



**NOTE DE TRAVAIL**

**DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES**

**Montréal, 23 – 27 novembre 2009**

**Point 1 : Statistiques de l'aviation civile — Classification et définitions de l'OACI**

**EXAMEN DE LA CLASSIFICATION ET DES DÉFINITIONS UTILISÉES  
POUR LES ACTIVITÉS DE L'AVIATION CIVILE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

Au fil des ans, l'OACI a mis au point un système de définitions pour appuyer le processus d'élaboration et de mise à jour des différentes annexes à la Convention de Chicago, ainsi que des documents connexes tels que les manuels et les circulaires. Des définitions ont également été données dans le cadre du Programme statistique de l'OACI. Il a été noté dans diverses analyses faisant intervenir la classification des activités de l'aviation civile (activités commerciales, de transport aérien, de l'aviation générale, etc.), qu'il y avait lieu de revoir, d'actualiser et de compléter les classifications et définitions en vigueur.

La présente note passe en revue la classification informelle et les définitions existantes, et elle propose une classification plus complète accompagnée des définitions correspondantes.

La suite à donner par la Division figure à la section 6.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Au fil des ans, l'OACI a mis au point un système de définitions pour appuyer le processus d'élaboration et de mise à jour des différentes annexes à la Convention de Chicago, ainsi que des documents connexes tels que les manuels et les circulaires. Des définitions ont également été données dans le cadre du Programme statistique de l'OACI. Toutefois, l'OACI n'a pas mis au point de classification formelle des activités de l'aviation civile.

1.2 En dehors de l'OACI, il existe plusieurs classifications des branches d'activité économique à l'échelle mondiale, régionale et nationale. Les Nations Unies ont élaboré la Classification internationale type par industrie (CITI), qui est largement utilisée pour normaliser la collecte des données et favoriser la comparabilité internationale. Le code original a été adopté en 1948, mais on y a apporté des révisions périodiques pour qu'il reste pertinent et actuel. La dernière version, CITI rév. 4, a été diffusée officiellement le 11 août 2008. Des systèmes de classification régionaux sont également disponibles et

comprennent, entre autres, le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) et la Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne (NACE). La Circulaire 292 de l'OACI, *Contribution économique de l'aviation civile*, Volume II : *Méthodologies d'évaluation*, montre la mise en application de la CITI et de la Classification centrale de produits (CPC) connexe pour classer les activités de l'aviation civile commerciale d'une économie locale, régionale ou nationale donnée, afin d'appliquer les analyses des intrants et des extrants en vue d'une évaluations des incidences. Ces classifications sont toutefois relativement complexes et ne répondent pas aux besoins de l'OACI en matière de statistiques.

1.3 Les différentes utilisations des données de l'aviation civile, telles que les analyses relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'efficacité de l'aviation civile et à ses incidences environnementales, ainsi que les prévisions et la planification nécessitent une nomenclature adéquate et une définition claire des activités de l'aviation civile, en particulier celles qui sont visées, directement ou indirectement, par les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

1.4 En outre, toute collecte de données nécessite une définition claire des activités de l'aviation visées. Par exemple, les données sur les passagers et le fret sont cruciales pour analyser la croissance de l'aviation commerciale, alors que les données sur le nombre de mouvements d'aéronef sont importantes pour toutes les activités aéronautiques. Dans ce contexte, il faut disposer d'une classification différenciée rassemblant une liste de définitions circonstanciées pour chaque activité de l'aviation civile afin que le programme de collecte de données soit fiable.

1.5 Étant donné l'absence de nomenclature convenant aux besoins de l'OACI en matière de statistiques, il est proposé d'examiner et d'adopter la classification présentée à l'Appendice A, dans laquelle les activités de l'aviation civile ont été regroupées en grandes classes : services de transport aérien commercial, aviation générale, services aéroportuaires, services de navigation aérienne, construction – aviation civile, formation aéronautique, maintenance et révision, fonctions réglementaires et autres activités.

## **2. DÉFINITIONS CONNEXES DE L'OACI**

2.1 Les définitions connexes figurent dans l'Appendice B.

## **3. COUVERTURE DES DONNÉES**

3.1 La prise de décisions judicieuses concernant la sécurité et la sûreté de l'aviation et la protection de l'environnement passe par la collecte, l'analyse et la diffusion de données statistiques sur les diverses activités liées à l'aviation civile. Par conséquent, l'OACI doit faire en sorte que son programme de statistiques couvre bien ces activités.

