

AFFRETEMENTS, LOCATIONS ET PARTAGES DE CODES

Guide

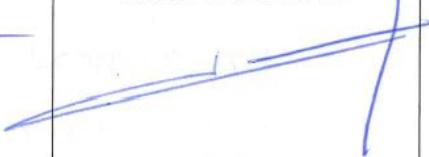


GUIDE AFFRETEMENTS, LOCATIONS ET PARTAGES DE CODES**Liste des modifications**

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 Version 0	23/12/2014	Création
Ed1 Version 1	21/02/2017	<p>Coordination avec l'arrêté du 31 juillet 2015 relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement et de partage de codes des entreprises de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France.</p> <p>Précisions sur la réalisation d'audit et la surveillance d'un transporteur d'un pays tiers affrété.</p> <p>Précisions sur les annexes A et B de la liste d'interdiction communautaire (règlement n° 2111/2005).</p> <p>Nouveau paragraphe sur les opérations en cascades.</p> <p>Nouveau paragraphe sur la mise en location d'un aéronef.</p> <p>Précisions rédactionnelles apportées tout au long du guide.</p>
Ed1 Version 2	12/02/2018	<p>Précisions sur le rôle de l'autorité administrative.</p> <p>Précisions sur la non autorisation de la prise en location sans équipage d'un aéronef immatriculé dans un pays tiers</p> <p>Modification des documents à fournir lors de l'utilisation de la liste des compagnies ponctuellement affrétées.</p> <p>Prise en compte de l'amendement 1 de l'ALTMOC 2014-0045R qui assouplit la notion de « short term ».</p> <p>Précisions rédactionnelles apportées tout au long du guide.</p>
Ed1 Version 3	14/08/2018	<p>Ajout de la possibilité d'avoir recours à une procédure d'affrètement approuvée par la DSAC pour les exploitants communautaires.</p> <p>Précisions rédactionnelles apportées tout au long du guide.</p> <p>Ajout de précisions sur les mises en location coque nue sans retrait de la liste de flotte.</p> <p>Ajout de précisions relatives à l'emploi des personnels navigants.</p>

Ed1 Version 4	20/11/2018	Précisions relatives à l'autorisation administrative lors de l'affrètement communautaire au §4 Prise en compte du nouveau règlement de base Suppression des dispositions relatives à l'emploi des personnels navigants au §4 Ajout de la possibilité d'avoir recours à une procédure générique approuvée par la DSAC pour les mises en location coque nue sans retrait de la liste de flotte au §1.1
Ed1 Version 5	14/11/2019	Modification de l'intitulé du guide Prise en compte du règlement (UE) 2019/1384 amendant l'AIR-OPS et introduisant l'ORO.GEN.310 (location coque nue)

Approbation du document

Nom	Rédaction	Vérification	Approbation
Maxime ALIROT			
Fonction	DSAC/NO/OH	Adjoint au directeur DSAC/NO	Directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO
Date			19/11/2019

PREAMBULE

Les affrètements, locations et les partages de code font l'objet de démarches à deux niveaux distincts, d'une part auprès de l'entité en charge de la licence d'exploitation et d'autre part auprès de l'entité en charge du suivi du certificat de transporteur aérien. L'objet de ce guide est de détailler les démarches auprès de cette dernière entité au titre du règlement 965/2012 AIR-OPS. Les démarches auprès de l'entité en charge de la licence d'exploitation sont cependant rappelées en annexe 1.

Démarches auprès de l'autorité en charge de la licence d'exploitation

Conformément à l'arrêté du 31 juillet 2015 (Numéro NOR : DEVA1519178A <http://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/7/31/DEVA1519178A/jo/texte>) relatif à l'autorisation d'affrètement et de partage de codes, pris en application de l'article R. 330-9 du Code de l'Aviation Civile, le transporteur aérien français doit s'assurer de disposer de l'autorisation délivrée par l'entité en charge de sa licence d'exploitation, appelée ici « autorité administrative ».

Un tableau synthétisant les procédures d'autorisation de cette entité est présent en annexe 1 de ce document.

La détention de l'approbation ou de l'accusé-réception émis par l'entité en charge du certificat de transporteur aérien (voir ci-après) constitue « la preuve de la conformité aux exigences du règlement AIR-OPS » mentionnée aux articles 4 et 5 de cet arrêté.

Démarches auprès de l'entité en charge du certificat de transporteur aérien

Conformément au règlement n°965/2012 AIR-OPS, sont soumis à approbation préalable de la DSAC, quelle que soit la nationalité du transporteur et quelle que soit la durée de l'opération :

- ✓ toute prise en location (avec ou sans équipage) d'un aéronef ;
- ✓ toute mise en location coque nue d'un aéronef.

Sont soumis à notification préalable à la DSAC :

- ✓ toute mise en location avec équipage d'un appareil. Cette notification contient les éléments listés à l'AMC1 ORO.AOC.110 (f) ;
- ✓ toute opération de partage de codes avec un transporteur de pays tiers. Cette notification doit se faire dans un délai raisonnable permettant l'étude d'éléments détaillés dans la suite de ce guide. La DSAC accuse réception de ces éléments et peut éventuellement émettre une objection relative à cette opération.

Le partage de codes avec un transporteur aérien européen ne nécessite pas de formalités particulières, cependant l'exploitant doit tenir à jour la liste de ces opérations.

