



MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AFFRETEMENTS, LOCATIONS ET PARTAGES DE CODES

Guide et procédures pour l'autorisation des
opérations d'affrètement et partage de codes

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique navigabilité et opérations
Édition n° 1
Version n° 6
Publiée le 15/04/2026

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1v0	23/12/2014	Création
Ed1v1	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>
Ed1v2	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 affrétables.</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>
Ed1v3	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>
Ed1v4	20/11/2018	<p>Précisions relatives à l'autorisation administrative lors de l'affrètement communautaire au §4</p> <p>Prise en compte du nouveau règlement de base</p> <p>Suppression des dispositions relatives à l'emploi des personnels navigants au §4</p> <p>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 §5.2</p>
Ed1v5	14/11/2019	<p>Modification de l'intitulé du guide</p> <p>Prise en compte du règlement (UE) 2019/1384 amendant l'AIR-OPS et introduisant l'ORO.GEN.310 (location coque nue)</p>
Ed1v6	15/04/2026	<p>Révision de la charte graphique</p> <p>Mise à jour des liens vers les guides</p> <p>Affrètement : Réorganisation du §4 : Processus pour les transporteurs de pays EASA et processus pour les transporteurs des pays non EASA Suppression du renvoi vers les AltMoc français 12 et 13</p> <p>Partage de code : Labels qualité internationaux pour justifier de la conformité OACI Location Coque Ajout de la possibilité de notifier mensuellement les mises en location avec équipage au §5.3</p>

Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Matthieu BOURRAT Chef de programme MQC	Rédacteur	15/04/2026	Visa MB, validé électroniquement le 15/04/2026
Andy DUFOUR Chef du Pôle OA	Vérificateur	15/04/2026	Visa AD, validé électroniquement le 15/04/2026
Carole LENCK Directeur Adjointe Technique NO	Approbateur	15/04/2026	Visa CL, validé électroniquement le 15/04/2026

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile à l'adresse suivante : dsac-ext-operations-bf@aviation-civile.gouv.fr

Propriété intellectuelle

Ce document est mis à disposition sous « Licence Ouverte » dans sa version 2.0 (etalab-2.0).



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions	2
Approbation du document	3
Propriété intellectuelle	3
Sommaire	4
Préambule	5
1. Références réglementaires	5
2. Autorité compétente	7
3. Définitions et principes généraux	7
4. Composition du dossier de demande d’approbation d’affrètement	8
4.1. Affrètement des transporteurs européens	8
4.1.1. Demande d’approbation spécifique d’un transporteur européen	8
4.1.2. Approbation générique	9
4.2. Affrètement des transporteurs de pays tiers	10
4.2.1. Affrètement d’un transporteur de pays tiers	10
4.2.2. Liste de compagnies de pays tiers ponctuellement affrétables	11
5. Mise en location d’un aéronef	13
5.1. Mise en location coque nue – cas général.....	13
5.2. Cas particulier de mise en location coque nue de courte durée sans retrait de la liste de flotte	13
5.2.1. Conditions particulières	13
5.2.2. Mise en location avec équipage.....	14
6. Composition du dossier de notification de partage de codes	15
6.1. Partage de codes avec un transporteur européen	15
6.2. Partage de codes avec un transporteur de pays tiers.....	15
7. Opérations en cascades	16
Annexe 1 – Information sur la procédure d’autorisation des accords commerciaux de la DTA	17
Annexe 2 – Exemple de répartition des responsabilités entre affréteur et affrété	20

Préambule

Les affrètements, locations et les partages de code font l'objet de démarches à deux niveaux distincts, d'une part auprès de l'entité chargée des aspects relatifs à la licence d'exploitation et d'autre part auprès de l'entité chargée du certificat de transporteur aérien. L'objet de ce guide est de détailler les démarches à réaliser par un transporteur aérien français auprès de cette dernière entité au titre du règlement (UE) N°965/2012 AIR-OPS. Les démarches auprès de l'entité chargée des aspects relatifs à la licence d'exploitation sont cependant rappelées en annexe 1.

Démarches auprès de l'autorité chargée des aspects relatifs à 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. 6412-28 du Code des Transports, le transporteur aérien français doit s'assurer de disposer de l'autorisation délivrée par l'entité chargée des aspects relatifs à sa licence d'exploitation, appelée ici « autorité administrative » (cf.2).

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 chargée 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 chargée du certificat de transporteur aérien

Conformément au règlement (UE) N°965/2012 AIR-OPS, pour un transporteur aérien français, sont soumis à approbation préalable de la DSAC, quelle que soit la nationalité du transporteur avec lequel est envisagé l'accord commercial, 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 des éléments détaillés dans la suite de ce guide. La DSAC accuse réception de ces éléments et peut 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.

