



Conférence des Parties à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée

Distr. générale
25 juillet 2019
Français
Original : anglais

Groupe de travail sur le trafic illicite de migrants

Vienne, 11-13 septembre 2019

Point 3 de l'ordre du jour provisoire*

**Trafic illicite de migrants par air et facilitation
de ce trafic par la falsification de documents**

Trafic illicite de migrants par air et facilitation de ce trafic par la falsification de documents

Document d'information établi par le Secrétariat

I. Introduction

1. Le présent document d'information a été établi par le Secrétariat pour faciliter les débats du Groupe de travail sur le trafic illicite de migrants à sa sixième réunion. Il présente une série de questions que le Groupe de travail voudra peut-être examiner au cours de ses délibérations, des considérations générales et stratégiques sur le trafic illicite de migrants par air et la facilitation de ce trafic par la falsification de documents, un aperçu des dispositions importantes du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer et de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, ainsi que des travaux antérieurs menés par le Groupe de travail sur des questions connexes. Il répertorie également les références, ressources et outils que les États peuvent utiliser pour continuer à élaborer des stratégies de lutte contre le trafic illicite de migrants.

II. Questions à examiner

2. Le Groupe de travail sur le trafic illicite de migrants est invité à examiner les questions suivantes au cours de ses délibérations sur le trafic illicite de migrants par air et la facilitation de ce trafic par la falsification de documents :

a) Quels sont les itinéraires et les méthodes utilisés actuellement dans le trafic illicite de migrants par air ? Quelles tendances peuvent être dégagées ?

b) Quels sont les profils des migrants qui font l'objet d'un trafic illicite par air ? Quels sont les profils des délinquants qui se livrent au trafic illicite de migrants par air ?

c) Quelle est l'ampleur estimée du trafic illicite de migrants par air ? Combien de migrants faisant l'objet d'un trafic illicite ont été détectés dans les aéroports ces dernières années ? Combien estime-t-on que de personnes franchissent

* CTOC/COP/WG.7/2019/1.



les frontières aériennes sans être détectées ? Quelles méthodes sont utilisées pour estimer l'ampleur du trafic illicite de migrants par air ?

d) À quelles formes d'usage abusif de documents (contrefaçon, falsification, obtention ou utilisation frauduleuses de documents authentiques) le trafic illicite de migrants par air donne-t-il lieu ?

e) Quelles bonnes pratiques permettent de prévenir et de combattre l'usage abusif de documents, en particulier l'utilisation et l'obtention frauduleuses de documents authentiques ?

f) Quelles mesures ont été prises pour renforcer la sécurité dans les aéroports et réduire le trafic illicite de migrants par les aéroports et leurs zones de transit ?

g) Quelles bonnes pratiques permettent de prévenir et de combattre la corruption à laquelle donne lieu le trafic illicite de migrants par air ?

h) Quelles bonnes pratiques existent en matière d'enquêtes et de poursuites dans les affaires de trafic illicite de migrants par air, en particulier en matière de traitement de ceux qui organisent ce trafic et en tirent profit et en matière de saisie du produit de leur crime ?

i) Quelle spécialisation existe dans le domaine de la détection et de la répression pour prévenir et combattre le trafic illicite de migrants par air ?

j) Quels exemples d'enquêtes conjointes sur des affaires de trafic illicite de migrants par air peuvent être cités ? Quels facteurs précis ont contribué à leur succès ?

k) Quels obstacles ont été surmontés lorsqu'il s'est agi d'enquêter sur ceux qui avaient organisé un trafic illicite de migrants par air et en avaient tiré profit, de les poursuivre en justice et de les condamner ?

l) Quelles mesures sont en place pour assurer la protection des droits des migrants faisant l'objet d'un trafic illicite dans le respect des droits de l'homme et des normes et obligations internationales humanitaires et relevant du droit des réfugiés ? Quelles mesures sont en place pour assurer le respect du principe de non-refoulement ?

III. Bref exposé des problèmes et pistes d'action possibles

A. Trafic illicite de migrants par air et facilitation de ce trafic par la falsification de documents

3. Le trafic illicite de migrants par air renvoie à un mode de transport qui fait généralement intervenir des compagnies aériennes et qui permet d'acheminer illégalement les migrants directement dans un pays de destination ou à proximité. L'utilisation de faux documents et la corruption jouent un rôle important dans le trafic illicite de migrants par air, les procédures officielles associées au transport aérien nécessitant la possession de titres de voyage et de papiers d'identité à présenter au moment de l'enregistrement et des contrôles des services d'immigration, tant au point d'embarquement qu'au point de destination.

4. Les données mondiales sur le trafic illicite de migrants par air, comme sur le trafic illicite de migrants en général, sont limitées. Les informations qui existent sont d'une qualité inégale et sont parfois obsolètes au vu de l'évolution relativement rapide des itinéraires empruntés pour acheminer illégalement les migrants par voie aérienne. Il faudrait donc éviter toute caractérisation générale du trafic illicite de migrants par air, sous peine de le schématiser et de ne pas en saisir la complexité et la diversité. Néanmoins, certaines de ses caractéristiques essentielles sont décrites dans les sections qui suivent. Ces caractéristiques découlent d'informations provenant des sources suivantes :

a) *Global Study on Smuggling of Migrants (2018)*, étude publiée en 2018 par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) ;

b) *Migrant Smuggling in Asia and the Pacific: Current Trends and Related Challenges*, deuxième volume paru en 2018 d'une étude de l'ONUDC publiée pour la première fois en 2015.

1. Facteurs susceptibles d'influer sur les méthodes et les itinéraires du trafic illicite de migrants

5. L'incapacité à accéder aux voies légales de la migration est un moteur essentiel du trafic illicite de migrants. Le choix des méthodes à utiliser et des itinéraires à emprunter pour une opération donnée dépendent d'une variété de facteurs. La géographie, la distance, l'existence ou non de moyens de transport publics et privés, les contrôles aux frontières, l'obligation ou non de détenir un visa et les politiques migratoires en vigueur dans les pays de transit et de destination sont des facteurs décisifs qui influent aussi sur d'autres facteurs, comme la nécessité ou non de se procurer de faux documents ou de recourir à la corruption. L'aptitude des passeurs à accéder à des informations utiles à leurs opérations et à les utiliser, de même que leurs relations avec d'autres passeurs et réseaux dans différents pays, sont aussi d'une grande importance. L'accès des migrants à l'information et aux réseaux joue aussi un rôle capital, tout comme les liens historiques et culturels entre les pays d'origine et de destination, les flux migratoires établis, les migrations antérieures de proches et d'amis, et l'existence de diasporas. Les migrants doivent aussi pouvoir s'offrir les services de passeurs, leur pouvoir d'achat devenant alors un autre facteur déterminant pour le choix des itinéraires et des méthodes.

6. La voie aérienne est généralement perçue comme un mode d'acheminement illégal plus sûr, car elle offre de grandes chances de succès et présente un faible risque de détection. Toutefois, cette méthode tend à être beaucoup plus onéreuse que d'autres. Les coûts liés à la production et à l'acquisition de faux documents, le prix des billets d'avion et la demande en faveur de moyens d'acheminement rapides et efficaces expliquent les tarifs élevés des services des passeurs dans ce type de trafic. Toutefois, l'acheminement n'est pas toujours possible par air, même pour les migrants qui en ont les moyens, car il implique de recevoir de très nombreuses instructions et d'apprendre à se présenter et à réagir à des situations prévisibles. Par conséquent, les candidats doivent remplir certains critères, ce qui n'est pas souvent le cas, par exemple, des familles avec enfants.

