



OACI



Circulaire 357

Lignes directrices sur les comptes rendus de cas de traite de personnes à communiquer par les équipages de conduite et de cabine



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 357

Lignes directrices sur les comptes rendus
de cas de traite de personnes à communiquer
par les équipages de conduite et de cabine

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), Canada H3C 5H7

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).

Cir 357, Lignes directrices sur les comptes rendus de cas de traite de personnes à communiquer par les équipages de conduite et de cabine

Commande n° : CIR357
ISBN 978-92-9265-511-2

© OACI 2021

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 traite de personnes est un crime odieux et une violation des droits de l'homme qui n'épargne aucune région du monde. Au lendemain de la pandémie de COVID-19, l'aggravation de la pauvreté et du chômage peut inciter davantage de personnes à prendre des risques pour trouver un emploi, ce qui les rend vulnérables à la traite et à l'exploitation de personnes.

L'industrie de l'aviation peut jouer un rôle important dans la détection des victimes de la traite d'êtres humains. Ces lignes directrices ont été élaborées pour permettre aux membres d'équipage de cabine et du personnel des services de transport aérien de repérer les victimes potentielles qu'ils peuvent rencontrer à bord des vols et dans les aéroports.

Il est essentiel que nous protégeons et aidions toutes les victimes de la traite de personnes, ainsi que des crimes connexes que sont le travail forcé et l'esclavage moderne. 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.

J'exprime ma reconnaissance à l'OACI pour notre partenariat fructueux, qui a conduit à l'élaboration de ces lignes directrices et d'autres outils. Je remercie également le Groupe sur la sécurité en cabine de l'OACI de sa contribution.



Michelle Bachelet
Haute-Commissaire aux droits de l'homme
Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme

Après la collaboration fructueuse qu'elle a eue avec le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme lors de l'élaboration des *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes* (Cir 352), l'OACI est honorée de s'associer de nouveau avec cet organe pour ces nouvelles lignes directrices détaillées visant à aider les membres d'équipage à signaler les cas présumés de traite de personnes.

Dans la mise en œuvre de la Circulaire 352, les États ont sollicité une assistance en ce qui concerne les procédures de lutte contre la traite de personnes à suivre dans le secteur de l'aviation, notamment pour ce qui est de systèmes clairs de compte rendu aux forces de l'ordre. L'objectif de ce nouvel outil est donc de fournir aux membres d'équipage des lignes directrices claires sur la façon de procéder dans les cas présumés de traite de personnes en aviation.

Les États peuvent contribuer à cet objectif en mettant en œuvre les lignes directrices et en les diffusant auprès des autorités de l'aviation civile, des forces de l'ordre, des services d'immigration, des services de sûreté des aéroports, des exploitants d'aéroports et des compagnies aériennes, afin de garantir que les efforts déployés par le personnel de l'aviation pour signaler les cas présumés de traite de personnes feront l'objet d'une réponse et d'une intervention efficaces.

Cette initiative et ces efforts reflètent l'engagement continu de l'OACI et du secteur de l'aviation civile à aider les États à réaliser les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies adoptés dans le cadre du *Programme de développement durable à l'horizon 2030*, dont ceux qui visent à mettre fin à la traite de personnes. Au nom de notre Organisation, je vous remercie donc de l'engagement continu dont vous faites preuve pour lutter contre ces crimes odieux et pour préserver et protéger la sécurité et la sûreté des passagers et des membres d'équipage de l'aviation civile internationale.

Fang Liu
Secrétaire générale
Organisation de l'aviation civile internationale

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Chapitre 1. Introduction	1
1.1 Contexte	1
1.2 Objectif	1
1.3 Portée.....	2
Chapitre 2. Rôles et responsabilités.....	3
2.1 Rôle et responsabilités de l'exploitant	3
2.2 Rôle et responsabilités de l'État	3
Chapitre 3. Compte rendu.....	5
3.1 Généralités	5
3.2 Processus normalisé de compte rendu des cas présumés de traite de personnes à bord des aéronefs.....	5
3.3 Procédures de communication	6
3.4 Informations normalisées aux fins d'établissement d'un compte rendu.....	8
3.5 Comptes rendus d'incidents observés lors de l'embarquement et du débarquement	8
3.6 Après le compte rendu	9
Appendice au Chapitre 3 Traite de personnes à bord — Formulaire de compte rendu	10

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. Aucun État, exploitant¹ ou route n'est épargné par la traite de personnes, indépendamment de l'emplacement géographique ou du niveau de développement économique des États .