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, mentionnée quant à elle dans le guide [Inscription en liste de flotte d'un aéronef](#).

Ce guide ne traite pas de la prise en location dans le cadre d'opérations spécialisées, mentionnée quant à elle dans le guide [Exploitation spécialisées – SPO](#).

1. Références réglementaires

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

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, références liées 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 R.6412-28 du Code des Transports

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 La dernière version du règlement pris en application du 2111/2005 est disponible sur le site internet de la DGAC à l'adresse suivante : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/liste-compagnies-aeriennes-interdites-europe>

2. Autorité compétente

L'autorité chargée des aspects relatifs à la licence d'exploitation est appelée « autorité administrative ». Il s'agit de la Mission des Autorisations des Transports Aériens (MDA) 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) requis au titre du règlement AIR-OPS. Dans la suite du présent guide, on parlera de façon générique de « la DSAC ».

3. Définitions et principes généraux

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.6412-28 du Code des Transports ;
- 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 frèteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du frèteur ;
 - **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'affrètement

L'affrètement d'un transporteur aérien au profit d'un transporteur aérien français est soumis à une approbation de la part de la DSAC.

Pour l'ensemble des opérations traitées dans ce chapitre :

- ✓ Le preneur doit obtenir l'autorisation de l'autorité administrative⁴ ;
- ✓ Le preneur doit tenir à jour la liste archivée des utilisations d'affrètements.

Il est essentiel de rappeler qu'**un affrètement relève d'une sous-traitance**. Au titre de l'ORO.GEN.205 et de l'ORO.GEN.110, le preneur assume la responsabilité de veiller à ce que les opérations réalisées par la compagnie sous-traitante soient conformes à toutes les exigences applicables. La nature de la surveillance du sous-traitant doit être conforme aux exigences de l'ORO.GEN.205 et adaptée aux caractéristiques et durée des opérations. Le preneur doit avoir la capacité d'exercer cette surveillance et une supervision de manière adéquate, au vu de ses activités habituelles (typologie d'aéronef et d'opérations).

En outre, la DSAC et l'autorité administrative considèrent qu'une opération d'affrètement continue de plusieurs mois s'inscrit dans le cadre d'une activité sous-traitée de manière pérenne. La durée minimale à partir de laquelle cette considération s'applique s'apprécie au regard de la similarité des opérations entre l'affréteur et l'affrété et doit être prise en compte, dans tous les cas, pour des opérations durant au moins 7 mois en continu. Il est attendu, dans ce cadre, du transporteur français qu'il mette en œuvre des moyens de supervision et de surveillance approfondis et réguliers. A ce titre, la DSAC conditionne également son autorisation à la cohérence globale du schéma d'affrètement au regard des activités habituelles de l'opérateur. Il est attendu que l'affréteur démontre, dans sa demande, la logique qui sous-tend cet affrètement et qu'il est en capacité totale de superviser les opérations réalisées par la compagnie affrétée, notamment au regard de la capacité dont il dispose en propre d'assurer des opérations similaires ou par des logiques de groupe qui peuvent exister entre l'affréteur et l'affrété.

4.1. Affrètement des transporteurs européens

4.1.1. Demande d'approbation spécifique d'un transporteur européen

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 :

- ✓ 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). Dans le cas d'opérations sur des terrains de catégorie C, la vérification de la prise en compte par le transporteur de fait des exigences de formation et d'entraînement préalable des équipages ;
- ✓ **sauf pour l'affrètement d'une compagnie française**, la licence d'exploitation, le CTA du transporteur européen ainsi que les spécifications opérationnelles associées (dont liste de flotte) ;
- ✓ L'attestation d'assurance du transporteur contractuel et du transporteur de fait couvrant leur responsabilité civile dans le cadre de l'accord commercial envisagé ;
- ✓ 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'affrété n'est pas suspendu ou retiré et qu'il est valide pour les opérations ;

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

L'autorisation de la DSAC tient lieu d'autorisation de l'autorité administrative.⁶

4.1.2. Approbation générique

Demande d'approbation générique

Le preneur a la possibilité de faire approuver par la DSAC, en anticipation d'une situation éventuelle de besoin opérationnel ponctuel ou de difficultés opérationnelles imprévisibles, une procédure interne de gestion des affrètements de transporteurs européens qu'il est susceptible d'affréter ponctuellement dans ce cadre.

Une fois cette procédure approuvée par la DSAC, le preneur aura la possibilité d'affréter les opérateurs européens identifiés par l'application de cette procédure pour une période de courte durée.