## **4. DÉLIBÉRATIONS ET RECOMMANDATIONS DE LA 14<sup>e</sup> RÉUNION DU GROUPE D'EXPERTS EN STATISTIQUES**

4.1 Le groupe d'experts a revu le projet de classification proposé à l'Appendice A, les définitions connexes de l'OACI présentées dans l'Appendice B ainsi que la définition de l'aviation d'affaires donnée par le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et reproduite à l'Appendice C et, plus particulièrement, l'élément commercial de cette activité.

4.2 Il est noté qu'une définition adéquate de « taxi aérien » dépend des fins auxquelles les données sont recueillies. Par exemple, dans le contexte des vols de taxi aérien, la présence de passagers, de fret ou de poste à bord peut ne pas être suffisante pour caractériser les mouvements d'aéronef correspondants. Le groupe d'experts est d'avis que les vols de mise en place pourraient, dans ce cas, être aussi importants que les vols payants proprement dits.

4.3 Il est noté également que la classification de cette activité n'est pas uniforme, car les États la placent dans la rubrique « services de transport commercial non réguliers » ou dans la rubrique « aviation générale ». Des inquiétudes ont été exprimées à l'égard de la charge de travail supplémentaire qui pourrait s'ajouter pour les aéroports ou les exploitants d'aéronefs.

4.4 Le groupe d'experts a examiné la définition révisée de « vols payants de taxi aérien » présentée par le Secrétariat dans la note STAP/14-WP/13 Révision n° 2 (anglais seulement). Après de courtes délibérations portant sur la mention du nombre de sièges et de la nature de l'exploitant, le groupe d'experts est convenu de la définition suivante : *Vols non réguliers à la demande à bref délai pour le transport par voie aérienne de passagers, de fret ou de poste, seuls ou en combinaison, exécutés contre rémunération habituellement au moyen d'aéronefs plus petits, y compris des hélicoptères (en général d'au plus 30 sièges). Cette définition s'applique aux vols de mise en place nécessaires à la prestation des services.*

4.5 Ceci étant entendu, le groupe d'experts a adopté la recommandation suivante :

## 5. RECOMMANDATION STAP/14-9

### LE GROUPE D'EXPERTS RECOMMANDE :

- a) l'adoption de la classification proposée des activités de l'aviation civile aux fins de statistiques ;
- c) l'inscription de l'élément commercial de l'aviation d'affaires sous la rubrique des services de transport aérien commercial non régulier à la demande, avec les activités de taxi aérien ;
- d) l'inscription de l'élément non commercial de l'aviation d'affaires, incluant les exploitations à propriété fractionnée, sous la rubrique de l'aviation générale.

