



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

Distr. générale
27 juillet 2023
Français
Original : anglais

Groupe de travail sur le trafic illicite de migrants

Vienne, 5 et 6 octobre 2023

Point 3 de l'ordre du jour provisoire*

**Évolution, difficultés et meilleures pratiques
en matière de prévention et répression du trafic
illicite de personnes migrantes par mer**

Évolution, difficultés et meilleures pratiques en matière de prévention et répression du trafic illicite de personnes migrantes par mer

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 dixième réunion. Il contient une série de questions que le groupe de travail pourrait souhaiter aborder au cours de ses délibérations ainsi que des informations générales et des considérations politiques concernant les faits récemment intervenus, les difficultés rencontrées et les meilleures pratiques suivies en matière de prévention et de répression du trafic illicite de personnes migrantes par mer. Ce document vise en particulier à attirer l'attention sur les problèmes persistants qui affectent la vie des personnes migrantes et des personnes réfugiées et à fournir des pistes sur la manière dont ces problèmes pourraient être abordés.

II. Questions à examiner

2. Les délégations voudront peut-être recueillir des informations sur les cadres en vigueur, les pratiques suivies et les difficultés rencontrées à l'échelle nationale en rapport avec les questions ci-après concernant le trafic illicite de personnes migrantes par mer, afin de faciliter les délibérations du Groupe de travail sur le trafic illicite de migrants :

a) Quelles mesures concrètes les États parties à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée prennent-ils pour coopérer les uns avec les autres en vue de lutter contre le trafic illicite de personnes migrantes par mer ? Ces mesures comprennent-elles des dispositions visant à remédier aux conséquences opérationnelles qui découlent des différences entre les approches législatives appliquées en la matière, en particulier lorsque la législation nationale

* CTOC/COP/WG.7/2023/1.



d'un État n'est pas alignée sur le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, ou lorsqu'elle assimile la traite des personnes au trafic illicite de personnes migrantes ?

b) Quelles mesures ou pratiques spécifiques en matière de coopération et de coordination entre États parties avec et sans littoral ont-elles été adoptées pour lutter contre le trafic illicite de personnes migrantes ?

c) Quelles stratégies de répression les États parties ont-ils adoptées pour contrer l'utilisation des technologies par les passeurs dans le cadre de leurs activités illicites en mer ?

d) Quelles mesures les États parties ont-ils prises pour repérer les flux financiers illicites provenant du trafic illicite de personnes migrantes par mer ?

e) Comment les lois, les politiques et les pratiques des États parties en matière de lutte contre le trafic illicite protègent-elles les droits des migrants et des réfugiés, en particulier en mer ? Dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite de personnes migrantes, que font actuellement les États parties pour éviter que les migrants et les réfugiés ne perdent la vie en mer ?

f) Comment les États parties garantissent-ils actuellement l'établissement des responsabilités pour les violations des obligations internationales en mer au cours des opérations visant à combattre le trafic illicite ?

g) Quelles mesures sont en place ou ont été prises pour veiller à ce que les personnes migrantes et les personnes réfugiées qui font l'objet d'un trafic illicite aient accès à la justice et à des voies de recours en cas de violation de leurs droits humains en mer ?

h) Quelles sont les lois, les politiques et les pratiques qui, au niveau national, sont ou peuvent être utilisées pour faciliter la tâche des acteurs privés qui mènent des opérations de recherche et de sauvetage de personnes migrantes ou de personnes réfugiées en détresse en mer ou leur prêtent assistance ?

Recommandations antérieures du Groupe de travail sur le trafic illicite de migrants sur des sujets connexes

3. Le Groupe de travail sur le trafic illicite de migrants a adopté, dans le cadre de ses travaux antérieurs, plusieurs recommandations pratiques visant à combattre et à prévenir le trafic illicite de personnes migrantes par mer¹. Ces recommandations soulignent qu'il importe d'accorder la priorité à la préservation de la vie et de la sécurité en cas de détection de navires utilisés à des fins de trafic illicite de personnes migrantes, et que les gens de mer qui prêtent assistance à des personnes migrantes faisant l'objet d'un trafic illicite alors qu'elles sont en détresse en mer, qui les secourent ou qui participent à leur débarquement ne devraient pas être tenus pour pénalement responsables. En outre, la mise en commun des meilleures pratiques, des procédures et des informations relatives à la détection des cas de trafic illicite et les mesures prises pour y faire face a été encouragée afin de faciliter les enquêtes fondées sur le renseignement. Le Groupe de travail a rappelé que la coopération, prévue par l'article 7 du Protocole relatif au trafic illicite de migrants et par le droit international de la mer, est également essentielle pour prévenir et réprimer le trafic illicite de personnes migrantes par mer. Conformément aux principes internationaux et à l'article 19 du Protocole, le Groupe de travail a également rappelé que le respect des droits des personnes migrantes faisant l'objet d'un trafic illicite, la

¹ Toutes les recommandations prises par le Groupe de travail sur le trafic illicite de migrants jusqu'à la clôture de sa septième réunion peuvent être consultées dans le document intitulé *Trafic illicite de personnes migrantes : Recueil et index thématique des recommandations, résolutions et décisions*.

non-discrimination, le non-refoulement et le respect de l'obligation de communication d'informations devaient être garantis.

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

4. Le trafic illicite de personnes migrantes est une infraction qui suscite de plus en plus de préoccupations à l'échelle mondiale. L'augmentation du nombre de migrants qui perdent la vie en mer au cours des voyages est inquiétante. L'étude mondiale de l'ONUDC sur le trafic illicite de migrants (*Global Study on Smuggling of Migrants*) de 2018 indique que 58 % des décès de migrants surviennent en mer². Les personnes migrantes et les personnes réfugiées sont souvent placées dans des embarcations surchargées et impropres à la navigation, et soumises à des formes aggravées de trafic impliquant des violences, des mauvais traitements et même la mort. Le durcissement des politiques migratoires et des pratiques opérationnelles visant à dissuader la migration irrégulière et, en parallèle, le renforcement et la prolifération des groupes criminels organisés qui se livrent au trafic illicite de personnes migrantes font qu'il est particulièrement difficile pour les personnes en situation de déplacement d'atteindre des lieux où elles peuvent être en sécurité, et les droits des personnes réfugiées et des personnes migrantes s'en trouvent par conséquent mis à mal³. En outre, un certain nombre d'autres phénomènes préoccupants sont signalés, notamment des entraves et des retards dans la conduite des opérations de recherche et de sauvetage en mer, des lenteurs dans le débarquement des migrants et des réfugiés, la détention de demandeurs d'asile et de migrants en situation irrégulière, et l'engagement de poursuites pénales contre des acteurs humanitaires qui portent assistance aux réfugiés et aux migrants en mer⁴.