2. Itinéraires

7. L'étude de l'ONUDC intitulée *Global Study on Smuggling of Migrants (2018)* décrit 30 itinéraires connus du trafic illicite. Une analyse de l'évolution de ces itinéraires permet de démontrer leur manque de fiabilité dans la durée et la stabilité des pôles de trafic. Les passeurs tendent à s'adapter rapidement aux changements si ceux-ci nuisent à leur modèle d'activité ou le mettent en péril.

8. La *Global Study* montre que de nombreux itinéraires font intervenir plusieurs modes de transport. Souvent, un migrant est acheminé successivement par terre, par mer et par air. Les itinéraires reliant des régions géographiquement éloignées, comme l'Asie du Sud et l'Europe, impliquent souvent au moins une utilisation du transport aérien. Le voyage peut alors se poursuivre par terre ou par mer jusqu'à la destination finale du migrant. L'utilisation de faux documents a été signalée pour tous les itinéraires pour lesquels le recours au transport aérien avait été attesté. Néanmoins, il se peut aussi qu'une partie du trajet à emprunter soit parcourue en toute légalité.

9. Les itinéraires empruntés pour l'acheminement illicite des migrants, en particulier lorsqu'ils impliquent le recours au transport aérien, peuvent être complexes et tortueux. La *Global Study* décrit l'exemple d'un itinéraire emprunté par des nationaux de Sri Lanka acheminés illégalement de l'Inde au Kenya et à la République-Unie de Tanzanie durant la première partie de leur voyage. De là, ils ont poursuivi leur route en passant par Istanbul (Turquie) et Helsinki avant d'arriver à

Paris, où ils ont obtenu de faux passeports britanniques. Ils ont ensuite été conduits en Belgique, où ils ont pris un vol à destination du Canada.

10. Il a été signalé qu'en provenance de pays d'Afrique de l'Ouest et à destination de pays d'Europe, des itinéraires aériens directs étaient empruntés. Les voyages étaient organisés par des réseaux de passeurs qui s'acquittaient de toutes les formalités, y compris l'obtention des titres de voyage, des visas et des billets d'avion. En Afrique, des itinéraires aériens étaient empruntés pour acheminer illégalement des migrants de la Corne de l'Afrique à l'Afrique du Sud. D'après un sondage, sur près de 400 migrants ayant emprunté cet itinéraire, 10 % avaient voyagé en avion. De plus, un trafic illicite de migrants par air a été signalé entre l'Asie du Sud et l'Europe, l'Australie et les États-Unis d'Amérique via divers aéroports africains.

11. Il a été signalé que des aéroports d'Amérique latine étaient utilisés pour acheminer illégalement des migrants en provenance du Moyen-Orient, d'Afrique et d'Asie. Dans ce cas, les migrants envisageaient soit de rester en Amérique du Sud, soit de se diriger vers le nord pour atteindre les États-Unis ou le Canada. L'utilisation d'itinéraires aériens a également été signalée dans le cadre de flux migratoires illégaux à l'intérieur du continent américain. On peut observer deux grands itinéraires. Le premier est un itinéraire relativement direct allant vers le nord, qui relie de nombreux lieux d'origine situés en Amérique du Sud et en Amérique centrale, puis traverse l'Amérique centrale et le Mexique pour aboutir aux États-Unis. Le deuxième est un itinéraire allant vers le sud, qui pénètre en Amérique du Sud et s'y poursuit. Les migrants qui l'empruntent voyagent essentiellement par terre et par air, et dans une moindre mesure par mer.

12. Les itinéraires en provenance de pays d'Asie du Sud et du Sud-Ouest aboutissent en Europe, dans les pays du Golfe, en Australie et en Amérique du Nord. Outre le trafic illicite de migrants par terre et par mer, un trafic illicite de migrants par air a été observé en provenance de pays d'Asie du Sud-Ouest à destination de l'Europe, qui emprunte des itinéraires directs depuis le pays d'origine ou des détours par de grands aéroports d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient ou d'autres parties de l'Asie.

13. En provenance d'Asie du Sud, l'essentiel du trafic illicite de migrants à destination de l'Europe se fait par air ou successivement par air et par terre. D'autres itinéraires ayant cette provenance sont parcourus par air jusqu'à des villes d'Afrique de l'Ouest ou du Nord, et se poursuivent par mer en Méditerranée occidentale ou centrale pour aboutir en Europe. Certains migrants provenant d'Asie du Sud sont acheminés illégalement en Europe de l'Est via l'Asie centrale, puis poursuivent leur route jusqu'à des pays de l'Union européenne. Ces itinéraires combinent souvent des moyens de transport aériens et terrestres.

14. Un trafic illicite de migrants par air en provenance de pays d'Asie du Sud et du Sud-Ouest et à destination de l'Amérique du Nord, avant tout des États-Unis mais aussi du Canada, a également été signalé. Les pays d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale servent souvent de pays de transit. L'acheminement illégal de ces migrants vers les États-Unis et le Canada se fait souvent au moyen de faux documents.

15. L'Australie est une destination importante pour les migrants illégaux et les réfugiés en provenance d'Asie du Sud et du Sud-Ouest. L'analyse montre que le trajet se fait généralement par air de l'Asie du Sud-Ouest à l'Asie du Sud-Est, parfois via les États du Golfe, et par terre et par mer vers le sud de l'Indonésie, où migrants et réfugiés embarquent dans des bateaux à destination de l'Australie ou de ses territoires d'outre-mer. L'utilisation de faux documents semble courante sur ces itinéraires.

16. L'Asie de l'Est et du Sud-Est sont les régions dont sont originaires les migrants faisant l'objet d'un trafic illicite à destination de l'Europe et de l'Amérique du Nord. En ce qui concerne le trafic illicite par air à destination de l'Amérique du Nord, il semble que les méthodes utilisées varient en fonction de la nationalité des migrants. Certains arrivent munis de documents authentiques puis séjournent dans le pays au-delà de la date d'expiration de leur visa, qu'ils ont peut-être obtenu avec l'aide d'un passeur. D'autres paient des passeurs pour leur organiser un mariage blanc avec

un(e) national(e) du Canada ou des États-Unis afin de pouvoir entrer dans ces pays. D'autres encore sont acheminés illégalement par air aux États-Unis, directement ou via un pays voisin. Certains sont d'abord acheminés par air vers un pays du Golfe ou en Europe, puis poursuivent leur route en direction de l'Amérique du Sud ou de l'Amérique centrale. Ils peuvent également se rendre directement en Amérique du Sud par air, puis bifurquer au nord vers les États-Unis.

17. Le trafic illicite en provenance d'Asie de l'Est et du Sud-Est emprunte une grande variété d'itinéraires et fait appel à une grande variété de méthodes. Le plus souvent, les migrants se rendent par avion le plus près possible de la destination visée, puis sont acheminés par voie terrestre sur la dernière portion du parcours. Le choix de l'aéroport de transit est déterminé par le coût et par la nécessité ou non d'obtenir un visa pour ces migrants. Ces dernières années, de nombreux migrants se sont rendus par avion en Europe de l'Est munis de faux titres de voyage. Les passeurs acheminent ensuite les migrants par voie terrestre, souvent le long des frontières des pays d'Europe de l'Est. Ils peuvent fournir aux migrants, dans leurs pays d'origine ou en chemin, des documents contrefaits ou falsifiés, ou des documents authentiques leur donnant une fausse identité. Les passeurs utilisent parfois des techniques sophistiquées : les migrants peuvent être présentés comme des étudiants cherchant à étudier en Europe, et sont munis de relevés de notes universitaires, de certificats d'aptitudes linguistiques et de justificatifs d'inscription qui peuvent être faux.

