Organisation de l'aviation civile internationale

LC/40-WP/3-5[1]
10/9/26

NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 40e SESSION

(Montréal, 26 – 30 octobre 2026)

Point 3 : Révision du programme général des travaux du Comité juridique

GOUVERNANCE DES DONNÉES ET DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE UTILISÉES DANS L'AVIATION CIVILE

(Note présentée par la République dominicaine)

1. INTRODUCTION

1.1 Les discussions menées précédemment sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), les dossiers passagers (PNR), les données biométriques et les authentifiants de voyage numériques ont permis de cerner les obligations relatives aux données sur les passagers, notamment la licéité de leur traitement, les fins pour lesquelles elles peuvent être utilisées, ainsi que leur sécurité, leur conservation et leur transfert. Compte tenu de l'ampleur que prend l'intelligence artificielle (IA), il faut à présent passer de la protection de certaines catégories de données à la gouvernance juridique des systèmes qui utilisent ces données et des effets qu'ils produisent.

1.2 Le but d'un tel changement n'est ni de remplacer ni de réduire la protection des données à caractère personnel, mais plutôt de la compléter. L'utilisation d'un système pour traiter des données obtenues légalement peut quand même soulever des questions sur le plan juridique pour des raisons d'opacité, de modifications non documentées, d'automatisation excessive, de manque de vérifiabilité ou de dépendance à l'égard d'un fournisseur qui limite l'accès des autorités compétentes.

1.3 Cette question revêt un caractère particulièrement urgent dans le domaine de l'aviation internationale. Les données peuvent provenir d'un État, être traitées dans un autre, hébergées dans un troisième État et incorporées à un produit ou à un service utilisés dans plusieurs pays. Une réponse au niveau national ne suffit pas pour résoudre les conflits de lois ainsi que les questions d'accès réglementaire, de conservation de la preuve et de répartition des responsabilités.

1.4 D'un point de vue juridique, l'IA est un outil dont l'utilisation ne dégage pas les États, les exploitants ou les fournisseurs de leurs obligations. Le cadre commun devrait désigner la partie responsable à chaque étape, imposer l'obligation de diligence et le respect du principe de responsabilité, et veiller à ce que la délégation de fonctions à un système automatisé n'empêche ni la vérification de la conformité juridique ni l'exercice effectif des pouvoirs de supervision.

[1] Version espagnole fournie par la République dominicaine.

2. BESOINS ACTUELS ET VIDE JURIDIQUE

2.1 Les conséquences juridiques de l'intégration de l'IA dans différents domaines de l'aviation varient selon la fonction du système et l'incidence de ses résultats. Par conséquent, la réponse prévue par la réglementation devrait être neutre sur le plan technologique, proportionnée au risque et compatible avec les mandats des organismes techniques compétents.

2.2 Après avoir examiné la note de travail A42-WP/467 dont elle a été saisie à la 42e session de l'Assemblée, la Commission technique n'a pas donné son accord à la création du groupe d'étude proposé. Elle a souligné que l'IA devrait d'abord faire l'objet d'une analyse au sein des instances où son utilisation est envisagée ; que les éléments communs, tels que la gouvernance et l'éthique, devraient faire l'objet d'une coordination ; et que l'OACI devrait renforcer sa coordination interne et externe, notamment avec les initiatives pertinentes des Nations Unies.

2.3 Les règles existantes s'appliquent à plusieurs niveaux : protection des données à caractère personnel, cybersécurité, passation de contrats, propriété intellectuelle, responsabilité et règlements de l'aviation. Un vide juridique s'installe lorsque cet ensemble de règles ne dispose pas que l'autorité compétente pourra identifier la version du système utilisée, accéder à la documentation nécessaire, reconstituer la façon dont un résultat a été généré et conserver des preuves suffisantes pour déterminer la responsabilité.

2.4 Le cadre commun devrait établir une distinction entre les données à caractère personnel et les données non personnelles, et adapter les obligations en fonction du risque juridique associé à chaque utilisation. Il doit au minimum couvrir les aspects suivants : la finalité et l'origine légitime des données ; la documentation et la traçabilité ; le contrôle humain adéquat ; l'accès par l'autorité compétente et la conservation de la preuve ; la passation de contrats et la sous-traitance ; et la répartition des responsabilités tout au long de la chaîne logistique.

2.5 L'urgence n'implique pas l'adoption immédiate d'un traité unique ni le recours à une approche réglementaire identique pour toutes les utilisations. Elle commande plutôt de s'accorder sur un ensemble minimal de conclusions juridiques et une terminologie commune, de procéder à une analyse des lacunes des Annexes et des documents existants, et d'élaborer une feuille de route fondée sur les risques qui tienne compte du caractère transfrontalier de chaque utilisation.

2.6 L'analyse des lacunes devrait porter sur l'ensemble du cycle de vie des données et déterminer, pour chaque étape, le fondement juridique du traitement, la personne ou l'entité responsable, les règles régissant l'accès et la conservation, ainsi que le niveau requis de contrôle humain. Ce contrôle ne devrait pas être conçu comme une obligation absolue et uniforme pour toutes les utilisations, mais comme une protection proportionnée au risque et aux conséquences juridiques de la décision prise à l'aide de l'IA.