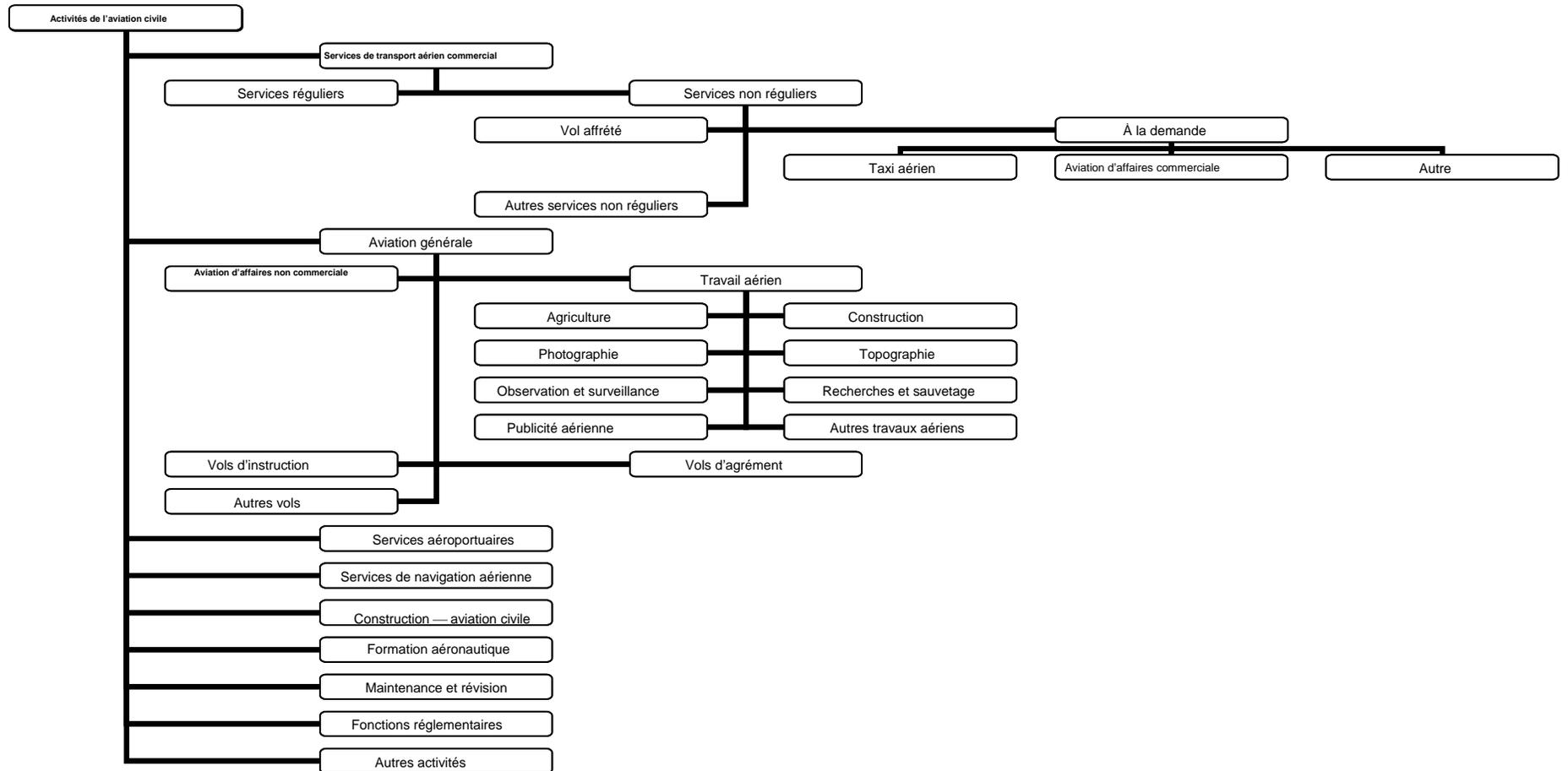
## 6. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

6.1 La Division est invitée à examiner et à adopter la classification proposée des activités de l'aviation civile aux fins de statistiques.

-----

APPENDICE A

PROPOSITION DE CLASSIFICATION OACI DES ACTIVITÉS DE L'AVIATION CIVILE



-----

## APPENDICE B

### DÉFINITIONS DE L'OACI

La présente section contient les différentes définitions actuellement en usage à l'OACI. Il convient de noter qu'il y a des redondances et, dans certains cas, des différences.

#### *Transport aérien commercial*

**Vol de transport commercial.** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location (Annexe 6, 1<sup>re</sup> Partie, Chapitre 1<sup>er</sup>, Page 1-6).

**Vol.** Parcours d'un aéronef sur une ou sur plusieurs étapes, défini par un même numéro de vol (Formulaire B).

**Vol de transport commercial.** Service régulier ou vol non régulier assuré par un aéronef sur une ou plusieurs étapes et offert au public, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location. (Les escales techniques ne sont pas comptées dans les statistiques de l'OACI.) (*Manuel du programme statistique de l'OACI*, 1994)

Les vols de transport commercial peuvent être classés comme vols réguliers ou non réguliers.

*Service régulier (Définition du Conseil, 1952) (Doc 9587, Partie 1, page 1-8)*

On entend par « service aérien international régulier » une suite de vols possédant chacune des caractéristiques ci après :

- a) ces vols sont accomplis à travers l'espace aérien de deux États ou plus ;
- b) ils sont effectués par des aéronefs, en vue du transport de passagers, d'articles postaux ou de fret moyennant rémunération, de telle manière que chacun de ces vols soit accessible au public ;
- c) ils sont exécutés afin d'acheminer le trafic entre deux ou plusieurs points qui restent les mêmes pour toute la suite de vols, soit
  - i) suivant un horaire publié, soit
  - ii) avec une régularité ou une fréquence telle que cette suite constitue une série systématique évidente de vols.