3. Rôle des aéroports

18. D'après la *Global Study*, le trafic illicite de migrants par air à destination de l'Europe est moins fréquent mais risque d'attirer plus de candidats à l'avenir, en raison du durcissement des contrôles sur les itinéraires terrestres et maritimes. Les migrants sont acheminés illégalement vers nombre de grands aéroports d'Europe, souvent munis de faux documents. Dans l'Union européenne, les faux documents sont le plus souvent détectés sur les itinéraires aériens. Les grands aéroports internationaux de transit sont particulièrement exposés, mais les aéroports de plus petite taille, moins dotés en personnel, lequel est souvent insuffisamment formé au contrôle des documents, peuvent aussi être des cibles.

19. L'évolution des tendances en matière de choix et d'utilisation des aéroports de départ et d'arrivée dépend d'une variété de facteurs, tels que l'obligation ou non de détenir un visa ou la proximité de la destination visée par le migrant. Si les passeurs estiment que le risque de détection est minime, ils utilisent des aéroports de départ proposant des vols directs vers les pays de destination. Dans ce cas, ils misent généralement sur de faux titres de voyage ou sur des titres de voyage obtenus de manière frauduleuse, ou corrompent des agents dans le pays d'origine ou de destination.

20. Toutefois, l'utilisation d'aéroports dits « de complaisance » comme aéroports de transit vers la destination finale semble plus répandue que l'utilisation de vols directs. Les passeurs choisissent des aéroports de transit en fonction de la destination finale et de la nationalité du migrant. Ils organisent ensuite le vol vers cet aéroport et de là, vers la destination finale. Le premier vol peut se faire dans la légalité et ce n'est qu'à partir du deuxième vol que la migration devient illégale. Dans un tel scénario, des titres de voyage légaux sont utilisés pour la première partie du trajet, tandis qu'un visa falsifié ou obtenu de manière frauduleuse est utilisé pour la deuxième, dans l'espoir que les contrôles de sécurité seront moins stricts du fait que le pays d'origine du vol est digne de confiance. Un migrant peut être invité à rater délibérément le vol suivant vers la destination choisie. À l'aéroport de transit, il rencontre alors un membre du réseau de passeurs. Des documents falsifiés ou obtenus de manière frauduleuse ainsi qu'un nouveau billet d'avion et une nouvelle carte d'embarquement lui sont remis pour la suite du trajet vers la destination voulue.

21. Dans l'Union européenne, l'utilisation d'aéroports de transit pour le trafic illicite de migrants par air est plus courante que l'utilisation de vols directs. Au cours du premier semestre de 2016, sur tous les cas de falsification de titres d'entrée par

des ressortissants de pays africains, près de 70 % concernaient des vols en provenance d'aéroports de transit. De même, la plupart des nationaux de pays d'Asie qui se sont fait prendre en possession de passeports contrefaits dans des aéroports de l'Union européenne étaient partis d'aéroports internationaux d'Afrique ou du Moyen-Orient. Ces transits sont préférés aux vols directs car les passeurs espèrent que les contrôles des passagers en provenance de ces pays tiers seront plus cléments.

4. Quantification du trafic illicite de migrants par air

22. Le trafic de migrants est par nature clandestin. Toutefois, les itinéraires aériens qu'il emprunte ne sont pas toujours utilisés de manière illégale. Ils peuvent être utilisés pour mener un migrant le plus près possible du pays de destination visé, puis être suivis d'une traversée illégale de frontières terrestres, maritimes ou, de nouveau, aériennes. En conséquence, les informations relatives au nombre de migrants faisant l'objet d'un trafic illicite et utilisant des itinéraires aériens demeurent éparpillées et resteront incomplètes tant que la communication et la collecte systématiques des informations, fondées sur des indicateurs et des définitions arrêtées d'un commun accord, ne seront pas une réalité.

23. Il est réaliste de présumer que la plupart des migrants qui ont été détectés en possession de faux documents dans des aéroports avaient en réalité fait l'objet d'un trafic illicite et qu'ils étaient beaucoup plus nombreux à faire l'objet d'un trafic illicite par air sans être détectés. Dans ces conditions, les chiffres suivants donnent une indication de l'ampleur du trafic illicite de migrants par air.

24. Comme il en est rendu compte dans la *Global Study on Smuggling of Migrants*, le nombre de détections officielles de migrants acheminés illégalement par air dans l'Union européenne munis de faux titres de voyage s'est situé, ces dernières années, entre 3 500 et 7 000 par an, et tend à décliner depuis 2013. Les passeports sont les faux titres de voyage les plus fréquemment détectés (tous itinéraires – air, terre et mer – confondus), suivis par les visas, les cartes d'identité et les permis de séjour. Le type de document semble varier en fonction du pays de délivrance et d'une année à l'autre. En 2016, environ 4 400 personnes ont été détectées en possession de faux titres de voyage dans des aéroports de l'Union européenne. La même année, on a souvent détecté de faux passeports français, cartes d'identité et permis de séjour espagnols et italiens et visas polonais. Au cours de l'exercice 2016, les États-Unis ont enregistré 55 000 entrées illégales de ressortissants de pays d'Asie, d'Afrique et du Moyen-Orient à leur frontière sud, ce qui montre que la combinaison d'itinéraires aériens et terrestres à destination de l'Amérique du Nord était une tactique bien établie d'acheminement illégal.

5. Usage abusif de documents

25. Dans le cadre du trafic illicite de migrants, l'usage abusif de documents peut revêtir différentes formes : utilisation de documents contrefaits ou falsifiés et utilisation ou obtention frauduleuses de documents authentiques. Dans le cadre du trafic illicite de migrants par air, l'usage abusif de documents joue un rôle essentiel, les migrants transitant par des aéroports étant nécessairement amenés à se faire contrôler. En conséquence, l'acheminement illégal par air nécessite normalement une organisation de passeurs capable de fournir aux migrants des titres de voyage pour leur permettre de franchir les contrôles aux frontières ou de corrompre des agents pour qu'ils les laissent passer.

26. Les documents contrefaits sont de faux documents conçus pour ressembler à des documents authentiques. Il existe de nombreux moyens de les fabriquer. Il semble de plus en plus rare que des documents entièrement faux soient utilisés.

27. Les documents falsifiés sont des documents authentiques qui ont été modifiés ou manipulés. Souvent, le support, la majeure partie des inscriptions et les signes de sécurité sont authentiques, la falsification n'étant tentée que sur des éléments de personnalisation tels que les photographies, les dates ou les noms. La falsification peut consister à supprimer ou à ajouter des informations, par exemple à remplacer la

totalité de la page où figurent les données biographiques ou à apposer de faux tampons de visa, d'entrée ou de sortie sur des passeports authentiques. Les passeports dont la page des données biographiques a été falsifiée constituent une catégorie très onéreuse de faux documents utilisés par les passeurs, leur coût s'élevant souvent à plusieurs milliers de dollars. Les passeports de pays dont les ressortissants peuvent voyager sans visa dans d'autres États sont les plus recherchés et, par conséquent, les plus chers, en particulier si le pays en question abrite un grand nombre de personnes de la même origine ethnique que les candidats à la migration illégale. L'utilisation de passeports électroniques à lecture optique et à la sécurité sophistiquée compromet de plus en plus l'utilisation de faux titres de voyage. Bien qu'il soit aussi de plus en plus difficile de falsifier des visas, cela tend à être plus facile que de falsifier des passeports. Il est donc probable que la falsification de visas se poursuivra. Si l'utilisation de titres de voyage falsifiés tend à être efficace au point de départ, elle est plus difficile au contrôle aux frontières effectué dans le pays de destination.

