



1. Distinction transport aérien public et transport aérien privé : le critère de la rémunération et du caractère onéreux du vol :

Le transport aérien **public** est défini comme le fait d'acheminer, par aéronef, d'un point de départ à un point d'arrivée des passagers, des marchandises ou du courrier **à titre onéreux** (art. L.6400-1 et L.6412-1 du code des transports, art. 2 du règlement (CE) n° 1008/2008¹. Le transport aérien public est **subordonné à la détention d'un certificat de transporteur aérien** (CTA) et d'une **licence d'exploitation** délivrés par l'autorité administrative (art. L.6412-4 du code des transports). Le défaut de CTA et/ou de licence d'exploitation est susceptible de **poursuites pénales** et réprimé par des sanctions du niveau du délit (art. L. 6232-6 du code des transports) et de la contravention de 5^{ème} classe (art. R. 330-13 du code de l'aviation civile)

Aux termes du règlement (UE) n°965/2012 : « *l'exploitation à des fins de transport aérien commercial* » est définie comme *l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux* ».

Le code des transports et code de l'aviation civile font mention du « transport aérien public » analogue au « *transport aérien commercial* ».

A la notion de transport aérien public s'oppose celle de transport aérien privé qui correspond à toute activité de transport organisée **à titre gratuit** par une personne morale ou physique et pour son propre compte. Le transport privé est soumis au régime de l'aviation générale et **n'est pas soumis aux mêmes autorisations préalables** (aucune obligation de détention d'une licence d'exploitation ou d'un CTA).

Le Transport Public de Passager au moyen de ballons libres à air chaud (montgolfières) est réglementé par l'arrêté du 06 mars 2013 relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien dès lors que la capacité d'emport (équipage compris) offerte par un exploitant pour un vol donné, est supérieure à 4 personnes ou 400 kilogrammes de charge, conformément aux termes de l'article R 330.1 du code de l'aviation civile.

Cet arrêté de 2013 a été modifié par l'arrêté du 6 février 2015 intégrant des modifications relatives notamment à quelques définitions et aux conditions de maintien de navigabilité des ballons exploités par une société détenant un Certificat de Transporteur Aérien (CTA).

2. Le partage des frais, les vols de découverte, etc. :

L'article 4 de l'arrêté 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile, prévoit la **possibilité, pour un pilote privé, de partager les dépenses de fonctionnement (coûts directs) d'un vol avec ses passagers**. Ce régime particulier lui permet de **faire profiter ses cercles familiaux et amicaux** de sa capacité de voler. Cependant, cette disposition n'est **pas claire** quant à ses limites et aux modalités du partage des frais.

¹ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte).

[Tapez ici]

Date de parution	Annule et remplace	N° de fiche	Page
Janvier 2018	Document initial	1	1/3

Au niveau européen, le règlement (UE) n° 1178/2011² (dit règlement « *Air Crew* ») constitue désormais la base juridique applicable au personnel navigant de l'aviation civile : il fixe notamment les règles concernant **les licences et les privilèges des pilotes privés**. L'article 3 de l'*Air Crew* prévoit la possibilité pour les pilotes privés d'effectuer les vols visés à l'article 6§4, point a) du règlement (UE) n° 965/2012³ (dit règlement « *Air Ops* »). Ce dernier autorise les vols à frais partagés, **à condition que le coût soit réparti entre tous les occupants, y compris le pilote**, qu'il s'agisse **des seuls coûts directs**, et que le **nombre de passagers ne dépasse pas six**.

Selon ces dispositions, dans le cadre d'un vol privé avec partage de frais, le pilote **ne devrait, en aucun cas, réaliser un bénéfice**, c'est-à-dire partager un montant supérieur au coût direct du vol.

L'arrêté du 9 février 2015 modifié par l'arrêté du 4 mai 2016 relatif à l'application du règlement (UE) n°965/2012 du 5 octobre 2012 distingue le transport aérien commercial des opérations réalisées à des fins non commerciales, ces dernières comprenant :

- les « vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six » ;

- « aux vols de découverte effectués soit par un organisme de formation (...) soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci ». Les vols de découverte sont entendus comme tout vol effectué contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée, proposé par un organisme de formation agréé ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir et visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres ».

Si l'arrêté du 4 mai 2016 a amendé la rédaction de l'arrêté du 9 février 2015, particulièrement en supprimant les références aux « ballons », il conserve son intérêt par la distinction formulée entre vols à frais partagés et vols de découverte qu'il en donne.

3. Incidences fiscales : le critère du but lucratif.

L'article 261-7.1 du code général des impôts (CGI) dispose que les organismes sans but lucratif (OSBL) sont exonérés de la TVA au titre de leurs services à caractère social, éducatif, culturel et sportif qu'ils rendent à leurs membres ainsi que, dans certaines limites, des ventes accessoires qu'ils leur consentent. L'exonération s'applique aux associations notamment, mais sont exclus du bénéfice de cette exonération les personnes physiques et les groupements

² Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

³ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

[Tapez ici]

Date de parution	Annule et remplace	N° de fiche	Page
Janvier 2018	Document initial	1	1/3

de fait, même agissant sans but lucratif. Sont considérées comme membres de l'organisme, les personnes y ayant adhéré. Les ventes accessoires (brochures, articles de sport, casquettes, pins, etc.) consenties aux membres dans la limite de 10% des recettes totales réalisées par l'organisme bénéficient de l'exonération et ce, quelle que soit la nature des objets vendus.

Un OSBL est soumis aux impôts commerciaux si sa gestion est intéressée. Si sa gestion est désintéressée, et qu'il ne concurrence pas le secteur commercial, un OBSL n'est pas imposable. Si sa gestion est désintéressée et qu'il concurrence le secteur commercial, un OBSL est imposable lorsqu'il exerce son activité selon des modalités de gestion similaires à celles des entreprises commerciales.

Pour apprécier la situation de l'OBSL au regard du secteur concurrentiel, quatre éléments doivent être pris en compte par ordre d'importance décroissante :

1° le produit (vol, prestation particulière) proposé par l'organisme,

2° le public bénéficiaire (adhérents de l'association ou pas seulement, personnes à mobilité réduites, etc.),

3° les prix pratiqués (comparables aux sociétés commerciales ou pas) et

4° la publicité faite (communication faite ou pas). Cette appréciation découle des dispositions combinées de l'article 206 du CGI, de l'article 1447 du CGI, de l'article 261 du CGI et de la jurisprudence du conseil d'état (notamment Cén arrêt du 13 décembre 1993, n°115097, clinique Saint-Martin-la-Forêt).

Les associations bénéficient d'une franchise des impôts commerciaux pour leurs activités lucratives accessoires dont les recettes n'excèdent pas une limite annuelle (61 634 €) franchise spéciale, sous réserve que leurs activités non lucratives demeurent significativement prépondérantes (CGI art. 2016.1 bis, 261-7.1 et 1447.II).

4. Bonnes pratiques :

Selon les cas : formaliser à l'occasion du vol l'adhésion à l'association des passagers, déterminer exhaustivement les « *coûts directs* » liés à la réalisation d'un vol (coûts de matières premières et matières incorporées et de la main d'œuvre directe etc.), vérifier les termes du contrat d'assurance souscrit couvrant ou non le transport de passagers à titre onéreux au besoin.

[Tapez ici]

Date de parution	Annule et remplace	N° de fiche	Page
Janvier 2018	Document initial	1	1/3