



NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes

4.1 : Cadres de réglementation économique des technologies émergentes

EXAMEN DE L'APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS NATIONAUX SUR
L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE À L'AVIATION INTERNATIONALE

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

De plus en plus d'États membres mettent en place des cadres juridiques et de gouvernance applicables à l'intelligence artificielle (IA), auxquels le secteur de l'aviation sera probablement assujéti. Or, ils ne sont pas tous structurés de la même manière. Dans certains États, l'IA est réglementée par une loi d'application générale, en vertu de laquelle les critères et les dispositions applicables à l'IA utilisée en aviation sont établis par le ministère responsable de l'IA. Dans d'autres États, l'application des dispositions relatives à l'IA se fait au moyen du cadre de réglementation de l'aviation existant, et l'autorité de l'aviation civile conserve sa compétence. Les services aériens internationaux étant assurés par des États ayant adopté l'une ou l'autre de ces façons de faire, les différences dans l'application des lois et règlements nationaux sur l'IA peuvent donner lieu à des chevauchements sur le plan réglementaire, à une incertitude sur le plan juridique et entraîner une réduction de l'interopérabilité internationale. À ce jour, les discussions ont porté sur l'application de l'IA du point de vue technique et de l'exploitation, et non sur les conditions dans lesquelles les lois nationales sur l'IA s'appliquent à l'aviation internationale. La présente note de travail invite l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à mener des discussions sur des considérations communes qui pourraient servir de référence aux États membres.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) tirer les conclusions et à formuler les recommandations énoncées dans la section 3.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités décrites dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources déjà prévues par le budget ordinaire.
<i>Références :</i>	Loi-cadre relative au développement de l'intelligence artificielle et à la mise en place des fondements de la confiance (loi n° 20676, entrée en vigueur le 22 janvier 2026), République de Corée Règlement (UE) n° 2024/1689 (<i>règlement sur l'intelligence artificielle</i>)

	DGCA/61-DP/06/07, <i>Discussion on the application of national AI regulations to international aviation</i> (Examen de l'application des règlements nationaux sur l'IA à l'aviation internationale) A42-WP/234, <i>Intégration responsable et stratégique de l'intelligence artificielle dans l'aviation civile internationale</i> A42-WP/652, <i>Projet de rapport sur le point 20 de l'ordre du jour</i>
--	---

1. INTRODUCTION

1.1 De plus en plus d'États membres mettent en place des cadres juridiques et de gouvernance au vu du développement rapide de l'intelligence artificielle (IA). Le secteur de l'aviation sera probablement assujéti à ces cadres compte tenu de l'ampleur que prend l'utilisation de l'IA dans ce secteur.

1.2 La République de Corée a établi un fondement juridique pour la gouvernance de l'IA grâce à sa loi-cadre relative au développement de l'intelligence artificielle et à la mise en place des fondements de la confiance. Étant donné que la loi porte notamment sur l'IA utilisée dans les fonctions principales liées à l'exploitation et à la gestion des services et des infrastructures de transport, ainsi que sur les systèmes de transport concernés par l'IA à incidence élevée, le transport aérien, au même titre que les secteurs de transport ferroviaire et de transport maritime, entre dans le champ d'application de cette loi. Par conséquent, il est obligatoire de mettre en place des mesures visant à garantir la sécurité et la fiabilité des produits et des services offerts dans ce secteur.

1.3 Dans l'Union européenne (UE), les prescriptions applicables à l'IA sont mises en œuvre par l'entremise du cadre de réglementation de l'aviation actuel. Le *règlement sur l'intelligence artificielle* de l'Union européenne renvoie aux règles de sûreté de l'aviation civile ainsi qu'au règlement instituant l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), et exige que les prescriptions applicables à l'IA présentant un risque élevé soient prises en compte lorsque l'IA contribue à assurer la sécurité de l'aviation.

1.4 Au cours de sa 42^e session, l'Assemblée de l'OACI a examiné plusieurs notes de travail relatives à l'IA. Les notes présentées par des États membres ou des organisations régionales portaient sur les conséquences générales de l'IA, les applications potentielles de l'IA ainsi que sur les défis futurs que l'IA pourrait poser pour l'ensemble du secteur de l'aviation, tandis qu'une note d'information présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) résumait les développements connexes dans le secteur et en matière de certification.

