



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

QUATORZIÈME RÉUNION

Montréal, 20 – 24 avril 2026

Point 6 : Autres questions de facilitation

MIGRATION IRRÉGULIÈRE – LE RECOURS À DES EXPLOITANTS DE VOLS NON RÉGULIERS ET À L'AVIATION GÉNÉRALE DANS LES CARAÏBES ET EN AMÉRIQUE LATINE

(Note présentée par la Jamaïque)

RÉSUMÉ

La présente note de travail donne un aperçu de la menace grandissante touchant les pays des Caraïbes et d'Amérique latine, au sein desquels le recours à des exploitants de vols non réguliers et à l'aviation générale entraîne une augmentation de la migration irrégulière transitant par la région, augmentant les risques pour la sécurité aux frontières et la sûreté de l'aviation.

Suite à donner par le Groupe d'experts de la facilitation :

Envisager une collaboration avec les membres du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), afin d'examiner le Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, l'Annexe 9 – *Facilitation* de l'OACI, ainsi que tous autres éléments indicatifs pertinents, afin de renforcer le cadre économique et réglementaire concernant les vols non réguliers et d'aviation générale dans plusieurs domaines, notamment, mais sans s'y limiter, l'évaluation du risque et la généralisation des obligations en matière de renseignements préalables concernant les voyageurs/dossiers passagers (RPCV/PNR) à l'aviation générale.

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, la Jamaïque a présenté la note WP/276 portant sur la nouvelle menace à laquelle fait face la région d'Amérique latine et des Caraïbes, liée à une augmentation significative des demandes d'autorisations de survol et d'atterrissage par des exploitants de

vols non réguliers traversant l'espace aérien de plusieurs États de la région, présentant des schémas de vol impliquant un transit unidirectionnel ou des arrêts techniques, correspondant souvent aux itinéraires utilisés par les trafiquants de personnes et les contrebandiers, ainsi que le rôle accru de l'aviation générale dans la facilitation du crime transnational, jusqu'à la migration irrégulière. La Jamaïque a pris note de la résolution 42-16 : *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes* et de la demande de l'Assemblée de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents relatifs à la question de la lutte contre la traite des personnes soient actualisés et adaptés aux besoins des États membres, ainsi que de son invitation aux États membres d'étudier les questions de facilitation avec ceux qui partagent des liaisons aériennes.

1.2 Depuis 2023, l'Organisme d'exécution des mesures de sécurité et de lutte contre la criminalité (IMPACS) de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) envoie aux États membres et aux partenaires internationaux, par l'intermédiaire de ses alertes sur les déplacements critiques, des notifications détaillant les tendances en matière de migration irrégulière. Elles concernent notamment des ressortissants des pays des Caraïbes, d'Afrique de l'Ouest et d'Asie qui transitent par l'Amérique du Sud et les Caraïbes en empruntant des vols d'aviation générale ou non réguliers.

1.3 La même inquiétude a été partagée par le Groupe d'experts des Nations Unies, créé en application de la résolution 2653 (2022) du Conseil de sécurité de l'ONU, dans son rapport final au Conseil de sécurité, dans lequel il soulignait le rôle du transport aérien dans la criminalité transnationale organisée, en particulier la traite des personnes et le trafic illicite de migrants. Le Groupe d'experts a également enquêté et fait rapport sur le déplacement de plus de 47 000 migrants vers l'Amérique centrale en vue de leur transfert illicite en direction de l'Amérique du Nord. Il insiste en outre sur le fait que « le trafic illicite de migrants est un crime complexe, à niveaux multiples, auquel participe tout un maillage d'acteurs, dont des dirigeants de réseaux, des faussaires et des transporteurs terrestres, maritimes et aériens. »

2. ANALYSE

2.1 Le Doc 10 171, *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation*, offre certes des orientations sur la manière de combattre la traite des personnes organisée à bord d'avions de ligne et met l'accent sur l'utilisation des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et de dossiers passagers (PNR) par INTERPOL et les services nationaux chargés de l'application de la loi pour détecter, reconnaître et intercepter les personnes qui pourraient être victimes de trafiquants d'êtres humains, mais tout ceci reste insuffisant. Il faut de toute urgence réglementer l'exploitation de plus en plus répandue de vols non réguliers et d'aviation générale à des fins de trafic illicite de migrants. Souvent, ces activités aériennes manquent de transparence, les autorisations de vol sont demandées dans un délai très court et les données RPCV et PNR ne sont pas communiquées aux autorités compétentes avant l'arrivée de l'aéronef dans notre espace aérien, ce qui place le secteur de l'aviation et la sécurité aux frontières, dans la région, en situation de vulnérabilité.

2.2 Si la région d'Amérique latine et des Caraïbes reste une plaque tournante majeure de la migration irrégulière, les rapports de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) et de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pointant des incidents et signalements dans d'autres régions, indiquent que la migration irrégulière est un enjeu mondial. Les faiblesses dans le traitement des vols non réguliers et d'aviation générale sont actuellement exploitées par le crime organisé transnational.

3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Groupe d'experts de la facilitation est invité à :

- a) prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
- b) envisager une collaboration avec les membres du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), qui examineront le Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, l'Annexe 9 – *Facilitation* de l'OACI, ainsi que tout autre élément indicatif pertinent, afin de renforcer le cadre économique et réglementaire concernant les vols non réguliers et d'aviation générale dans plusieurs domaines, notamment, mais sans s'y limiter, l'évaluation du risque et la généralisation des obligations en matière de renseignements préalables concernant les voyageurs/dossiers passagers (RPCV/PNR) à l'aviation générale.

— FIN —