



NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 40^e 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 le Secrétariat)

1. CONTEXTE

1.1 À sa 39^e session (Montréal, du 25 au 28 juin 2024), le Comité juridique a examiné la note de travail concernant le transport international et les lois sur la protection des données (LC/39-WP/6-3), présentée par l'IATA, et a décidé de demander au Conseil d'inscrire la question au programme des travaux du Comité juridique en tant que nouveau point (point 7). À la sixième séance de sa 233^e session, tenue le 4 novembre 2024, le Conseil a approuvé la version révisée du programme général des travaux du Comité juridique et est convenu d'inscrire ce point au programme des travaux (C-DEC 233/6). À cet égard, le Conseil est en outre convenu que, s'agissant de ce point, un groupe devrait être créé afin de proposer des manières de faciliter la compréhension et la sensibilisation chez les États membres et de faire progresser les travaux dans ce domaine, en prenant note que la question va au-delà du secteur du transport aérien et que l'établissement de lois et de politiques sur la protection des données est du ressort des États.

1.2 Le Groupe d'étude du Secrétariat sur les interactions entre le transport aérien international et les lois de protection des données (SSG-DPL) a été créé en mai 2025, comme suite à une lettre aux États (IND/25/2) datée du 25 mars 2025, qui présentait le mandat de ce groupe et invitait les États sélectionnés en fonction d'une représentation géographique appropriée et certaines organisations internationales à composer le groupe. La coordination avec le Groupe d'experts de la facilitation (FALP), y compris la collaboration avec l'Équipe spéciale du FALP sur les dossiers passagers, est assurée.

1.3 Des spécialistes issus de 18 États membres (Afrique du Sud, Arabie saoudite, Brésil, Canada, Chili, Chine, Colombie, Émirats arabes unis, Espagne, États-Unis, France, Japon, Kenya, République dominicaine, Royaume-Uni, Singapour, Tanzanie et Türkiye) ainsi que de quatre organisations internationales (Conseil international des aéroports, Association du transport aérien international, Fédération internationale des associations de pilotes de ligne et Union européenne) ont participé à une ou plusieurs réunions du Groupe d'étude.

1.4 Le Groupe d'étude s'est réuni à quatre reprises : la première réunion a eu lieu à Montréal, les 5 et 6 juin 2025 ; la deuxième s'est tenue en format hybride depuis Montréal le 23 septembre 2025 ; la troisième a eu lieu en ligne le 14 janvier 2026 ; et la quatrième réunion s'est déroulée en format hybride les 10 et 11 mars 2026.

1.5 À sa première réunion, le Groupe d'étude était convenu de mener une enquête juridique ciblée auprès des États membres et du secteur afin de faire un relevé de tous les types de données collectées, traitées, conservées et transférées en vertu des lois nationales. L'objectif de cette enquête est en effet de recueillir davantage d'informations, conformément au mandat du Groupe d'étude, afin de recenser les principales difficultés. Le questionnaire de l'enquête a été transmis par la voie d'une lettre aux États (LE 4/77-25/82) datée du 27 août 2025.

1.6 Un total de 95 réponses avaient été reçues en janvier 2026. Une analyse détaillée des réponses a été présentée et examinée à la quatrième réunion du Groupe d'étude. Les principales conclusions et les mesures recommandées, qui ont été arrêtées par le Groupe d'étude, sont présentées dans l'**appendice** de la présente note de travail.

2. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

2.1 Le Comité juridique est invité à :

- a) prendre connaissance de la teneur de la présente note de travail, y compris les principales conclusions relatives aux résultats de l'enquête juridique présentées dans l'**appendice** ci-joint ;
- b) faire siennes les mesures recommandées présentées dans l'**appendice** ci-joint.

— — — — —

APPENDICE

PRINCIPALES CONCLUSIONS SUR LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE JURIDIQUE SUR LES LOIS DE PROTECTION DES DONNÉES APPLIQUÉES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL ET MESURES RECOMMANDÉES PAR LE GROUPE D'ÉTUDE SSG-DPL

1. PRINCIPALES CONCLUSIONS

1.1 Les résultats de l'enquête montrent que **les considérations relatives à la protection des données et à la vie privée sont désormais solidement ancrées dans la réglementation du transport aérien international**, la grande majorité des États répondants ayant en effet mis en place des cadres de protection des données de portée générale et propres à l'aviation pour régir la collecte, le traitement, la conservation et le transfert des données sur les passagers.

1.2 Parallèlement, l'analyse révèle que **les systèmes juridiques sont fortement fragmentés et différents d'un État à l'autre**. Des éléments communs existent (impératifs juridiques, garanties en cas de transfert de données et mécanismes visant à assurer le respect des lois), mais **le champ d'application, la structure et la mise en œuvre de ces règles varient considérablement d'un territoire à l'autre**, notamment en ce qui concerne les durées de conservation des données, les obligations relatives aux transferts transfrontaliers et les responsabilités institutionnelles.

