



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif

2.1 : Accès aux marchés

FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DE L'AVIATION D'AFFAIRES INTERNATIONALE

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne un aperçu de l'importance du secteur de l'aviation d'affaires internationale et indique comment les États-Unis traitent les activités de l'aviation d'affaires internationale, dans une perspective économique.

Il est important que les cadres de réglementation soit compatibles entre les États aux fins du développement ordonné du secteur de l'aviation d'affaires à l'échelle mondiale, et l'OACI pourrait apporter un appui matériel à cet égard.

Suite à donner : La Conférence est invitée :

- a) à approuver la conclusion figurant au paragraphe 6 ;
- b) à adopter les recommandations présentées au paragraphe 7.

<i>Références :</i>	Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation d'affaires est une composante importante d'un système de transport aérien international complet. Elle favorise la croissance économique et le commerce mondial, en particulier dans les régions moins développées et rurales où l'infrastructure, le manque de développement économique et d'autres contraintes peuvent rendre l'aviation commerciale non viable.

1.2 Un secteur d'aviation d'affaires internationale solide complète l'aviation commerciale en augmentant l'accès au transport aérien, en aidant à porter à un niveau aussi élevé que possible la contribution du secteur du transport aérien à l'économie mondiale.

2. ANALYSE

2.1 Aux fins de la présente note, nous entendons par « aviation d'affaires » l'utilisation *non commerciale* de l'aviation pour faciliter et exercer des activités, dont voici des exemples :

c) un particulier utilisant son propre aéronef pour raison d'affaires (« aéronef exploité par sa ou son propriétaire ») ;

d) une société utilisant son propre aéronef pour transporter ses employés et/ou des particuliers avec qui elle a noué des relations d'affaires (« aviation d'affaires »)¹ ;

e) l'utilisation par des particuliers ou des sociétés d'un aéronef sur lequel elles possèdent un droit de propriété dans le cadre d'un programme de propriété fractionnée (« propriété fractionnée »).

2.2 Le principal point commun entre ces divers types d'activités d'aviation d'affaires, quant à ce qui les distingue des activités d'aviation commerciales, est qu'elles ne sont pas offertes au grand public contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location. Au lieu de cela, elles constituent l'usage privé d'un aéronef par ses propriétaires et/ou des particuliers qui leur sont associés dans la conduite de leurs affaires.

2.3 Le traitement des activités d'aviation d'affaires internationale doit prendre en compte les besoins de fonctionnement uniques du secteur, surtout ses besoins en matière de rapidité et de souplesse, notamment le dépôt et le traitement accélérés de tous les permis d'exploitation, y compris les plans de vol. L'avantage premier de l'aviation d'affaires par rapport aux autres formes de transport aérien est sa capacité à offrir aux entrepreneurs des horaires et des routes sur mesure qui peuvent être modifiés avec un préavis minime. Les États qui satisfont efficacement aux besoins de l'aviation d'affaires le font au bénéfice des consommateurs, des aéroports et des communautés et de l'ensemble de leur économie.

3. TRAITEMENT ÉCONOMIQUE AMÉRICAIN DES ACTIVITÉS DE L'AVIATION D'AFFAIRES INTERNATIONALE

3.1 Les États-Unis estiment que leur approche économique du traitement des activités de l'aviation d'affaires internationale satisfait aux besoins de fonctionnement uniques du secteur et nous recommandons à l'attention de tous les États contractants les concepts généraux qui sous-tendent notre approche, exposés ci-dessous.

3.2 Les États-Unis traitent les différents sous-types d'activités de l'aviation d'affaires soulignés au paragraphe 2.1 comme des activités d'aviation non commerciale. En tant que telles, elles ne sont pas soumises aux accords de services aériens internationaux et les aéronefs sont libres d'effectuer des vols à l'intérieur des États-Unis et entre les États-Unis et d'autres pays.