5. Selon l'Observatoire de l'ONUDC sur le trafic illicite de personnes migrantes, les raisons pour lesquelles les personnes ont recours aux services de passeurs comprennent l'absence d'autres possibilités de migration sûre et régulière, le fait de ne pas avoir les documents de voyage voulus et une méconnaissance des autres solutions, lorsqu'il en existe⁵. Là où les États parties n'adoptent pas d'approche globale face au trafic illicite, le recours aux passeurs restera la seule option pour beaucoup de personnes migrantes et de personnes réfugiées, notamment celles qui fuient la guerre ou les violations des droits humains ou qui se déplacent en raison de la pauvreté ou de crises climatiques⁶. Par ailleurs, les personnes peuvent se tourner vers des activités de trafic pour tenter de se sortir de situations socioéconomiques

² *Global Study on Smuggling of Migrants 2018* (publication des Nations Unies, 2018), p. 39.

³ Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), Éducation pour la justice. Série de modules universitaires sur le trafic illicite de migrants. Module 5 : Le trafic illicite de migrants dans le contexte plus large de la migration et de ses facteurs ; Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), « L'impact du COVID-19 sur le trafic de migrants et la traite d'êtres humains », disponible à l'adresse <https://www.interpol.int/fr/Actualites-et-evenements/Actualites/2020/L-impact-du-COVID-19-sur-le-traffic-de-migrants-et-la-traite-d-êtres-humains> ; Mixed Migration Centre, « Human rights in the context of smuggling: perceptions and experiences of migrants in Mali and Niger » (2023).

⁴ Voir [A/HRC/47/30](#) ; Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme, « “Lethal disregard”: search and rescue and the protection of migrants in the central Mediterranean Sea », mai 2021 ; HCDH, « Coordinated regional action urged to stop Rohingya deaths at sea: UN expert », 22 décembre 2022 ; Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne, *Asylum and Migration: Progress Achieved and Remaining Challenges – Overview 2015 – March 2023* (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2023), p. 9 et suivantes ; Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne, « June 2021 update: search and rescue (SAR) operations in the Mediterranean and fundamental rights », 20 juin 2022.

⁵ Observatoire de l'ONUDC sur le trafic illicite de personnes migrantes, « Research findings on migrant smuggling from Nigeria », septembre 2022, et « Key findings on the characteristics of migrant smuggling in West Africa, North Africa and the Central Mediterranean », 20 mai 2021.

⁶ *Global Study on Smuggling of Migrants 2018* (publication des Nations Unies, 2018), p. 6, 37 et 38. Voir également Processus de Bali sur le trafic de migrants, la traite des personnes et la criminalité transnationale qui y est associée, 2023 Adelaide Strategy for Cooperation, par. 7.

difficiles, ce qui devrait encourager les États à envisager et à élaborer des solutions économiques à l'intention de celles et ceux qui risquent de devenir des passeurs⁷.

IV. Trafic illicite de personnes migrantes par mer : difficultés et meilleures pratiques

Enquêtes et poursuites engagées contre les passeurs

6. Les personnes migrantes et les personnes réfugiées se tournent vers des passeurs pour de multiples raisons qui les poussent à rechercher la sécurité et une vie meilleure ailleurs, notamment les conflits, les persécutions et la perspective d'une meilleure situation économique. Les voies de migration sûres et régulières sont souvent limitées et inaccessibles pour de nombreuses personnes, qui se trouvent dans des situations où elles se sentent obligées de se déplacer et n'ont en pratique guère d'autre choix que de faire appel à des passeurs. Les réseaux de trafic illicite exposent les personnes en situation de déplacement à des risques accrus de violence, de mauvais traitement, d'exploitation et même de mort. Comme l'a indiqué le Groupe de travail sur le trafic illicite de migrants en 2021, il est de plus en plus évident qu'en limitant les possibilités de migration régulière, le durcissement des politiques a plutôt entraîné une augmentation de la demande pour les services des passeurs⁸. Dans une étude sur l'itinéraire de l'Afrique du Nord-Ouest (Atlantique), l'Observatoire de l'ONUDC sur le trafic illicite de personnes migrantes a indiqué que l'intensification des activités de contrôle aux frontières visant à lutter contre ce trafic avait conduit les personnes concernées à emprunter des itinéraires plus longs et plus risqués, ce qui avait eu de graves répercussions sur la protection de leurs droits humains⁹. Le paragraphe 3 de l'article 6 du Protocole relatif au trafic illicite de migrants définit les circonstances aggravantes des infractions liées au trafic illicite de personnes migrantes comme des circonstances qui mettent en danger ou risquent de mettre en danger la vie ou la sécurité des personnes migrantes ou qui impliquent un traitement inhumain ou dégradant.

7. Le trafic illicite de personnes migrantes par mer comporte de nombreux risques et donne lieu à de nombreux abus. Des conditions météorologiques défavorables, du matériel de mauvaise qualité, l'absence de provisions et un manque de compétences en matière de navigation sont certains des dangers représentant une menace pour la vie¹⁰. Dans certains cas, les passeurs peuvent aller jusqu'à tuer délibérément des personnes migrantes ou à mettre leur vie en danger et, selon leur mode opératoire, saboter les navires ou donner aux personnes migrantes à bord des instructions pour qu'elles le fassent afin de provoquer une détresse en mer et de déclencher l'obligation qui incombe aux États côtiers de secourir les personnes en danger, une fois que les

⁷ Organisation internationale pour les migrations (OIM), « El tráfico ilícito de migrantes en América Central y México en el contexto de la COVID-19 », 25 février 2021 ; Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), « Niger : En quête d'alternatives pour les passeurs », 9 août 2017.

⁸ Voir la documentation de la huitième session du Groupe de travail en 2021, y compris les recommandations adoptées. Voir également ONUDC, Éducation pour la justice. Série de modules universitaires sur le trafic illicite de migrants. Module 5 : Le trafic illicite de migrants dans le contexte plus large de la migration et de ses facteurs ; INTERPOL, « L'impact du COVID-19 sur le trafic de migrants et la traite d'êtres humains », disponible à l'adresse <https://www.interpol.int/fr/Actualites-et-evenements/Actualites/2020/L-impact-du-COVID-19-sur-le-traffic-de-migrants-et-la-traite-d-etes-humains>.

⁹ Observatoire de l'ONUDC sur le trafic illicite de personnes migrantes, « Migrant Smuggling from the Northwest African Coast to the Canary Islands (Spain) », juillet 2022, p. 35. Voir également *Maltraités et négligés : une perspective de genre sur les infractions aggravées de trafic de migrants et leur réponse* (publication des Nations Unies, 2021), p. 6.

¹⁰ Ibid., p. 32. Voir également Observatoire des Nations Unies sur le trafic illicite de personnes migrantes, « Key findings on the characteristics of migrant smuggling in West Africa, North Africa and the Central Mediterranean », 20 mai 2021, p. 15.

navires se trouvent dans la zone maritime de compétence des pays de destination¹¹. Dans d'autres cas, l'imprudence des passeurs les a conduits à pousser des migrants par-dessus bord, loin du rivage, pour éviter d'être interceptés par les autorités. Même lorsque la mer est calme, cette pratique est mortelle pour les personnes migrantes¹².