28. Les faussaires travaillent souvent en indépendants, fournissant leurs services à quiconque paye les faux documents, plutôt que dans le cadre d'un groupe de trafiquants. Dans certains cas, les trafiquants n'achètent pas vraiment les faux documents, mais paient pour les utiliser et les rendent ensuite pour qu'ils puissent être réutilisés. Les documents falsifiés ou obtenus de manière frauduleuse peuvent être utilisés plusieurs fois après avoir été renvoyés dans leur pays d'origine. Par exemple, le même visa peut être utilisé plusieurs fois tant qu'il est valide. Il y a également eu des cas où le même passeport avait été utilisé plusieurs fois pour acheminer illégalement différentes personnes. La qualité des faux s'améliore, tout comme s'accroît l'utilisation de documents authentiques.

29. Les documents authentiques utilisés de manière frauduleuse sont des documents qui n'ont pas été falsifiés mais qui sont utilisés par une personne autre que leur propriétaire réel. Dans ces cas, le détenteur du passeport est un fraudeur qui ressemble à la personne représentée sur la photo du passeport et s'approprie son identité. Ces passeports s'obtiennent par le vol ou sont vendus ou loués par leurs vrais propriétaires. Le risque lié à l'utilisation de passeports authentiques est inversé par rapport au risque lié à l'utilisation de passeports falsifiés. En effet, les agents ont plus de chances de détecter un auteur de fraude à l'identité au point de départ qu'au point d'arrivée. Un mode opératoire répandu consiste pour un migrant à quitter le point de départ muni de son vrai passeport pour se rendre dans un pays de transit pour lequel il peut obtenir légalement un visa. Dans le pays de transit, il utilise un passeport authentique sous une fausse identité et poursuit son voyage jusqu'au pays de destination voulu.

30. L'utilisation de passeports authentiques sous une fausse identité est parfois associée à l'opération consistant à changer de passeport et de carte d'embarquement à l'aéroport. Cette opération nécessite l'intervention d'au moins deux personnes : le migrant qui fait l'objet du trafic illicite et un facilitateur. Après avoir passé l'enregistrement et les contrôles des services d'immigration, ils se retrouvent dans une zone commune de l'aéroport ou dans la zone de transit, le cas échéant. Là, le facilitateur remet au migrant une carte d'embarquement et des titres de voyage. Même s'il y a un deuxième contrôle des passeports à la porte d'embarquement, l'utilisation d'un faux document ou la fraude à l'identité tendent à tromper facilement le personnel des compagnies aériennes, qui manque de temps et qui est mal formé pour détecter la fraude.

31. Il existe de nombreux moyens d'obtenir de manière frauduleuse des documents authentiques, en trompant ou en corrompant l'autorité chargée de les délivrer. On peut citer l'exemple de l'utilisation d'un faux acte de naissance pour faire établir un passeport ou de la fraude à l'identité pour en faire renouveler un.

32. Dans le cadre du trafic illicite de migrants par air, les visas obtenus de manière frauduleuse tendent à jouer un rôle essentiel. Cette technique est couramment désignée sous le terme de « trafic de visas ». Elle consiste pour le passeur à aider le migrant à se procurer un visa authentique pour des motifs frauduleux, c'est-à-dire que

les raisons invoquées pour l'obtenir sont mensongères. Les migrants qui ont obtenu un visa authentique (par exemple pour un voyage d'affaires, un voyage touristique ou des études) peuvent passer les contrôles aux frontières relativement aisément. Le trafic de visas s'organise bien en amont du voyage prévu et peut faire appel à plusieurs techniques différentes, au nombre desquelles : la création de sociétés fictives ou de filiales fantômes dans les pays de destination, l'organisation de simulacres de conférences ou de groupes de danse, ou la création de faux comptes en banque destinés à prouver les moyens financiers requis pour l'obtention d'un visa légal. Les justificatifs des demandes de visa peuvent être contrefaits ou falsifiés : billets d'avion, cartes d'embarquement, permis de séjour, actes de naissance, lettres de recommandation ou autres. Les visas peuvent aussi s'obtenir par un intermédiaire. Par exemple, une agence de voyage peut faire une demande de visa au nom d'une tierce personne et mener à bien toute la procédure. Les autorités consulaires ne peuvent que se fier aux informations fournies dans le formulaire de demande pour délivrer le visa. Faute d'entretien mené à l'ambassade ou au consulat pour vérifier ces informations, il est difficile de détecter des demandes frauduleuses.

33. L'usage abusif de documents s'accompagne souvent d'une préparation intensive, c'est-à-dire que les passeurs fournissent aux migrants des informations détaillées sur leur identité d'emprunt et leur apprennent à réagir dans certaines situations. Les tarifs du trafic illicite de migrants fondé sur l'utilisation de faux documents de grande qualité, sur la fraude à l'identité ou sur l'utilisation de visas obtenus de manière frauduleuse tendent à être très élevés : de 10 000 à 30 000 dollars, voire plus.

34. La technique d'usage abusif de documents utilisée au cours d'une opération d'acheminement illégal dépend de différents facteurs, notamment des moyens financiers et de la motivation du migrant. Les faux documents sont souvent utilisés pour se rapprocher le plus possible du pays de destination, le reste du trajet et le dernier passage de frontière s'effectuant clandestinement. Un demandeur d'asile pourra s'adresser à un passeur qui lui propose un moyen juste suffisant pour le conduire dans le pays de destination. En effet, puisqu'il demande l'asile, il n'a pas besoin d'un document de grande qualité qui lui permette de passer les contrôles des services d'immigration du pays de destination sans se faire détecter, alors qu'un migrant qui ne veut pas faire de demande d'asile aura plutôt recours à une méthode qui lui permette de passer les contrôles aux frontières sans se faire détecter.

6. Corruption

35. Comme indiqué plus haut, la corruption joue un rôle important dans le trafic illicite de migrants en général et dans le trafic illicite de migrants par air plus précisément. D'après la *Global Study on Smuggling of Migrants*, de nombreux réseaux de passeurs pratiquent la corruption à de nombreux niveaux, de la petite corruption pratiquée à des points de contrôle aux frontières à la grande corruption en cours dans les hautes sphères de l'État. Des pratiques de corruption ont été signalées sur la quasi-totalité des itinéraires connus du trafic illicite de migrants. Certaines formes de ce trafic sont possibles grâce à la participation d'agents locaux qui garantissent la sécurité du passage et l'impunité. Dans les aéroports, les agents des services d'immigration ou le personnel des compagnies aériennes peuvent être payés pour ne pas contrôler les titres de voyage.

36. À des niveaux plus élevés, le trafic peut faire intervenir des autorités chargées de délivrer les visas et des chefs de services d'immigration qui se livrent à la corruption. Toutefois, la corruption intervient peut-être plus souvent lors de la délivrance de documents authentiques : dans ce cas, les conditions légales ne sont pas remplies ou les motifs invoqués sont frauduleux. Par exemple, les passeurs peuvent obtenir un acte de naissance falsifié qu'ils utilisent pour se procurer un passeport authentique. La corruption peut aussi être facilitée par le recours au chantage ou à l'intimidation. Ainsi, il a été signalé que des personnes qui avaient commencé par refuser de se livrer à la corruption avaient été menacées de mort.

