Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/132[1]
25/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.1 : Renforcer la supervision réglementaire et faire évoluer les cadres institutionnels

LE CONTRÔLE D'EXPLOITATION DANS LES ACCORDS DE LOCATION D'AÉRONEFS À COURT TERME (BANALISATION) : UN OUTIL POUR UNE UTILISATION EFFICACE DES FLOTTES

(Note présentée par le Chili et appuyée par 17 États membres de la CLAC[2])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Un accord de location d'aéronef à court terme (banalisation) permet à un même aéronef d'être exploité successivement par deux exploitants établis dans des États différents, chacun disposant de son propre permis d'exploitation aérienne (AOC), avec son propre équipage et exerçant ses propres droits de trafic, ce qui optimise l'exploitation des flottes.

La présente note explique pourquoi de tels accords constituent un outil fondamental pour la flexibilité opérationnelle et décrit les mécanismes de supervision qui permettent aux autorités d'exercer un contrôle approprié sans compromettre la sécurité, à condition que la responsabilité de chaque compagnie concernée et le moment où celle-ci devient exécutoire soient clairement définis.

Il est proposé que la Conférence considère l'accord de banalisation comme un outil valable pour une exploitation efficace des flottes et demande à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'élaborer des orientations destinées à aider les autorités nationales à déterminer et à notifier le transfert du contrôle d'exploitation entre les compagnies parties à de tels accords.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) constater que les accords de banalisation constituent un outil légitime permettant une exploitation efficace des flottes et l'exercice des droits de trafic convenus, et inviter les États à inclure dans leurs accords sur les services aériens des clauses les autorisant expressément ;
b) inviter l'OACI à élaborer des éléments indicatifs sur les modalités de détermination et de notification du transfert du contrôle d'exploitation dans le cadre des vols banalisés ;
c) inviter les États à veiller à ce que la certification des exploitants étrangers assurant un service en vertu d'un accord de banalisation ne soit pas soumise à des prescriptions allant au-delà des spécifications énoncées dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, dès lors qu'ils se conforment aux orientations de l'OACI.

[1] Version espagnole fournie par le Chili.
[2] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.

Objectifs stratégiques :	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*.
Incidences financières :	L'élaboration des éléments indicatifs proposés devrait s'inscrire dans le cadre des programmes de travail ordinaires des instances techniques existantes.
Références :	Doc 7300, *Convention relative à l'aviation civile internationale*, articles 16, 30, 31, 32 et 83 *bis* Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions* Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* Doc 8335, *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international* Doc 9734, *Manuel de supervision de la sécurité* — Partie A

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international est une activité à très forte intensité de capital, dans laquelle le rendement de l'investissement dépend de manière quasi linéaire du nombre d'heures que chaque avion passe en vol. Cette relation est encore plus marquée sur les vols long-courriers opérés par des gros-porteurs, pour lesquels les coûts de possession sont supportés que l'avion soit en vol ou au sol. Pour les transporteurs desservant des marchés de taille moyenne, la difficulté structurelle ne réside pas dans la demande elle-même, mais plutôt dans sa répartition : une route peut justifier quatre ou cinq vols hebdomadaires, mais pas sept, ce qui signifie que l'avion reste inactif les autres jours.

1.2 La location d'aéronefs à court terme, également appelée « banalisation », répond directement à ce problème en permettant à deux ou plusieurs exploitants, établis dans des États différents, d'utiliser successivement le même aéronef, chacun sous son propre permis d'exploitation aérienne (AOC), avec son propre équipage, sur ses propres routes, et en exerçant les droits de trafic accordés en vertu des accords sur les services aériens de son État. Le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) décrit précisément la banalisation comme l'un des mécanismes permettant de concrétiser les droits d'exploitation et d'accès aux marchés.

1.3 Le Chili porte depuis longtemps un intérêt direct à cette question. En raison de sa situation géographique, il exploite des ultra-long-courriers vers tous ses marchés clés situés en dehors de la région, et la densité du trafic justifie rarement un service quotidien tout au long de l'année. En conséquence, la possibilité de partager des gros-porteurs avec des exploitants d'États voisins, dans un cadre de supervision rigoureux, s'est avérée cruciale pour maintenir une connectivité qui, sans cela, ne serait pas viable économiquement.

1.4 Bien que de nombreux États incluent dans leurs accords bilatéraux des dispositions de flexibilité opérationnelle autorisant expressément la banalisation, nous estimons que des doutes subsistent quant à la question de savoir qui est responsable de l'exploitation à un moment donné et comment le transfert de responsabilité d'un exploitant à un autre doit être documenté.

2. LE CONTRÔLE D'EXPLOITATION : LA PREMIÈRE PROTECTION

2.1 Le concept qui régit l'ensemble de la question est celui de contrôle d'exploitation, défini à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*, comme l'exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol. La détention de cette autorité détermine, pour chaque vol, quel exploitant est responsable et quelle autorité de l'aviation en répond.