1.1.2 L'aviation est l'un des modes de transport utilisés par les trafiquants. Il incombe aux États, par l'intermédiaire de leurs forces de l'ordre (c'est-à-dire la police de l'aéroport ou toute autre entité habilitée à exercer une compétence pénale conformément à la législation nationale), des autorités responsables de l'immigration et de l'asile, et des exploitants, de veiller à ce que les trafiquants ne fassent pas un usage abusif de l'industrie aéronautique pour bafouer la liberté d'autrui. 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 cas potentiel de traite, et ils sont bien placés pour signaler tout soupçon à l'équipage de conduite et aux autorités compétentes de l'État. Les informations provenant des comptes rendus des membres d'équipage aident les États et les exploitants à détecter les cas de traite de personnes et à y répondre. Par conséquent, tous les exploitants devraient fournir une formation sur la manière de détecter la traite de personnes et d'y répondre, notamment sur les procédures de signalement correctes à suivre par les membres d'équipage de cabine, les membres d'équipage de conduite et les autres membres du personnel en contact direct avec les voyageurs. Le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), reconnaissant le rôle important que joue l'aviation dans la lutte contre la traite de personnes, ont collaboré à l'élaboration de la Circulaire 352, *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*.

1.1.3 Les États devraient veiller à ce que des procédures soient en place pour lutter contre la traite de personnes en aviation, en prévoyant notamment des systèmes clairs de compte rendu à utiliser par le personnel des exploitants d'aéroports et des exploitants d'aéronefs et les points de contact à qui s'adresser au sein des autorités compétentes. La mise en œuvre d'une procédure de signalement simplifiée et normalisée profite autant aux États qu'aux exploitants, qui peuvent ainsi unir leurs forces et collaborer à la lutte contre la traite de personnes.

1.2 OBJECTIF

1.2.1 L'OACI a travaillé en collaboration avec le HCDH pour élaborer le présent document d'orientation relatif aux comptes rendus, intitulé *Lignes directrices sur les comptes rendus de cas de traite de personnes à communiquer par les équipages de conduite et de cabine* (Circulaire 357). La présente circulaire a pour objet d'aider les États, leurs forces de l'ordre et les exploitants à gérer les comptes rendus des équipages sur les cas présumés de traite de personnes en

1. Aux fins de la présente circulaire, le terme « exploitant » est défini comme « la personne, l'organisation ou l'entreprise qui se livre à l'exploitation d'un aéroport ».

aviation. Les présentes lignes directrices doivent être utilisées conjointement avec la Circulaire 352, qui peut être consultée sur le site web de l'OACI (<http://www.icao.int/cabinsafety>).

1.2.2 La présente circulaire souligne que l'équipage de cabine doit signaler comme il se doit les cas présumés de traite de personnes. La collecte et l'analyse de leurs comptes rendus aident les forces de l'ordre et les exploitants à recueillir des renseignements sur la traite de personnes. Les membres d'équipage de cabine et les autres employés doivent être encouragés à prendre des mesures pour contribuer à enrayer ce fléau. Afin d'encourager la poursuite des comptes rendus, les États, leurs forces de l'ordre et les exploitants doivent rassurer le personnel sur le fait que leurs efforts pour détecter et signaler les cas présumés de traite de personnes seront examinés et pris au sérieux, même si la personne qui soumet le compte rendu ne connaît pas la nature des mesures qui seront finalement prises, le cas échéant. Un effort conjoint de la part de l'État et de l'exploitant est nécessaire pour maintenir une communication ouverte et favoriser la publication périodique d'analyses statistiques et d'autres renseignements relatifs à la traite de personnes en aviation.

1.2.3 La mise en œuvre effective de ces lignes directrices est un processus progressif, qui nécessite une collaboration entre les États, leurs forces de l'ordre et les exploitants. Les facteurs susceptibles d'influer sur les délais de mise en œuvre comprennent la taille et la complexité du système aéronautique d'un État et la maturité de ses capacités de supervision de la sécurité.