7. Organisation

37. Il n'y a pas de passeur type ni d'opération type de trafic illicite de migrants. Les passeurs peuvent organiser et superviser un itinéraire long et complexe, un simple passage de frontière près de leur lieu de résidence ou n'importe quelle autre opération de difficulté intermédiaire. Ils peuvent en outre intervenir au début, au milieu ou vers la fin d'un itinéraire de migration. Ils proposent parfois une gamme de services : certains clients optent pour une formule complète et d'autres pour une aide limitée à une partie de leur déplacement. Néanmoins, afin de mieux comprendre dans quelles conditions d'organisation se déroule le trafic illicite de migrants par air ou à quel type d'organisation il peut donner lieu, la typologie suivante peut être utile pour faire la distinction entre une prestation de services ponctuels d'acheminement illégal et l'organisation d'une opération en amont. En réalité, ces types d'organisation se recoupent souvent et interviennent à différentes étapes d'une migration illégale.

38. La prestation de services ponctuels d'acheminement illégal tend à intervenir lorsque les migrants organisent eux-mêmes leur voyage et font appel occasionnellement à des passeurs locaux. Cette migration illégale ne fait pas l'objet d'une organisation en amont. Dans ce cas de figure, les migrants voyagent essentiellement seuls, le plus souvent par des moyens légaux et en empruntant les transports publics, et ils s'assurent l'aide de passeurs à une étape de leur voyage. Ces passeurs, qui fournissent des services limités, agissent généralement seuls et ponctuellement. D'une manière générale, les profits de ces passeurs de petite envergure ne sont pas importants. Leurs services ne comprennent habituellement pas l'acheminement illégal par voie aérienne.

39. Le trafic illicite de migrants par air intervient plus vraisemblablement dans le cadre d'une opération organisée en amont. Dans ce cas, les migrants n'ont pas à négocier eux-mêmes avec les passeurs locaux au cours de leur voyage. En effet, des passeurs ou des groupes de passeurs indépendants mais travaillant en étroite coordination organisent les différentes étapes de l'opération, mènent les négociations avec les prestataires de services locaux et les paient. Les prestataires de services locaux sont le plus souvent des nationaux ou des résidents des pays de transit, de sorte que les coordonnateurs du voyage et les migrants qui font l'objet du trafic illicite tendent à avoir la même origine ethnique. Dans ce scénario, qui fait intervenir une chaîne de coordonnateurs ou d'intermédiaires, il est peu vraisemblable qu'une seule personne, un « cerveau », contrôle l'ensemble de l'opération, du pays d'origine au pays de destination. Les prestataires de services locaux et les coordonnateurs ne font généralement pas partie d'une seule et même organisation. Au contraire, ils sont membres d'un réseau protéiforme et informel, dont le fonctionnement est régi par les principes du marché – la confiance et la réputation, en particulier – et dont le moteur est le profit. Les passeurs qui ont des fonctions d'intermédiaire et de coordonnateur jouent un rôle essentiel dans ce système, car ils sont en mesure d'entretenir des relations de travail avec ces différents acteurs du trafic illicite.

40. Le trafic illicite de migrants qui fait l'objet d'une organisation en amont peut aussi consister dans des opérations criminelles de grande envergure et bien organisées ayant des ramifications transnationales et faire intervenir des personnes capables d'organiser des opérations sophistiquées d'acheminement illégal fondées sur l'utilisation de titres de voyage falsifiés ou obtenus de manière frauduleuse. Ces services sont souvent vendus sous forme d'un forfait qui impose au migrant de parcourir de longues distances et d'utiliser de nombreux moyens de transport.

8. Tarifs et profits

41. Les profits des passeurs découlent des tarifs des services qu'ils fournissent aux migrants. Ces tarifs sont largement déterminés par la longueur du trajet, le nombre de passages de frontières à effectuer, la difficulté de ces passages, les conditions géographiques, les moyens de transport utilisés, la sûreté des techniques d'acheminement illégal, le recours à de faux documents, le risque de détection, le profil du migrant, les moyens financiers présumés du migrant et la nécessité de verser

des pots-de-vin. Contrairement aux passages de frontières par terre et par mer, le trafic illicite de migrants par air est plus cher mais généralement plus sûr pour les migrants. En règle générale, les opérations d'acheminement illégal sur de longues distances, qui sont plus sophistiquées et plus rapides, tendent à être plus onéreuses. D'ordinaire, plus le prix est élevé, plus les chances de succès de l'opération sont grandes. Toutefois, un prix élevé ne garantit pas le succès et la sûreté d'un passage de frontières, quoi que promette le passeur. La *Global Study on the Smuggling of Migrants* fait état, pour les itinéraires aériens, de tarifs allant d'environ 15 000 à 30 000 dollars entre l'Asie du Sud et l'Europe, et d'environ 27 000 à 47 000 dollars entre l'Asie du Sud et les États-Unis.

42. Les passeurs peuvent aussi proposer différents systèmes de garanties. Par exemple, si le migrant qui fait l'objet du trafic illicite est détecté, il sera de nouveau acheminé vers sa destination, sans frais supplémentaires. Des formes de garanties plus sophistiquées font intervenir des tiers qui sont chargés de payer l'acheminement et ne versent l'argent qu'au passeur, soit en une fois, soit en plusieurs fois à des étapes prédéfinies. Ces garanties sont un moyen important d'attirer de nouveaux clients et permettent également aux passeurs de pratiquer des tarifs considérablement plus élevés. L'utilisation de systèmes de garanties dans les opérations d'acheminement illégal sur de longues distances semble aussi indiquer un haut niveau de professionnalisme ainsi que des profits importants et de bons taux de réussite.

43. Bien qu'il soit difficile d'évaluer avec certitude la marge bénéficiaire réalisée par les passeurs spécialisés dans le trafic illicite de migrants par air, celle-ci dépendant largement de leur mode opératoire, on considère généralement qu'elle est importante pour ce type de trafic. On peut en effet l'estimer bien au-dessus de 50 %.

44. Certains groupes de passeurs effectuent leurs opérations financières au moyen de systèmes bancaires de type *hawala*, systèmes informels de transfert de fonds. Dans le pays d'origine, un passeur (le « courtier ») reçoit l'argent en espèces et fait en sorte que le paiement soit effectué à un autre passeur situé dans un pays de transit ou dans le pays de destination.

45. Les moyens financiers et le pouvoir d'achat déterminent souvent le choix de la destination par les migrants et leur famille. Ceux qui peuvent se le permettre paieront des tarifs élevés pour bénéficier de méthodes d'acheminement sophistiquées et rapides et se rendre dans les destinations de leur choix, alors que les plus pauvres ne pourront s'offrir que des opérations lentes et simples et se faire acheminer vers des destinations proches de leur lieu d'origine. Pour de nombreux migrants, surtout ceux qui sont acheminés vers des destinations lointaines, les sommes exigées constituent une lourde charge financière, qui absorbe généralement la majeure partie de leurs biens et de leurs économies et, souvent, de ceux de leur famille. Dans de nombreux cas, ils empruntent de l'argent à des proches et à des amis ou à la banque, à des prêteurs ou aux passeurs. L'endettement qui résulte du paiement des sommes élevées exigées pour le trafic illicite de migrants par air, conjugué à l'illégalité dans laquelle se trouvent les migrants dans les pays de transit et de destination, peut les rendre encore plus vulnérables à l'exploitation et à la traite des êtres humains.

