



A42-WP/652
EX/288
29/9/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 20 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 20 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

Point 20 : Innovation en aviation

Intelligence artificielle

20.1 À sa sixième séance, le Comité a examiné la note A42-WP/29, présentée par le Conseil de l'OACI, qui rend compte des mesures prises au cours du dernier triennat pour mettre en œuvre la résolution A40-27 de l'Assemblée, *Innovation en aviation*, notamment l'approbation par le Conseil de la Politique de l'OACI en matière d'innovation. Ce document de base a été élaboré pour donner suite aux constatations et aux recommandations découlant d'une évaluation indépendante menée par l'École des cadres du système des Nations Unies. Il assure la continuité des activités clés liées à l'innovation, notamment le Forum consultatif OACI-industrie (ICF), le dialogue continu, poussé et rassembleur avec les parties prenantes, et présente des mesures qui visent à inclure les innovateurs hors secteur susceptibles d'avoir un impact important et positif sur le secteur de l'aviation. Dans ses activités de base portant sur les politiques et les normes mondiales, l'OACI a mis en place une feuille de route en matière de normalisation afin que la réglementation reste toujours en amont de l'innovation. Dans une perspective stratégique, l'innovation a été présentée comme un catalyseur hautement prioritaire dans le Plan stratégique 2026-2050, afin qu'elle soit mise à contribution plus efficacement dans la réalisation de tous les objectifs stratégiques.

20.2 Dans le contexte de ces évolutions, la note A42-WP/29 a présenté une mise à jour de la résolution A40-27 de l'Assemblée et a recommandé d'ajouter des dispositifs qui renforceraient la mise en œuvre de la Politique de l'OACI en matière d'innovation, notamment en exhortant les États et les parties concernées à prendre des mesures complémentaires à celles de l'OACI. Ces mises à jour contribueraient à assurer une harmonisation de l'innovation à l'échelle du secteur. Le Comité est convenu qu'il était nécessaire que l'OACI engage le dialogue avec les États sur les aspects de la réglementation et de la mise en œuvre régissant l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA).

20.3 Le Comité a examiné la note A42-WP/401, présentée par le Belize au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)¹, et qui contenait une analyse des possibilités et des avantages de l'IA pour l'aviation civile, soulignant ses incidences positives sur la gestion de l'exploitation.

20.4 Le Comité a examiné la note A42-WP/389, présentée par la Colombie, avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)², qui insistait sur le fait qu'il était crucial de comprendre le potentiel de l'IA et de prendre en compte divers facteurs pour son utilisation à bon escient.

20.5 Le Comité a examiné la note A42-WP/246, présentée par l'Arabie saoudite, décrivant la manière dont l'IA pouvait améliorer la capacité de l'Organisation à élaborer, à valider et à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les éléments indicatifs d'une manière plus souple, plus efficace et davantage axée sur les données.

¹ Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

20.6 Le Comité a examiné la note A42-WP/234, présentée par Singapour, coécrite par la Thaïlande et parrainée par le Canada, la Chine et la République de Corée, qui proposait que l'OACI joue un rôle de premier plan pour ce qui est des applications de l'intelligence artificielle à l'aviation.

20.7 Le Comité a examiné la note A42-WP/375, présentée par les Émirats arabes unis, qui portait sur l'impératif stratégique d'intégrer l'intelligence artificielle dans les administrations de l'aviation civile.

20.8 Toutes les notes ont recommandé différentes mesures que l'OACI voudra peut-être envisager afin de jouer un rôle précurseur et moteur dans l'utilisation de l'IA en aviation.

20.9 Le Comité s'est félicité des initiatives présentées dans les notes et a noté les thèmes communs, dont la nécessité pour l'OACI d'élaborer des cadres réglementaires complets et des stratégies normalisées pour la mise en œuvre de l'IA ; les besoins en matière de renforcement des capacités et de formation ; et une collaboration renforcée entre l'OACI, les États membres, le secteur et le milieu universitaire.

20.10 Le Comité a pris note des activités continues et planifiées de l'OACI, en vertu des sections concernées du plan d'action correspondant à la Politique de l'OACI en matière d'innovation, notamment des activités suivantes :

- 1) à l'heure actuelle, plusieurs groupes d'experts de l'OACI discutent de l'IA sous différentes formes, une tendance qui devrait gagner du terrain au cours du prochain triennat ;
- 2) le Secrétariat continue de coordonner ces activités en vue de s'assurer que les questions transversales sont harmonisées ;
- 3) le Secrétariat lance une démarche collaborative afin de procéder à une analyse prévisionnelle stratégique de l'IA en aviation, démarche qui mobilisera des États, les Nations Unies, le secteur, le milieu universitaire, entre autres. Une fois que le projet sera formulé, une lettre sera envoyée aux États et aux organisations internationales pour les inviter à apporter des contributions.