Conformément à l'arrêté du 31 juillet 2015 (Numéro NOR : DEVA1519178A <http://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/7/31/DEVA1519178A/jo/texte>) relatif à l'autorisation d'affrètement et de partage de codes, pris en application de l'article R. 330-9 du Code de l'Aviation Civile, le transporteur aérien français doit également s'assurer de disposer

de l'autorisation délivrée par l'entité en charge de sa licence d'exploitation¹. Un tableau synthétisant les procédures d'autorisation de cette entité est présent en de ce document.

La détention de l'approbation ou l'accusé-réception émis par la DSAC permet de remplir les conditions posées aux articles 4 et 5 de cet arrêté (i.e. « la preuve de la conformité aux exigences du règlement AIR-OPS »).

Tel que défini dans le code des transports, on désigne par « affrètement » une prise en location avec équipage.

Ce guide ne traite pas de la prise en location coque nue pour laquelle une mention est faite dans le guide [*Procédure de mise en liste de flotte d'un aéronef*](#).

Ce guide ne traite pas de la prise en location pour les opérations spécialisées pour laquelle une mention est faite dans le guide [*Exploitation spécialisées – SPO*](#).

¹ DSAC-IR ou DTA selon le type de licence d'exploitation détenue.

1. REFERENCES REGLEMENTAIRES

Règlement (UE) n°965/2012 de la commission du 5 octobre 2012 (AIR-OPS) modifié, avec les AMC et GM associés dont :

ARO – SOUS-PARTIE OPS – OPÉRATIONS AÉRIENNES

ARO.OPS.105 Dispositions relatives au partage du code d'identification

ARO.OPS.110 Contrats de location

ORO – SOUS-PARTIE GEN – EXIGENCES GÉNÉRALES

ORO.GEN.310 Utilisation d'un aéronef figurant sur un CTA pour des opérations non commerciales et des opérations spécialisées

ORO – SOUS-PARTIE AOC – CERTIFICATION DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

ORO.AOC.110 Contrat de location

ORO.AOC.115 Accords de partage de codes d'identification

AltMOC à l'AMC2 ARO.OPS.110 (Réf. AESA : 2014-00039)

AltMOC à l'AMC1 ORO.AOC.110 (Réf. AESA : 2014-00045)

Les AltMOC (moyens alternatifs de conformité) sont publiés sur le site de la DGAC : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/altmoc-moyens-alternatifs-conformite-airops>

Références réglementaires annexes :

Règlement 2111/2005 du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et le règlement d'exécution en vigueur modifiant la liste communautaire d'interdiction d'exploitation².

Règlement 452/2014 du 29 avril 2014, dit « règlement TCO », déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des transporteurs de pays tiers conformément au règlement (CE) 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Règlement 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques.

Pour mémoire pour les aspects liés à la licence d'exploitation et au droit du travail :

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

Article R330-9 du Code de l'Aviation Civile

² La dernière version du règlement pris en application du 2111/2005 est disponible sur le site internet de la DGAC à l'adresse suivante : www.ecologique-solidaire.gouv.fr/liste-noire-des-compagnies-aerielles-etrangeres

Arrêté du 31 juillet 2015 relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement et de partage de codes des entreprises de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France

Articles L. 1262-1, L. 1262-2-1 et R. 1263-4-1 du Code du travail

2. AUTORITE EN CHARGE

L'autorité en charge de la licence d'exploitation est appelée « autorité administrative ». Il s'agit de la DTA (direction du transport aérien) ou de la DSAC-IR selon le type de licence détenue. Elle délivre l'autorisation requise au titre de l'arrêté du 31 juillet 2015 (voir informations en annexe 1). Le service de la DSAC responsable du suivi du certificat de transporteur aérien de la compagnie aérienne délivre l'approbation (affrètement) ou l'accusé-réception (partage de codes) des opérations commerciales requis au titre du règlement AIR-OPS. Dans la suite du présent guide, on parlera de façon générique de « la DSAC ».

3. DEFINITIONS ET PRINCIPES GENERAUX

Dans le présent guide :

- un **Etat européen** est un Etat membre de l'Union européenne ou partie à la convention modifiée établissant l'association européenne de libre-échange (AELE), signée à Stockholm le 4 janvier 1960 ;
- un **transporteur français** est un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par la France ;
- un **transporteur européen** est un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat européen ;
- un **transporteur de pays tiers** est un transporteur aérien autre qu'un transporteur européen ;
- un **transporteur contractuel** est une personne partie à un contrat de transport régi par la convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 28 mai 1999 et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur ;
- un **transporteur de fait** est une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'un accord passé avec le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport ;
- un **accord commercial** est un accord tel que défini à l'article R. 330-9 du code de l'aviation civile ;
- parmi les accords commerciaux au sens du présent guide et de l'arrêté du 31 juillet 2015 relatif à l'autorisation d'affrètement et de partage de codes, figurent en particulier :
 - **l'affrètement**, défini à l'article L. 6400-2 du code des transports comme : l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur ;
 - **le partage de codes**, accord par lequel un transporteur contractuel utilise un indicatif de vol qui lui est propre pour commercialiser conjointement un vol d'un transporteur de fait.

L'affrètement d'un transporteur qui fait l'objet d'une interdiction ou restriction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 (transporteur inscrit en annexe A ou B du règlement d'exécution) est interdit (ORO.AOC.110). Le partage de codes avec un tel transporteur est interdit si ce transporteur est le transporteur de fait (ORO.AOC.115).