46. Les personnes qui facilitent les opérations financières informelles et les prêteurs qui contribuent à l'acheminement illégal de migrants en en assurant le financement jouent un rôle essentiel mais parfois méconnu. Bien que ces groupes de personnes exploitent leur affaire indépendamment du trafic illicite de migrants, non seulement ils en tirent profit mais ils y contribuent grandement, surtout si les sommes exigées sont importantes et que les opérations d'acheminement illégal nécessitent des opérations financières destinées à couvrir les coûts et à payer les différents passeurs intervenant tout au long du trajet sur les itinéraires de longue distance.

B. Considérations stratégiques

47. Le trafic illicite de migrants par air peut se définir par les caractéristiques suivantes :

- a) C'est un délit extrêmement lucratif qui fait courir à ses organisateurs peu de risques de détection et de sanction ;
- b) Il donne habituellement lieu à un usage abusif de documents (contrefaçon, falsification, obtention et utilisation frauduleuses de documents authentiques) et la corruption y joue aussi un rôle important ;
- c) Si le transport aérien peut être utilisé pour acheminer directement les migrants dans un pays de destination, il est souvent combiné avec le transport terrestre ou maritime, qui permet de les conduire le plus près possible de leur destination ;
- d) Le trafic illicite de migrants par air permet de couvrir de longues distances en peu de temps mais les itinéraires effectivement empruntés par les passeurs peuvent être très tortueux et traverser de nombreux pays et continents ;
- e) Le trafic illicite de migrants par air est un délit sophistiqué. Les passeurs sont généralement bien informés, ils ont de nombreuses relations et sont capables d'adapter leurs itinéraires en fonction de l'évolution des circonstances ;
- f) N'importe quel migrant peut faire l'objet d'un trafic illicite, y compris un réfugié ;
- g) Le trafic illicite de migrants par air – et le trafic illicite de migrants en général – est un phénomène complexe qui ne peut être réglé par une solution unique ou des solutions simplistes.

48. Le Protocole relatif au trafic illicite de migrants est le seul instrument juridique arrêté sur le plan international qui soit conçu pour prévenir et combattre le trafic illicite de migrants. Face à la complexité du trafic illicite de migrants par quelque mode de transport que ce soit, il importe que les États ratifient la Convention contre la criminalité organisée et le Protocole relatif au trafic illicite de migrants et y adhèrent, et qu'ils s'acquittent des obligations correspondantes dans le cadre de leur droit interne. Il y a encore des pays qui n'ont pas élaboré de lois, ni défini de délits sur le trafic illicite de migrants, ce qui signifie que les passeurs peuvent y agir dans une relative impunité. Une condition préalable essentielle à l'efficacité de la lutte contre le trafic illicite de migrants consiste à ériger en infraction pénale un tel trafic, comme le prescrit le Protocole, y compris l'« avantage financier ou autre avantage matériel » qui le définit.

49. Le renforcement de la législation interne et la définition de politiques globales destinées à prévenir et combattre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air doivent aller de pair avec l'élaboration de mesures de protection des droits des migrants et des réfugiés faisant l'objet d'un trafic illicite. Le Protocole relatif au trafic illicite de migrants (art. 16 et art. 19, par. 1) rappelle qu'il importe de fournir une protection et une assistance aux migrants faisant l'objet d'un trafic illicite, y compris en faisant respecter pleinement les dispositions existantes du droit international relatif aux droits de l'homme, du droit international humanitaire et du droit international des réfugiés. En particulier, le paragraphe 1 de l'article 19 du Protocole confirme le principe du non-refoulement. Initialement énoncé à l'article 33 de la Convention relative au statut des réfugiés, ce principe dispose du droit d'un réfugié à ne pas être expulsé ou refoulé, de quelque manière que ce soit, sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques.

50. Face au trafic illicite de migrants, certains pays durcissent les contrôles des services d'immigration et renforcent les contrôles aux frontières. Néanmoins, comme il est observé dans la *Global Study on Smuggling of Migrants*, les mesures visant à

renforcer ou à assouplir les contrôles aux frontières ont pour conséquence d'accroître ou de réduire les risques de détection des migrants faisant l'objet d'un trafic illicite et, prises isolément, elles ont généralement pour effet de faire changer rapidement les itinéraires du trafic plutôt que le nombre total de migrants qui en font l'objet. Le durcissement des mesures de contrôle aux frontières contribue souvent à aggraver les risques auxquels les migrants sont exposés et à accroître les sources de profit des passeurs. De plus, dans le cadre particulier du trafic illicite de migrants par air fondé sur l'utilisation ou l'obtention frauduleuses de documents authentiques, les contrôles aux frontières ne suffisent pas, à eux seuls, à régler le problème. Il importe donc de compléter ces contrôles par des mesures visant à améliorer la coopération en matière d'enquêtes et de poursuites. Des spécialistes du terrain dotés de compétences de haut niveau en la matière sont nécessaires à cette fin.

51. Le trafic illicite de migrants, en particulier le trafic illicite de migrants par air, peut apporter d'importants profits aux délinquants qui y participent. Dans certains États, la détection et la répression sont limitées et les enquêtes mènent rarement à des poursuites et à des condamnations. Dans la lutte contre le trafic illicite de migrants, d'autres pays font porter l'essentiel de leur effort sur la détection des migrants qui en font l'objet, mais ils en font moins pour détecter et poursuivre les passeurs, en particulier les organisateurs et les commanditaires, qui ne sont généralement pas directement associés à l'acheminement des migrants à travers les frontières. Dans ces circonstances, le trafic illicite de migrants reste une activité criminelle attrayante, peu risquée et éminemment lucrative. Il est nécessaire de mettre en place et de développer des moyens d'enquête fondés sur le renseignement si l'on veut démanteler les réseaux de trafic illicite de migrants, traduire les passeurs en justice et confisquer le produit du crime. À l'instar de nombreuses autres activités criminelles, le trafic illicite de migrants est motivé par le profit. On pourrait donc réduire l'incidence de ce phénomène en privant les responsables de leurs gains financiers. Il importe dans le même temps de lutter de manière systématique contre la corruption. La corruption qui sévit aux frontières et parmi les autorités consulaires et migratoires est un des facteurs qui encouragent le trafic illicite de migrants par voie terrestre, maritime et aérienne. La lutte contre ce trafic ne pourra être un succès que si les mécanismes et les mesures de lutte contre la corruption sont mis en application.

52. Pour lutter contre les réseaux de passeurs dans leur ensemble, les services de détection et de répression, les autorités judiciaires et les responsables politiques doivent agir à l'échelle transnationale. L'amélioration de la coopération aux niveaux régional et mondial est aussi une condition préalable à remplir pour pouvoir enquêter sur les passeurs, les poursuivre en justice, étudier et analyser les tendances et les caractéristiques de cette criminalité et élaborer des politiques et des lois prenant en compte les nombreuses facettes de ce phénomène. À elles seules, les mesures nationales, voire bilatérales, prises pour lutter contre le trafic illicite de migrants n'aboutiront vraisemblablement qu'à déplacer les itinéraires du trafic vers d'autres pays. Il est donc impératif de renforcer la coopération régionale et internationale en y associant les pays d'origine, de transit et de destination.