1.5 Plus précisément, dans la note A42-WP/234, coparrainée par la République de Corée, il était proposé que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) mette en place une plateforme collaborative sur l'IA appliquée à l'aviation, réalise une étude sur les applications actuelles de l'IA et sur l'état de préparation en ce qui a trait au contrôle de l'IA, mobilise les groupes d'experts compétents et élabore des éléments indicatifs de base tels qu'une circulaire ou un manuel.

2. ANALYSE

2.1 Les débats à l'OACI ont principalement porté sur l'incidence et les applications possibles de l'IA dans des domaines tels que la sécurité de l'aviation, la sûreté de l'aviation, la gestion du trafic aérien, la formation et la supervision, ainsi que sur la nécessité de disposer d'orientations et de renforcer les capacités afin de favoriser une adoption sûre et digne de confiance de l'IA.

2.2 Toutefois, il n’y a toujours pas de débats approfondis et de haut niveau sur les conditions dans lesquelles les lois et règlements nationaux sur l’IA peuvent s’appliquer à l’aviation internationale, et sur les obligations ou les mesures réglementaires correspondantes que les exploitants d’aéronefs, les exploitants d’aéroports et autres fournisseurs de services pourraient se voir imposer.

2.3 Le transport aérien international peut relever de plusieurs compétences en même temps. Les différences dans l’application des règlements nationaux sur l’IA peuvent donc donner lieu à des chevauchements sur le plan réglementaire et à une incertitude sur le plan juridique, et entraîner des risques pour l’interopérabilité internationale.

- a) Par ailleurs, la réglementation de l’IA est abordée de différentes manières. Certains États réglementent l’IA au moyen d’une loi d’application générale. Selon une telle loi, les dispositions applicables à l’IA utilisée dans le secteur de l’aviation sont établies par le ministère responsable de l’IA. D’autres États incorporent des dispositions relatives à l’IA dans leurs règlements sur l’aviation actuels. Dans ces États, l’autorité de l’aviation civile conserve sa compétence. Les services aériens internationaux sont assurés par des États ayant adopté l’une ou l’autre de ces façons de faire.
- b) La différence dans l’application a des conséquences pratiques. Pour un seul et même système, un exploitant peut devoir satisfaire à deux cadres de réglementation et répondre à deux autorités. Il peut également être difficile de déterminer si les prescriptions déjà satisfaites en vertu d’un règlement sur l’aviation ou d’une norme internationale reconnue par les autorités de l’aviation civile sont également reconnues par la loi sur l’IA en vigueur. Le calendrier d’application peut aussi varier, les obligations n’entrant pas en vigueur au même moment dans tous les États.

2.4 L’OACI devrait donc envisager d’établir des principes et/ou des critères communs pour l’application des lois et règlements nationaux sur l’IA à l’aviation internationale.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à conclure que :

- a) la réglementation de l’IA est abordée de différentes manières, les critères et dispositions applicables à l’IA utilisée dans l’aviation étant établis par l’autorité de l’aviation civile dans certains États et par le ministère responsable de l’IA dans d’autres ;
- b) les services aériens internationaux sont assurés par des États ayant adopté l’une ou l’autre de ces façons de faire, de sorte que les différences dans l’application des lois et règlements nationaux sur l’IA peuvent donner lieu à des chevauchements sur le plan réglementaire, à une incertitude sur le plan juridique et entraîner une réduction de l’interopérabilité internationale ;
- c) les discussions menées à ce jour ont porté sur l’application de l’IA du point de vue technique et de l’exploitation, et non sur les conditions dans lesquelles les lois et règlements nationaux sur l’IA s’appliquent à l’aviation internationale, ni sur les obligations correspondantes auxquelles seraient soumis les exploitants d’aéronefs, les exploitants d’aéroports et d’autres fournisseurs de services.

3.2 La Conférence est invitée à recommander que :

- a) l'OACI mène des discussions de haut niveau sur les considérations communes relatives à l'application des lois et règlements nationaux sur l'IA à l'aviation internationale, afin que les États membres puissent s'en inspirer lorsqu'ils établissent ou perfectionnent leurs cadres juridiques et institutionnels en matière d'IA appliquée à l'aviation ;
- b) les États membres soient invités à présenter, à titre volontaire, des informations sur leurs lois et règlements sur l'IA, notamment en indiquant si ces instruments s'appliquent à l'aviation, quelle autorité est habilitée à les appliquer et quels mécanismes de consultation existent entre cette autorité et l'autorité de l'aviation civile ;
- c) les bureaux régionaux de l'OACI compilent les informations ainsi recueillies et recensent les questions et priorités communes à chaque région susceptibles d'éclairer les discussions dont il est question dans l'alinéa a).

— FIN —