1.2.4 Le processus de compte rendu défini dans la présente circulaire est conforme aux dispositions de l'OACI relatives à la gestion de la sécurité. Les exploitants sont encouragés à utiliser le processus de gestion de la sécurité qu'ils ont mis en place pour recueillir et analyser les renseignements que leur communiquent leurs employés et leur fournir un retour d'information dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité (SGS). Les comptes rendus sur les cas présumés de traite de personnes doivent être gérés dans le cadre du SGS de l'exploitant. L'État doit envisager d'inclure les comptes rendus de ce type dans son système obligatoire de comptes rendus de sécurité, afin d'encourager et de recueillir les comptes rendus de ses exploitants.

1.3 PORTÉE

1.3.1 Le contenu et l'optique de la présente circulaire constituent un moyen acceptable (mais non le seul) d'établir des procédures de compte rendu des cas de traite de personnes à suivre par les exploitants, qui doivent consulter leur État pour s'informer des obligations spécifiques et respecter les réglementations nationales, le cas échéant.

1.3.2 La présente circulaire s'applique principalement aux membres d'équipage de cabine, mais la question de la traite de personnes concerne de multiples acteurs. Les procédures et le formulaire de compte rendu présentés dans la présente circulaire ne constituent qu'une partie d'un processus exhaustif de lutte contre la traite de personnes en aviation. Les différents acteurs de l'aviation (par exemple, les États et les exploitants) doivent se baser sur les procédures et le formulaire de compte rendu fournis pour établir leurs propres processus de compte rendu.

1.3.3 Le contenu de la présente circulaire a été élaboré dans le cadre d'un processus de consensus, avec des contributions du HCDH et d'experts des autorités de l'aviation civile, des exploitants, des constructeurs d'aéronefs et des organismes de formation. Il a ensuite été soumis à un examen approfondi par des pairs afin de recueillir et de prendre en compte les commentaires de la communauté des experts du secteur de l'aviation. L'OACI et le HCDH remercient le Groupe sur la sécurité en cabine (ICSG) de l'OACI pour sa contribution.

Chapitre 2

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

2.1 RÔLE ET RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

2.1.1 Le rôle de l'exploitant comporte deux aspects :

- a) signaler les cas présumés de traite de personnes à bord de son aéronef, ou les cas qui peuvent être observés par son personnel à l'aéroport (par exemple, lors de l'embarquement ou du débarquement des passagers), aux forces de l'ordre de l'État en temps réel, ou dès que cela est possible sur le plan opérationnel ;
- b) faire en sorte que son personnel soumette ensuite le compte rendu en interne, dans le cadre de son SGS, afin de permettre l'analyse statistique et la collecte de renseignements sur la question de la traite de personnes.

2.1.2 Il incombe à l'exploitant de transmettre les informations recueillies aux forces de l'ordre. La traite de personnes est un crime et elle relève des forces de l'ordre de l'État où le cas est signalé. Ce n'est ni le rôle ni la responsabilité d'un exploitant d'enquêter sur les cas. L'exploitant n'a pas non plus à déterminer si les autorités compétentes utilisent les informations fournies par son personnel ni de quelle manière elles le font. L'exploitant doit coopérer avec les forces de l'ordre et fournir les informations demandées en temps voulu.

2.1.3 L'Annexe 6, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international* — *Avions* exige que chaque exploitant veille à ce que tous ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonctions à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels ses avions sont en service. L'exploitant doit consulter les forces de l'ordre sur l'ensemble de son réseau de routes afin de mettre en place un processus de compte rendu clair et des procédures associées concernant les cas présumés de traite de personnes, y compris un point de contact, pour chacune de ses escales nationales et étrangères. L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble de son personnel connaît les procédures pertinentes pour l'exercice de ses fonctions. Les informations fournies par l'exploitant doivent comprendre un aperçu général de l'ensemble du processus de compte rendu, afin que le personnel comprenne comment sont traités ses comptes rendus, qui y a accès et quelles sont les actions de suivi attendues.

2.2 RÔLE ET RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT

2.2.1 Le rôle de l'État comporte trois aspects :

- a) établir des exigences de formation sur la manière de détecter la traite de personnes et d'y répondre, à l'intention de l'ensemble du personnel de l'aviation ;
- b) s'assurer que des procédures sont en place pour lutter contre la traite de personnes, y compris des systèmes de compte rendu clairs ;
- c) communiquer les rôles et les responsabilités aux exploitants et aux autres parties prenantes, dans le cadre du processus national de compte rendu.

