ATConf/7-WP/222
19/11/26

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
4.3 : Tirer parti des données sur le transport aérien et de l'écosystème numérique pour des opérations fluides, sûres et résilientes

PROJET DE RAPPORT

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes
4.3 : Tirer parti des données sur le transport aérien et de l'écosystème numérique pour des opérations fluides, sûres et résilientes

4.3.1 DOCUMENTATION

Partie A : les données sur l'aviation au service de la réglementation et du développement économiques

4.3.1.1 Dans la note de travail WP/9, le Secrétariat met en exergue le rôle stratégique joué par des écosystèmes de données sur l'aviation fiables, sécurisés et interopérables, à l'appui de l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes, de la réglementation économique, de la surveillance axée sur les risques et de la résilience opérationnelle. Il met l'accent sur l'harmonisation des normes relatives aux données, la gouvernance, les analyses avancées et l'utilisation responsable de l'intelligence artificielle (IA), ainsi que sur les garanties de protection de la vie privée et le contrôle humain. La Conférence est invitée à prendre acte du rôle des données sur l'aviation et des écosystèmes numériques, à encourager l'alignement sur les orientations de l'OACI et les cadres mondiaux, à promouvoir des approches réglementaires intégrées et tenant compte du risque, ainsi qu'à soutenir des cadres interopérables relatifs à l'identité numérique et à l'échange de données sur les passagers qui soient conformes aux dispositions de l'OACI.

4.3.1.2 La note de travail WP/153, présentée par le Chili avec l'appui de 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)[1], propose de moderniser les systèmes de gestion des données statistiques de l'OACI. L'auteur de la note de travail souligne la nécessité de réviser les méthodes de collecte de données, de mettre à jour les outils de communication des données et les canaux de communication, de privilégier l'utilisation de logiciels libres et de normes technologiques ouvertes, et d'établir des normes communes garantissant la compatibilité, la comparabilité et l'interchangeabilité des données. La Conférence est également invitée à soutenir une méthode qui permette aux États tenus de communiquer des renseignements, ainsi qu'aux coordonnateurs désignés, d'avoir librement accès aux bases de données de l'OACI.

4.3.1.3 Dans la note de travail WP/125, le Kenya, au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (AFCAC)[2], souligne que des données fiables, harmonisées et actualisées sur l'aviation constituent le fondement de la supervision économique, des investissements et du suivi des résultats de la libéralisation. Il décrit le Programme africain sur les données aéronautiques (APAD), notamment les outils harmonisés d'établissement de rapports, les indicateurs communs et une plateforme régionale en cours de développement. La Conférence est invitée à soutenir l'élaboration d'indicateurs mondiaux communs relatifs à la connectivité, à l'accessibilité, à l'accessibilité financière, à la croissance du trafic et aux résultats de la libéralisation ; à renforcer les capacités statistiques nationales ; et à accroître la coopération avec l'AFCAC en matière de normes, d'établissement de rapports et de mécanismes régionaux durables de collecte de données.

4.3.1.4 Dans la note de travail WP/43, la Malaisie propose de passer progressivement d'une réglementation économique figée et périodique à une supervision souple, fondée sur des données factuelles et s'appuyant sur une surveillance continue du marché, des analyses partagées et des analyses comparatives structurées avec les pairs. L'auteur de la note fait mention de cinq principes : la proportionnalité ;

[1] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

[2] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Príncipe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

l'interopérabilité ; la transparence et les garanties de confidentialité ; le renforcement des capacités avant la mise en conformité ; l'examen permanent, notamment des examens déclenchés par des indicateurs qui viennent compléter les examens prévus. L'auteur décrit également une feuille de route comportant trois phases à participation volontaire, soit l'autoévaluation, le réseau d'apprentissage entre pairs et les mises à jour des orientations. La Conférence est invitée à approuver ces principes, à demander la mise à jour du Doc 9587 et du Doc 9626, et à encourager la participation volontaire à un réseau d'apprentissage entre pairs, coordonné par l'OACI.