L'affrètement d'un transporteur de pays tiers ou une opération de partages de code sur des lignes à l'origine ou à destination de l'Union européenne n'est possible que si celui-ci détient une autorisation TCO³.

³ La réglementation TCO n'est pas applicable aux compagnies de pays-tiers réalisant uniquement des vols à destination des territoires français non européens (Nouvelle Calédonie, Polynésie Française, Wallis et Futuna, Saint Barthélémy et Saint Pierre et Miquelon).

4. COMPOSITION DU DOSSIER DE DEMANDE D'APPROBATION D'AFFRETEMENT

L'affrètement d'un transporteur aérien est soumis à une approbation de la part de la DSAC. Cette approbation ne peut couvrir une période plus longue que celle de l'opération.

Pour l'ensemble des points de cette partie,

- ✓ la nature de la surveillance du sous-traitant devrait être adaptée et conforme aux exigences de l'ORO.GEN.205 ;
- ✓ le preneur doit obtenir l'autorisation de l'autorité administrative⁴
- ✓ le preneur doit tenir à jour la liste archivée des utilisations d'affrètements.

4.1. Affrètement d'un transporteur européen

4.1.1. Demande d'approbation spécifique

Le preneur a la possibilité de se voir délivrer une approbation couvrant les opérations d'affrètement d'un transporteur pour une période donnée. Il doit pour cela transmettre à la DSAC une demande d'approbation à l'ORO.AOC.110 comprenant (cf. AltMOC 2014-00045 à l'AMC1 ORO.AOC.110) :

- ✓ l'identification du ou des appareils utilisés pour l'opération (type et immatriculation), substituts inclus ;
- ✓ la description de l'opération (programme des vols et durée globale de l'affrètement) ;
- ✓ (non nécessaire pour les compagnies françaises) le CTA du transporteur européen ainsi que les spécifications opérationnelles associées (dont liste de flotte) ;
- ✓ dans le cas d'un affrètement d'une durée supérieure à 7 mois sur toute période de 12 mois consécutifs :
 - une description des moyens permettant de s'assurer du respect des exigences du point ORO.GEN.205.
- ✓ tout changement d'appareil doit entraîner une nouvelle demande si l'appareil en question n'était pas listé comme substitut dans la première demande. Dans ce cas, le dossier de demande peut être réduit aux éléments relatifs aux appareils et à l'engagement que tous les documents transmis précédemment sont encore valides ;
- ✓ le preneur doit s'assurer que le CTA de l'affréteur n'est pas suspendu ou retiré et qu'il est valide pour les opérations ;

Le preneur doit également obtenir l'autorisation de l'autorité administrative.⁵

⁴ Dans le cas d'un affrètement d'exploitant communautaire, l'autorisation est délivrée de manière implicite après obtention de l'approbation de la DSAC et transmission des documents détaillés en Annexe 1

⁵ Dans le cas d'un affrètement d'exploitant communautaire, l'autorisation est délivrée de manière implicite après obtention de l'approbation de la DSAC et transmission des documents détaillés en Annexe 1

4.1.2. Demande d'approbation générique

Le preneur a la possibilité de faire approuver par la DSAC une procédure interne de gestion des affrètements d'un transporteur européen dont l'application équivaut à l'obtention d'une approbation DSAC et d'une autorisation de l'autorité administrative spécifiques.

Conformément à la procédure approuvée par la DSAC, le preneur aura la possibilité d'affréter des opérateurs européens pour une période de courte durée⁶.

Il doit pour cela transmettre à la DSAC une demande d'approbation à l'ORO.AOC.110 ainsi que la procédure interne qui inclura à minima les éléments suivants :

- ✓ Les critères de sélection des compagnies pouvant être affrétées ;
- ✓ Les documents que l'affréteur devra fournir au preneur avant le début des opérations : CTA, spécifications opérationnelles, licence d'exploitation et certificat d'assurance ;
- ✓ Les vérifications effectuées par le preneur sur la base des documents fournis par l'affréteur ;
- ✓ Les modalités de notification des affrètements à la DSAC, comprenant la transmission :
 - du nom de la compagnie affrétée
 - de l'identification du ou des appareils utilisés pour l'opération (type et immatriculation)
 - de la description de l'opération (programme des vols et durée globale de l'affrètement) ;
- ✓ S'agissant de la demande d'autorisation à effectuer auprès de l'autorité administrative : la compagnie doit transmettre le dossier établi pour la DSAC (voir ci-dessus) en y ajoutant :
 - la licence d'exploitation de la compagnie affrétée, et,
 - le certificat d'assurance couvrant les opérations envisagées.

La transmission des pièces de dossier citées ci-dessus à l'autorité administrative vaut autorisation sans nécessité d'attendre une réponse de celle-ci.

- ✓ La DSAC et l'autorité administrative conservent le droit de vérifier le respect des procédures et la conformité aux exigences des règlements applicables.

Chaque affrètement devra faire l'objet d'une notification à la DSAC et à l'autorité administrative avant le début des opérations.

Les affrètements réalisés par cet intermédiaire devront se limiter à des aéronefs et à des opérations semblables à celles du preneur.