8. Il existe également des divergences d'opinions et des différences de conception entre les acteurs concernés quant à savoir si ce sont les migrants ou les passeurs qui pilotent les navires. Quand des navires plutôt petits ou des bateaux pneumatiques sont utilisés, les personnes migrantes sont souvent chargées de les conduire. Parfois, le capitaine est choisi parmi les migrants par les passeurs, qui lui apprennent ensuite à conduire le bateau. Cette formation peut ne durer que quelques heures et être dispensée peu de temps avant le voyage proprement dit. Dans certains cas, une personne peut être sélectionnée sur la base de ses compétences, alors que dans d'autres, une personne migrante peut n'avoir aucune compétence en matière de navigation, mais prétendre en avoir pour pouvoir voyager gratuitement ou à un prix réduit¹³. Parfois, le capitaine est un pêcheur ou un marin expérimenté qui a été recruté par les passeurs spécifiquement pour ses compétences¹⁴. C'est particulièrement le cas sur l'itinéraire de l'Afrique du Nord-Ouest, où ceux qui organisent le transport en bateau ne voyagent généralement pas à bord, mais recrutent une des personnes migrantes pour le conduire et comptent sur cette personne pour effectuer la traversée en mer. Ceux qui conduisent les bateaux concluent des accords spéciaux visant à obtenir un passage gratuit ou à prix réduit en échange de la navigation¹⁵. Il est également arrivé qu'on fasse conduire les bateaux à des personnes mineures¹⁶. Cela veut dire que les personnes interceptées à bord des navires pour trafic illicite peuvent ne pas être membres de groupes criminels organisés impliqués dans le trafic ou, si elles le sont, qu'elles se trouvent généralement au bas de la hiérarchie de ces groupes. Lorsqu'elles sont confrontées à des cas de trafic illicite en mer, les autorités devraient regarder au-delà du bateau et de ses occupants afin de mettre au jour le réseau de passeurs qui se cachent derrière les opérations¹⁷. Malheureusement, il existe peu d'éléments indiquant que des enquêtes ou des poursuites judiciaires sont ensuite menées contre les personnes organisant ces voyages ou contre les membres d'organisations de passeurs de plus haut niveau.

9. De plus en plus souvent, le mode opératoire utilisé par les réseaux de passeurs consiste à ne pas monter à bord du bateau transportant les migrants¹⁸. Par exemple, dans une affaire en Italie¹⁹, des migrants ont été transportés clandestinement depuis l'Égypte à bord de deux bateaux. Une fois qu'ils étaient suffisamment proches de l'Italie, le plus grand bateau a été séparé du plus petit, que l'accusé et quelques mineurs ont été chargés de conduire, en échange de quoi ils ont été dispensés des frais de passage. Dans cette affaire, l'accusé a été reconnu coupable de l'infraction aggravée d'avoir permis l'entrée illégale de personnes migrantes par l'intermédiaire d'un groupe organisé transnational dans le but de tirer un avantage financier ou un autre avantage matériel (c'est-à-dire le non-paiement des frais de voyage), bien qu'il ait été reconnu que l'entente avec le groupe criminel organisé ne pouvait pas être démontrée²⁰.

¹¹ *Maltraités et négligés : une perspective de genre sur les infractions aggravées de trafic de migrants et leur réponse*, p. 43.

¹² Ibid.

¹³ ONUDC, « Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea », 2011, p. 30.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Observatoire de l'ONUDC sur le trafic illicite de personnes migrantes, « Migrant Smuggling from the Northwest African Coast to the Canary Islands (Spain) », juillet 2022, p. 24.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ ONUDC, « Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea », p. 47.

¹⁸ Ibid., p. 46.

¹⁹ ONUDC, portail de gestion des connaissances pour la mise en commun de ressources électroniques et de lois contre la criminalité (SHERLOC), base de données de la jurisprudence, affaire n° 13/13 Reg. Gen. Corte di Assise di Catania, Italie, 2015.

²⁰ Voir Proc. Nr 675/2016 R.I.M.C.

10. Il est donc impératif que, lorsqu'elles recueillent des éléments de preuve contre les passeurs, les autorités enquêtent sur le réseau qui se cache derrière eux, en gardant à l'esprit qu'un réseau de passeurs peut opérer dans plusieurs pays et sur plusieurs continents²¹. Il est également important qu'elles mettent en lien les enquêtes sur les mouvements en mer et celles sur les mouvements terrestres et aériens. Par exemple, dans les pays côtiers d'où partent les personnes migrantes, il est possible d'enquêter activement et de détecter les moyens par lesquels celles-ci sont recrutées et les centres où elles sont réunies avant le départ. C'est ainsi que les organisateurs, en particulier les passeurs de niveau intermédiaire et supérieur, peuvent être détectés²².

11. La coopération internationale, en particulier au niveau opérationnel le long des itinéraires spécifiques du trafic illicite de personnes migrantes, est essentielle pour obtenir des éléments de preuve pertinents. Cette coopération comprend l'échange de renseignements criminels entre les pays d'origine, de transit et de destination. Une forte volonté politique et un engagement à long terme sont également nécessaires pour y parvenir²³.

12. Une autre difficulté concerne l'établissement de la compétence dans le cas d'incidents liés au trafic illicite de personnes migrantes en haute mer, en particulier lorsqu'ils impliquent des navires sans pavillon. En ce qui concerne les navires battant pavillon, l'article 8 du Protocole relatif au trafic illicite de migrants énonce clairement que l'État du pavillon doit autoriser la confirmation de l'immatriculation, l'arraisonnement et la visite du navire, et la prise des mesures appropriées contre le trafic illicite de personnes migrantes, et que la coopération de l'autorité désignée de l'État du pavillon doit être obtenue sans délai. En revanche, pour ce qui est des navires sans pavillon, le paragraphe 1 de l'article 8 du Protocole prévoit qu'un État partie peut demander à d'autres États parties de l'aider à mettre fin à l'utilisation du navire pour le trafic illicite de personnes migrantes. Étant donné que le recours à des moyens coercitifs est autorisé dans de telles circonstances, il est essentiel de garantir la protection des droits humains internationalement reconnus des personnes migrantes et le respect du droit des réfugiés²⁴.

13. L'absence de conception de l'infraction et de définitions juridiques harmonisées entre les États constitue une autre difficulté importante dans le cadre des enquêtes et des poursuites relatives au trafic illicite de personnes migrantes par mer. Certains pays doivent encore intégrer une législation spécifique incriminant le trafic illicite de personnes migrantes dans leur cadre juridique national. Dans de tels cas, les passeurs peuvent être simplement accusés d'infractions liées à l'immigration ou au droit maritime plutôt que d'infractions transnationales graves, comme le prévoit le Protocole relatif au trafic illicite de migrants. Du fait de l'absence de définitions harmonisées entre les pays, des approches opérationnelles différentes peuvent être adoptées ou du moins, dans certains cas, des décisions différentes peuvent être prises. Un manque d'harmonisation entre les pays d'origine, de transit et de destination peut rendre difficile la coordination des réponses. Afin de cibler les passeurs de haut niveau, il est essentiel de mettre en avant les liens entre les enquêtes sur les mouvements en mer et celles sur les mouvements terrestres et aériens²⁵. En outre, en

²¹ ONUDC, « Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea », p. 46.

²² Ibid.

²³ *Migrant Smuggling in Asia and the Pacific: Current Trends and Challenges*, vol. 2 (publication des Nations Unies, 2018), p. 126 et 127.