53. Une approche globale de la lutte contre le trafic illicite de migrants doit prendre en compte non seulement la géographie du phénomène, mais aussi les différents facteurs qui y contribuent. Le phénomène du trafic illicite de migrants est déterminé par une combinaison d'éléments liés à la demande et à l'offre et appelle une stratégie globale tenant compte de la complexité de ces facteurs. Il importe donc de continuer à étoffer ces connaissances afin de pouvoir élaborer des politiques et des mesures visant à prévenir et combattre le trafic illicite de migrants qui soient fondées sur des éléments factuels. La possibilité de faire des observations synthétiques et de tirer des conclusions pertinentes sur le trafic illicite de migrants est compromise par le fait que de nombreux aspects du phénomène restent méconnus faute de recherches, d'où un manque de données analytiques à leur sujet.

54. Les conditions socioéconomiques, l'insécurité et les catastrophes écologiques entraînent souvent des flux migratoires massifs. La prospérité du trafic illicite de migrants s'explique largement par le fait que les demandes de migration légale ont

des chances de succès limitées et que les passeurs mènent des campagnes actives de recrutement et de désinformation. Le Protocole relatif au trafic illicite de migrants invite expressément les États parties à promouvoir ou à renforcer, selon qu'il convient, des programmes de développement et une coopération aux niveaux national, régional et international, en tenant compte des réalités socioéconomiques des migrations et en accordant une attention particulière aux zones économiquement et socialement défavorisées, afin de s'attaquer aux causes socioéconomiques profondes du trafic illicite de migrants, telles que la pauvreté et le sous-développement.

55. Pour limiter la demande pour les services des passeurs, il conviendrait d'élargir les possibilités offertes par les voies de migration légales et de faciliter l'obtention de titres de voyage légaux. De fait, en facilitant les procédures légales de migration dans les pays d'origine et les camps de réfugiés, notamment en développant les bureaux chargés des questions de migration et d'asile aux points d'origine, on réduirait les débouchés des passeurs.

IV. Pistes d'action possibles

56. Les conditions de l'incrimination énoncées dans le Protocole relatif au trafic illicite de migrants et la Convention contre la criminalité organisée, en particulier la prise en compte de l'« avantage financier ou autre avantage matériel » comme un élément constitutif du trafic illicite de migrants, ont été décrites en détail dans de précédents documents d'information établis par le Secrétariat (voir [CTOC/COP/WG.7/2017/3](#), [CTOC/COP/WG.7/2017/4](#) et [CTOC/COP/WG.7/2018/2](#)). Les dispositions suivantes du Protocole relatif au trafic illicite de migrants sont essentielles pour traiter le sujet du présent document :

- a) Incrimination du trafic illicite de migrants, tel que le définit le Protocole [art. 3, art. 4 et art. 6, par. 1 a)] ;
- b) Incrimination des infractions faisant intervenir des titres de voyage ou des papiers d'identité [art. 6, par. 1 b)] ;
- c) Incrimination de l'infraction consistant à permettre le séjour de migrants ayant fait l'objet d'un trafic illicite [art. 6, par. 1 c)] ;
- d) Incrimination de l'infraction consistant à tenter de se livrer au trafic illicite de migrants ou de commettre une infraction connexe, à s'en rendre complice, à organiser sa commission ou à donner des instructions à d'autres personnes pour qu'elles la commettent (art. 6, par. 2) ;
- e) Négation de la responsabilité pénale des migrants ayant fait l'objet d'un trafic illicite (art. 5, conformément à l'art. 6, par. 4).

57. Les conditions générales de la protection et de l'assistance sont décrites en détail dans une précédente note du Secrétariat ([CTOC/COP/WG.7/2012/3](#)). Les principales dispositions du Protocole relatif au trafic illicite de migrants qui présentent un intérêt particulier pour la question du trafic illicite de migrants par air sont les suivantes :

- a) Protection des droits des migrants ayant fait l'objet d'un trafic illicite (art. 2, 4 et 16) ;
- b) Traitement non discriminatoire des migrants ayant fait l'objet d'un trafic illicite (art. 19, par. 2) ;
- c) Absence d'incidence des dispositions du Protocole relatif au trafic illicite de migrants sur les autres droits, obligations et responsabilités des États et des particuliers définis par le droit international, dont le droit international relatif aux droits de l'homme, le droit international humanitaire et le droit international des réfugiés, y compris sur le principe du non-refoulement (art. 19, par. 1) ;
- d) Respect de la Convention de Vienne sur les relations consulaires dans les pays où des migrants ayant fait l'objet d'un trafic illicite sont détenus (art. 16, par. 5).

58. Les questions relatives à la gestion des frontières, à l'intégrité des documents et aux enquêtes et aux poursuites dans les affaires de trafic illicite de migrants ont été traitées de manière détaillée dans de précédentes notes établies par le Secrétariat¹. Les principales dispositions du Protocole relatif au trafic illicite de migrants et de la Convention contre la criminalité organisée qui présentent un intérêt particulier pour la question du trafic illicite de migrants par air sont les suivantes :

- a) Contrôles aux frontières destinés à prévenir et à détecter le trafic illicite de migrants (art. 11, par. 1, du Protocole) ;
- b) Prévention de l'utilisation de moyens de transport exploités par des transporteurs commerciaux pour le trafic illicite de migrants (art. 11, par. 2 à 4, du Protocole) ;
- c) Mise en œuvre et renforcement des contrôles destinés à assurer la sécurité des documents afin de prévenir le trafic illicite de migrants (art. 12 du Protocole) ;
- d) Vérification de la légitimité et de la validité des documents à la demande d'un autre État (art. 13 du Protocole) ;
- e) Formation spécialisée initiale et avancée sur le trafic illicite de migrants (art. 14, par. 1 et 2, du Protocole) ;
- f) Responsabilité des personnes morales (art. 10 de la Convention) ;
- g) Établissement de la compétence à l'égard du trafic illicite de migrants (art. 15 de la Convention) ;
- h) Mesures propres à renforcer la coopération des responsables du trafic illicite de migrants avec les services de détection et de répression (art. 26 de la Convention) ;
- i) Incrimination de la participation à un groupe criminel organisé (art. 5 de la Convention) ;
- j) Techniques d'enquête spéciales (art. 20 de la Convention).

59. Les questions relatives aux enquêtes financières, à la confiscation et à la saisie d'avoirs et du produit du trafic illicite de migrants, ainsi qu'à l'intégrité, à la corruption et à l'entrave au bon fonctionnement de la justice ont été traitées de manière très précise dans de précédentes notes d'information établies par le Secrétariat ([CTOC/COP/WG.7/2015/4](#) et [CTOC/COP/WG.7/2017/3](#)). Les principales dispositions du Protocole relatif au trafic illicite de migrants et de la Convention contre la criminalité organisée qui présentent un intérêt particulier pour la question du trafic illicite de migrants par air sont les suivantes :

- a) Incrimination du blanchiment du produit du crime (art. 6 de la Convention contre la criminalité organisée) ;

¹ Note du Secrétariat sur les difficultés et les bonnes pratiques en matière d'incrimination, d'enquêtes et de poursuites relatives au trafic illicite de migrants ([CTOC/COP/WG.7/2012/2](#)). Note du Secrétariat sur les difficultés et les bonnes pratiques en matière de prévention du trafic illicite de migrants ([CTOC/COP/WG.7/2012/4](#)), qui traite aussi des contrôles aux frontières et de l'intégrité des documents. Document d'information du Secrétariat sur les bonnes pratiques en matière de création de centres pluri-institutions ([CTOC/COP/WG.7/2013/3](#)). Document d'information du Secrétariat sur les bonnes pratiques en matière de techniques d'enquête spéciales ([CTOC/COP/WG.7/2013/2](#)). Document d'information établi par le Secrétariat sur l'utilisation de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée pour faire face aux problèmes liés au trafic illicite de migrants ([CTOC/COP/WG.7/2017/3](#)), qui traite aussi des techniques d'enquête spéciales utilisées dans les affaires de trafic illicite de migrants, de la protection des témoins et de l'octroi d'une protection et d'une assistance aux victimes d'infractions. Document d'information établi par le Secrétariat sur les mesures de justice pénale, y compris la coopération internationale, dans les enquêtes et les poursuites visant les auteurs du trafic illicite de migrants ([CTOC/COP/WG.7/2018/2](#)), qui traite aussi des mécanismes de coordination multidisciplinaires, ainsi que des entretiens et des interrogatoires menés auprès des migrants ayant fait l'objet d'un trafic illicite.