2.2.2 L'État devrait rendre obligatoire une formation sur le compte rendu des cas présumés de traite de personnes, pour tout le personnel dont le travail nécessite une interaction régulière avec les passagers. Il devrait s'assurer que le programme de formation de l'exploitant relatif à la traite de personnes aborde la manière de détecter les cas potentiels de traite et d'y répondre. L'État devrait également encourager la normalisation des informations requises pour signaler les cas présumés de traite de personnes en aviation. Afin de promouvoir la communication de comptes rendus, il devrait informer les exploitants de la procédure nationale établie en la matière, qui peut donner au personnel les options de compte rendu anonyme, non anonyme ou dépersonnalisé.

2.2.3 L'État devrait s'assurer que des procédures sont en place pour lutter contre la traite de personnes, y compris des systèmes de compte rendu clairs au niveau national. Si l'État compte plusieurs parties prenantes qui s'occupent de la traite de personnes en aviation, ces entités sont encouragées à collaborer à des initiatives visant à lutter contre ce fléau, notamment au moyen de comptes rendus à établir par le personnel de l'aviation. Une approche collaborative facilite la collecte et l'analyse des informations et la coordination d'une réponse appropriée par le biais d'un processus établi. Les représentants de l'industrie, ainsi que les différentes parties prenantes de l'État, devraient également intervenir dans l'élaboration de procédures de compte rendu spécifiques au secteur de l'aviation.

2.2.4 L'État devrait communiquer les points suivants à ses exploitants afin de clarifier les rôles et les responsabilités, dans le cadre du processus national de compte rendu :

- a) l'enquête sur un cas présumé de traite de personnes et toute forme ultérieure d'administration de la justice relèvent exclusivement des forces de l'ordre ;
 - b) les forces de l'ordre n'ont aucune obligation de faire un suivi auprès des exploitants ou des membres d'équipage individuels qui ont signalé des cas présumés de traite de personnes ;
 - c) si les forces de l'ordre ont besoin d'informations supplémentaires concernant un cas signalé, elles peuvent contacter l'exploitant et lui demander officiellement des informations supplémentaires ;
 - d) tous les comptes rendus fournis par les exploitants ne permettent pas nécessairement de secourir les victimes et/ou de prendre des mesures de répression (par exemple, la poursuite des trafiquants); toutefois, ces renseignements ne sont pas pour autant perdus, car ils sont utilisés par l'État comme source d'information pouvant mener à des actions ultérieures telles qu'une surveillance accrue de certains itinéraires ou aéroports.
-

Chapitre 3

COMPTE RENDU

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1. Il est essentiel de signaler en temps utile aux forces de l'ordre les cas présumés de traite de personnes à bord pour que des mesures appropriées puissent être prises. Le processus de transmission des informations de l'aéronef au sol, puis aux forces de l'ordre, peut varier en fonction des capacités technologiques de l'aéronef et des procédures de l'exploitant. Celui-ci doit mettre en œuvre un processus de compte rendu comprenant des procédures et des orientations claires afin de coordonner la réponse aux cas présumés de traite de personnes.

3.1.2 L'exploitant peut avoir établi des procédures pour la transmission air-sol des comptes rendus sur les infractions commises à bord des aéronefs, telles que les incidents causés par des passagers indisciplinés et perturbateurs. Ces procédures peuvent servir pour les comptes rendus relatifs aux cas présumés de traite de personnes, mais elles doivent être adaptées aux spécificités de ces types de situations. Dans un cas présumé de traite de personnes, les membres d'équipage peuvent faire part de leurs soupçons en s'appuyant sur des indices révélateurs. Contrairement aux incidents causés par des passagers indisciplinés et perturbateurs, pour lesquels le pilote commandant de bord peut demander aux forces de l'ordre de prendre l'aéronef en charge dès son arrivée, les autorités peuvent envisager de laisser débarquer le trafiquant présumé afin de mener une enquête appropriée et, si nécessaire, d'appréhender l'individu.

3.1.3. L'Annexe 9 —*Facilitation* recommande que les États prennent des mesures pour assurer que des procédures sont en place pour lutter contre la traite de personnes, notamment des systèmes de compte rendu clairs et des points de contact pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès d'autorités compétentes. Conformément à l'Annexe 9, chaque État devrait élaborer un cadre intégré, qui prévoit une coordination entre les différentes parties prenantes, telles que l'autorité de l'aviation civile et les forces de l'ordre compétentes.