²⁴ Dans une déclaration du 23 octobre 2015, François Crépeau, Rapporteur spécial sur les droits humains des migrants, et Francisco Carrión Mena, Président du Comité des Nations Unies pour la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille, ont appelé l'attention sur le risque de compromettre la sécurité des personnes migrantes à bord et de violer le principe de non-refoulement, en se référant à la résolution 2240 (2015) du Conseil de sécurité, qui octroie des pouvoirs exceptionnels pour combattre le trafic illicite de personnes migrantes, dont l'utilisation de toutes les mesures dictées par les circonstances particulières pour lutter contre les passeurs ou les trafiquants d'êtres humains. Disponible en anglais à l'adresse www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=16641&LangID=E.

²⁵ ONUDC, « Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea », p. 45. Voir également ONUDC, portail de gestion des connaissances pour la mise en commun de ressources électroniques et de lois contre

l'absence de systèmes garantissant la protection des témoins, les personnes migrantes faisant l'objet d'un trafic peuvent être réticentes à divulguer des informations. La plupart d'entre elles craignent également de communiquer des informations parce qu'elles pourraient être traitées comme des criminels en raison de leur situation irrégulière et être expulsées après l'ouverture d'une enquête.

14. Les frais payés par les personnes migrantes génèrent des revenus importants et dépendent généralement de la distance à parcourir, du nombre de passages de frontières, des conditions géographiques, des moyens de transport, de l'utilisation de documents de voyage ou d'identité frauduleux et du risque de détection²⁶. Il est par conséquent essentiel de comprendre les systèmes financiers qui sous-tendent le trafic illicite de personnes migrantes et la manière dont les profits tirés de ce crime sont blanchis²⁷. Les passeurs utilisent différentes méthodes de paiement, dont le paiement anticipé, le paiement « au service rendu » ou le paiement à l'arrivée à destination²⁸. Les personnes migrantes paient le plus souvent les passeurs directement en espèces ou en déposant sur les comptes bancaires de personnes physiques des petits montants, qui sont ensuite rapidement retirés²⁹. Le produit du crime peut être investi dans des biens immobiliers, des biens de grande valeur et des entreprises légales tant dans le pays d'origine que dans le pays de destination³⁰. Les passeurs utilisent très souvent le système bancaire *hawala* pour transférer des fonds d'un pays ou territoire à l'autre, ce qui complique les enquêtes financières³¹. Pour ces raisons, le nombre d'enquêtes sur le trafic illicite de personnes migrantes qui aboutissent à des enquêtes sur le blanchiment d'argent est limité³². Des efforts plus importants pourraient être entrepris dans la plupart des États pour cibler et confisquer le produit du trafic illicite afin de décourager les activités criminelles connexes.

15. Les passeurs ont de plus en plus recours aux plateformes de médias sociaux telles que Facebook, Instagram, Telegram, Viber, TikTok et YouTube pour faire connaître leurs services et entrer en contact avec des clients potentiels³³. Les passeurs et les personnes falsifiant des documents profitent particulièrement de l'anonymat, de la disponibilité et de la variété des clients que permettent de nombreux outils de communication s'appuyant sur la technologie, et peuvent cacher leur véritable identité pour se protéger de l'action des services de détection et de répression³⁴. Grâce à ces outils, les passeurs fournissent des informations sur les itinéraires de migration et la logistique du voyage, et les utilisateurs partagent leur expérience de la migration, les tentatives manquées et les réussites³⁵. Le Centre européen pour la lutte contre le trafic de migrants de l'Agence de l'Union européenne pour la coopération des services répressifs (Europol), en collaboration avec l'unité de l'Union européenne chargée du signalement des contenus sur Internet au sein du Centre européen de lutte contre le terrorisme d'Europol, a mis en place et coordonné des activités de signalement des messages publiés sur les médias sociaux et a ciblé plusieurs comptes de médias sociaux. Ces activités de signalement étaient axées sur la collecte de contenus en ligne

la criminalité (SHERLOC), base de données sur la législation ; Global Initiative against Transnational Organized Crime, *Maritime People Smuggling and Its Intersection with Human Trafficking in South and South East Asia: Trends and Issues*, mars 2023, p. 31 et suivantes.

²⁶ *Global Study on Smuggling of Migrants*, p. 5.

²⁷ ONUDC, « Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea », p. 30.

²⁸ Agence de l'Union européenne pour la coopération des services répressifs (Europol), *Centre européen pour la lutte contre le trafic de migrants : sixième rapport annuel* (disponible en anglais seulement) (Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2022), p. 10.

²⁹ Groupe d'action financière (GAFI), *Risques de BC/FT associés au trafic illicite de migrants* (Paris, 2022), p. 22.

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid., p. 23.

³² Ibid., p. 63.

³³ Frontex et Europol, « Digitalisation of migrant smuggling: digital tools and apps enabling facilitation » (juillet 2021), p. 6.

³⁴ Ioana-Raluca Rusu, « Digital criminalisation and migrant smuggling » (2022), *Int'l J Legal & Soc Ord* 283.

³⁵ Global Initiative against Transnational Organized Crime, *Maritime People Smuggling and Its Intersection with Human Trafficking in South and South East Asia: Trends and Issues*, p. 37.

faisant la promotion de services liés au trafic illicite de personnes migrantes et visaient les comptes de médias sociaux annonçant la facilitation illicite et la vente de faux documents d'identité, passeports et visas. Les comptes étaient ensuite signalés aux fournisseurs de services en ligne auxquels il était demandé de procéder à un examen au regard de leurs conditions d'utilisation, ce qui a entraîné la fermeture de plusieurs comptes³⁶. Les services de messagerie cryptée sont également utilisés par les groupes de passeurs à des fins de coordination et de communication, ce qui complique la tâche aux services de détection et de répression pour les enquêtes et la collecte d'éléments de preuve. Des partenariats avec les entreprises technologiques pourraient faciliter l'obtention d'éléments de preuve, par exemple grâce au partage des adresses de protocole Internet, des profils des clients et d'autres informations personnelles conformément aux lois applicables³⁷.

16. Afin de renforcer les approches et les stratégies en matière d'enquêtes et de poursuites relatives au trafic illicite de personnes migrantes, les autorités devraient se référer à la Convention contre la criminalité organisée et au Protocole relatif au trafic illicite de migrants, qui constituent le principal cadre juridique international de lutte contre cette forme de criminalité. Les États devraient envisager de favoriser la coopération, notamment par l'échange d'informations et l'utilisation des bases de données existantes et des informations centralisées sur le trafic illicite de personnes migrantes, ainsi que par la mise en place de programmes d'assistance et de protection à l'intention des témoins, afin de recueillir des informations précieuses aux fins des enquêtes pouvant viser les principales personnes organisant les opérations de trafic. Les équipes communes d'enquête se sont révélées efficaces³⁸ et ont pu s'intéresser aux aspects financiers et aux composantes en ligne de l'infraction. Les États pourraient également renforcer leur coopération et améliorer leur compréhension de la nature transnationale du trafic illicite de personnes migrantes en affectant des magistrats de liaison dans les pays d'origine, de transit et de destination.