**Services réguliers (payants).** Vols prévus et exécutés contre rémunération suivant un horaire publié, ou dont la régularité et la fréquence sont propres à constituer des séries systématiques évidentes, qui sont ouverts à la réservation directe de la part du public, ainsi que vols supplémentaires nécessités par un excédent de trafic sur les vols réguliers (Formulaire B).

**Appendice B**

*Service non régulier (Manuel de la réglementation du transport aérien international, Doc 9626, Chapitre 4.6, pages 4.6-1 et 4.6-2)*

Un service aérien non régulier est un service de transport aérien commercial effectué autrement que comme un service aérien régulier.

Un vol affrété est un vol non régulier effectué au moyen d'un aéronef affrété. Bien que les termes non régulier et affrété (par arrangement contractuel entre un transporteur aérien et une entité qui loue ses aéronefs à court ou à long terme) soient devenus quasiment interchangeables, il est à noter que les vols commerciaux non réguliers ne sont pas tous des vols affrétés.

Les types actuels et anciens de services non réguliers se classent en quatre catégories : vols affrétés pour passagers, vols affrétés pour marchandises, vol affrété combiné passagers-fret et vols non réguliers qui ne sont pas des vols affrétés, pour le transport de trafic couvert individuellement par un billet de passage ou une lettre de transport aérien (ce que l'on appelle parfois service à la demande ou de taxi aérien). Ces vols ne sont pas assurés en fonction d'un horaire publié mais sont vendus à des particuliers (habituellement des expéditeurs de fret). Ils empruntent des routes autorisées mais ne font escale qu'aux points en route où il y a du trafic à débarquer ou embarquer.

***Vols payants de taxi aérien.*** Vols non réguliers à la demande à bref délai pour le transport par voie aérienne de passagers, de fret ou de poste, seuls ou en combinaison, exécutés contre rémunération habituellement au moyen d'aéronefs plus petits, y compris des hélicoptères (en général d'au plus 30 sièges). Cette définition s'applique aux vols de mise en place nécessaires à la prestation des services.

***Aviation générale (Étude annuelle sur les activités de l'aviation civile et les licences de pilote civil, 1994)***

Du point de vue des statistiques, on entend par aviation générale les activités de l'aviation civile autres que les services aériens réguliers et les transports aériens non réguliers effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location. Aux fins des statistiques de l'OACI, les activités d'aviation générale sont classées dans les catégories suivantes : vols d'instruction, vols d'affaires, vols d'agrément, travail aérien et autres vols.

Une définition un peu différente de l'aviation générale (excluant le travail aérien) est donnée dans les Annexes 6 et 17 ; un vol d'aviation générale y est défini comme un vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien. Cependant, aux fins des statistiques, il est proposé de conserver la définition donnée ci-dessus.

Les vols d'instruction sont définis comme l'utilisation d'aéronefs pour l'instruction en vol avec un instructeur. Il peut s'agir de vols exécutés par des aéro-clubs, des écoles de pilotage ou des exploitants commerciaux.

Les vols d'agrément sont définis comme l'utilisation d'aéronefs à des fins privées ou récréatives, sans rapport avec une activité professionnelle ou commerciale.

Les vols d'affaires sont définis comme l'utilisation d'aéronefs pour transporter du personnel ou des biens d'une entreprise. Ces vols peuvent être effectués par un pilote professionnel ou un pilote privé. Une autre définition de l'aviation d'affaires, comportant trois subdivisions (commerciale, entreprise et propriétaire-exploitant) et ayant été adoptée par le Conseil international de l'aviation d'affaires, est présentée à l'Appendice C (en anglais seulement).

**Aviation d'affaires.** Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une société, pour le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre des activités de la société, avec un pilote professionnel employé pour la conduite de l'aéronef. (Annexe 17, Chapitre 1, page 1-1)

La propriété fractionnée désigne la propriété partagée d'actifs importants tels qu'un aéronef. En général, chaque propriétaire paie régulièrement des redevances à une entreprise qui gère l'actif (exploite l'aéronef) au nom de tous les propriétaires. La propriété fractionnée a récemment gagné en popularité dans le secteur de l'aviation d'affaires car elle réduit le coût de propriété tout en offrant une grande souplesse opérationnelle et un accès à plus d'aéroports (de destinations).