3.2 PROCESSUS NORMALISÉ DE COMPTE RENDU DES CAS PRÉSUMÉS DE TRAITE DE PERSONNES À BORD DES AÉRONEFS

3.2.1 Afin de soutenir une réponse appropriée, l'exploitant devrait élaborer et mettre en œuvre un processus normalisé de compte rendu des cas présumés de traite de personnes à bord d'un aéronef, qui s'appuie sur les indices abordés lors de la formation des équipages de cabine. La présente section décrit une série de mesures à suivre par l'exploitant dans le cadre de son processus de compte rendu spécifique aux cas présumés de traite de personnes à bord des aéronefs.

3.2.2 Dans un premier temps, les membres d'équipage de cabine observent les passagers et la cabine et rendent compte de tout soupçon à l'équipage de conduite. La deuxième étape consiste à transmettre les informations préliminaires au sol. Une fois que l'équipage de conduite a envoyé la notification initiale, il peut relayer des détails supplémentaires par une communication bidirectionnelle avec le sol. La méthode de communication à utiliser par l'équipage de conduite dans de tels cas doit être spécifiée dans les procédures de l'exploitant. En général, l'équipage de conduite ne peut pas communiquer directement les forces de l'ordre lorsqu'il est en vol. Par conséquent, le personnel désigné au sol (par exemple, le contrôleur de la circulation aérienne, l'agent technique d'exploitation) doit être chargé de transmettre les informations aux forces de l'ordre afin qu'elles puissent déterminer leur réponse. 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).

L'interaction des membres d'équipage avec les forces de l'ordre peut consister à fournir des détails sur l'événement, si cela leur est demandé.

3.2.3 La Figure 3-1 présente un organigramme que l'exploitant peut adopter comme guide à utiliser par les membres d'équipage pour signaler des cas présumés de traite de personnes à bord d'un aéronef. Le fait d'intégrer dans les procédures de l'exploitant les étapes énumérées dans l'organigramme facilitera la procédure de compte rendu.

3.3 PROCÉDURES DE COMMUNICATION

3.3.1 Vue d'ensemble

Dans le cadre de son processus de compte rendu, l'exploitant doit établir des procédures de communication spécifiques aux cas présumés de traite de personnes. Ces procédures doivent inclure 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 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 procédures de l'exploitant :

- Faire preuve de discrétion en parlant de ses doutes et en communiquant l'information, de manière à ne pas éveiller de soupçons.
- Ne pas confronter le trafiquant.
- Ne pas essayer de secourir la victime.
- Se comporter normalement. Ne montrer aucun signe d'inquiétude ou d'alarme.

3.3.2 Discussion avec les autres membres d'équipage de cabine

Si les membres d'équipage de cabine soupçonnent un cas de traite de personnes à bord d'un aéronef pendant le vol, ils doivent appliquer les procédures spécifiques à de tels événements, conformément au Chapitre 4 de la Circulaire 352. Dans le cadre de ces procédures, ils doivent consulter les autres membres d'équipage de cabine pour avoir un autre avis sur la situation avant d'en faire part à l'équipage de conduite. Lorsqu'il n'y a qu'un seul membre d'équipage de cabine à bord, l'évaluation initiale doit être examinée avec l'équipage de conduite. Les membres d'équipage de cabine doivent ensuite remplir le formulaire de compte rendu normalisé et faire part de leurs soupçons à l'équipage de conduite.

3.3.3 Communication discrète lors du compte rendu

En raison de la nature sensible de la situation, les membres d'équipage de conduite et de cabine doivent faire preuve de discrétion lorsqu'ils sont aux prises avec un cas suspect de traite de personnes et transmettent les informations pertinentes. L'exploitant doit établir une forme de communication discrète entre les membres d'équipage afin de réduire au minimum le risque de semer l'alerte parmi les autres passagers. Cela peut inclure l'utilisation d'une expression codée ou spécialisée. Si des membres d'équipage de conduite, des membres d'équipage de cabine et d'autres membres du personnel doivent utiliser une phraséologie particulière ou y répondre, leur formation doit en tenir compte. L'expression codée ou spécialisée peut être limitée à l'usage interne de l'exploitant.