Recherche et sauvetage

17. L'Organisation internationale pour les migrations (OIM) a estimé que, de janvier à fin juin 2023, au moins 195 personnes étaient mortes noyées dans les Amériques alors qu'elles faisaient route vers le nord³⁹, 151 personnes étaient mortes alors qu'elles traversaient l'océan Atlantique vers les îles Canaries ou se rendaient de la Corne de l'Afrique au Yémen⁴⁰, et 1 849 personnes étaient mortes en traversant la mer Méditerranée pour tenter de rejoindre l'Europe⁴¹. Récemment, un bateau au départ de la Libye et en route vers l'Italie a coulé au large des côtes grecques, causant la mort de 78 personnes, tandis que des centaines d'autres ont été portées disparues⁴². Dans un incident récent, l'on craint que 30 migrants aient trouvé la mort alors qu'ils

³⁶ Europol, *Centre européen pour la lutte contre le trafic de migrants : sixième rapport annuel*, p. 12.

³⁷ Pour plus d'informations à ce sujet, voir CTOC/COP/WG.7/2022/2.

³⁸ CTOC/COP/WG.3/2020/2 ; Groupe d'action financière (GAFI), *Risques de BC/FT associés au trafic illicite de migrants*, p. 38.

³⁹ OIM, « Missing migrants – Americas region ». Disponible en anglais à l'adresse https://missingmigrants.iom.int/region/americas?region_incident=All&route=All&year%5B%5D=11681&incident_date%5Bmin%5D=&incident_date%5Bmax%5D=.

⁴⁰ OIM, « Missing migrants – Africa region ». Disponible en anglais à l'adresse https://missingmigrants.iom.int/region/africa?region_incident=All&route=All&year%5B%5D=11681&incident_date%5Bmin%5D=&incident_date%5Bmax%5D=.

⁴¹ OIM, « Missing migrants – Mediterranean region ». Disponible en anglais à l'adresse https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?region_incident=All&route=All&year%5B%5D=11681&month=All&incident_date%5Bmin%5D=&incident_date%5Bmax%5D=.

⁴² Associated Press, « At least 79 dead after overcrowded migrant vessel sinks off Greece; hundreds may be missing », 14 juin 2023. Disponible à l'adresse <https://apnews.com/article/greece-italy-libya-migration-368f1bfd97774bda9c77195> ; Helena Smith, « At least 78 people drown as refugee boat sinks off Greece », *The Guardian*. Disponible à l'adresse <https://www.theguardian.com/world/2023/jun/14/scores-drown-refugee-boat-sinks-off-greece>.

étaient en route vers les îles Canaries⁴³. Des incidents similaires ont également été signalés dans d'autres régions cette année, notamment un bateau en provenance de Madagascar qui a coulé dans l'océan Indien alors qu'il faisait route vers Mayotte⁴⁴, et un autre qui a coulé dans la mer des Caraïbes près de Saint-Kitts-et-Nevis⁴⁵.

18. Selon une étude de l'ONU DC sur les infractions aggravées de trafic illicite de migrants⁴⁶, les décès en mer peuvent être attribués, entre autres, à l'exposition d'un grand nombre de migrants aux risques de la haute mer pendant une longue période, au mode opératoire des passeurs (notamment à l'utilisation d'embarcations surpeuplées alors que de nombreux migrants ne savent pas nager, qu'il n'y a pas d'équipement de sécurité et que la nourriture et le carburant sont insuffisants), et au meurtre ou à la mise en danger délibérés des personnes migrantes ou au sabotage des navires par les passeurs afin de provoquer une détresse en mer et déclencher l'obligation de sauvetage qui incombe aux États côtiers. L'étude reconnaît également que la vie des femmes est mise en danger différemment et que celles-ci sont exposées à de plus grands risques. Par exemple, elles sont généralement placées au milieu des bateaux pneumatiques pour leur protection, mais c'est aussi là qu'elles risquent le plus de se faire piétiner ou de suffoquer lorsque le bateau est en détresse, et que l'eau de mer et le carburant se mélangent pour créer une substance dangereuse qui brûle la peau.

19. L'article 16 du Protocole relatif au trafic illicite de migrants traite des mesures de protection et d'assistance et souligne que chaque État partie est tenu de prendre, conformément aux obligations qu'il a contractées en vertu du droit international, toutes les mesures appropriées, y compris, s'il y a lieu, des mesures législatives, pour sauvegarder et protéger les droits des personnes qui ont été l'objet d'un trafic et, en particulier, le droit à la vie et le droit de ne pas être soumis à la torture ou à d'autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants. L'article 9 du Protocole dispose que, lorsque les États parties prennent des mesures à l'encontre des navires pour lutter contre le trafic illicite de migrants, ils doivent veiller à la sécurité et au traitement humain des personnes à bord. Enfin, l'article 7 exige que les États parties coopèrent dans toute la mesure possible en vue de prévenir et de réprimer le trafic illicite de migrants par mer, conformément au droit international de la mer.

20. Outre l'article 19 du Protocole relatif au trafic illicite de migrants, d'autres instruments de droit international s'appliquent. Aux termes du paragraphe 1 de l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon qu'il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer et qu'il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse⁴⁷. La Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes définit la phase de détresse comme une situation dans laquelle il y a lieu de penser qu'un navire ou une personne est menacé d'un danger grave et imminent et a besoin d'un secours immédiat⁴⁸. L'obligation de sauvetage s'étend à toute personne en détresse en mer, sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée⁴⁹. L'Organisation maritime

⁴³ Sam Jones et Helena Smith, « At least 35 people feared dead after dinghy sinks en route to Canary Islands », *The Guardian*, 21 juin 2023.

⁴⁴ Associated Press, « Boat carrying migrants from Madagascar sinks; 34 drown », 15 mars 2023. Disponible à l'adresse <https://apnews.com/article/migration-migrants-madagascar-mayotte-indian-ocean-1414bac0626537e0726f4a4d28110969>.

⁴⁵ Reuters, « At least 3 dead, 13 missing after boat capsizes near St. Kitts », 28 mars 2023. Disponible à l'adresse <https://www.reuters.com/world/americas/least-3-dead-13-missing-after-boat-capsizes-near-st-kitts-2023-03-28/>.

⁴⁶ *Maltraités et négligés : une perspective de genre sur les infractions aggravées de trafic de migrants et leur réponse*.

⁴⁷ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1834, n° 31363 ; entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

⁴⁸ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1405, n° 23489 ; adoptée le 27 avril 1979, entrée en vigueur le 22 juin 1985.

⁴⁹ Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, annexe, par. 2.1.10. Une disposition similaire est incluse dans la règle 33 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

internationale a rappelé ces obligations dans ses Directives sur le traitement des personnes secourues en mer, qui prévoient qu'une prompt assistance fournie par les navires en mer est un élément essentiel des services mondiaux de recherche et de sauvetage et que cette assistance doit donc rester une priorité absolue pour les capitaines de navires, les compagnies de navigation et les États du pavillon, et que les capitaines de navires doivent être conscients et tenir compte de l'obligation de prêter assistance aux personnes en détresse en mer, qui leur incombe en vertu du droit international⁵⁰. Les États devraient coordonner leurs services de recherche et de sauvetage et, chaque fois que cela est nécessaire, coordonner leurs opérations dans ce domaine avec celles des États voisins⁵¹.

