Organisation de l'aviation civile internationale

LC/40-WP/2-8[1]
23/9/26

NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE – 40e SESSION

(Montréal, 26 – 30 octobre 2026)

Point 2 : Examen du programme général des travaux du Comité juridique

TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL ET LOIS DE PROTECTION DES DONNÉES

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

1. INTRODUCTION

1.1 L'IATA salue le travail entrepris par le Groupe d'étude du Secrétariat sur les interactions entre le transport aérien international et les lois de protection des données (SSG-DPL), ainsi que les conclusions et recommandations énoncées dans l'appendice du document de travail LC/40-WP/2-2.

1.2 L'IATA avait auparavant signalé à l'Assemblée de l'OACI et au Comité juridique[2] les difficultés associées à l'interaction entre le transport aérien international et des lois de protection des données divergentes. Lors de sa 39e session, le Comité juridique a décidé de demander au Conseil d'inclure ce sujet dans son programme de travail, après quoi le SSG-DPL a été créé. L'IATA a participé aux travaux du SSG-DPL.

1.3 Les travaux du SSG-DPL, et notamment les résultats de son enquête juridique, fournissent une base importante pour la prochaine phase des travaux de l'OACI. L'IATA considère que les résultats de l'enquête démontrent la nécessité d'orientations pratiques pour aider les États à tenir compte des caractéristiques particulières du transport aérien international dans le développement ou l'adaptation de leurs cadres nationaux de protection des données.

2. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE JURIDIQUE

2.1 Comme il est exposé dans la note de travail LC/40-WP2-2, le SSG-DPL a lancé une enquête juridique ciblée auprès des États membres et de l'industrie pour faire un relevé de tous les types de données collectées, traitées, conservées et transférées en vertu des lois nationales et pour identifier les principales difficultés découlant de leurs interactions avec le transport aérien international. L'enquête a

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'Association du transport aérien international

[2] Voir les notes de travail **LC/38-WP/7-1**, *Lois sur la confidentialité et transport aérien international* (présentée par l'IATA) ; **A41-WP/73**, *Transport aérien international et lois sur la protection des données* (présentée par l'IATA) ; et **LC/39-WP/6-3**, *Transport aérien international et lois sur la protection des données* (présentée par l'IATA).

suscité une importante participation, et un total de 95 réponses ont été reçues, fournissant un corpus d'information substantiel permettant d'évaluer les enjeux dans les différents pays.

2.2 L'éventail des réponses offre une base solide pour évaluer le traitement des données liées au transport aérien dans les différents pays. Fait important, les résultats révèlent un degré élevé de fragmentation et de divergence entre les systèmes juridiques nationaux. Des différences importantes subsistent concernant la période de conservation des données, les exigences de transfert transfrontalier et les responsabilités institutionnelles, et la moitié des difficultés pratiques signalées par les répondants semblent reliées à l'interaction entre les différentes exigences légales parmi les pays.

2.3 L'enquête confirme que le transport aérien international fonctionne à l'intersection de multiples régimes juridiques, incluant la sûreté de l'aviation, les contrôles frontaliers, la santé publique et les lois de protection des données. La législation générale de protection des données peut s'appliquer parallèlement aux exigences particulières au secteur, en particulier celles qui se rapportent aux données des systèmes d'information préalable sur le passager (API) et de dossier passager (PNR). Cela peut causer aux parties prenantes une complexité juridique et des conflits potentiels entre les obligations.

2.4 Les résultats émanant des réponses ne se limitent pas aux différences entre les règles juridiques. L'enquête détermine aussi les difficultés pratiques et techniques, y compris l'interopérabilité des systèmes, les problèmes de qualité et de transmission des données, les risques de cybersécurité et le degré de connaissance limité des parties prenantes. Le SSG-DPL a observé que plusieurs de ces défis sont liés au manque d'harmonisation et d'interopérabilité entre les régimes juridiques et les normes techniques.