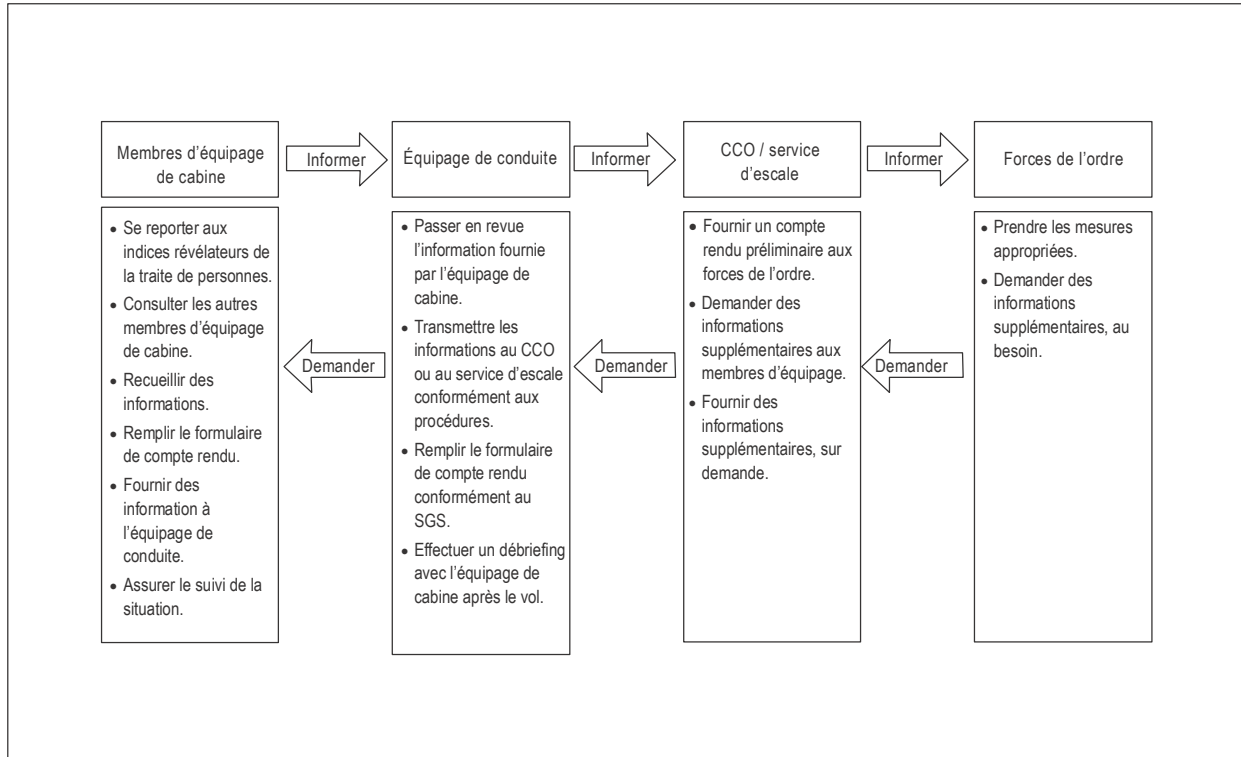


Figure 3-1. Organigramme présentant les étapes du signalement des cas présumés de traite de personnes

3.3.4 Communication émanant de l'équipage de conduite

Lorsque l'aéronef est en vol, le pilote commandant de bord est responsable de la transmission des informations, conformément aux procédures de l'exploitant. Lorsqu'il relaie l'information au centre de contrôle des opérations (CCO), au service d'escale ou au contrôle de la circulation aérienne (ATC), l'équipage de conduite doit tenir compte de la nature sensible de l'information concernant le cas présumé de traite de personnes. En fonction de l'équipement de l'aéronef, la notification doit, dans la mesure du possible, être transmise par un système de communication non public entre l'aéronef et le sol, par exemple un système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu (ACARS) ou des communications par satellite (SATCOM). La communication devrait contenir au moins les données suivantes : <Traite de personnes à bord ou trafic d'êtres humains à bord (par exemple, HT)>, <nom du trafiquant présumé>, <numéro du ou des sièges>. D'autres communications peuvent être nécessaires pour que l'équipage de conduite transmette des informations supplémentaires au sol, par exemple la liste des indices révélateurs de cas suspects de traite de personnes établie selon les observations faites par l'équipage de cabine.

EXEMPLE

Vol YY1234 d'ABC à DEF : Cas suspecté de HT en vol.