b) Incrimination de la corruption et mesures contre la corruption (art. 8 et 9 de la Convention contre la criminalité organisée et Convention des Nations Unies contre la corruption) ;

c) Incrimination de l'entrave au bon fonctionnement de la justice (art. 23 de la Convention contre la criminalité organisée) ;

d) Confiscation et saisie d'avoirs et du produit du crime (art. 12 à 14 de la Convention contre la criminalité organisée).

60. Les questions relatives à la coopération internationale dans les affaires relevant de la justice pénale ont été traitées de manière détaillée dans de précédentes notes d'information établies par le Secrétariat ([CTOC/COP/WG.7/2012/5](#), [CTOC/COP/WG.7/2013/4](#), [CTOC/COP/WG.7/2017/3](#) et [CTOC/COP/WG.7/2018/2](#)). La question de l'échange d'informations relatives à cette forme de criminalité transnationale organisée qu'est le trafic illicite de migrants, abordée dans l'article 10 du Protocole relatif au trafic illicite de migrants et l'article 28 de la Convention contre la criminalité organisée, est examinée dans le présent document d'information, qui a été établi en vue de la sixième réunion du Groupe de travail. Les principales dispositions du Protocole relatif au trafic illicite de migrants et de la Convention contre la criminalité organisée qui présentent un intérêt particulier pour la question du trafic illicite de migrants par air sont les suivantes :

a) Échange d'informations (art. 10 du Protocole et art. 28 de la Convention) ;

b) Coopération aux frontières (art. 11, par. 6, du Protocole) ;

c) Coopération entre les services de détection et de répression (art. 27 de la Convention) ;

d) Enquêtes conjointes (art. 19 de la Convention) ;

e) Coopération internationale aux fins de confiscation (art. 13 de la Convention) ;

f) Coopération internationale aux fins de la disposition du produit du crime ou des biens confisqués (art. 14 de la Convention) ;

g) Extradition (art. 16 de la Convention) ;

h) Entraide judiciaire (art. 18 de la Convention) ;

i) Transfert des personnes condamnées (art. 17 de la Convention) ;

j) Coopération en matière de formation (art. 14, par. 2 et 3, du Protocole et art. 29 de la Convention) ;

k) Coopération en matière d'assistance technique (art. 14, par. 3, du Protocole et art. 30 de la Convention).

V. Outils essentiels et ressources recommandées

61. Les outils et les ressources répertoriés ci-après se trouvent sur le site Web de l'ONUDC. Un aperçu de l'ensemble des outils et des ressources ayant trait au trafic illicite de migrants figure à l'adresse suivante : www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/publications.html?ref=menuse.

Dossier sur le trafic illicite de migrants par air

62. Ce dossier en date de 2010 étudie le mode opératoire qui caractérise le trafic illicite de migrants par air et décrit les divers obstacles que fait surgir la lutte contre ce phénomène.

Global Study on Smuggling of Migrants (2018)

63. La *Global Study on Smuggling of Migrants (2018)*, première étude du genre publiée par l'ONUDDC, montre que les itinéraires empruntés pour le trafic illicite de migrants passent par toutes les régions du monde. Elle s'appuie sur l'analyse d'une grande quantité de données et de documents et éclaire sur les tendances qui se dégagent, les itinéraires empruntés pour le trafic illicite de migrants et les profils des passeurs et des migrants qui en sont victimes.

Migrant Smuggling in Asia and the Pacific: Current Trends and Challenges (2018)

64. Cette étude complète une publication de l'ONUDDC datant de 2015 sur le trafic illicite de migrants en Asie et dans le Pacifique.

Manuel de formation de base sur les enquêtes et les poursuites relatives au trafic illicite de migrants

65. Ce guide pratique et outil de formation de l'ONUDDC s'adresse aux praticiens de la justice pénale partout dans le monde. Chaque module est conçu pour pouvoir être adapté rapidement aux besoins des différentes régions et des différents pays et peut être utilisé pour mettre à niveau ou compléter les programmes de formation dispensés par les centres nationaux de formation.

Manuel de formation approfondie sur les enquêtes et les poursuites relatives au trafic illicite de migrants

66. Cette publication de l'ONUDDC s'inspire de son Manuel de formation de base pour promouvoir de manière plus poussée une interprétation commune des concepts applicables au trafic illicite de migrants et des stratégies adoptées pour faire face à ce phénomène. Ce manuel propose une approche pratique des enquêtes et des poursuites relatives au trafic illicite de migrants, sous forme de pratiques prometteuses applicables à tous les pays d'origine, de transit et de destination, quel que soit leur système juridique.

Guides législatifs pour l'application de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et des Protocoles s'y rapportant

67. L'objectif de ces guides législatifs est d'aider les États à appliquer la Convention et les Protocoles qui s'y rapportent. Ces guides se trouvent sur le portail de gestion des connaissances SHERLOC (Mise en commun de ressources électroniques et de lois contre la criminalité), à la rubrique « Guides législatifs ».

Cadre d'action international pour l'application du Protocole relatif au trafic illicite de migrants

68. Cette publication est un outil d'assistance technique destiné à aider les États parties et les acteurs non étatiques à repérer et à corriger les points faibles des mesures qu'ils prennent contre le trafic illicite de migrants, conformément aux normes internationales. Elle s'inspire des instruments internationaux, des engagements politiques, des directives et des meilleures pratiques en vigueur pour proposer une approche globale de l'action à mener pour prévenir et combattre le trafic illicite de migrants. La deuxième partie de cette publication présente, sous forme de quatre tableaux, une vue d'ensemble des questions suivantes : les poursuites et les enquêtes, la protection et l'assistance, la prévention, et la coopération et la coordination.

Dossier sur la corruption et le trafic illicite de migrants

69. Ce dossier vise à aider les responsables politiques et les praticiens à prévenir et combattre la corruption liée au trafic illicite de migrants. Il passe en revue les données avérées attestant des liens entre la corruption et le trafic illicite de migrants, y compris du fait que la corruption facilite ce trafic et sape les efforts déployés pour le contrôler.

Il traite de différentes formes de corruption associées au trafic illicite de migrants, tant dans le secteur public que dans le secteur privé, et présente des exemples de trafic ayant donné lieu à de la corruption.

Guide pour la création d'une capacité d'expertise scientifique des documents

70. Ce guide s'adresse aux professionnels des pays donateurs et des pays bénéficiaires, qui pourront l'utiliser pour concevoir, créer et renforcer des capacités d'expertise scientifique des documents et de diffusion du renseignement. Le programme de formation correspondant et un guide destiné aux formateurs peuvent être obtenus sur demande. Par ailleurs, quatre formations en ligne peuvent être suivies sur le site suivant : <https://www.unodc.org/elearning/en/courses/course-catalogue.html#security>.