4.3.1.5 Dans la note de travail WP/17, la République de Corée propose une définition et un cadre de classification communs permettant de mesurer l'incidence économique du secteur de l'aviation civile. Elle souligne la nécessité de délimiter le secteur de manière cohérente en vue de mesurer les incidences directes, indirectes et secondaires conformément à la résolution A42-26 de l'Assemblée. Elle invite l'OACI à envisager une définition élargie et des principes de classification communs tenant compte de l'évolution des activités du secteur de l'aviation, harmonisés avec les normes statistiques internationales et le cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA), tout en laissant aux États la souplesse nécessaire pour adapter leur classification nationale existante.

4.3.1.6 Dans la note de travail WP/77, l'Arabie saoudite propose de moderniser les orientations de l'OACI en matière de politique économique de l'OACI en s'appuyant sur des méthodes fondées sur des données et des outils économiques diversifiés, notamment l'indice mondial de compétitivité de l'aviation et l'ASA. Elle insiste sur la nécessité de démontrer les retombées économiques de la réforme de la réglementation, de tenir compte des disparités régionales et de l'évolution des marchés, ainsi que de renforcer la collaboration entre le Groupe de travail sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et le Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP). La Conférence est invitée à soutenir la formulation d'orientations plus dynamiques, la coordination des tâches des groupes d'experts, l'affectation de ressources suffisantes et l'élaboration de programmes de renforcement des capacités adaptés aux besoins.

4.3.1.7 Dans la note de travail WP/159, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) avec l'appui de 19 États membres de la CLAC[3], la gouvernance des données et l'analyse continue des statistiques sont considérées comme des leviers structurels de planification économique, de supervision réglementaire et de continuité opérationnelle. L'auteur de la note préconise le remplacement des processus d'analyse fragmentés par des plateformes numériques intégrées, sécurisées et interopérables. La Conférence est invitée à prendre acte de ces priorités et à demander à l'OACI de renforcer la coopération technique, l'assistance et la formation spécialisée en faveur des États en développement, conformément à l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté ».

4.3.2 **ANALYSE**

4.3.2.1 La Conférence souligne que la fiabilité, l'actualisation et l'harmonisation des données sur l'aviation constituent le fondement de la réglementation économique, des investissements, de la connectivité et d'une supervision fondée sur le risque de la sécurité et de la sûreté. Elle fait également valoir que l'OACI devrait s'appuyer sur les outils existants, veiller à ce que les nouvelles prescriptions en matière de données restent proportionnées, protéger les informations sensibles et éviter d'alourdir inutilement la fonction d'établissement de rapports. Elle met en outre l'accent sur la bonne gouvernance des données, l'interopérabilité entre les organismes et la prise de mesures garantissant une IA responsable, notamment le contrôle humain.

[3] Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Uruguay.

4.3.2.2 La modernisation des systèmes statistiques de l'OACI récolte de vastes appuis. Il est souligné que la mise en œuvre devrait être progressive, financièrement accessible et sûre, et s'accompagner d'un renforcement des capacités des pays en développement. L'accès des États qui doivent communiquer des données ou de leurs points focaux bénéficie d'un appui, et l'importance du libre accès aux données, notamment pour la recherche indépendante est soulignée.

4.3.2.3 La proposition relative à la supervision fondée sur des données récolte un appui, à condition que les nouvelles prescriptions en matière de données restent proportionnées, évitent le double emploi et apportent des avantages avérés. Des délégations soulignent que l'actualisation des orientations devrait être dirigée par des experts des États membres au sein du groupe d'experts compétent. Il est également noté que ces travaux pourraient être pris en compte dans le cadre d'une mise à jour du Doc 9587 et du Doc 9626, le cas échéant, sur une base volontaire et non contraignante, en fonction du contexte national.