Les affrètements réalisés par cet intermédiaire devront se limiter à des aéronefs et à des opérations semblables à celles du preneur, pour un besoin ponctuel, de l'ordre de quelques semaines.

Toutefois, la DSAC pourra apprécier la durée maximale admissible pour considérer un tel affrètement comme ponctuel en fonction des spécificités des opérations de la compagnie. Si la période envisagée pour l'affrètement dépasse la durée attendue d'une opération ponctuelle dans le contexte des activités de la compagnie, la DSAC pourra orienter l'exploitant vers une demande d'approbation spécifique à l'affrètement envisagé.

A l'appui de sa demande d'approbation de procédure générique d'affrètement, l'exploitant doit transmettre à la DSAC une demande d'approbation à l'ORO.AOC.110 ainsi que la procédure interne qui inclura les éléments suivants :

- ✓ Les critères de sélection des compagnies pouvant être affrétées ;
- ✓ Les documents que l'affrété 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'affrété. Les procédures associées devraient permettre de s'assurer de la prise en compte par les transporteurs de fait des exigences de formation et d'entraînement préalable des équipages ;
- ✓ 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). Dans le cas d'opérations sur des terrains de catégorie C, la vérification de la prise en compte par le transporteur de fait des exigences de formation et d'entraînement préalable des équipages ;
 - la licence d'exploitation de la compagnie affrétée, et,
 - l'attestation d'assurance couvrant les opérations envisagées.

Mise en œuvre de l'approbation générique

Chaque affrètement devra faire l'objet d'une notification à la DSAC avant le début des opérations au travers de METEOR. Cette notification devra comprendre les pièces de dossiers citées ci-dessus.

La notification METEOR vaut pour autorisation de la DSAC et de l'autorité administrative 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.

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 de la labellisation du transporteur du pays tiers 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).

4.2. Affrètement des transporteurs de pays tiers

4.2.1. Affrètement d'un transporteur de pays tiers

L'élaboration d'une demande d'affrètement d'un transporteur de pays tiers et son instruction par la DSAC nécessite un délai significativement plus long que le recours à l'affrètement d'un transporteur européen. La DSAC invite les transporteurs français à anticiper dans la mesure du possible leur demande, afin de déposer un dossier complet avec un préavis d'au moins 30 jours tel que mentionné dans l'AMC1 ORO.GEN.130.

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

- ✓ le certificat d'immatriculation de chaque aéronef impliqué dans l'opération 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). Dans le cas d'opérations sur des terrains de catégorie C, la vérification de la prise en compte par le transporteur de fait des exigences de formation et d'entraînement préalable des équipages ;
- ✓ 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 du pays tiers respecte des normes de sécurité équivalentes à la réglementation européenne en matière de gestion du maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes, i.e. les règlements (UE) N°1321/2014, (UE) N°2015/640 Part-26 et AIR-OPS (UE) N°965/2012 tel que décrit dans l'AMC1 ORO.AOC.110(c) ; Différents moyens de conformité peuvent être proposés à la DSAC. Les attendus sont décrits ci-dessous.
- ✓ si l'affrètement concerne des lignes à l'origine ou à destination de l'Union européenne l'autorisation TCO et spécifications associées ;

Si des substituts sont prévus (appareil affrété : 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.

Moyens de conformité possibles de la démonstration d'équivalence

Réalisation d'un audit de conformité aux exigences européennes

La réalisation d'un audit récent (moins de 24 mois) réalisé sur la base du référentiel européen opposable à la date prévue de l'affrètement est acceptable.

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 :

- ✓ que la liste de vérifications couvre de manière suffisamment détaillée toutes les exigences applicables,
- ✓ 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.

En cas de non-conformités identifiées par rapport au référentiel européen, celles-ci devront être closes avant la délivrance de l'autorisation par la DSAC.

Si des évolutions réglementaires sont intervenues entre la date de réalisation de l'audit et la première demande d'affrètement avec un transporteur tiers, des vérifications complémentaires sont à fournir par le transporteur français dans le cadre de sa demande.

Démonstration d'équivalence des exigences

Une autre méthode de démonstration acceptable consiste, pour le transporteur français, à proposer une démonstration de l'équivalence des exigences en matière de maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes entre la réglementation de l'Etat du transporteur du pays tiers et la réglementation européenne. Cette démonstration peut s'appuyer sur une analyse exigence par exigence, sur une analyse s'appuyant sur la conformité à un label qualité international sur la base duquel le transporteur du pays tiers a été audité, la proximité des règles du pays tiers avec les règles européennes. Ces analyses d'équivalence devront également être complétées d'une vérification de la cohérence des référentiels du transporteur affrété avec les exigences réglementaires du pays tiers.