⁶ La période de courte durée ne pourra pas aller au-delà de quelques mois. Cette durée sera ajustée par l'exploitant et la DSAC en fonction des spécificités propres à la compagnie. Si la période envisagée dépasse les attendus de la DSAC, celle-ci pourra orienter l'exploitant vers une demande d'approbation spécifique pour l'affrètement envisagé

4.2. Affrètement d'un transporteur de pays tiers

Le dossier de demande comprend l'ensemble des éléments cités dans l'AMC1 ORO.AOC.110 :

- ✓ le certificat d'immatriculation de chaque aéronef impliqué dans l'opération (ou les éléments cités au a) et b) de l'AMC1 ORO.AOC.110 : immatriculation, type, numéro de série, nom et adresse du propriétaire ;
- ✓ le certificat de navigabilité en cours de validité et conforme à l'annexe 8 de l'OACI de chaque aéronef impliqué dans l'opération ;
- ✓ une copie du contrat régissant cette opération ou une description de ses dispositions (notamment en matière de programmes de vol et de répartition des rôles dans l'exploitation entre le loueur et le preneur), hors éléments financiers ;
- ✓ la description de l'opération (programme des vols et durée globale de l'affrètement) ;
- ✓ le CTA, valide et conforme à l'annexe 6 de l'OACI, du transporteur de pays tiers ainsi que les spécifications opérationnelles associées (dont liste de flotte) permettant l'exploitation des opérations visées ;
- ✓ une déclaration signée par le preneur et attestant que les deux parties au contrat de location comprennent pleinement leurs responsabilités respectives conformément aux réglementations applicables ;
- ✓ une démonstration⁵ que le transporteur de pays tiers respecte des normes de sécurité en matière de maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes équivalentes aux exigences applicables du règlement 1321/2014 et de l'AIR-OPS tel que décrit dans l'AMC1 ORO.AOC.110(c) ;
- ✓ si l'affrètement concerne des lignes à l'origine ou à destination de l'Union européenne :
 - autorisation TCO et spécifications associées ;

Si des substituts sont prévus (appareil affréter : XY-ABC, substituts XY-DEF et XY-GHI), les documents relatifs à ces appareils (certificats d'immatriculation et de navigabilité) doivent figurer dans la demande.

Il peut être envisagé de faire réaliser l'audit par un organisme tiers, d'utiliser un audit d'un autre transporteur ou d'associer des auditeurs de plusieurs sociétés, à condition que le preneur s'assure :

- ✓ de la qualification des auditeurs ;
- ✓ du référentiel d'audit utilisé ;
- ✓ que les spécificités liées à son exploitation soient bien prises en compte ;
- ✓ que les conclusions de l'audit soient bien traitées puis suivies de manière appropriée par le système de surveillance de la conformité du preneur.

4.3. Approbation d'une liste de compagnies ponctuellement affrétables

Une liste de compagnies ponctuellement affrétables peut être constituée afin de répondre à des difficultés ou à un besoin opérationnel et ponctuel. Ce besoin doit être justifié et notifié à la DSAC lors de l'utilisation de la liste.

La liste est approuvée par la DSAC pour une période de 2 ans à compter de la date d'émission.

Un besoin ponctuel correspond généralement à un affrètement dont la durée du contrat est de l'ordre de la semaine.

La DSAC surveillera la façon dont cette liste est utilisée. Plusieurs transporteurs français peuvent se regrouper pour présenter une liste commune de compagnies ponctuellement affrétées. La liste servira alors à chacun d'entre eux mais doit être approuvée individuellement.

Le dossier de demande de la liste comprend (cf. AltMOC 2014-00045 à l'AMC1 ORO.AOC.110 et 2014-00039 à l'AMC2 ARO .OPS.110) :

- ✓ la liste des compagnies ponctuellement affrétées ;
- ✓ la partie de la documentation interne du transporteur (Manex ou Manuel du système de gestion ou procédure d'affrètement, etc.) traitant de la répartition des responsabilités entre preneur et loueur et précisant que celle-ci doit figurer dans un contrat signé par le transporteur attestant que cette répartition a l'accord de toutes les parties (exemple en annexe 2)
- ✓ (non nécessaire pour les compagnies françaises) le CTA ainsi que les spécifications opérationnelles associées (dont liste de flotte) des transporteurs présents sur la liste ;
- ✓ le type d'avion susceptible d'être affréteré (éventuellement tous les types présents dans les spécifications opérationnelles).

Pour chaque transporteur de pays tiers que le preneur veut voir figurer sur sa liste :

- ✓ une démonstration⁷ que le transporteur de pays tiers respecte des normes de sécurité en matière de maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes équivalentes aux exigences applicables du règlement 1321/2014 et de l'AIR-OPS tel que décrit dans l'AMC1 ORO.AOC.110(c) ;
- ✓ si l'affrètement concerne des lignes à l'origine ou à destination de l'Union européenne :
 - autorisation TCO et spécifications associées.

Il peut être envisagé de faire réaliser l'audit par un organisme tiers, d'utiliser un audit d'un autre transporteur ou d'associer des auditeurs de plusieurs sociétés, à condition que le preneur s'assure :

- ✓ de la qualification des auditeurs ;
- ✓ du référentiel d'audit utilisé ;
- ✓ que les spécificités liées à son exploitation soient bien prises en compte ;
- ✓ que les conclusions de l'audit soient bien traitées puis suivies de manière appropriée par le système de surveillance de la conformité du preneur.