4.3.2.4 Un appui est exprimé en faveur de l'adoption d'indicateurs communs relatifs à la connectivité, à l'accessibilité financière, à l'accessibilité, à la croissance du trafic et aux résultats de la libéralisation, qui ferait fond sur l'expérience régionale. Des délégations émettent des réserves quant à l'adoption de repères mondiaux uniformes, soulignant que les indicateurs devraient avant tout aider les États à évaluer les progrès accomplis par rapport à leurs propres objectifs et permettre une certaine souplesse au sein des cadres existants. Une classification commune offrant une certaine souplesse aux systèmes nationaux et établissant une distinction claire entre la classification et la mesure des incidences économiques bénéficie d'un appui.

4.3.2.5 La Conférence se déclare favorable à une coordination plus étroite entre l'ATRP et l'ADAP. Il est souligné que l'ATRP devrait donner la priorité à ses travaux en cours et que la coordination proposée devrait s'inscrire dans les calendriers existants des groupes d'experts sans comporter de tâches supplémentaires. Le recours à cette coordination pour moderniser les orientations économiques recueille un appui. L'adoption du cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation est également saluée.

4.3.2.6 Un appui est exprimé en faveur d'une assistance technique et de formations visant à renforcer les capacités en matière de gestion des données et d'analyse. Les délégations soulignent que les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés et les pays sans littoral, ont besoin de financement, de compétences, d'infrastructures et d'un soutien institutionnel. Les répercussions des lacunes en matière de données sur les évaluations des investissements et des risques sont mises en exergue. L'accent est également mis sur la cybersécurité, l'accès non discriminatoire à la technologie et la nécessité d'éviter toute charge injustifiée eu égard à l'établissement des rapports.

4.3.2.7 La Conférence prend note des notes d'information ci-après : la note WP/107 présentée par la Colombie avec l'appui de 17 États membres de la CLAC[4], la note WP/165 présentée par la Colombie avec l'appui de 16 États membres de la CLAC[5], la note WP/178, révision nº 1, présentée par l'Italie, et les notes WP/148 et WP/187 présentées par le Kazakhstan.

4.3.3 CONCLUSION

4.3.3.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 4.3, partie A, de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

[4] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.

[5] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.

a) Des données fiables, actualisées et harmonisées sur l'aviation, s'appuyant sur des systèmes numériques interopérables et sécurisés, sont essentielles à l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes, à la réglementation économique, à la planification des investissements et au développement durable du transport aérien ;

b) L'OACI devrait poursuivre la modernisation de ses outils de collecte et de communication des données statistiques, promouvoir des normes et des indicateurs communs en matière de données, et améliorer la comparabilité et l'accessibilité des données sur l'aviation, en tenant compte des besoins et des capacités des États membres ;

c) L'OACI, par l'intermédiaire de ses groupes d'experts compétents et de ses mécanismes existants, devrait continuer à renforcer les données économiques et les outils d'analyse, notamment le compte satellite de l'aviation (ASA) et l'indice mondial de compétitivité de l'aviation, afin de soutenir l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes, d'évaluer la contribution économique et la compétitivité du transport aérien, et d'éclairer la modernisation des cadres de réglementation économique ;

d) L'OACI devrait encourager la coopération avec les États et les organisations régionales, et soutenir l'assistance technique, la formation et la diffusion des bonnes pratiques afin de renforcer les capacités nationales et régionales en matière de gestion et d'analyse des données, en particulier dans les pays en développement.

4.3.4 RECOMMANDATION

Recommandation 4/x — Les données sur l'aviation au service de la réglementation et du développement économiques