20.11 Le Comité a salué les initiatives des États membres visant à poursuivre les discussions sur l'IA à l'échelle mondiale et régionale. Le Comité a reconnu la valeur de telles manifestations pour faire avancer les travaux de l'OACI sur le sujet et a pris note des mécanismes en place permettant de contribuer de manière ciblée aux travaux de l'OACI.

20.12 S'il a pris note de l'accent résolument porté sur l'IA pendant les discussions, le Comité est convenu de ne pas énumérer d'innovations en particulier afin d'assurer une stabilité sur une plus longue période, ce qui évite de devoir modifier le texte en fonction de l'évolution des innovations utilisées par l'aviation.

20.13 Le Comité a pris note des progrès rapides de l'IA et de son adoption croissante dans de nombreux secteurs, y compris l'aviation, et il est convenu de la nécessité d'une approche collaborative et inclusive pour tous les acteurs concernés.

20.14 Le Comité a souligné en particulier la nécessité d'adopter une approche de mise en œuvre de l'IA qui favorise le dialogue entre les autorités de réglementation et les fabricants de systèmes.

20.15 Il a constaté les avantages potentiels d'une approche structurée pour tirer parti de l'IA dans toutes les activités de l'OACI, et a souligné la nécessité d'inscrire la question de l'IA, selon qu'il convient, au programme des travaux de l'Organisation. À cet égard, il est également convenu qu'il était nécessaire que l'OACI étudie l'utilisation de l'IA par les organismes de réglementation.

20.16 Le Comité a pris acte des différentes questions soulevées dans toutes les notes et a indiqué qu'il reviendrait au Conseil de l'OACI de déterminer la meilleure ligne de conduite à suivre, en tenant compte de la Politique en matière d'innovation ainsi que des besoins en ressources extrabudgétaires et de leur disponibilité.

20.17 Le Comité a pris acte des notes d'informations présentées par la Türkiye (A42-WP/511 et A42-WP/512) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) (A42-WP/489).

Autres questions relatives à l'innovation en aviation

20.18 Le Comité a examiné la note A42-WP/217, révision n°1, présentée par le Brésil et appuyée par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)³, qui préconisait d'adopter des dispositifs d'expérimentation réglementaire comme un mécanisme efficace pour renforcer l'agilité de la réglementation, la résilience et la prise de décisions fondée sur les éléments probants en aviation civile. Le Comité est convenu que l'OACI incorporerait des renvois aux dispositifs d'expérimentation, selon qu'il convient, dans ses éléments indicatifs, et a salué l'appel lancé aux États membres afin qu'ils intègrent les dispositifs d'expérimentation dans leurs boîtes à outils réglementaires.

20.19 Le Comité a examiné la note A42-WP/218, présentée par l'Arabie saoudite, mettant à l'honneur le Forum de l'aviation du futur (FAF), tenu en 2024. La note s'est aussi intéressée à la prochaine édition, prévue pour avril 2026, qui, forte de la dynamique lancée, favorisera des partenariats internationaux plus complexes, fera progresser les priorités harmonisées avec l'OACI et sera la vitrine de solutions d'aviation transformatives. Le Comité a pris note des renseignements sur le Forum et a salué l'initiative décrite dans la note.

20.20 Le Comité a pris acte des notes d'information présentées par l'Indonésie (A42-WP/633), par la République de Corée (A42-WP/602), par Hermes Air Transport Organisation (A42-WP/420) et par le Réseau international pour la recherche en aviation (IFAR) (A42-WP/678).

20.21 À l'issue de ces discussions, la Commission est convenue de soumettre à la Plénière pour adoption le projet de résolution ci-après, qui remplace la résolution A40-27 de l'Assemblée :

³ Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du).