1.3 **Le transport aérien international s'inscrit à la croisée de plusieurs régimes juridiques, parfois concurrents**, notamment ceux relatifs à la sûreté de l'aviation, au contrôle des frontières, à la santé publique et à la protection des données. Dans la plupart des États, des lois générales de protection des données sont appliquées (directement ou à titre subsidiaire) au traitement des données relatives à l'aviation. Toutefois, **des prescriptions propres au secteur, surtout celles relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs et aux données des dossiers passagers, peuvent prévaloir ou donner lieu à des exceptions**, ce qui est source de complexité juridique et de conflits potentiels entre les obligations des parties concernées.

1.4 **Les flux transfrontaliers de données sont essentiels au bon fonctionnement du transport aérien international**, mais ils sont soumis à **des conditions juridiques de plus en plus strictes et hétérogènes**, notamment en ce qui a trait aux critères d'adéquation, aux autorisations préalables et aux garanties contractuelles. Ces différences contribuent aux **difficultés rencontrées sur le plan des opérations, à l'insécurité juridique, à des risques conformité et à une complexité accrue sur le plan de la mise en œuvre**, en particulier pour les transporteurs aériens exerçant leurs activités sur plusieurs territoires.

1.5 D'un point de vue institutionnel, bien que de nombreux États aient mis en place **des mécanismes visant à assurer le respect des lois et des cadres de coordination**, les responsabilités sont souvent **réparties (au niveau national) entre plusieurs autorités**, ce qui peut conduire à des chevauchements des attributions ainsi qu'à une interprétation ou une application incohérente des règles. Même si une majorité d'États font état d'un certain niveau de coordination, **des lacunes subsistent**, notamment dans les territoires où il n'existe aucun mécanisme officiel.

1.6 L'instauration d'obligations relatives aux données pose **des difficultés tant pratiques que techniques**. Se posent notamment des problèmes d'interopérabilité des systèmes ainsi que de qualité et de transmission des données, sans compter les risques associés à la cybersécurité et la sensibilisation

insuffisante des parties concernées. Il convient notamment de noter que bon nombre de ces difficultés viennent directement d'un **manque d'harmonisation et d'interopérabilité entre les régimes juridiques et les normes techniques**.

1.7 **Les mécanismes de coopération régionaux et internationaux jouent un rôle important, et de plus en plus reconnu**, pour résoudre ces difficultés. La majorité des États répondants sont parties à **des cadres de gouvernance des données régionaux ou mondiaux** (comme des instruments juridiques multilatéraux, des régimes régionaux de protection des données et des plateformes de coopération internationale) ou s'alignent sur ceux-ci. Ces mécanismes contribuent à **promouvoir des principes communs, à faciliter des transferts transfrontaliers de données prévisibles et à renforcer la convergence des réglementations**. Toutefois, **leur champ d'application, leurs effets juridiques et leur degré de mise en œuvre varient considérablement d'une région à l'autre**, et la participation n'est pas généralisée. Par conséquent, malgré leur valeur indéniable, ces initiatives **ne permettent pas encore d'atténuer pleinement la fragmentation des cadres juridiques ni d'éliminer les incohérences dans la gouvernance des transferts transfrontaliers de données**.

1.8 Le Groupe a mesuré la difficulté de disposer, à l'heure actuelle, d'un cadre juridique général et international sur la protection des données qui soit propre à l'aviation, en raison de la diversité des régimes juridiques nationaux ou régionaux existants en la matière.

1.9 Avec un volet tourné vers l'avenir, l'enquête met en évidence une série de **difficultés nouvelles et en constante évolution**, par exemple les conséquences des évaluations des risques et du profilage effectués au moyen de l'intelligence artificielle, les systèmes d'identité numérique et la complexité croissante de l'échange de données transfrontières. Ces éléments nouveaux devraient **rendre encore plus impérieuse la nécessité d'adopter des logiques de réglementation cohérentes et de renforcer la coopération internationale**.

2. MESURES RECOMMANDÉES

2.1 Sachant que les lois de protection des données sont du ressort des États et que la question va au-delà du secteur de l'aviation, l'OACI peut aider à faciliter le transport aérien international en favorisant une plus grande cohérence dans l'application des cadres relatifs aux données. Le Groupe estime qu'il serait possible de sensibiliser davantage les parties concernées à cet égard, en particulier les États qui ne disposent pas actuellement de lois de protection des données ou qui envisagent de modifier éventuellement leurs lois existantes et qui pourraient bénéficier de conseils.

2.2 Il est recommandé que l'OACI :

- a) **invite les États à tenir compte de la dynamique de l'aviation civile internationale au moment d'élaborer et d'instaurer d'autres lois nationales de protection des données ;**
- b) **rassemble des informations sur les lois, les règlements et les meilleures pratiques des États, ainsi que sur les cadres régionaux et internationaux pertinents concernant la collecte, le traitement, la conservation et le transfert de données et/ou de renseignements personnels dans le contexte du transport aérien international ;**
- c) **élabore, à l'intention des États, des éléments indicatifs non contraignants, fondés sur les meilleures pratiques, pour l'élaboration ou l'adaptation de lois nationales,**

en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité du transport aérien international et de veiller à la mise en place de garanties appropriées en matière de protection des données;

- d) suivre l'évolution de la question de la gouvernance des données dans le secteur du transport aérien international, notamment en ce qui a trait aux technologies émergentes et aux modes de réglementation.**

— FIN —