⁷ Un audit récent réalisé sur la base du référentiel européen est acceptable

4.4. Utilisation d'une liste de compagnies ponctuellement affrétées

Le transporteur français concerné notifie à la DSAC et à l'autorité administrative chaque affrètement d'un transporteur de la liste, préalablement au début de l'opération.

Pour rappel, la durée de validité de la liste est de 2 ans.

Pour un transporteur européen, la notification comprend les éléments suivants :

- ✓ le contrat de répartition des responsabilités signé par les deux parties ou l'engagement d'utilisation du contrat type présenté à la DSAC lors de la demande d'approbation de la liste ;
- ✓ l'identification du ou des appareils utilisés pour l'opération (type et immatriculation) :
 - le transporteur doit s'assurer que ces aéronefs sont présents en liste de flotte du CTA transmis à la DSAC ;
- ✓ la description de l'opération (programme des vols et durée globale de l'affrètement) ;
- ✓ la justification de la difficulté ou du besoin opérationnel et ponctuel de la demande.

Pour un transporteur de pays tiers, la notification comprend les éléments suivants :

- ✓ le certificat d'immatriculation de chacun des appareils utilisés ;
- ✓ le certificat de navigabilité en cours de validité de chacun des appareils utilisés ;
- ✓ la description de l'opération (programme des vols et durée globale de l'affrètement) ;
- ✓ la justification de la difficulté ou du besoin opérationnel et ponctuel de la demande.
- ✓ si l'affrètement concerne des lignes à l'origine ou à destination de l'Union européenne : l'engagement que les aéronefs affrétés possèdent une autorisation TCO

Un besoin ponctuel correspond en général à un affrètement dont la durée du contrat est de l'ordre de la semaine.

5. MISE EN LOCATION D'UN AERONEF

5.1. Mise en location coque nue – cas général

Conformément à l'ORO.AOC.110(e), la mise en location coque nue d'un aéronef nécessite une approbation préalable de la DSAC. Le dossier de demande comprend :

- ✓ une copie du contrat régissant cette opération ou une description des dispositions dudit contrat hors éléments financiers
- ✓ toute autre documentation pertinente.
- ✓ la date à laquelle l'exploitant français concerné souhaite retirer l'aéronef de la liste de flotte de son CTA.

Il conviendra de se référer au guide [Procédure de mise en liste de flotte d'un aéronef](#) au moment de le réintégrer en liste de flotte.

5.2. Cas particulier de mise en location coque nue de courte durée sans retrait de la liste de flotte

Conformément à l'ORO.GEN.310, lorsque la mise en location est de courte durée (période continue ne dépassant pas 30 jours), et concerne des opérations commerciales ou non-commerciales effectuées conformément aux annexes NCC, NCO ou SPO, le retrait de l'aéronef de la liste de flotte du CTA n'est pas nécessaire. Ces mises en location sans retrait de la liste de flotte sont soumises à l'approbation préalable d'une procédure.

5.2.1. Conditions particulières

- **Procédure**

La procédure cadrant ces opérations est décrite dans le manuel d'exploitation du titulaire du CTA. Elle inclut les modalités d'un contrat type définissant la répartition des responsabilités des deux parties. Chaque contrat identifie clairement :

- ✓ L'exploitant responsable du contrôle opérationnel de chaque vol ;
- ✓ Les modalités de transfert de contrôle opérationnel ;
- ✓ Les modalités de restitution de l'aéronef lors de son retour au titulaire du CTA.

Cette procédure doit être communiquée au personnel concerné.

- **Maintien de navigabilité**

Pendant ces opérations, le maintien de la navigabilité de l'aéronef reste géré par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) du détenteur du CTA. Le preneur devrait ainsi établir un contrat avec ce CAMO conformément à l'annexe I (Part M) du règlement 1321/2014.

- **Responsabilités du titulaire du CTA fournissant l'aéronef**

Le détenteur du CTA qui fournit l'aéronef :

- ✓ S'assure que son SGS prend en compte ces opérations particulières dans ses processus d'identification des dangers et de gestion des risques.
- ✓ Indique dans la partie A13 de son manuel d'exploitation les dispositions du contrat type, le ou les aéronefs susceptibles d'être loués et le type d'opérations effectuées ;
- ✓ Notifie à la DSAC chaque transfert de contrôle opérationnel.
- ✓ Reste informé à tout moment et tient un registre de chaque exploitant qui détient le contrôle opérationnel de ses aéronefs ;

Il devrait en outre :

- ✓ Préciser la manière dont le personnel concerné est informé de l'identité de l'exploitant responsable du contrôle opérationnel de chaque vol ;
- ✓ Préciser les moyens d'instruire le personnel concerné sur la procédure de maintien de la navigabilité couvrant l'utilisation de l'aéronef par d'autres exploitants ;

- ✓ Etablir une liste adaptée des évènements que le preneur devrait lui reporter, en prenant en compte les exigences des règlements (UE) 376/2014 et 2015/1018, et les spécificités des opérations pour lesquelles les aéronefs loués sont utilisés ;
- ✓ S'assurer que la fiche de spécifications opérationnelles (FSO) de l'aéronef loué n'est pas à bord lorsque cet aéronef est utilisé par d'autres exploitants.