2.7 La capacité des États à mettre en œuvre ces moyens de protection est inégale. L'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI fournit des orientations institutionnelles visant à soutenir la mise en place d'obligations communes au moyen de la coopération et de l'assistance technique. Toutefois, cette initiative ne saurait être qualifiée d'obligation au titre de l'article 44, alinéa f), de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944 – la « Convention de Chicago »), qui protège les droits des États contractants et leur possibilité équitable d'exploiter des services aériens internationaux.

3. COHÉRENCE AVEC LE SYSTÈME JURIDIQUE DOMINICAIN

3.1 La présente proposition est conforme à l'article 44 de la Constitution de la République dominicaine et à la loi nº 172-13, qui protègent la vie privée et régissent le traitement des données à caractère personnel, y compris le traitement automatisé. Les dispositions y relatives constituent un fondement juridique applicable, mais elles ne traitent pas en elles-mêmes des questions de traçabilité, de contrôle et de responsabilité propres à l'utilisation de l'IA dans le secteur de l'aviation.

3.2 La loi nº 53-07 protège l'intégrité, la disponibilité et la confidentialité des systèmes et des données contre les actes illicites, tandis que la loi nº 491-06 définit les responsabilités nationales en matière d'aviation civile et prévoit l'harmonisation avec la Convention de Chicago. Le cadre international proposé viendrait compléter ces dispositions sans modifier la répartition nationale des compétences ni élargir le mandat du Comité juridique pour y inclure les évaluations techniques.

4. RISQUES JURIDIQUES LIÉS À UNE RÉACTION MONDIALE RETARDÉE

4.1 ***Fragmentation et conflits de réglementation.*** Les exploitants et les autorités peuvent être assujettis à des obligations concomitantes difficiles à concilier lorsque des règles incompatibles en matière de transferts, de conservation, d'accès réglementaire, de propriété intellectuelle ou de secrets commerciaux coexistent.

4.2 ***Responsabilité et preuve.*** L'absence de documentation, d'archives et de traçabilité peut entraver la reconstitution d'une décision, la conservation de la preuve et la détermination de la responsabilité de l'État, de l'exploitant, du fabricant, du fournisseur ou de l'utilisateur, selon le cas.

4.3 ***Capacité effective de réglementation.*** Ni les contrats ni l'architecture technologique ne devraient empêcher l'autorité compétente d'accéder aux informations nécessaires, de vérifier le respect des obligations applicables et d'exercer son pouvoir de supervision.

4.4 ***Droits et mesures de protection.*** L'utilisation de l'IA à des fins de biométrie, de profilage ou d'évaluation des risques peut avoir des répercussions sur le respect de la vie privée, l'égalité, la garantie d'une procédure régulière et la possibilité de contester une décision. Ce cadre devrait prévoir un niveau d'information suffisant, ainsi que des mécanismes efficaces d'examen et de recours.

4.5 ***Dépendance technologique.*** La sous-traitance de services transfrontaliers ne devrait pas faire l'objet d'une interdiction générale. Elle devrait être assortie de moyens de protection relatifs à la vérifiabilité, à la portabilité, à la continuité, à la coopération et au remplacement de fournisseurs, afin de préserver la capacité effective de supervision de l'État.

4.6 Les retards pris dans l'harmonisation de ces moyens accroissent l'incertitude juridique et permettent à des solutions contractuelles ou nationales incompatibles de s'imposer avant qu'un cadre commun ne soit établi.

5. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

5.1 Le Comité juridique est invité à :

a) prendre note des conclusions auxquelles est parvenue l'Assemblée à sa 42e session au sujet de la note A42-WP/467 et de son appel à renforcer la coordination interne et externe de l'OACI en matière d'intelligence artificielle ;

b) convenir que la protection des données sur les passagers constitue un fondement nécessaire, mais qu'elle ne résout pas toutes les questions juridiques liées au cycle de vie des systèmes d'intelligence artificielle utilisés dans le secteur de l'aviation ;

c) apporter son soutien à une analyse coordonnée des lacunes portant sur la compétence juridictionnelle, l'accès réglementaire, la traçabilité, le contrôle humain, la preuve, la responsabilité, la passation de contrats et la coopération transfrontalière ;

d) recommander que chaque demande soit examinée par l'instance technique compétente, le Comité juridique se chargeant des aspects juridiques communs ;

e) favoriser l'adoption d'un ensemble minimal de principes juridiques qui sont proportionnés au risque et neutres sur le plan technologique, et qui préservent les droits, l'interopérabilité sur le plan réglementaire et la capacité effective de supervision des États ;

f) demander que la forme juridique adaptée des mesures qui pourraient en découler soit déterminée uniquement à l'issue de l'analyse des lacunes, sans préjuger du besoin éventuel d'orientations, de normes et pratiques recommandées, de procédures ou d'autres instruments ;

g) convenir que l'utilisation de l'intelligence artificielle ne dégage pas les entités concernées de leurs responsabilités et que le contrôle humain devrait être proportionné aux risques et aux conséquences juridiques de chaque application ;

h) demander que l'analyse des lacunes tienne compte des différentes capacités des États et recense les mécanismes de coopération et d'assistance technique conformément aux objectifs et politiques de l'OACI.

— FIN —