La Conférence recommande :

a) que les États renforcent leurs dispositifs nationaux en matière de statistiques et de gestion des données relatives à l'aviation, notamment en assurant la coordination entre les autorités compétentes et les parties prenantes du secteur, en présentant en temps voulu les rapports à l'OACI, en validant les données et en s'appuyant sur des données fiables pour réglementer l'économie et planifier les investissements ;

b) que l'OACI poursuive la modernisation de ses systèmes de collecte et de communication des données statistiques, préconise des normes et des indicateurs communs en matière de données ainsi que des formats et des métadonnées compatibles, et améliore la comparabilité et la facilité d'utilisation des données sur l'aviation, en tenant compte de la confidentialité, des ressources disponibles et des capacités des États membres ;

c) que l'OACI, par l'intermédiaire de ses organes compétents, envisage d'élaborer et d'affiner des indicateurs communs relatifs à la connectivité, à l'accessibilité financière, à l'accessibilité, à la croissance du trafic et aux résultats de la libéralisation, en s'appuyant sur l'expérience régionale et les cadres existants d'établissement de rapports ;

d) que l'OACI examine la possibilité d'adopter une définition, un champ d'application et un cadre de classification communs pour l'aviation civile, qui seraient conformes aux normes statistiques internationalement reconnues, qui tiendraient compte de la mesure des incidences économiques prévue par la résolution A42-26 de l'Assemblée et du cadre

méthodologique de l'ASA, tout en laissant une marge de manœuvre pour leur application au niveau national ;

e) que l'OACI, par l'intermédiaire de ses groupes d'experts compétents et de ses mécanismes existants, continue à renforcer les outils d'analyse économique, notamment l'ASA et l'indice mondial de compétitivité de l'aviation, ainsi que la coordination entre l'ATRP et l'ADAP, dans le cadre de leurs programmes de travail actuels et sans leur imposer de tâches supplémentaires, afin de soutenir une modernisation des orientations en matière de politique économique qui serait fondée sur des données probantes ;

f) que l'OACI, par l'intermédiaire de ses groupes d'experts compétents et avec la participation d'experts des États membres, examine les principes d'une supervision économique souple et fondée sur des données, notamment les prescriptions proportionnées en matière de données, l'interopérabilité, la transparence assortie de garanties de confidentialité, le renforcement des capacités et l'examen permanent, ainsi que les possibilités d'autoévaluation volontaire et d'apprentissage entre pairs, qui pourraient servir de fondements à d'éventuelles mises à jour du Doc 9587 et du Doc 9626 ;

g) que l'OACI encourage la coopération avec les organisations régionales et soutienne l'assistance technique, la formation, la diffusion des connaissances et la mise en place de mécanismes durables en matière de données afin de renforcer les capacités de gestion, de communication et d'analyse des données, en particulier dans les pays en développement.

4.3.5 DOCUMENTATION

Partie B : Transformation numérique et gouvernance de l'IA

4.3.5.1 La note de travail WP/81, présenté par le Brésil avec le soutien de 17 États membres de la CLAC[6], décrit un cadre stratégique visant à mettre en place un écosystème de transport aérien biométrique, fluide, sécurisé et résilient. Elle traite de la fragmentation résultant de l'existence de systèmes propres à chaque exploitant et de bases de données d'enregistrement biométrique redondantes. Elle présente un modèle coordonné par l'État, intégré et fédéré, dans lequel les identités sont validées par rapport à des sources gouvernementales faisant autorité, le tout s'appuyant sur des principes de gouvernance et de protection des données personnelles. Elle invite à la reconnaissance de cadres biométriques coordonnés et à l'échange d'expériences afin de favoriser une mise en œuvre fiable et interopérable.

4.3.5.2 La note de travail WP/83, présentée par le Brésil et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), et appuyée par 20 États membres de la CLAC[7], met en avant la numérisation comme un facteur favorisant la connectivité, l'efficacité et la résilience. S'appuyant sur l'expérience du Brésil en matière de réseaux aéronautiques numériques, de communications par liaison de données, d'automatisation et de gestion de l'information à l'échelle du système, elle met l'accent sur les services d'information interopérables, la cybersécurité, la gouvernance, la confiance numérique et les capacités institutionnelles. La Conférence est invitée à soutenir les orientations coordonnées de l'OACI ainsi que les

[6] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

[7] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

mécanismes de mise en œuvre visant à assurer une transformation numérique sécurisée, neutre sur le plan technologique et inclusive.