- **Responsabilités du preneur**

Le preneur veille à ce que :

- ✓ Chaque vol effectué sous son contrôle opérationnel est enregistré dans le compte-rendu matériel de l'aéronef ;
- ✓ Aucune modification n'est apportée aux systèmes ou à la configuration de l'aéronef ;
- ✓ Tout défaut ou mauvais fonctionnement technique survenant pendant que l'aéronef est sous son contrôle opérationnel est signalé au CAMO du titulaire du CTA avant le vol suivant la découverte du défaut ou disfonctionnement ;
- ✓ Le détenteur du CTA reçoit une copie de tout rapport d'incident relatif aux vols effectués avec l'aéronef.

Pour les opérateurs NCC ou SPO :

- ✓ Le preneur est toujours responsable, le cas échéant, d'obtenir l'approbation de la MEL pour ses propres activités, afin de couvrir tous les aéronefs qu'il exploite ;
- ✓ En fonction du type d'opérations qu'il a l'intention d'effectuer, le preneur doit se conformer à la partie SPA et détenir le ou les agréments spécifiques requis.

- **Notification des transferts de contrôle opérationnel**

Chaque transfert de contrôle opérationnel d'un aéronef inscrit en liste de flotte fait l'objet d'une notification à la DSAC. Ces notifications comprennent :

- ✓ le nom de l'opérateur preneur ;
- ✓ l'identification de l'aéronef mis en location (type et immatriculation) ;
- ✓ la description de l'opération (type d'activité et durée) ;
- ✓ une copie du contrat de location (hors éléments financiers).

Si les transferts sont fréquents (plusieurs par mois), l'exploitant peut convenir avec la DSAC d'une notification mensuelle récapitulant les transferts de contrôles opérationnel effectués durant le mois.

5.2.2. Demande d'approbation d'une procédure de mise en location coque-nue sans retrait de la liste de flotte

La demande d'approbation du titulaire du CTA qui fournit l'aéronef comprend :

- ✓ Une attestation de conformité incluant une démonstration de sa conformité aux points de l'ORO.GEN.310 ;

- ✓ Une analyse justifiant la prise en compte de ces opérations particulières dans ses processus d'identification des dangers et de gestion des risques ;
- ✓ Une procédure décrite en partie A13 du manuel d'exploitation comprenant :
 - Un modèle de contrat type régissant ces opérations ;
 - Les dispositions pour rester informé à tout moment de chaque exploitant qui détient le contrôle opérationnel de ses aéronefs ;
 - Une liste des aéronefs susceptibles d'être loués et le type d'opérations effectuées ;
 - Les modalités de notification des mises en location à la DSAC.

5.3. Mise en location avec équipage

La mise en location avec équipage d'un aéronef doit faire l'objet d'une notification à la DSAC (ORO.AOC.110) comprenant les éléments suivants (cf. AMC1 ORO.AOC.110(f)) :

- ✓ l'identification du ou des appareils utilisés pour l'opération (type, immatriculation et numéro de série) ;
- ✓ le nom et l'adresse du preneur ;
- ✓ le contrat d'affrètement (hors éléments financiers) ou une description des opérations.
- ✓ La durée du contrat de location

Si besoin, la DSAC se coordonne avec l'autorité de tutelle du preneur.

6. COMPOSITION DU DOSSIER DE NOTIFICATION DE PARTAGE DE CODES

Le partage de codes avec un transporteur faisant l'objet d'une interdiction ou restriction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 ou qui n'est pas conforme aux exigences de l'OACI n'est pas autorisé, si ce transporteur est le transporteur de fait (ORO.AOC.115).

Le dossier de notification des opérations de partage de codes du transporteur français concerné comprend les éléments des paragraphes 6.1 et 6.2 suivants.

La DSAC accuse réception des informations transmises et peut éventuellement émettre une objection relative à cette opération.

6.1. Partage de codes avec un transporteur européen

Le transporteur français concerné doit tenir à jour la liste des transporteurs européens avec lesquelles il fait du partage de codes et la transmettre sur demande à la DSAC.

6.2. Partage de codes avec un transporteur de pays tiers

Dans le cas où le transporteur français concerné établit un contrat de partage de codes avec un transporteur de pays tiers mais reste l'opérateur de tous les vols, celui-ci transmet à la DSAC l'information du partage de codes.

Dans le cas où le transporteur français n'est pas l'opérateur de tous les vols, les documents à fournir à la DSAC (qui accuse réception de ceux-ci) pour chaque transporteur de pays tiers sont :

- ✓ la durée de l'opération⁹ et les lignes concernées ;
- ✓ le CTA valide du transporteur de pays tiers ainsi que les spécifications opérationnelles associées (dont liste de flotte) permettant l'exploitation des opérations visées ;
- ✓ un rapport d'audit de la conformité aux exigences de l'OACI. L'AMC1 ORO.AOC.115 (a)(1) détaille le contenu de cet audit. Si le transporteur de pays tiers est labellisé IOSA, la fourniture d'une copie du dernier rapport IOSA en date permet de répondre aux exigences de transmission d'un rapport d'audit de conformité aux exigences OACI¹⁰ ;
- ✓ si le rapport d'audit fourni n'est pas un rapport IOSA et uniquement lors de la première demande de partage de codes de ce type :
 - la documentation relative à et les preuves de mise en œuvre du programme de surveillance de la conformité à l'OACI des partenaires de partage de codes exigé à l'AMC1 ORO.AOC.115(b).