2.2 Dans ce contexte, l'accord de banalisation ne devrait pas avoir d'incidence sur le rôle de supervision de la sécurité entre deux ou plusieurs autorités, puisque le contrôle d'exploitation n'est exercé à un moment donné que par un seul des exploitants, de sorte qu'il n'y a qu'une seule autorité responsable.

2.3 Le point crucial n'est donc pas de savoir qui détient le contrôle – cela est toujours clair –, mais plutôt à quel moment celui-ci est transféré, ce qui est attesté par un certificat d'acceptation signé par l'exploitant principal et l'exploitant secondaire, dûment consigné dans le carnet de route de l'aéronef et préalablement enregistré dans les spécifications d'exploitation. Une opération de banalisation est ainsi vérifiable a posteriori, vol par vol.

2.4 Le reste du cadre repose sur le principe susmentionné, puisque le même aéronef est précisé dans l'AOC et dans les spécifications d'exploitation des deux exploitants délivrées par leurs États respectifs, ce qui présuppose que chaque autorité a certifié et approuvé de manière indépendante l'exploitant sous sa propre supervision, en totale conformité avec la norme de l'Annexe 6. Aucune autorité ne reconnaît ni n'accepte la certification de l'autre ; chacune exerce pleinement sa propre compétence.

2.5 À l'inverse, la responsabilité permanente du contrôle de la maintenance n'est pas alternée, mais incombe à l'État d'immatriculation, qui peut accepter de partager la supervision avec l'État de l'autre exploitant tant que l'aéronef est exploité sous ce régime. Cela signifie que l'aéronef continue d'être exploité sous un seul certificat de navigabilité et un seul régime de maintien de la navigabilité. Ce qui alterne, c'est le contrôle d'exploitation, et non la gestion technique de l'aéronef.

2.6 La conclusion d'accords de double supervision entre les autorités des États concernés peut également contribuer à coordonner les programmes de supervision des parties, à mener des inspections conjointes, à échanger des informations sur la sécurité et les comptes rendus d'incident, à résoudre à l'avance d'éventuelles divergences réglementaires et à établir des procédures de contrôle.

3. L'EXPÉRIENCE CHILIENNE

3.1 Certaines compagnies aériennes chiliennes exploitent régulièrement leurs aéronefs dans le cadre d'accords de banalisation avec des compagnies aériennes d'autres États, chacune disposant de son propre AOC.

3.2 Les exploitants concluent un accord de banalisation pour chaque aéronef sous la forme d'un contrat de location sans équipage qui précise les responsabilités de chaque partie ; cet accord est soumis à l'approbation des autorités de l'aviation respectives. Celles-ci vérifient séparément sa conformité à l'ensemble des prescriptions opérationnelles, de navigabilité et de maintenance applicables pendant la période d'exploitation. Les aéronefs sont placés sous l'AOC et les spécifications d'exploitation de chaque exploitant, et la procédure de transfert du contrôle d'exploitation est approuvée.

3.3 Dans la pratique, cela permet à un même aéronef d'exploiter, au cours d'une même semaine, une route long-courrier vers une destination commune située dans un État tiers au départ de chacun des deux États d'origine, dans chaque cas sous l'AOC et en exerçant les droits de trafic de l'exploitant respectif, ce qui permet d'optimiser l'exploitation de l'aéronef, sans qu'aucun des deux transporteurs n'ait à supporter seul une densité de trafic exclusive.

3.4 Par conséquent, l'accord de banalisation ne soulève aucun problème conceptuel insoluble et n'oblige aucun État à renoncer à ses responsabilités de supervision, puisque le transfert du contrôle d'exploitation dûment documenté permet d'identifier sans ambiguïté l'autorité responsable, dont les actions sont vérifiables et contrôlables à tout moment, et qu'un État tiers appliquant des normes de certification strictes n'éprouvera aucune difficulté à le gérer.

4. CONCLUSION

4.1 L'accord de banalisation constitue un outil éprouvé pour l'exploitation efficace du matériel aéronautique. Il est particulièrement utile pour les pays dont les marchés nationaux ne peuvent, à eux seuls, générer une densité de trafic sur les routes long-courriers. Sa légitimité repose sur le fait que, tout au long de l'exploitation, il n'y a qu'un seul exploitant exerçant le contrôle d'exploitation, un seul AOC, une seule autorité responsable, et que le moment où le contrôle d'exploitation change de mains est consigné par écrit.

4.2 L'expérience chilienne montre que ce modèle est non seulement conforme aux obligations internationales en matière de supervision, mais également vérifiable par des États tiers et applicable même dans le cadre des systèmes de certification les plus rigoureux.

4.3 À la lumière de ce qui précède, le Chili invite la Conférence à prendre note des informations contenues dans la présente note, en particulier à l'intention des États moins familiarisés avec ce type d'accord et ses effets, et invite l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à fournir aux États une référence commune, afin de contribuer à l'efficacité du transport aérien international, à la connectivité des régions qui dépendent de flottes partagées et à la sécurité juridique du système dans son ensemble.

— FIN —