de la criminalité organisée, qui touche particulièrement les femmes et les enfants. Selon les données de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (2020), on estime à plus de 25 millions le nombre de victimes dans le monde. Il a été établi que le transport aérien est régulièrement utilisé pour le déplacement transnational des victimes en raison de son efficacité et de sa faible visibilité opérationnelle.

1.2 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a mis au point des outils pour aider les États à détecter et à prévenir la traite, notamment les dispositions 8.49 et 8.50 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, la Cir 352, *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, la Cir 357, *Lignes directrices sur les comptes rendus de cas de traite de personnes à communiquer par les équipages de conduite et de cabine* et le Doc 10171, *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation*, qui propose une stratégie globale fondée sur la sensibilisation, la formation, les protocoles de signalement, la coopération interorganisations et l'aide aux victimes.

1.3 Toutefois, ces instruments ne sont pas juridiquement contraignants, ce qui se traduit par une mise en œuvre inégale dans le monde. L'adoption et la mise en œuvre dépendent uniquement de l'engagement politique des États et de la bonne volonté des exploitants.

1.4 Ce caractère non exécutoire crée des lacunes réglementaires et opérationnelles qui sont exploitées par les réseaux criminels. C'est ce que constate le Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI dans la note FALP/13-WP/18 — *L'évolution des dispositions de l'OACI pour lutter contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation*, qui propose de rendre contraignantes les recommandations actuelles sur la traite des personnes.

1.5 La République dominicaine a mis son cadre juridique en conformité avec le *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* (Protocole de Palerme) par le biais de la loi n° 137-03 et a encouragé les actions interinstitutions de son autorité de l'aviation (IDAC), de la Direction générale de la migration, de la police nationale, du Corps spécialisé en sécurité aéroportuaire et aviation civile (CESAC) et des exploitants, en vue de prévenir ce crime dans le secteur de l'aviation.

2. ANALYSE

2.1 La persistance de la traite dans le secteur du transport aérien est liée à l'absence de normes juridiques contraignantes garantissant une réponse uniforme. Si certains États ont mis en œuvre des mesures avancées, d'autres manquent encore de protocoles ou de formations spécialisées, ce qui fragmente la réponse globale.

2.2 Le fait d'élever les dispositions 8.49 et 8.50 de l'Annexe 9 au rang de règles contraignantes permettrait d'établir une norme minimale pour tous les États, dépassant ainsi la dépendance actuelle à l'égard de la volonté politique.

2.3 Cette démarche permettrait de renforcer la détection précoce des victimes, de combler les lacunes juridiques et opérationnelles et de promouvoir la coopération entre les autorités chargées de l'aviation, de la migration, de la sûreté et de la justice, en créant des synergies similaires à celles déjà mises en place en République dominicaine.

2.4 Elle renforcerait également la cohérence politique entre le régime juridique de l'OACI et les engagements internationaux pris au titre du Protocole de Palerme, notamment en ce qui concerne la prévention, la formation et la protection des victimes.

2.5 Résultats escomptés

2.5.1 Le relèvement des dispositions 8.49 et 8.50 de l'Annexe 9 au rang de normes apporterait un certain nombre d'avantages juridiques, opérationnels et humanitaires. Cette initiative permettrait tout d'abord d'établir une base juridique contraignante garantissant l'application uniforme des mesures de prévention et de réponse à la traite des personnes dans tous les États membres et de corriger ainsi la fragmentation réglementaire actuelle. Cela faciliterait également la détection précoce des victimes potentielles dans l'environnement aéroportuaire et à bord des aéronefs, grâce à la normalisation des procédures, des protocoles de signalement et de la formation du personnel aéronautique. Cette approche harmonisée favoriserait également une coopération accrue entre les services de l'aviation civile, de l'immigration, de la sûreté, de la police et de la justice pénale, ce qui permettrait d'apporter une réponse mieux coordonnée et plus efficace. Enfin, l'adoption de ces normes renforcerait l'engagement du secteur

de l'aviation en faveur des droits de l'homme et des instruments internationaux existants, tels que le Protocole de Palerme, contribuant ainsi à une aviation civile plus sûre, plus solidaire et plus responsable.

3. **CONCLUSION**

3.1 La traite des personnes continue d'exploiter les faiblesses du système de l'aviation civile, notamment l'absence d'un cadre réglementaire contraignant et harmonisé. Le relèvement des dispositions 8.49 et 8.50 de l'Annexe 9 au rang de normes permettrait d'établir une base juridique solide, de promouvoir une coopération internationale efficace et d'améliorer la protection de millions de victimes potentielles.

3.2 La République dominicaine encourage les États membres à soutenir cette proposition, qui représente un pas décisif vers la constitution d'un système d'aviation civile plus équitable, plus sûr et respectueux de la dignité humaine.

— FIN —