⁹ L'accusé-réception de la DSAC est délivré pour une période allant au plus jusqu'à la fin de la saison aéronautique en cours. Si le renouvellement IOSA intervient pendant cette période, le transporteur français concerné est redevable d'une action appropriée (notification à la DSAC, éventuelle remise en cause du partage de codes, etc).

¹⁰ Toutefois, dans les cas de demandes multiples de partage de codes (plus de 10 compagnies de pays tiers), la DSAC pourra ne demander la transmission que d'un échantillonnage des rapports d'audit. Dans ce cas, le transporteur français concerné doit transmettre un bilan des rapports d'audit des autres compagnies (date, durée, nombre d'écart et d'observations, brève synthèse).

- ✓ une déclaration signée par une personne habilitée attestant que la documentation transmise à la DSAC est complète et démontre la conformité du transporteur de pays tiers aux exigences de l'OACI et que le transporteur a établi un programme de surveillance de la conformité à l'OACI de ses partenaires de partage de codes (ORO.AOC.115) ;
- ✓ si l'affrètement concerne des lignes à l'origine ou à destination de l'Union européenne :
 - autorisation TCO et spécifications associées.

La DSAC pourra demander tout élément complémentaire qui lui paraîtra nécessaire pour s'acquitter de sa mission en vertu du point ARO.OPS.105, notamment les preuves de clôture des écarts et observations relevés pendant les audits.

7. OPERATIONS EN CASCADES

Lorsque les opérations commerciales envisagées font intervenir un transporteur autre que le transporteur contractuel et le transporteur de fait, on parle alors d'opérations en cascades.

Dans ce cadre-là, c'est le contrat de plus haut niveau lié au transporteur français concerné qui détermine la nature de l'opération (affrètement ou partage de codes) et son traitement.

Le transporteur français concerné, lors de sa demande, informe la DSAC de la totalité de la chaîne des opérations en mentionnant la nature des contrats liant les différents opérateurs, en plus des éléments vus lors des paragraphes précédents. Le cas échéant, la DSAC pourra demander les autorisations délivrées par les autorités étrangères (notamment lorsque des transporteurs de pays non européens entrent en jeu).

ANNEXE 1 – INFORMATION SUR LA PROCEDURE D'AUTORISATION DES ACCORDS COMMERCIAUX DE LA DTA

Les demandes d'accords commerciaux sont soumises à l'arrêté du 31 Juillet 2015 relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement et de partage de codes des entreprises de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France. Cet arrêté fixe les conditions de délivrance de l'autorisation relative aux accords commerciaux mentionnée à l'article 330-9 du code de l'aviation civile.

Le tableau ci-dessous résume les principales situations identifiées par l'arrêté précédemment cité. Selon le principe de « l'adéquation des moyens » prévu à son article 3, l'autorité administrative peut toutefois toujours subordonner la délivrance de son autorisation à l'examen préalable d'un plan d'affaire transmis par le transporteur contractuel, si elle estime que l'accord commercial envisagé a une incidence importante sur la situation financière du transporteur contractuel.

TYPE D'ACCORD	PROCEDURE DE DELIVRANCE DE L'AUTORISATION MENTIONNÉE A L'ART. R.330-9 CAC	
PARTAGE DE CODES	Entre un transporteur français et un transporteur européen	Les opérations de partage de codes avec un transporteur européen sont autorisées.
	Entre un transporteur français et un transporteur d'un pays tiers	<p>La demande d'autorisation est envoyée à l'autorité administrative avant le début des opérations, dans des délais raisonnables permettant son examen.</p> <p>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ nom du transporteur de fait ;✓ type et immatriculation des aéronefs exploités dans le cadre de l'accord commercial envisagé ;✓ attestations d'assurance du transporteur contractuel et du transporteur de fait couvrant leur responsabilité civile dans le cadre de l'accord commercial envisagé ;✓ programme des vols ;✓ et l'accusé-réception de la DSAC.
AFFRETEMENT	Entre un transporteur français et un transporteur européen	Sous réserve de l'envoi de l'intégralité des éléments suivants en cours de validité, l'approbation de la DSAC vaut autorisation de l'autorité administrative y compris dans le cas d'un recours à l'approbation générique : <ul style="list-style-type: none">✓ nom du transporteur de fait ;✓ type et immatriculation des aéronefs exploités dans le cadre de l'accord commercial envisagé ;✓ attestations d'assurance du transporteur contractuel et du transporteur de

LISTE DES COMPAGNIES PONCTUELLEMENT AFFRETABLES		<p>fait couvrant leur responsabilité civile dans le cadre de l'accord commercial envisagé ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ licence d'exploitation de transporteur aérien ; ✓ programme des vols.
	Entre un transporteur français et un transporteur d'un pays tiers	<p>La demande d'autorisation est envoyée à l'autorité administrative avant le début des opérations, dans des délais raisonnables permettant son examen.</p> <p>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ nom du transporteur de fait ; ✓ type et immatriculation des aéronefs exploités dans le cadre de l'accord commercial envisagé ; ✓ attestations d'assurance du transporteur contractuel et du transporteur de fait couvrant leur responsabilité civile dans le cadre de l'accord commercial envisagé ; ✓ programme des vols ; ✓ et l'approbation de la DSAC.
	Création de la liste	<p>La demande d'approbation de la liste est transmise à l'autorité administrative au moins deux mois avant la date souhaitée d'entrée en vigueur de la liste.</p> <p>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ pour chaque transporteur de fait dont le transporteur français demande l'inscription sur la liste : <ul style="list-style-type: none"> ○ pour un transporteur de fait européen : la licence d'exploitation de transporteur aérien ; ○ pour un transporteur de fait d'un pays tiers : l'attestation d'assurance du transporteur de fait couvrant sa responsabilité civile ; ✓ et l'approbation de la DSAC.
	Modification de la liste	<p>Ajout d'un transporteur européen :</p> <p>l'approbation par la DSAC vaut approbation de l'autorité administrative, sous réserve de l'envoi de la licence d'exploitation de ce transporteur.</p> <p>Ajout d'un transporteur d'un pays tiers :</p> <p>la demande d'ajout se fait sous les mêmes conditions que la création de la liste.</p>
	Utilisation de la liste	<p>Le transporteur français notifie, avant le début des opérations envisagées, à l'autorité administrative le recours à l'affrètement d'un aéronef d'un transporteur figurant sur la liste préalablement approuvée.</p>