MESSAGE ACARS : xxxxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxx

3.3.5 Communications émanant de l'OCC, du service d'escale ou de l'ATC

À l'aéroport de destination, l'OCC de l'exploitant, le service d'escale ou l'ATC doit relayer l'information en temps utile aux autorités locales, y compris aux forces de l'ordre. L'OCC ou le service d'escale doit également transmettre les informations données par les autorités locales à l'équipage de conduite, y compris toute instruction spécifique relative à la gestion de l'événement (par exemple, le poste de stationnement demandé).

3.4 INFORMATIONS NORMALISÉES AUX FINS D'ÉTABLISSEMENT D'UN COMPTE RENDU

3.4.1 L'outil de compte rendu (qu'il soit papier ou numérique) doit comporter un rappel du concept « ne pas nuire ». Les informations suivantes doivent être incluses dans le compte rendu pour les cas présumés de traite de personnes à bord :

- a) renseignements généraux sur le vol (par exemple, nom de l'exploitant, numéro de vol) ;
- b) date de départ ;
- c) informations sur le trafiquant présumé (par exemple, numéro de siège, description physique) ;
- d) informations sur la victime potentielle ;
- e) indices ;
- f) toute information supplémentaire (pour mieux décrire la situation) ;
- g) possibilité de contacter le déclarant.

Note — S'ils sont disponibles, les renseignements préalables concernant les voyageurs/dossiers passagers (RPCV/PNR) peuvent être inclus dans le formulaire de compte rendu.

3.4.2 S'il est demandé à l'exploitant de diffuser le compte rendu à l'extérieur, il doit prendre les mesures nécessaires pour le dépersonnaliser afin de protéger l'identité du déclarant, à moins que ce dernier ne souhaite être contacté dans le cas où les forces de l'ordre souhaiteraient obtenir des informations supplémentaires. La dépersonnalisation d'un compte rendu implique la suppression de toute information susceptible de révéler l'identité du déclarant (par exemple, le nom du membre d'équipage, son numéro d'employé).

3.4.3 L'Appendice A présente un exemple de formulaire de compte rendu à utiliser dans un cas de traite de personnes à bord d'un aéronef. L'exploitant doit utiliser les informations recueillies par le biais de ce formulaire pour informer les forces de l'ordre des cas suspects à bord. Les États devraient promouvoir l'utilisation de ce formulaire par les exploitants afin de faciliter la normalisation des comptes rendus et la coordination entre les différentes parties prenantes.

3.5 COMPTES RENDUS D'INCIDENTS OBSERVÉS LORS DE L'EMBARQUEMENT ET DU DÉBARQUEMENT

3.5.1 Les membres d'équipage peuvent repérer un ou plusieurs trafiquants présumés et/ou une ou plusieurs victimes présumées de la traite de personnes pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, ainsi que lorsque l'aéronef est en vol.

3.5.2 Dans les limites du temps disponible, les membres d'équipage de cabine doivent remplir le formulaire de compte rendu et faire part de leurs soupçons aux membres d'équipage de conduite. Ils doivent se mettre en rapport avec l'entité compétente, conformément aux procédures de l'exploitant. Dans certains cas, ils n'auront peut-être pas assez de temps pour fournir un compte rendu complet avant l'arrivée ; les forces de l'ordre peuvent alors leur demander des informations supplémentaires à un stade ultérieur.

3.5.3 La présente circulaire traite principalement des rôles de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine dans les comptes rendus concernant des cas suspects. Néanmoins, tout le personnel qui intervient dans le processus d'embarquement et de débarquement (par exemple, les agents d'embarquement ou toute autre personne en contact direct avec le public voyageur) doit avoir pour instruction de communiquer tout comportement suspect à l'entité compétente (par exemple, le chef d'escale) ou aux membres d'équipage de conduite ou de cabine.

3.5.4 Les employés ou sous-traitants des exploitants (par exemple, les agents de services passagers et les préposés au nettoyage des aéronefs) doivent être formés aux aspects suivants : comment détecter un cas de traite de personnes ; comment communiquer et collaborer en pareil cas ; et comment signaler tout soupçon aux autorités compétentes.

3.6 APRÈS LE COMPTE RENDU

L'exploitant doit conserver une copie papier ou électronique du compte rendu et des autres informations, conformément à son processus de SGS, pour usage interne et pour s'assurer qu'elle peut être fournie aux forces de l'ordre, si nécessaire.