4.3.5.3 La note de travail WP/26, présentée par la Chine, décrit son modèle LTB (rattacher le tronc à la branche et relier les zones urbaines et les zones reculées) pour les services nationaux de transfert numériques et intelligents. Le document met en avant les services mis en place par les pouvoirs publics, l'innovation portée par le secteur privé, les plateformes d'échange d'informations et la coopération entre les aéroports et les transporteurs, afin d'améliorer les correspondances et le confort des passagers. Elle invite les États à coordonner les infrastructures numériques et l'interopérabilité des données pour les services de transfert et propose que l'OACI élabore des orientations et des normes, publie des bonnes pratiques et organise des échanges, notamment par le biais d'un groupe d'experts proposé sur les services de correspondance.

4.3.5.4 La note de travail WP/36, présentée par la Chine, décrit comment la prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM) permet d'améliorer la conversion de la capacité aéroportuaire prévue, déclarée ou programmée en débit réel d'exploitation. La note met en avant l'intégration avec la gestion des courants de trafic aérien, le séquencement de prédépart, la prévision des temps de circulation au sol, la prévisibilité de la durée de stationnement et du temps d'escale, la coordination du dégivrage et la gestion des perturbations. Elle précise que ces gains ne modifient pas directement la géométrie des pistes, le nombre de postes de stationnement ni les minimums de séparation réglementaire. La Conférence est invitée à prendre note de l'expérience de la Chine et à demander aux groupes d'experts concernés de l'OACI d'étudier la faisabilité de la mise en place d'un cadre mondial destiné à régir l'intégration sûre, sécurisée et responsable de l'IA dans l'ensemble de l'écosystème de l'aviation.

4.3.5.5 La note de travail WP/179, présenté par le Kenya au nom des 54 États membres de la CAFAC[8], met en évidence les perspectives offertes par la transformation numérique et l'intelligence artificielle, ainsi que les lacunes en matière d'infrastructures, de cybersécurité, de compétences spécialisées, de protection des données et de gouvernance. La Conférence est invitée à promouvoir une transformation numérique inclusive, abordable et interopérable, l'élaboration de lignes directrices neutres sur le plan technologique, une utilisation responsable de l'IA, la mise en place de plateformes régionales partagées, la coopération en matière de cybersécurité, le renforcement des capacités, le transfert de technologies et un financement approprié, y compris la coopération avec la CAFAC et les partenaires de développement.

4.3.5.6 La note de travail WP/15, présentée par Oman au nom de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), propose la mise en place d'un cadre numérique mondial sous l'égide de l'OACI, reliant les accords de transport aérien aux systèmes de permis d'exploitation. La plateforme proposée contiendrait les dispositions des accords et utiliserait l'intelligence artificielle pour vérifier la conformité des demandes de permis avec les droits de trafic, les capacités, les fréquences et les conditions d'exploitation, en transmettant les demandes ne relevant pas du cadre des accords aux autorités nationales compétentes. La note met l'accent sur la souveraineté des États, le contrôle humain, la cybersécurité et la protection des données. La Conférence est invitée à soutenir l'élaboration d'orientations techniques et réglementaires communes, une participation progressive, la création d'un groupe de travail international, le renforcement des capacités et l'étude d'un projet pilote, tout en préservant la compétence des États quant aux décisions finales.

[8] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

4.3.5.7 La note de travail WP/20, présentée par la République de Corée, traite des conditions dans lesquelles les lois et règlements nationaux sur l'IA s'appliquent à l'aviation internationale. Elle établit une distinction entre les lois d'application générale relatives à l'IA, gérées par les ministères chargés de l'IA, et les exigences appliquées dans le cadre des règlements de l'aviation relevant de l'Autorité de l'aviation civile. Elle met en évidence des risques de chevauchement, une insécurité juridique, des dates de mise en œuvre divergentes et une incertitude quant à la prise en compte de prescriptions déjà satisfaites. La Conférence est invitée à recommander la tenue de discussions de haut niveau, sous l'égide de l'OACI, portant sur des considérations communes, la communication volontaire par les États d'informations relatives aux législations applicables, aux autorités compétentes et à la consultation entre autorités, ainsi que la compilation, par les bureaux régionaux de l'OACI, des enjeux et priorités régionaux communs.