Ces analyses doivent également être complétées par une démonstration de la surveillance effective par l'autorité du pays sur l'opérateur aérien concerné. Ceci passe par la transmission des rapports d'audit de l'autorité sur l'opérateur concerné sur un cycle complet de surveillance couvrant tous les domaines à auditer (incluant la surveillance des opérations en vol).

La DSAC procédera à une vérification de la démonstration fournie par le transporteur français. Cette vérification s'appuiera notamment les dernières évolutions réglementaires des exigences européennes en date, les éventuelles dérogations accordées par l'Etat d'exploitation, les équipements des aéronefs et les performances requises pour les opérations envisagées.

Points de vérification spécifiques

Les conditions d'affrètement d'un opérateur d'un pays tiers identifient plusieurs points de la réglementation européenne sur lesquels une vérification exhaustive de la conformité aux exigences européennes des procédures du transporteur pays tiers est attendue.

A ce titre la DSAC invite les transporteurs français à intégrer dans leur demande une justification de la conformité des temps de vol et de repos de la réglementation du pays tiers avec les exigences européennes (éventuellement limitées aux opérations envisagées).

De plus, dans le domaine de l'entretien, il est attendu les deux points spécifiques suivants :

- gestion du maintien de la navigabilité : il doit être démontré que le système de consignes de navigabilité est équivalent en termes de forme et de contenu à celui mis en place par l'EASA.
- maintenance aéronef : elle doit démontrer un standard répondant à des exigences identiques à la Part-145 du règlement (UE) N°1321/2014, le recours à un atelier agréé Part-145 est un moyen de conformité acceptable.

En ce qui concerne ces trois typologies d'organismes (compagnie aérienne, organisme de gestion du maintien de la navigabilité et atelier de maintenance), il est attendu qu'ils disposent d'un système de gestion de la sécurité conforme, sur les principes, aux exigences de l'ORO.GEN.200 (ou équivalent dans le règlement n°1321/2014) et qu'une coordination appropriée entre ces différents systèmes puisse être démontrée.

4.2.2. Liste de compagnies de pays tiers ponctuellement affrétibles

Approbation de la liste de compagnies de pays tiers ponctuellement affrétibles

Le GM1 ORO.AOC.110 propose de maintenir une liste de transporteurs de pays tiers affrétibles sur le fondement d'une équivalence des exigences qui leur sont applicables avec les exigences européennes, ayant fait l'objet d'une démonstration par le transporteur français. Une telle liste peut permettre de demander l'autorisation d'une opération d'affrètement avec un faible préavis en cas d'aléas, sur la base de l'instruction préalable d'un dossier générique par la DSAC.

La liste est approuvée par la DSAC pour une période de 2 ans à compter de la date d'émission. Afin de garantir le maintien dans le temps de la conformité en matière de maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes du transporteur de pays tiers, y compris dans le cas d'évolutions réglementaires ultérieures, le transporteur français devra prévoir dans ses procédures de la partie OM.A.13 les modalités de vérification continue de l'équivalence entre les deux référentiels d'exigences

Un besoin ponctuel correspond généralement à un affrètement dont la durée du contrat est de l'ordre de la semaine. Une fois la liste approuvée par la DSAC et l'autorité administrative, le preneur aura la possibilité d'affréter les transporteurs pays tiers identifiés pour une période de courte durée.

Les affrètements réalisés par cet intermédiaire devront se limiter à des aéronefs et à des opérations semblables à celles du preneur, pour un besoin ponctuel, de l'ordre de quelques semaines.

Toutefois, la DSAC pourra apprécier la durée maximale admissible pour considérer un tel affrètement comme ponctuel en fonction des spécificités des opérations de la compagnie. Si la période envisagée pour l'affrètement dépasse la durée attendue d'une opération ponctuelle dans le contexte des activités de la compagnie, la DSAC pourra orienter l'exploitant vers une demande d'approbation spécifique à l'affrètement envisagé.

Plusieurs transporteurs français peuvent se regrouper pour présenter une liste commune de compagnies ponctuellement affrètables. La liste servira alors à chacun d'entre eux mais doit être approuvée individuellement.

Le dossier de demande de la liste comprend :

- ✓ la liste des compagnies ponctuellement affrètables ;
- ✓ 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)
- ✓ 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 affrété (éventuellement tous les types présents dans les spécifications opérationnelles).
- ✓ une démonstration 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). Les conditions détaillées dans le 4.2 sont applicables ;
- ✓ si l'affrètement concerne des lignes à l'origine ou à destination de l'Union européenne l'autorisation TCO et spécifications associées.