21. Toute personne secourue en mer doit être rapidement débarquée dans un lieu sûr, défini comme un emplacement où les opérations de sauvetage sont censées prendre fin, où la vie des survivants n'est plus menacée et où l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux (tels que de vivres, d'un abri et de soins médicaux). De plus, c'est un endroit à partir duquel peut s'organiser le transport des survivants vers leur prochaine destination ou leur destination finale, compte tenu des circonstances propres à chaque personne⁵². Un navire ne devrait pas être considéré comme un lieu sûr du seul fait que les survivants, une fois qu'ils se trouvent à bord, ne sont plus en danger immédiat⁵³. Le débat sur la question du « lieu sûr » pour les personnes réfugiées et les personnes migrantes qui sont l'objet d'un trafic est pertinent au regard du Protocole relatif au trafic illicite de migrants, car le sauvetage en mer se produit dans un contexte de mouvements migratoires mixtes, c'est-à-dire que, dans tout cas de sauvetage en mer, il existe une population migratoire complexe qui comprend des migrants faisant l'objet d'un trafic, des réfugiés et des victimes de la traite.

22. Le débarquement est un événement clef à prendre en compte afin d'apporter une réponse globale au trafic illicite de personnes migrantes. Lorsque les personnes migrantes et les personnes réfugiées sont débarquées dans un lieu qui n'est pas considéré comme sûr, les États risquent, selon l'endroit, d'enfreindre le principe de non-refoulement, et ils doivent être conscients que des conditions propices à la criminalité pourraient être créées, notamment pour les passeurs et les trafiquants d'êtres humains. Par exemple, les personnes réfugiées et les personnes migrantes qui se trouvent dans de telles situations peuvent être détenues illégalement et prises en otage, des rançons étant exigées de leur famille, et elles sont exposées à d'autres violations des droits humains et à l'exploitation.

23. Tandis qu'il cherchait à détecter les violations des droits humains connexes, à réunir des informations sur ces violations et à les analyser, le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme a signalé des cas de non-assistance rapide et efficace à des bateaux transportant des personnes migrantes en détresse en Méditerranée centrale, y compris de la part des autorités publiques chargées de coordonner les activités de recherche et de sauvetage, ainsi que des capitaines de navires et de leurs États du pavillon⁵⁴. Des cas ont également été observés dans le golfe du Bengale, où des personnes bloquées en mer ont signalé que les autorités navales ne leur avaient pas porté secours⁵⁵. Dans un rapport présenté au Conseil des droits de l'homme en 2021, le Rapporteur spécial sur les droits humains des migrants a constaté des retards dans les opérations de recherche et de sauvetage, ainsi que

⁵⁰ Résolution MSC.167(78), annexe 34, par. 3.1 et 5.1.1.

⁵¹ Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, annexe, par. 3.1.1.

⁵² Résolution MSC.167(78), annexe 34, par. 6.12. Voir également « Sauvetage en mer : guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux réfugiés et aux migrants », publié conjointement par le HCR, l'OMI et l'International Chamber of Shipping en 2015.

⁵³ Résolution MSC.167(78), annexe 34, par. 6.13.

⁵⁴ HCDH, « "Lethal disregard": search and rescue and the protection of migrants in the central Mediterranean Sea » p. 9.

⁵⁵ HCDH, « Coordinated regional action urged to stop Rohingya deaths at sea: UN expert », 22 décembre 2022.

l'absence de réponse à des appels de détresse, qui ont coûté la vie à des personnes migrantes ou les ont mis dans une situation désespérée⁵⁶.

24. Le récent accord de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) sur la recherche et le sauvetage aéronautiques et maritimes vise à renforcer la coopération dans ce domaine entre les États membres de l'ASEAN et contient un volet important sur la coopération, qui met l'accent sur la nécessité d'échanger et de partager des informations et des expériences en matière de recherche et de sauvetage⁵⁷.

25. La Commission européenne a adopté des politiques d'actions prioritaires et des orientations stratégiques importantes en matière de recherche et de sauvetage visant, entre autres, à renforcer la coopération dans ce domaine entre les autorités des États membres de l'Union européenne et avec d'autres autorités susceptibles de participer à des activités de recherche et de sauvetage. L'ensemble des patrouilles et des moyens techniques participant à la surveillance des frontières maritimes devraient être dûment formés, notamment en matière de droits fondamentaux⁵⁸. La Commission européenne a également créé le Groupe de contact européen sur la recherche et le sauvetage afin de permettre un dialogue sur la mise en œuvre du cadre juridique applicable à la recherche et au sauvetage et sur l'évolution des pratiques en la matière⁵⁹.

26. Des garanties destinées à protéger les droits fondamentaux ont également été mises en place en collaboration avec l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex), et elles comprennent entre autres l'obligation d'engager des contrôleurs des droits fondamentaux⁶⁰, dont le rôle est d'évaluer en permanence le respect des droits fondamentaux dans le cadre des activités opérationnelles, de fournir des conseils et une assistance à cet égard, et de contribuer à la promotion de ces droits dans le cadre de la gestion européenne intégrée des frontières, ainsi qu'aux activités de formation menées, notamment sur ces droits, par l'Agence des droits fondamentaux⁶¹.

27. Les États parties devraient envisager de former les garde-côtes et les autres institutions chargées de coordonner et de mener les opérations de recherche et de sauvetage en mer aux obligations et aux normes internationales en matière de droits humains qui ont trait à la protection des personnes en mer.

28. Les institutions nationales des droits humains et les médiateurs jouent également un rôle de plus en plus important dans les enquêtes sur les violations des droits aux frontières, ainsi que dans le renvoi des affaires devant les tribunaux⁶².

⁵⁶ A/HRC/47/30. Il n'existe pas de définition internationalement reconnue du terme « renvoi » ; le Rapporteur spécial sur les droits humains des migrants en a donné une description dans son rapport.

⁵⁷ Instruments juridiques de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Disponibles à l'adresse https://agreement.asean.org/search/advance.html?name_of_instrument=&if_status=&id_area_cooperation=&id_document_type=&docs_start=01%2F01%2F2023&docs_end=23%2F06%2F2023&signature_place=&type=docs.

⁵⁸ Commission européenne, « Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil instituant la politique stratégique pluriannuelle pour la gestion européenne intégrée des frontières », 14 mars 2023.

⁵⁹ Commission européenne, « Recommandation (UE) 2020/1365 de la Commission du 23 septembre 2020 relative à la coopération entre les États membres en ce qui concerne les opérations effectuées par des bateaux détenus ou exploités par des entités privées aux fins d'activités de recherche et de sauvetage », 23 septembre 2020. Voir également <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupId=3752&fromMeetings=true&meetingId=27635>.

⁶⁰ Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne, *Asylum and Migration: Progress Achieved and Remaining Challenges – Overview 2015 – March 2023*, p. 12.

⁶¹ Règlement (UE) 2019/1896 du Parlement européen et du Conseil du 13 novembre 2019 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes et abrogeant les règlements (UE) n° 1052/2013 et (UE) 2016/1624, art. 110.