2.5 Selon le point de vue de l'IATA, l'enquête est importante parce qu'elle fait avancer la discussion au-delà de l'identification des difficultés potentielles et qu'elle fournit des preuves, émanant des États membres et de l'industrie, de la portée et de la nature des divergences qui affectent le transport aérien international. Elle démontre que, nonobstant les initiatives régionales et internationales existantes, des différences substantielles subsistent entre les façons dont les exigences de protection des données s'appliquent au transport aérien international.

3. LE BESOIN D'ORIENTATIONS FOURNIES PAR L'OACI

3.1 L'IATA appuie les conclusions et les recommandations du SSG-DPL. En particulier, l'IATA considère que le développement de matériel d'orientation par l'OACI serait une étape appropriée, pratique et proportionnée.

3.2 Le transport aérien international est intrinsèquement transfrontalier. Les données des passagers peuvent devoir être collectées, traitées ou transférées entre les transporteurs aériens, les transporteurs partenaires, les fournisseurs de services et les autorités gouvernementales de différents territoires, en formant une partie intégrante d'un parcours international unique. Par conséquent, les différences entre les cadres nationaux de protection des données ont des conséquences qui vont au-delà des questions ordinaires de conformité au niveau national : elles peuvent affecter les flux de données qui sont essentiels au transport aérien international et à l'efficacité des exigences gouvernementales.

3.3 L'IATA reconnaît, tout comme le SSG-DPL, que les lois de protection des données demeurent la responsabilité des États et que leur portée va au-delà du secteur du transport aérien. Les orientations de l'OACI ne doivent pas viser à établir un régime mondial uniforme de protection des données, à créer de nouvelles règles ou à supplanter les cadres nationaux ou régionaux. En effet, le SSG-DPL a reconnu les difficultés actuelles liées à l'établissement d'un cadre juridique international global dans ce domaine.

3.4 C'est précisément pour cette raison qu'un document d'orientation représente une réponse appropriée. Il préserverait la compétence réglementaire des États tout en offrant une référence commune particulière au transport aérien pour aider les États à tenir compte des incidences internationales (à savoir la nature intrinsèquement transfrontalière) et opérationnelles de leurs exigences de protection des données. Une telle approche est conforme aux pratiques plus larges de l'OACI en matière de développement de politiques particulières à l'aviation et d'orientations dans les domaines qui s'entrecoupent avec les cadres réglementaires régionaux, notamment la taxation, les redevances et la réglementation économique.[3] Le fait que la protection des données s'applique au-delà du secteur du transport aérien n'exclut donc pas que l'OACI fournisse des orientations sur son application particulière et ses incidences dans le contexte du transport aérien international.

3.5 L'enquête fournit maintenant une base substantielle pour le développement de ces orientations. L'objectif serait d'atteindre une plus grande uniformité pratique dans les exigences et les résultats, la prévisibilité et la connaissance politique des conséquences que les exigences nationales peuvent avoir sur le transport aérien international.

4. CONSIDÉRATIONS EN VUE DU DÉVELOPPEMENT DES ORIENTATIONS DE L'OACI

4.1 L'IATA soutient la recommandation du SSG-DPL voulant que l'OACI collige les lois, règlements et bonnes pratiques des États et des cadres régionaux et internationaux concernés, et utilise ce travail comme base pour le document d'orientation. En développant ces orientations, l'IATA considère qu'une attention particulière devrait être portée sur les considérations qui suivent, spécifiques au transport aérien et identifiées par l'enquête du SSG-DPL.

4.2 **Flux international de données (c.-à-d. transfrontalier) :** les orientations devraient aider les États à tenir compte du caractère intrinsèquement international du transport aérien. Les transferts transfrontaliers de données sur les passagers font partie intégrante des opérations des compagnies aériennes et de la conformité aux exigences gouvernementales, et ultimement de leur intégrité. Le SSG-DPL a identifié les différences importantes dans les conditions nationales qui régissent ces transferts, y compris les exigences d'adéquation, les autorisations et les sauvegardes contractuelles. Les orientations devraient aider les États à tenir compte de la façon dont ces exigences s'opèrent dans le contexte particulier du transport aérien international.