4.3.6 **ANALYSE**

4.3.6.1 La conférence soutient et met en avant une numérisation sécurisée, fondée sur des normes et indépendante de toute technologie spécifique, au service de la connectivité, de l'efficacité et de la résilience. L'importance de la gestion de l'information à l'échelle du système, en tant que facteur clé de la transition vers des services d'information fiables et interopérables, est soulignée, tout comme la nécessité d'une mise en œuvre progressive, notamment par le biais des FF-ICE, guidée par les besoins opérationnels et évaluée à l'aune de résultats concrets.

4.3.6.2 De nombreuses délégations se prononcent en faveur de systèmes d'identification biométrique coordonnés, assortis de garanties en matière de protection des données personnelles et de mesures visant à éviter la fragmentation. Des expériences sont également partagées concernant le traitement biométrique des passagers, les services réglementaires numériques dans le domaine de l'aviation civile et la surveillance numérique de la sûreté de l'aviation.

4.3.6.3 Les délégations saluent l'expérience acquise en matière de services de transfert et soulignent que les travaux futurs devaient rester souples et non normatifs, afin de tenir compte des différentes réalités opérationnelles et des capacités nationales. Plusieurs délégations se prononcent en faveur d'un échange de bonnes pratiques dans le cadre des structures existantes de l'OACI plutôt que par la création d'un nouveau groupe de travail, et certaines s'opposent à l'élaboration de normes mondiales relatives aux accords nationaux intercompagnies et de transport des bagages.

4.3.6.4 Plusieurs délégations font part de leurs préoccupations concernant la mise en place d'une plateforme mondiale, compte tenu des ressources disponibles, des coûts et des expériences passées. D'autres demandent quant à elles que la faisabilité technique ainsi que les implications juridiques et financières fassent l'objet d'une évaluation plus approfondie avant de prendre tout engagement en vue de sa mise en œuvre. Un soutien est également exprimé, tout en soulignant que les travaux visant à mettre en place une plateforme mondiale devraient se dérouler avec prudence et dans les limites des ressources disponibles.

4.3.6.5 Un large soutien se manifeste en faveur de discussions de haut niveau sur la manière dont les législations nationales en matière d'IA s'appliquent à l'aviation internationale. Les avis divergent quant à un cadre mondial de gouvernance de l'IA. Certains jugent un tel cadre prématuré et se prononcent en faveur d'approches souples menées par les autorités nationales, tandis que d'autres sont favorables à une approche coordonnée à l'échelle mondiale. Il est largement admis qu'il est nécessaire de disposer de données supplémentaires et de poursuivre les discussions, notamment dans le cadre des événements prévus en 2027, ainsi que de mener des travaux proportionnés, fondés sur les risques et spécifiques au secteur de l'aviation.

4.3.6.6 En ce qui concerne la transformation numérique et l'intelligence artificielle, ainsi que les lacunes en matière d'infrastructures, de cybersécurité, de compétences spécialisées, de protection des

données et de gouvernance, les délégations insistent sur la nécessité d'une mise en œuvre progressive et abordable, tenant compte des différents niveaux de maturité numérique, et s'appuyant sur l'assistance technique, la formation, le transfert de technologies et la coopération régionale. L'importance de la formation des inspecteurs, de la gouvernance des données, de la cybersécurité, de la protection des données, du partage d'informations et du transfert de compétences est également soulignée.

4.3.6.7 La Conférence prend note des notes d'information suivantes : la note WP/176 présentée par El Salvador et appuyée par 17 États membres de la CLAC[9], les notes WP/200, WP/201 et WP/202 présentées par l'Inde, la note WP/188 présentée par le Kazakhstan, la note WP/193 présentée par les Émirats arabes unis, la note WP/22, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), et la note WP/142, présentée par le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA) et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC).