3.3 Afin de définir les programmes de propriété fractionnée, qu'ils considèrent comme une forme d'aviation d'affaires exploitée en propre, les États-Unis utilisent les critères suivants. Un programme de propriété fractionnée doit comprendre :

a) deux aéronefs ou plus ;

b) les propriétaires satisfont au seuil minimum de propriété ou d'intérêt à bail à long terme par aéronef (1/16 pour les aéronefs ou 1/32 pour les hélicoptères) ;

¹ Voir la définition de l'OACI à l'Annexe 6, Partie 2.

- c) une location sans services entre propriétaires et un contrat pluriannuel avec un seul gestionnaire de programme qui apporte son expertise en aviation et en services de gestion aux participants du programme.

4. COMPATIBILITÉ INTERNATIONALE EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION

4.1 Un traitement économique compatible entre États permettra le développement sûr et ordonné du secteur de l'aviation d'affaires à l'échelle mondiale.

4.2 C'est pour cette raison que les États-Unis ont recherché la collaboration avec d'autres États en vue d'une compatibilité accrue du traitement économique des activités de l'aviation d'affaires internationale en tant qu'aviation non commerciale.

4.3 Les travaux à cette fin ont inclus un Protocole d'entente entre le Canada, le Mexique et les États-Unis sur le traitement économique de l'aviation d'affaires et les activités des aéronefs en propriété fractionnée, ainsi qu'une approche de mise en œuvre conjointe avec les principaux partenaires européens sur le traitement économique de types particuliers d'activités de l'aviation d'affaires internationale.

4.4 À l'heure actuelle, les États-Unis travaillent avec leurs partenaires de la Coopération économique Asie-Pacifique (CEAP) à l'élaboration d'un ensemble de principes de base convenus afin de guider les économies de la CEAP dans le cadre de leur traitement économique des activités de l'aviation d'affaires. Ce programme de travail a été officiellement approuvé à la 7^e Réunion des ministres des transports de la CEAP, en septembre 2011 et il sera repris par le Groupe de travail sur les transports de la CEAP. Dans leur déclaration commune, les ministres des transports de la CEAP ont reconnu l'incidence économique positive substantielle que peut avoir le secteur de l'aviation d'affaires d'avoir dans la Région de la CEAP.

5. L'AVIATION D'AFFAIRES DANS LE CONTEXTE DE L'OACI

5.1 L'OACI a déjà traité de questions concernant l'aviation d'affaires, notamment en classant les divers sous-types du secteur (à savoir : commercial, de société, à propriété fractionnée, etc.) à des fins statistiques², et en examinant les questions de politique liées à l'accès aux aéroports et à la gestion du trafic aérien³. Néanmoins, l'OACI n'a pas encore élaboré d'éléments indicatifs ou de recommandations sur la manière dont les États contractants devraient traiter les activités de l'aviation d'affaires internationale d'un point de vue économique.

6. CONCLUSIONS

6.1 Aux fins d'une clarté et d'une transparence plus grandes du traitement économique des activités de l'aviation d'affaires internationale et encourager son développement mondial, il est crucial : (1) que les États appliquent une approche économique aux activités de l'aviation d'affaires internationale, qui satisfasse aux besoins de fonctionnement uniques du secteur, comme il est souligné au paragraphe 2.3 ; et (2) que l'OACI aide matériellement en élaborant des éléments indicatifs sur la manière dont les

² Voir la note de travail STA/10-WP/7 de l'OACI intitulée « *Examen de la classification et des définitions utilisées pour les activités de l'aviation civile* ».

³ Voir le document de l'OACI publié en août 2005, intitulé « *Study on International General and Business Aviation Access to Airports* ».

activités de l'aviation d'affaires internationale devraient être traitées du point de vue de la réglementation économique.

7. **RECOMMANDATIONS**

7.1 La Conférence est invitée à recommander que :

- a) au titre des mesures réglementaires nationales se rapportant au traitement économique des activités de l'aviation d'affaires internationale, les États contractants devraient traiter les types des activités soulignés au paragraphe 2.1 comme des activités d'aviation non commerciale ;
- b) compte tenu de la nature non commerciale et de la souplesse opérationnelle que nécessite l'aviation d'affaires, l'OACI devrait élaborer des éléments indicatifs pour le traitement des activités de l'aviation d'affaires internationale.

— FIN —