⁶² Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne, *Asylum and Migration: Progress Achieved and Remaining Challenges – Overview 2015 – March 2023*, p. 12. Voir également

29. Afin de prévenir les pertes de vies humaines en mer et de s'acquitter de leurs obligations internationales, les États devraient veiller à ce qu'une assistance rapide et efficace soit fournie à toutes les personnes migrantes en détresse en mer, mener des enquêtes indépendantes, impartiales et approfondies sur toutes les allégations de non-assistance à des personnes migrantes en détresse en mer, coopérer pleinement et veiller à ce que les informations sur la situation des personnes migrantes en détresse dans la zone de recherche et de sauvetage correspondante soient communiquées à tous les acteurs concernés, s'assurer que les personnes chargées de la recherche et du sauvetage ou de l'assistance en mer reçoivent une formation adéquate de manière à ce qu'elles effectuent leur travail dans le respect des droits humains et s'abstiennent de participer à des opérations visant à refouler les migrants ou à les ramener à leur point de départ menées par d'autres États ou des acteurs non étatiques en violation du droit des migrants à demander une protection, ou de faciliter de telles opérations⁶³. Les États pourraient également envisager d'imposer un changement de pavillon aux navires qui se trouvent dans leurs eaux nationales afin de prévenir les violations des droits humains et les risques d'exploitation, et d'y faire face⁶⁴.

Obstacles à l'assistance humanitaire aux personnes migrantes faisant l'objet d'un trafic illicite et incrimination de cette assistance

30. L'article 3 du Protocole relatif au trafic illicite de migrants définit ce trafic comme le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État. La référence à « un avantage financier ou un autre avantage matériel » a été introduite dans cette définition afin de souligner que l'intention était d'inclure les activités menées par les groupes criminels organisés pour en tirer un profit, mais d'exclure les activités des personnes apportant une aide aux migrants pour des motifs humanitaires ou en raison de liens familiaux étroits. Comme l'indiquent les notes interprétatives établies en vue des négociations entre les États, l'intention n'était pas, dans le Protocole, d'incriminer les activités de membres des familles ou de groupes de soutien tels que les organisations religieuses ou non gouvernementales⁶⁵. Toutefois, dans la Déclaration du Forum d'examen des migrations internationales sur les progrès réalisés, publiée en 2022, les États Membres de l'Organisation des Nations Unies ont indiqué qu'il restait difficile pour les migrants de recevoir de l'aide humanitaire et d'y accéder, tout comme d'accéder aux opérations de recherche et de sauvetage et aux soins médicaux, ce qui créait des situations de vulnérabilité et les exacerbait. Des progrès limités ont été réalisés s'agissant de différencier les activités des réseaux de passeurs de la fourniture d'une assistance de nature exclusivement humanitaire aux migrants le long d'itinéraires périlleux et dans d'autres situations où leur vie ou leur sécurité est en danger. Une telle assistance a été considérée comme illégale dans un grand nombre de situations⁶⁶.

31. Certains États ont pris des mesures visant à restreindre les activités des organisations non gouvernementales dans ce domaine et, parfois, concernant les pratiques des États aux frontières. Des organisations non gouvernementales ont également été radiées et ont fait l'objet de sanctions pénales pour avoir exercé leurs

Commission nationale des droits de l'homme de la Grèce, « Recording mechanism of incidents of informal forced returns: interim report – January 2023 » ; Defensor del Pueblo, « The ombudsman has initiated an action to request information about the shipwreck of a small boat that was heading to the Canary Islands », 23 juin 2023.

⁶³ HCDH, « “Lethal disregard”: search and rescue and the protection of migrants in the central Mediterranean Sea », p. 12 et suivantes.

⁶⁴ OIM, *Protection of Migrants at Sea* (Bangkok, 2018), p. 27. Voir également Global Initiative against Transnational Organized Crime, *Maritime People Smuggling and Its Intersection with Human Trafficking in South and South East Asia: Trends and Issues*, p. 41.

⁶⁵ Notes interprétatives, A/55/383/Add.1, par. 88, *Travaux préparatoires*.

⁶⁶ A/RES/76/266, par. 33.

activités⁶⁷. Les défenseurs des droits des personnes migrantes et les chercheurs ont constaté que les autorités qualifiaient de plus en plus souvent de trafic illicite les actes d'assistance humanitaire (comme la fourniture d'un gîte et d'un couvert, de premiers secours ou de soins à long terme, et d'un moyen de transport, entre autres pour éviter aux intéressés de se retrouver exposés à l'environnement ou purement et simplement épuisés), tendance dont l'impact est significatif⁶⁸.

32. L'Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne a signalé récemment que, si les navires de la société civile avaient par le passé secouru un nombre important de personnes migrantes en détresse en mer, depuis 2018, ils se heurtaient à de nombreux obstacles. L'Agence a indiqué que, depuis 2016, les autorités nationales avaient engagé 60 procédures administratives et pénales contre des membres d'équipage ou des navires⁶⁹. Parmi les problèmes les plus fréquemment relevés par les autorités portuaires figurent un nombre excessif de passagers, des navires dont les équipements ne fonctionnent pas correctement, une quantité disproportionnée de gilets de sauvetage à bord et des systèmes d'évacuation des eaux usées qui ne sont pas adaptés au nombre de personnes susceptibles d'être secourues et qui polluent l'environnement. L'Agence a également indiqué qu'en raison de procédures pénales et administratives, de saisies de navires et de travaux d'entretien obligatoires, des bateaux étaient bloqués dans des ports et se trouvaient dans l'incapacité de mener des opérations de recherche et de sauvetage. Sur 21 bateaux, 10 sont actuellement en activité, dont sept effectuent des opérations de recherche et de sauvetage. Quatre sont bloqués dans des ports dans l'attente de l'issue des procédures judiciaires les concernant. Sept navires sont actuellement amarrés pour d'autres raisons techniques⁷⁰.

33. Les autres tendances observées comprennent des retards dans la recherche d'un port sûr, avec des cas de navires restés en mer pendant de nombreux jours⁷¹, ainsi que le fait de désigner des ports éloignés pour le débarquement, d'empêcher les sauvetages multiples au cours d'une même opération et d'imposer de lourdes amendes aux organisations de recherche et de sauvetage⁷². Ces pratiques augmentent encore les risques pour la vie des personnes migrantes et des personnes réfugiées qui se trouvent en mer et vont à l'encontre des obligations internationales de débarquement rapide en lieu sûr et du devoir de prêter assistance aux personnes en détresse. Par conséquent, les États devraient s'efforcer d'accroître l'échange d'informations et la coopération avec les acteurs participant aux opérations de recherche et de sauvetage, en particulier les organisations non gouvernementales, là où ces opérations sont soumises à des restrictions. Ils devraient également élaborer des protocoles et des procédures normalisées pour la communication, la coopération et la coordination aux niveaux régional et national entre les autorités, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales intervenant dans la recherche et le sauvetage, l'aide au débarquement et la lutte contre le trafic illicite de personnes migrantes. Des dispositions prévoyant un débarquement rapide en lieu sûr doivent également être prises⁷³.