		<p>La notification contient les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ justification du besoin ponctuel ou des difficultés opérationnelles imprévisibles ;✓ type et immatriculation des aéronefs exploités dans le cadre de l'affrètement envisagé ;✓ attestation d'assurance du transporteur contractuel et du transporteur de fait couvrant leur responsabilité civile dans le cadre de l'affrètement envisagé ;✓ programme des vols.
--	--	---

N.B.1 : toute opération "en cascade" (i.e. faisant intervenir un transporteur autre que le transporteur contractuel et le transporteur de fait) doit faire l'objet d'une demande mentionnant l'ensemble des transporteurs intervenants et la nature de leurs liens contractuels. Le transporteur contractuel fournit, le cas échéant, sur demande de l'autorité administrative, les autorisations délivrées par les autorités étrangères concernant les opérations ne faisant pas intervenir de transporteur français.

N.B.2 : l'approbation de la liste des compagnies ponctuellement affrétables ne vaut pas autorisation mentionnée à l'article R. 330-9 du CAC (cf. Utilisation liste).

N.B.3 : l'approbation ou l'accusé de réception de la DSAC fait partie de la demande d'autorisation mais n'est pas une pièce qui doit être envoyée par le transporteur français dans son dossier de demande. Cet acte fait l'objet d'une coordination entre l'autorité de tutelle du CTA et l'autorité administrative.

ANNEXE 2 – EXEMPLE DE REPARTITION DES RESPONSABILITES ENTRE AFFRETEUR ET AFFRETE

Le tableau ci-dessous présente la liste des tâches pour lesquelles une répartition des responsabilités doit être définie. Il est proposé dans ce tableau une répartition-type, qui peut être modifiée par le transporteur.

Lorsque rien n'est indiqué dans ce tableau générique en termes de répartition des responsabilités, c'est que les pratiques sont variées, mais le preneur doit être en mesure d'indiquer quelle est la sienne.

Tâche	Responsabilité du		Commentaire
	transporteur contractuel ou preneur (affréteur)	transporteur de fait ou loueur (affrété)	
Numéro de vol (commercial et ATC), plans de vol ATC et créneaux ATC et aéroportuaires, droits de trafic, droits de survol	X		
Appareil(s) et documentation de bord (CTA, CEN, CdN, CI, assurance, SDM, etc.)		X	
Gestion de la navigabilité		X	Pour un loueur de pays tiers : ce transporteur doit être conforme à des normes de sécurité en matière de maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes équivalentes aux exigences applicables du règlement 1321/2014 et de l'AIR-OPS
Entretien		X	
Equipage technique		X	Idem ci-dessus
Equipage commercial			Idem ci-dessus Selon si « wet-lease » ou « damp-lease », la responsabilité est chez le loueur (wet-lease) ou le preneur (damp-lease) ou les deux (PCB du preneur et PNC du loueur)
Assurance corps et responsabilité civile aux tiers		X	
Assurance passagers, bagages, fret et poste	X		

Préparation des vols (documentation technique et de navigation, NOTAMs, Météo, plans de vols techniques, masse et centrage)		X	Le loueur aura toutefois besoin d'éléments transmis par le preneur : nombre de passagers, particularités des passagers, etc.
Gestion des particularités PAX, cargo (INF, WCH, DGR, etc.)		X	A moins que le preneur ne souhaite, pour des raisons commerciales, que ses propres procédures soient appliquées.
Carburant	Fourniture	Politique carburant	
Opérations sol, traitement appareil, passagers et fret (y compris enregistrement, embarquement, dégivrage, contrôle dégivrage, GPU, tractage, headsets, marshalling, etc.)			La répartition peut être différente selon les actions.
Contrôle opérationnel et gestion de crise			Notamment, quel CCO est leader dans le suivi du vol ?
Application des règles de sûreté	X	X	Les transporteurs échangeront les règles de sûreté devant être connues / appliquées par l'autre partie
Procédures APIS	X	X	Coordination pour les APIS PN
Déclaration ETS	X		
Partage des informations relatives à la sécurité des vols et à la sûreté (prévention et retour d'expérience)	X	X	Selon quelles modalités ?
Notification des incidents à l'Autorité de tutelle et au preneur		X	

DSAC/NO

50 rue Henry Farman

75720 Paris Cedex 15

Tél. : 01 58 09 44 80

Fax : 01 58 09 45 52

**© Photothèque DGAC,
Véronique PAUL.**