**Travail aérien.** Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

**Activités agricoles :** Utilisation d'aéronefs pour des activités telles que : poudrage des récoltes, épandage de produits chimiques ou d'engrais, ensemencement, lutte contre le gel et les insectes et regroupement des bestiaux.

**Autres travaux aériens :** Utilisation d'aéronefs pour des activités telles que : photographie aérienne, patrouille et surveillance, prospection, construction (c'est-à-dire travaux aériens sur des chantiers de construction), publicité, services médicaux, assistance et sauvetage.

**Autres vols :** Tous les vols d'aviation générale autres que les vols de planeurs et de ballons libres qui ne peuvent se classer dans les catégories ci-dessus. Les vols exécutés par des pilotes pour maintenir leur niveau de compétence doivent aussi être inclus dans cette rubrique.

#### **Maintenance et révision (Annexe 8)**

**Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation (Annexe 8, Partie I, page I-3).

**Réparation.** Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité défini par le règlement applicable de navigabilité (Annexe 8, Partie I, page I-3).

**Réparation.** Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type (Annexe 6, 1<sup>re</sup> Partie, Chapitre 1<sup>er</sup>, page 1-5).

#### **Exploitation des aéroports (Manuel sur l'économie des aéroports, Doc 9562)**

**Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface (Annexe 14, Volume I, Chapitre 1, page 1-2).

**Aéroport international.** Tout aéroport que l'État contractant dans le territoire duquel il est situé a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les

**Appendice B**

formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

***Opérations des ANSP (Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne, Doc 9161, Glossaire des termes et abréviations)***

***Fournisseur de services de navigation aérienne.*** Entité indépendante créée aux fins d'exploiter et de gérer des services de navigation aérienne et habilitée à gérer et utiliser les recettes qu'elle génère pour couvrir ses coûts. Dans ce manuel, les termes « fournisseur », « entité », « organisme » et « prestataire » sont utilisés de façon interchangeable.

***Services de navigation aérienne.*** Ce terme comprend la gestion du trafic aérien (ATM), les systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS), les services météorologiques pour la navigation aérienne (MET), les services de recherches et de sauvetage (SAR) et les services d'information aéronautique (AIS). Ces services sont fournis à la circulation aérienne pendant toutes les phases des opérations (approche, aérodrome et en route).

***Formation aéronautique (Annexe 1, Chapitre 1<sup>er</sup>, page 1-2)***

***Organisme de formation agréé.*** Organisme agréé par un État contractant conformément aux dispositions du § 1.2.8.2 et de l'Appendice 2 pour assurer la formation de membres d'équipage de conduite et fonctionnant sous la supervision de cet État.

***Services d'escale***

Les services d'escale comprennent l'administration et la supervision au sol, l'acheminement des passagers, la manutention des bagages, du fret et de la poste, l'assistance piste, les services avions, les services d'avitaillement et d'appoint d'huile, l'entretien des aéronefs (entretien léger), les opérations de vol et l'administration des équipages, le transport de surface et les services de restauration.

-----

## APPENDIX C

### IBAC DEFINITIONS RELATED TO BUSINESS AVIATION

#### *Definition of Business Aviation:*

'That sector of aviation which concerns the operation or use of aircraft by companies for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of their business, flown for purposes generally considered not for public hire and piloted by individuals having, at the minimum, a valid commercial pilot license with an instrument rating.'

#### *Definition Sub-divisions*

##### *Sub-division 1 Business Aviation - Commercial*

The commercial operation or use of aircraft by companies for the carriage of passenger or goods as an aid to the conduct of their business and the availability of the aircraft for whole aircraft charter, flown by a professional pilot(s) employed to fly the aircraft.

##### *Sub-Division 2 Business Aviation - Corporate*

The non-commercial operation or use of aircraft by a company for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of company business, flown by a professional pilot(s) employed to fly the aircraft.

##### *Sub-Division 3 Business Aviation - Owner Operated*

The non-commercial operation or use of aircraft by an individual for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of his/her business.