4.3 **Interaction entre les obligations légales :** les orientations devraient traiter de l'interaction entre les exigences générales de protection des données et les exigences particulières au transport aérien ou autres exigences gouvernementales, y compris, entre autres domaines, les obligations particulières concernant les données API et PNR. Une attention particulière pourrait être portée dans ces orientations aux circonstances dans lesquelles différents régimes juridiques applicables imposent des exigences incohérentes concernant la collecte, le transfert ou la rétention des mêmes données.

4.4 **Rétention :** des exigences de rétention divergentes peuvent créer des difficultés particulières lorsqu'un régime applicable exige que des informations soient conservées tandis qu'un autre exige leur élimination ou restreint la rétention permanente. Ces aspects pourraient être abordés dans les orientations.

[3] Voir les documents de l'OACI **Doc 8632,** ***Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*** ; **Doc 9082,** ***Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*** ; et **Doc 9587,** ***Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international.***

4.5 **Coordination et souplesse réglementaire :** les orientations pourraient aussi encourager la coordination entre les autorités nationales concernées, y compris celles responsables de l'aviation, de la gestion des frontières, de la sûreté, de la santé publique et de la protection des données, surtout lorsque leurs responsabilités ou leurs mandats se chevauchent. Les orientations pourraient aborder la question de la souplesse permettant d'adapter les exigences juridiques relatives au transport aérien international, selon les besoins, et potentiellement l'utilisation des pouvoirs pour adopter des règlements subsidiaires ou des adaptations sous le niveau de la législation primaire, comme c'est le cas dans certains États.

4.6 **Mise en œuvre pratique et technologies évolutives :** les orientations devraient tenir compte de la mise en œuvre pratique des exigences légales, notamment l'interopérabilité, la qualité des données, la transmission et les problèmes de cybersécurité identifiés par l'enquête. Elles devraient également prévoir l'utilisation croissante des solutions d'identité numérique dans le parcours du passager, comme les processus biométriques. Ces développements mettent particulièrement en lumière les questions de collecte et de traitement des données personnelles, de transferts transfrontaliers de données et d'interopérabilité entre les systèmes et les cadres juridiques. Les orientations devraient donc être suffisamment adaptables pour demeurer pertinentes à mesure que les technologies et les approches réglementaires évoluent, y compris en lien avec l'identité numérique, les données biométriques, l'évaluation du risque et le profilage basés sur l'IA, ainsi que la complexité croissante du partage transfrontalier de données.

4.7 Les orientations devraient fournir aux États les considérations particulières au transport aérien, les bonnes pratiques pertinentes et les références pratiques pour le développement ou l'adaptation de leurs cadres nationaux. Cela aiderait à promouvoir une plus grande cohérence pratique et une prévisibilité dans les résultats, tout en respectant les sauvegardes appropriées de protection des données et la responsabilité des États vis-à-vis de leurs lois et politiques nationales.

4.8 L'IATA est disposée à fournir l'expertise et l'expérience opérationnelle de l'industrie pour la poursuite de ce travail, notamment en facilitant les relations avec les transporteurs aériens et d'autres intervenants concernés, au besoin. La participation de l'industrie pourrait aider à faire en sorte que les orientations reflètent les circonstances pratiques dans lesquelles les données sont recueillies, traitées, conservées et transférées dans le secteur du transport aérien international.

5. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

5.1 Le Comité juridique est invité à :

a) prendre acte des points de vue exprimés dans la présente note de travail ;

b) entériner les conclusions et recommandations du SSG-DPL contenues dans l'appendice de la note de travail LC/40-WP/2-2 du Secrétariat, notamment le développement de matériel d'orientation de l'OACI fondé sur les lois, règlements et bonnes pratiques pertinents ;

c) soutenir le développement de ces orientations en vue de promouvoir une plus grande cohérence pratique et la prévisibilité dans l'application des cadres de protection des données par le transport aérien international ; et

d) prier l'OACI de tenir compte, dans le développement des orientations, des considérations particulières au transport aérien mentionnées à la section 3 de la présente note de travail.

— FIN —