Appendice au Chapitre 3

TRAITE DE PERSONNES À BORD

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU

<p><i>Remarque — Dans les cas suspects de traite de personnes en aviation, ne pas oublier de veiller à « ne pas nuire » : Faire preuve de discrétion en parlant de ses doutes et en communiquant l'information, de manière à ne pas éveiller de soupçons.</i></p> <p><i>Ne pas confronter le trafiquant présumé.</i></p> <p><i>Ne pas essayer de secourir la victime.</i></p> <p><i>Se comporter normalement.</i></p> <p><i>Ne montrer aucun signe d'inquiétude ou d'alarme.</i></p>			
Traite de personnes à bord — Formulaire de compte rendu			
Nom de l'exploitant :			
Numéro de vol :	Ville de départ :	Ville de destination :	Escale(s) :
Date de départ :			
Renseignements sur le trafiquant présumé :			
Nom :		Sexe :	Numéro de siège :
Brève description physique :			

Description générale (remplir les cases ci-dessous dans la mesure du possible)		
Taille (estimative) :	Signes distinctifs (par exemple, tatouages, cicatrices visibles, bijoux, pilosité faciale) :	
Âge (estimatif) :		
Corpulence :		
Couleur des cheveux :		
Coiffure :		
Couleur des yeux :		
Renseignements sur la victime potentielle :		
Nom :	Sexe :	Numéro de siège :
Brève description physique :		
Description générale (remplir les cases ci-dessous dans la mesure du possible)		
Taille (estimative) :	Signes distinctifs (par exemple, tatouages, cicatrices visibles, bijoux, pilosité faciale) :	
Âge (estimatif) :		
Corpulence :		
Couleur des cheveux :		
Coiffure :		
Couleur des yeux :		

Sélectionner tous les indices présents dans la mesure du possible (il n'est pas nécessaire que tous les indices énumérés ci-dessous soient présents) :	
<input type="checkbox"/>	La personne montre des signes de violence physique (par exemple, des ecchymoses).
<input type="checkbox"/>	La personne évite le contact visuel et les interactions sociales.
<input type="checkbox"/>	La personne évite les figures d'autorité/forces de l'ordre et s'en méfie.
<input type="checkbox"/>	La personne ne dispose pas de ses papiers comme elle l'entend ou a de faux documents d'identité ou de voyage.
<input type="checkbox"/>	La personne voyage avec une personne dont elle ne connaît pas la langue.
<input type="checkbox"/>	La personne n'a ni argent, ni effets personnels, ni bagage de cabine.
<input type="checkbox"/>	La personne n'est pas habillée comme il faut ou a un aspect ne cadrant pas avec le voyage ou les conditions météorologiques.
<input type="checkbox"/>	La personne vient d'une région ou d'un État connu pour être le lieu d'origine ou de destination de victimes de la traite de personnes.
<input type="checkbox"/>	La personne ne connaît pas sa destination finale et plus généralement l'itinéraire du voyage.
<input type="checkbox"/>	La personne fait montre d'une soumission inhabituelle envers la personne qui l'accompagne.
<input type="checkbox"/>	La personne n'est pas autorisée à prendre la parole.
<input type="checkbox"/>	Si on s'adresse à elle directement, quelqu'un d'autre insiste pour répondre à sa place ou faire office d'interprète.
<input type="checkbox"/>	La personne qui l'accompagne donne des réponses incohérentes lorsqu'on lui pose des questions.
<input type="checkbox"/>	La personne n'est pas libre, dans l'avion, de se déplacer seule (d'aller aux toilettes non accompagnée, par exemple).
<input type="checkbox"/>	La personne parle d'un emploi dans le mannequinat, la danse, la chanson, l'événementiel ou autres domaines similaires dans un pays étranger.

	La personne ne sait pas qui l'accueillera à son arrivée et connaît peu de détails sur l'emploi en question ou le voyage.
	La personne se comporte d'une manière inhabituelle et met la puce à l'oreille des membres d'équipage de cabine.
	La personne montre des signes de privation de nourriture, d'eau, de sommeil ou de soins médicaux, ou semble être droguée.
Ajouter ci-dessous tout renseignement supplémentaire permettant de mieux définir la situation (par exemple, décrire ce qui a éveillé vos soupçons, ce que vous avez observé en premier, ce que vos collègues ont observé) :	
Souhaitez-vous que l'on vous contacte si les forces de l'ordre ont des questions à poser ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	

— FIN —

ISBN 978-92-9265-511-2



9 789292 655112