⁶⁷ Conseil de l'Europe, *Repoussés au-delà des limites : quatre domaines d'action urgente pour faire cesser les violations des droits de l'homme aux frontières de l'Europe* (avril 2022), p. 45.

⁶⁸ *Maltraités et négligés : une perspective de genre sur les infractions aggravées de trafic de migrants et leur réponse*, p. 81.

⁶⁹ Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne, « Table 2: Legal proceedings by EU member States against private entities involved in SAR operations in the Mediterranean Sea (June 2022) ».

⁷⁰ Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne, « June 2022 update ».

⁷¹ Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne, « Table 3: Vessels kept at sea for more than 24 hours while waiting for a safe port, January-15 June 2022 ».

⁷² HCDH, « Italie : le nouveau projet de loi sur les opérations de sauvetage en mer pourrait entraîner davantage de morts, selon Volker Türk », 16 février 2023.

⁷³ Résolution MSC.167(78), annexe 34. Voir également « Sauvetage en mer : guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux réfugiés et aux migrants » ; ONUDC, « The concept of place of safety under international law and the respect of the rights of migrants and refugees rescued at sea by all States », communiqué de presse, 18 mai 2022.

V. Conclusion

Principaux domaines d'action

34. Le trafic illicite de personnes migrantes par mer pose des défis considérables et spécifiques pour les États parties, qui doivent coordonner leurs efforts et coopérer aux niveaux national, régional et international. Les États pourraient envisager de prendre certaines des mesures suivantes⁷⁴ pour lutter contre ce phénomène :

a) Afin d'améliorer la détection du trafic illicite de personnes migrantes en mer, il faudrait apporter aux États côtiers un soutien continu, consistant à mettre en place des patrouilles conjointes et à charger des agences spécialisées d'assurer des patrouilles, ou à mettre à disposition des ressources techniques et humaines, en particulier à l'intention des petits États insulaires, pour alléger le fardeau que représentent les patrouilles dans les zones de recherche et de sauvetage ;

b) Les législations nationales devraient être alignées sur le Protocole relatif au trafic illicite de migrants, et les dispositions relatives à l'interception des opérations de trafic illicite de personnes migrantes en mer doivent être appliquées dans le respect du droit international des droits humains et du droit international des réfugiés. Toutes les personnes participant aux interceptions doivent être à même d'évaluer les besoins particuliers et les vulnérabilités des personnes à bord des navires et d'en tenir compte dans leur réponse ;

c) Les services de détection et de répression devraient saisir toutes les occasions d'enquêter sur le trafic illicite de personnes migrantes par mer, notamment en identifiant les auteurs d'infractions de trafic illicite ainsi que d'autres infractions commises dans le cadre d'opérations de trafic en mer et pouvant constituer des circonstances aggravantes, voire causer la mort de personnes migrantes. Pour lutter contre le trafic illicite aggravé, il conviendrait d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures politiques, juridiques et judiciaires plus adaptées et plus efficaces, qui tiennent compte des vulnérabilités propres à chaque genre et des conséquences liées au genre découlant des actions des États ;

d) Pour renforcer les enquêtes visant les passeurs qui, à terre, organisent le trafic illicite de migrants par mer, les services de détection et de répression devraient utiliser des bases de données nationales, régionales et internationales et renforcer la coopération formelle et informelle entre les pays d'origine, de transit et de destination le long des itinéraires communs de trafic afin de recueillir des renseignements pertinents. Les États pourraient également envisager de prendre des mesures pour instaurer un climat de confiance avec les personnes migrantes secourues et interceptées, afin de recueillir des informations sur les passeurs se trouvant à terre ;

e) Afin de garantir que les personnes migrantes faisant l'objet d'un trafic illicite en mer soient secourues dans le respect du droit international de la mer, les États devraient veiller à ce que l'obligation de sauvetage soit traitée comme une priorité, et ils devraient donner suite à toute allégation de refoulement et de manquement à l'obligation de sauvetage en mer ;

f) Pour garantir le bon débarquement des personnes migrantes faisant l'objet d'un trafic illicite, des dispositions devraient être prises afin que celles-ci soient débarquées dans un lieu sûr régi par le droit maritime et non par des objectifs de contrôle de l'immigration.

35. La nécessité de renforcer les pratiques et la coopération en matière de recherche et de sauvetage est d'autant plus grande que le coût des opérations ratées est élevé. En effet, le premier trimestre de 2023 a été le plus meurtrier depuis 2017 pour les migrants traversant la mer Méditerranée⁷⁵. Les mécanismes de contrôle permettant de

⁷⁴ ONUDC, « Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea ».

⁷⁵ United Nations News, « Central Mediterranean: Deadliest first quarter for migrant deaths in six years », 12 avril 2023.

mesurer les échecs des opérations de recherche et de sauvetage et les violations des droits humains devraient être renforcés, et les acteurs de l'aide humanitaire devraient être considérés comme faisant partie intégrante de la lutte contre le trafic illicite de personnes migrantes⁷⁶.

36. Les données sur le trafic illicite par mer restent rares⁷⁷ et sont principalement fondées sur le nombre d'arrivées ou sur le nombre de personnes migrantes appréhendées aux frontières⁷⁸, bien que les États reconnaissent de plus en plus que les données sont essentielles pour prendre des mesures plus adaptées. Par exemple, dans le Pacte mondial sur les migrations, il est instamment demandé aux pays de s'appuyer sur des données précises et ventilées pour élaborer des politiques migratoires fondées sur la connaissance des faits, mais il y a encore des lacunes⁷⁹. Il est donc nécessaire de déployer des efforts au niveau mondial pour collecter des données pertinentes concernant le trafic illicite de personnes migrantes par mer afin de mettre au point des politiques et des pratiques plus efficaces pour prévenir cette infraction.

37. À ce propos, les mesures collaboratives, telles que le partage d'informations, les opérations conjointes et l'harmonisation des cadres juridiques, peuvent renforcer la capacité à démanteler les réseaux de trafic et à appréhender les auteurs d'infractions.

38. Le passage par la mer ne constituant qu'un segment du continuum migratoire, les États parties devraient envisager d'améliorer encore les voies de migration régulières. S'il existe des voies de migration accessibles et bien gérées, les personnes sont moins susceptibles d'entreprendre, dans des conditions irrégulières, des voyages dangereux facilités par des passeurs. Considérant que les incidents liés au trafic illicite par mer ne sont le plus souvent qu'un élément de trajets complexes et beaucoup plus longs, les États parties pourraient s'employer à instaurer la coopération et le partage d'informations nécessaires pour lutter contre les réseaux criminels organisés qui poursuivent leurs activités de trafic illicite de personnes migrantes au mépris des mesures limitées et localisées qui sont prises.

⁷⁶ Voir également Processus de Bali, 2023 Adelaide Strategy for Cooperation, par. 7.

⁷⁷ *Global Study on Smuggling of Migrants*, p. 12.

⁷⁸ OIM, *Migrant Smuggling Data and Research: A Global Review of the Emerging Evidence Base*, (Genève, 2016).

⁷⁹ [A/RES/76/266](#), par. 48.