Utilisation de la liste de compagnies de pays tiers ponctuellement affrètables

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

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) dont :
 - le certificat d'immatriculation de chacun des appareils utilisés ;
 - le certificat de navigabilité en cours de validité de chacun des appareils utilisés
 - 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). Dans le cas d'opérations sur des terrains de catégorie C, la vérification de la prise en compte par le transporteur de fait des exigences de formation et d'entraînement préalable des équipages ;
- ✓ la justification de la difficulté ou du besoin opérationnel et ponctuel de la demande.

La notification METEOR vaut pour autorisation de la DSAC sans nécessité d'attendre une réponse de celle-ci.

La notification auprès de l'autorité administrative vaut pour 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.

5. Mise en location d'un aéronef

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 par un transporteur français auprès d'un autre exploitant 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 [Inscription 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 doit ainsi établir un contrat avec ce CAMO conformément à l'annexe I (Part M) du règlement (UE) N°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 doit 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 événements que le preneur doit 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 soit enregistré dans le compte-rendu matériel de l'aéronef ;
- ✓ Aucune modification ne soit 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 soit signalé au CAMO du titulaire du CTA avant le vol suivant la découverte du défaut ou dysfonctionnement ;
- ✓ 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 opérationnels effectués durant le mois.

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 accompagné d'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.

5.2.2.Mise en location avec équipage

La mise en location avec équipage d'un aéronef par un transporteur français auprès d'un autre transporteur 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.

Si les mises en location avec équipage sont fréquentes (plusieurs par mois), l'exploitant peut convenir avec la DSAC d'une notification mensuelle récapitulant les opérations de mise en location avec équipage effectuées durant le mois, et comprenant, pour chaque opération, les éléments listés ci-dessus.

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 en restant 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) qui doivent être conformes à l'exploitation effectuée ;
- ✓ 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 conformément à un programme ou label qualité international, la fourniture d'une copie du dernier rapport d'audit de ce label en date permet de répondre aux exigences de transmission d'un rapport d'audit de conformité aux exigences OACI¹⁰ ;
 - Les labels qualité internationaux acceptables pour justifier d'un niveau de conformité OACI sont : [IOSA](#), [SARPcheck](#)

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 de la labellisation du transporteur du pays tiers 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, 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'écarts et d'observations, brève synthèse).

- ✓ si le rapport d'audit fourni n'est pas un rapport d'un label qualité mentionnés ci-dessus 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).
- ✓ 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. Opérations 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 procédure d'autorisation des accords commerciaux par MDA

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 R.6412-28 du Code des Transports.

Le tableau ci-dessous résume les principales situations identifiées par l'arrêté précédemment cité. Pour les transporteurs aériens détenant une licence Ministre, la demande d'autorisation est conjointe au dépôt des programmes de vol au travers de [l'interface web SAGA](#).

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		Procédure de délivrance de l'autorisation mentionnée à l'article R.6412-28 du Code des Transports
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'autorisation de la DSAC.
AFFRETEMENTS	Entre un transporteur français et un transporteur européen	<p>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 :</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 ; ✓ licence d'exploitation de transporteur aérien ; ✓ programme des vols.

	<p>Entre un transporteur français et un transporteur d'un pays tiers</p>	<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.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">LISTE DES COMPAGNIES PONCTUELLEMENT AFFRETABLES</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">OU PROCEDURE GENERALE</p>	<p>Approbation de la procédure générique transporteur européen</p>	<p>L'approbation de la DSAC vaut autorisation de mise en œuvre de l'autorité administrative</p>
	<p>Création/Modification de la liste des transporteurs pays tiers</p>	<p>La demande de création/modification de la liste des transporteurs pays tiers 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 pour chaque transporteur de fait dont le transporteur français demande l'inscription sur la liste :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ l'attestation d'assurance du transporteur de fait couvrant sa responsabilité civile et ✓ l'approbation de la DSAC
	<p>Utilisation de la procédure générique transporteur européen ou de la liste transporteur pays tiers</p>	<p><u>Transporteur pays européen</u> Sous réserve de la notification des éléments identifiés et en de validité, la notification auprès de la DSAC vaut autorisation de l'autorité administrative.</p> <p><u>Transporteur pays tiers</u> 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 pays tiers 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 affrétées ne vaut pas autorisation mentionnée à l'article R.6412-28 du Code des Transports (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 répartition des responsabilités entre affréteur et affrété

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.

Tâches	Responsabilité du		Commentaires
	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	



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr