



COMMUNIQUÉ

No : 40

Attentes élevées à la 42^e Assemblée de l'OACI

17 septembre 2025 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a des attentes élevées à l'égard de la [42^e Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale](#) (OACI) (Montréal, du 23 septembre au 3 octobre 2025). L'OACI a accepté 14 notes de travail rédigées par l'IATA, couvrant une large gamme de sujets présentés à l'Assemblée pour examen.

« L'IATA va participer aux travaux de l'Assemblée de l'OACI et la sécurité, la durabilité et l'efficacité sont en tête de nos priorités. Il est essentiel que nous obtenions un soutien plus ferme à la production de SAF et au régime CORSIA, qui sont les facteurs clés de l'engagement de l'aviation d'éliminer ses émissions nettes d'ici 2050 (zéro net). Également, nous avons besoin d'une entente sur le respect des principes et des dispositions de la Convention de Chicago, afin d'éviter d'avoir un ensemble disparate de mesures fiscales handicapantes et de règlements sur les droits des passagers. Et nous devons renforcer la sécurité au moyen de rapports d'accident produits en temps opportuns, de mesures d'atténuation des interférences du GNSS et de protection du spectre radioélectrique critique », selon Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Les normes mondiales, dont plusieurs sont mises au point par les gouvernements dans le cadre de l'OACI, sont cruciales pour assurer des opérations aériennes sûres, efficaces et de plus en plus durables dans le monde. Ces normes sont conçues avec l'expertise et la contribution des exploitants aériens du monde entier, qui collaborent avec les États membres de l'OACI. L'Assemblée de l'OACI se tient tous les trois ans et offre aux États la possibilité de s'aligner sur le programme de travail de l'Organisation touchant les questions les plus pressantes en matière d'aviation.

« Le caractère critique des normes mondiales visant l'aviation ne doit pas être sous-estimé. Je suis optimiste quant aux résultats de l'Assemblée. Tout le monde souhaite que l'aviation soit sécuritaire, efficace et plus durable. Nous avons donc un programme commun avec les gouvernements. En fait, plusieurs de nos documents soumis à l'Assemblée demandent simplement aux gouvernements de mettre en œuvre plus efficacement les mesures qu'ils ont déjà adoptées. Les prochaines semaines à Montréal seront essentielles pour établir le programme, mais plus importantes encore seront les trois prochaines années consacrées à mettre en pratiques les décisions adoptées », ajoute M. Walsh.

Les documents de l'IATA les plus d'actualité sont les suivants :

1. **Production de SAF** : les cibles d'utilisation de SAF établies par la Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) devraient être examinées par les États pour tenir compte des conséquences sur la hausse des prix des mandats de SAF sans augmentation prévue de la production de SAF.

L'IATA demande aux États de :

- a. soutenir les efforts de l'IATA pour créer un marché des SAF fonctionnel ;
- b. améliorer les mesures économiques incitatives visant les producteurs de carburants pour favoriser la production de SAF ; et
- c. intervenir promptement au plan politique pour régler les anomalies.

2. **CORSIA (Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale)** :

le CORSIA a été adopté par les États lors de la 39^e Assemblée de l'OACI (2016) en tant que seule mesure basée sur le marché pour gérer les émissions de carbone de l'aviation internationale. Le CORSIA devrait générer jusqu'à 17 milliards de dollars en financement des mesures climatiques d'ici 2035. Toutefois, les États persistent à créer ou accroître des taxes sur l'aviation et des régimes (nationaux et régionaux) qui minent la crédibilité du CORSIA, et qui font très peu, sinon rien, pour améliorer la durabilité. De plus, seul le Guyana a émis des unités d'émissions éligibles par le CORSIA (UEE), qui génèrent du financement climatique et permettent aux compagnies aériennes de remplir leurs obligations en vertu du CORSIA.

L'IATA demande aux États de :

- a. réaffirmer leur engagement à faire du CORSIA un succès en tant que seule mesure économique pour gérer les impacts climatiques de l'aviation ; et
 - b. rendre disponibles suffisamment d'UEE du CORSIA pour que les compagnies aériennes puissent remplir leurs obligations en vertu du CORSIA.
3. **Révision de l'impôt des entreprises d'aviation** : une révision de l'article 8 du traité sur le modèle fiscal de l'ONU créera une option pour baser l'imposition d'une société d'aviation sur le lieu où le revenu est réalisé (fiscalité basée sur la source), en plus du système ancien (et presque universellement appliqué) d'imposition selon le territoire où la compagnie est gérée (fiscalité basée sur l'État de résidence). Si elle était choisie, l'imposition basée sur la source générerait un énorme fardeau administratif, sans pour autant procurer des revenus fiscaux additionnels, sauf en cas de double imposition. Cela exigerait aussi l'adaptation de presque tous les accords bilatéraux de service aérien qui suivent le principe de fiscalité basée sur la résidence.

L'IATA demande aux États de :

- a. ne pas tenir compte de la révision de l'article 8 et de continuer de pratiquer la fiscalité basée sur la résidence des compagnies aériennes.
4. **Protection des consommateurs** : au cours des dernières années, plusieurs gouvernements ont envisagé et mis en place des règlements de protection des consommateurs pour les voyageurs aériens. Dans plusieurs cas, ces règlements se sont écartés des principes de base de l'OACI sur la protection des consommateurs, qui soutiennent l'alignement sur les normes mondiales (Convention de Montréal de 1999, par exemple), respectent la proportionnalité et tiennent compte des perturbations massives associées aux circonstances exceptionnelles. En conséquence, nous sommes aux prises avec un ensemble disparate de règlements qui se contredisent mutuellement et créent de la confusion chez les voyageurs. De plus, bien que les

perturbations aient plusieurs sources, il n'y a pas de responsabilité partagée des inconvénients subis par les voyageurs, et les compagnies aériennes subissent le fardeau croissant de ces règlements.

L'IATA demande aux États de :

- a. réaffirmer leur engagement envers les principes de base de l'OACI et aligner leurs réglementations en conséquence ; et
 - b. élaborer des lignes directrices supplémentaires pour harmoniser à l'échelle mondiale les définitions qui s'appliquent aux circonstances extraordinaires, atténuer les disparités entre les pays, partager la responsabilité entre les parties prenantes et tenir compte des défis particuliers associés aux perturbations massives.
5. **Spectre radioélectrique** : au moment de déployer les services 5G, et éventuellement 6G, l'industrie des télécommunications requiert une plus large partie du spectre radioélectrique. L'aviation a besoin du spectre pour plusieurs fonctions, y compris la bande critique de 4.2 - 4.4 GHz utilisée pour les radioaltimètres. Certaines configurations associées au déploiement de la 5G (en particulier aux États-Unis, en Australie et au Canada) ont entraîné des risques inacceptables pour la sécurité de l'aviation aux environs des aéroports, ce qui requiert des mesures d'atténuation (reconfiguration des antennes 5G pendant que les compagnies aériennes se mettent à niveau avec des systèmes avioniques à l'épreuve des interférences). En raison des problèmes de chaînes d'approvisionnement et du temps requis pour élaborer et tester les normes mondiales, les délais de mise à niveau ne seront pas respectés.

L'IATA demande aux États de :

- a. protéger contre les interférences les fréquences critiques pour la sécurité utilisées par l'aviation ; et
 - b. renforcer la coordination parmi les agences de réglementation des télécommunications et de l'aviation pour assurer la sécurité des vols, suivre les bonnes pratiques de mise en œuvre, et adopter des calendriers de mise à niveau réalistes.
6. **Enquêtes d'accident** : l'Annexe 13 de l'OACI exige que les États déposent un rapport d'accident final dans l'année qui suit un accident. Lorsque cela n'est pas possible, des mises à jour doivent être publiées. Malheureusement, seulement 57 % des accidents survenus entre 2018 et 2023 ont fait l'objet d'un rapport d'accident final accessible au public. Cela prive l'aviation d'une source essentielle d'information sur la sécurité.

L'IATA demande aux États de :

- a. produire les rapports d'accident conformément aux exigences de l'Annexe 13, et ce, en temps opportun ; et
- b. soutenir le renforcement des capacités dans les États ayant des ressources d'enquête d'accident insuffisantes.

7. **Interférences du GNSS** : les compagnies aériennes dépendent des services basés sur le GNSS pour assurer la sécurité de la navigation. Les incidents de brouillage et de leurrage augmentent dans les régions à proximité des zones de conflit. Bien qu'il existe des systèmes de redondance pour sauvegarder la sécurité des vols, le risque est inacceptable et doit être atténué.

L'IATA demande aux États de :

- a. maintenir une meilleure coordination entre les autorités militaires et de l'aviation civile pour fournir aux compagnies aériennes de l'information sur le risque en temps opportun ; et
 - b. soutenir une approche à multiples facettes pour atténuer les risques, comprenant une amélioration des rapports et de la détection, des mesures de protection pour les fréquences critiques de l'aviation, le développement de systèmes avioniques à l'épreuve des interférences et une stratégie de durcissement, la planification d'urgence et la formation des pilotes et des contrôleurs du trafic aérien.
8. **Obligations relatives aux aéronefs** : les normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP) établissent le cadre mondial de sécurité de l'aviation. Les obligations relatives aux aéronefs sont des exigences pratiques, telles que l'installation de nouveaux systèmes, découlant de ces SARP une fois qu'elles sont adoptées par les agences de réglementation. L'actuel cycle « adoption-prise d'effet-applicabilité » est long et vulnérable aux retards de certification, aux contraintes de chaîne d'approvisionnement et aux perturbations mondiales. Ces problèmes entraînent des exemptions et des différences au niveau national, nuisant à l'harmonisation et retardant les bénéfices sur le plan de la sécurité.

L'IATA demande aux États de :

- a. reconnaître que les compagnies aériennes ont la responsabilité ultime en matière de conformité et qu'elles sont par conséquent les plus vulnérables aux variabilités de la chaîne de mise en œuvre ; et
 - b. créer un mécanisme pour établir des dates réalistes pour les obligations relatives aux aéronefs, ainsi qu'une surveillance active et la flexibilité d'ajuster les calendriers si des perturbations mondiales surviennent.
9. **Limites d'âge des pilotes** (vols internationaux en équipage multiple) : selon l'Annexe 1 de l'OACI (Licences du personnel), les pilotes des vols internationaux en équipage multiple doivent prendre leur retraite à 65 ans. L'IATA préconise de hausser la limite d'âge des pilotes en équipage multiple à 67 ans, en conservant la mesure de précaution existante qui consiste à avoir dans le poste de pilotage au moins un pilote de moins de 65 ans, tout en assortissant ce changement d'une surveillance médicale renforcée et standardisée. Cela reflète la réalité de carrières plus longues et en santé, tout en maintenant des mesures de sauvegarde de la sécurité.

L'IATA demande aux États de :

- a. approuver la hausse de la limite d'âge à 67 ans pour les opérations internationales en équipage multiple, en maintenant la règle « un pilote de moins de 65 ans », et en conservant la fréquence existante des examens médicaux (par exemple, aux six mois après 60 ans), sans changer l'âge limite pour les vols avec pilote unique ;
- b. créer un système standardisé d'évaluation et de surveillance du risque médical, en utilisant un ensemble commun de données respectueuses de la vie privée (par exemple, certificats médicaux, raison de la retraite ou du non-renouvellement, événement d'incapacité en vol) pour faire le suivi des risques reliés à l'âge de façon uniforme dans tous les pays ; et
- c. émettre des lignes directrices conjointes (examens médicaux, attribution des licences et opérations) de façon à ce que la mise en œuvre soit uniforme, vérifiable et conforme aux bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité.

- IATA -

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 350 compagnies aériennes qui assurent plus de 80 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur X](#) pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fly Net Zero](#)
- [Pour plus d'information](#) sur l'IATA et la 42^e Assemblée de l'OACI