Résolution 20/1 : Innovation en aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que parmi les buts et objectifs de l'OACI figurent l'élaboration des principes et techniques de la navigation aérienne internationale et l'encouragement de la planification et du développement du transport aérien international, de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique,

Considérant que l'article 37 de la Convention stipule que l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants [...] et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne,

Considérant que plusieurs conférences de l'OACI ont reconnu les avantages et difficultés réels et potentiels que l'innovation apporte à la sécurité, à l'efficacité, à la sûreté, à la facilitation, et à la durabilité économique et environnementale du transport aérien et qu'il faudrait offrir l'occasion aux États membres de tirer parti de ces avantages de manière à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté,

Considérant que le Plan stratégique de l'OACI pour 2026-2050 prend en compte les avantages et défis réels et potentiels que l'innovation peut apporter au secteur du transport aérien, constate que l'OACI vise à fournir aux États membres les outils, les connaissances et l'état d'esprit nécessaires pour concrétiser ces avantages d'une manière qui ne laisse aucun pays de côté, et par conséquent, considère l'innovation comme un catalyseur hautement prioritaire essentiel à la bonne mise en œuvre des objectifs stratégiques,

Reconnaissant que les dispositions de l'OACI s'appliquent à l'aviation civile tous les utilisateurs de l'espace aérien civil, et que l'absence des activités de nature normative à l'échelle mondiale est susceptible d'entraver la mise au point de solutions technologiques innovantes et d'empêcher la concrétisation de leurs avantages en aviation ; et à cet égard, l'OACI peut tirer profit des interactions avec l'industrie pour recenser les avancées technologiques les plus récentes et les intégrer en temps voulu,

Reconnaissant que la cadence et la nature des innovations imposent aux organismes chargés de la réglementation aux niveaux national, régional et mondial de recourir aux nouvelles méthodologies, ainsi qu'au cadre y relatif fourni par l'OACI, qui facilitent l'évaluation et la mesure en temps voulu des avancées technologiques sur le plan de l'innovation en fonction d'une approche selon laquelle aucune préférence indue n'est accordée à une quelconque technologie,

Prenant acte de la Politique de l'OACI en matière d'innovation,

1. Charge le Conseil de mettre en œuvre cette politique ;

2. Invite instamment tous les États membres qui ont de l'expérience dans la facilitation de l'introduction de l'innovation en aviation civile et qui ont modifié leurs méthodes de réglementation afin de mieux évaluer et mesurer l'application de telles innovations à partager leur expérience avec d'autres États, à travers l'OACI ;

2. ~~Charge le Conseil d'évaluer la nécessité, ainsi que les ressources nécessaires, de faire évoluer les processus de l'Organisation, ainsi que ses méthodes de travail avec l'industrie, afin de suivre le rythme des innovations qui touchent au développement durable de l'aviation civile ;~~
3. ~~Charge le Conseil de l'OACI d'élaborer des politiques de haut niveau pour donner suite aux résultats de l'évaluation susmentionnée en s'appuyant sur les conclusions de l'évaluation à réaliser conformément au § 2 du dispositif, et ensuite, s'il le juge approprié et nécessaire, instaurer un cadre qui contribuera à veiller à l'élaboration opportune de politiques et de normes mondiales d'appui à l'amélioration continue de la sécurité, de l'efficacité, de la sûreté, de la facilitation, et de la performance économique et environnementale ; Demande aux États membres de soutenir les efforts de l'OACI pour faire en sorte que tous les États aient des possibilités équitables de développer et de déployer des innovations dans le domaine de l'aviation, notamment en tirant parti des cadres d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pertinents proposés par l'OACI conformément à sa politique en matière d'innovation ;~~
4. ~~Charge le Conseil de demander au Secrétaire général de renforcer les liens avec les États, les organisations gouvernementales et non gouvernementales, le secteur privé, les milieux universitaires et les organismes concernés du système des Nations Unies afin d'établir, au niveau stratégique, un dialogue inclusif qui encouragera le renforcement de la collaboration et le partage d'expérience en matière d'innovation ; Encourage les États membres à utiliser le cadre, fourni par l'OACI, qui permettra d'analyser en temps opportun s'il est nécessaire d'élaborer des politiques, des normes et d'autres dispositions mondiales indépendamment de la technologie, ainsi que des outils qui appuient le développement continu d'innovations dans le secteur de l'aviation internationale, et qui permettra aussi d'éviter l'adoption d'innovations prématurées ;~~
5. ~~Charge le Conseil d'envisager d'urgence la création avec l'industrie d'un organe de haut niveau chargé de lui fournir régulièrement des avis stratégiques en ce qui concerne l'innovation en aviation. Demande aux États membres de soutenir les efforts de l'OACI visant à promouvoir la création d'un environnement où les innovations dans le domaine aérien peuvent prospérer dans toutes les régions de l'OACI, conformément à l'objectif stratégique Aucun pays laissé de côté, et en partenariat continu avec le secteur ;~~
6. ~~Demande aux États membres d'encourager et d'aider les nouveaux acteurs de l'aviation, ainsi que les acteurs extérieurs au secteur qui ont mis au point des innovations qui pourraient contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI ;~~
7. ~~Déclare que la présente résolution remplace la résolution A40-27.~~