4.3.7 CONCLUSION

4.3.7.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 4.3, partie B, de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) la transformation numérique, notamment les systèmes d'information interopérables, l'identité numérique et l'utilisation responsable de l'intelligence artificielle, peut améliorer la connectivité du transport aérien, l'efficacité opérationnelle, la simplification des procédures et la résilience du transport aérien ;

b) il convient d'encourager les États à mettre en œuvre des solutions numériques sécurisées, interopérables et neutres sur le plan technologique, assorties de dispositions appropriées en matière de gouvernance des données, de cybersécurité, de protection de la vie privée et de cadre institutionnel, en tenant compte des différents niveaux de maturité numérique ;

c) l'OACI, par l'intermédiaire de ses organes compétents et en coordination avec les travaux en cours, devrait examiner la nécessité d'élaborer des orientations harmonisées et fondées sur les risques concernant l'utilisation de l'intelligence artificielle dans l'aviation, y compris une terminologie commune et la prise en compte des différences entre les approches réglementaires nationales ;

d) l'OACI devrait faciliter l'échange d'expériences et de bonnes pratiques en matière de services aéroportuaires et de transfert numérisés, d'identité biométrique et de processus réglementaires numériques, et évaluer dans quels domaines des orientations supplémentaires pourraient renforcer l'interopérabilité et réduire les charges administratives superflues ;

e) l'OACI devrait soutenir la mise en œuvre progressive de la transformation numérique par le biais d'une coopération avec les organisations régionales et le secteur, d'une assistance technique, du partage des connaissances, notamment afin d'aider les États en développement et d'éviter que la fracture numérique ne se creuse davantage.

[9] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

4.3.8 **RECOMMANDATION**

Recommandation 4/x — Transformation numérique et gouvernance de l'IA

La Conférence recommande :

a) que les États mettent en œuvre des initiatives de transformation numérique coordonnées, sécurisées, interopérables et neutres sur le plan technologique, conformes aux dispositions et orientations pertinentes de l'OACI, et s'appuyant sur une gouvernance, une cybersécurité, une protection des données personnelles et sensibles et des capacités institutionnelles appropriées ;

b) que les États favorisent des cadres d'identité numérique et d'échange de données sur les passagers interopérables, conformes aux normes et pratiques recommandées ainsi qu'aux orientations de l'OACI, y compris les travaux pertinents relatifs au Programme d'identification des voyageurs et aux authentifiants de voyage numériques, afin de faciliter la fluidité des déplacements et de renforcer la sûreté ;

c) que l'OACI, en coordination avec les travaux actuels, examine la nécessité de disposer d'orientations harmonisées et fondées sur les risques concernant l'utilisation de l'IA dans l'aviation, y compris une terminologie commune et un contrôle humain effectif, et facilite des discussions de haut niveau sur les considérations communes relatives à l'application des lois et règlements nationaux en matière d'IA à l'aviation internationale, en s'appuyant sur les informations fournies volontairement par les États concernant la législation applicable, les autorités compétentes et les consultations interinstitutionnelles, les bureaux régionaux de l'OACI compilant les enjeux et priorités régionaux communs, ainsi que sur les résultats des événements de 2027 consacrés à l'IA dans l'aviation afin de recenser les lacunes, les chevauchements et les incohérences ;

d) que l'OACI facilite l'échange d'expériences et de bonnes pratiques en matière de services aéroportuaires et de transfert numérisés, y compris l'A-CDM, d'identité biométrique et de processus réglementaires numériques, et évalue dans quels domaines des orientations pourraient renforcer l'interopérabilité, améliorer l'utilisation des capacités existantes et réduire les charges administratives ;

e) que l'OACI soutienne une mise en œuvre progressive par le biais d'une coopération avec les États, les organisations régionales, le secteur et les partenaires de développement, y compris une assistance technique, un renforcement des capacités, le partage des connaissances et le transfert de technologies, notamment afin d'aider les États en développement et d'éviter que la fracture numérique ne se creuse davantage.

— FIN —