



## CIRCULAIRE : CIR/FS/OPS-05

**Date** : 20/02/2026

**Édition** : 8

**Objet** :

Cette circulaire a pour objectif de définir les conditions requises pour la location ou l'affrètement d'un aéronef par un exploitant belge dans le transport aérien commercial, ainsi que les conditions requises pour pratiquer le partage du code d'identification (code-share).

**Références** :

**Règlement (CE) n° 1008/2008** du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte du « 5ème paquet ») (ci-après « Règlement 1008/2008 »)

Notamment les articles :

- Article 2 Définitions, paragraphes 24) & 25)
- Article 4 Conditions d'octroi des licences d'exploitation, paragraphe c)
- Article 8 Validité des licences d'exploitation, paragraphes 3.c), 5.a), 6.
- Article 12 Immatriculation
- Article 13 Location
- Article 15 Fourniture de services aériens intracommunautaires, paragraphes 4. & 5. : Partage de code (code-share)
- Annexe I Informations à communiquer au titre des articles 5 et 8, paragraphes 1.8 & 2.6

**Règlement (UE) n° 2018/1139** du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et

**Datum** : 20/02/2026

**Uitgave** : 8

**Betreft** :

Deze circulaire heeft tot doel de vereiste voorwaarden te bepalen voor de verhuring of bevrachting van een vliegtuig door een Belgische exploitant in het handelsluchtvervoer, evenals de voorwaarden voor het gedeeld gebruik van vluchtcodes (code-share).

**Referenties** :

**Verordening (EG) nr. 1008/2008** van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (herziening van "5e pakket") (hierna "Verordening 1008/2008")

Inzonderheid de artikels :

- Artikel 2 Definities, paragrafen 24) & 25)
- Artikel 4 Voorwaarden voor het verlenen van een exploitatievergunning, paragraaf c)
- Artikel 8 Geldigheid van een exploitatievergunning, paragrafen 3.c), 5.a), 6.
- Artikel 12 Registratie
- Artikel 13 Leasing
- Artikel 15 Het verlenen van intracommunautaire luchtdiensten, paragrafen 4. & 5. : Gedeeld gebruik van codes (code-share)
- Bijlage I In het kader van de artikels 5 en 8 te verstrekken inlichtingen, paragrafen 1.8 & 2.6

**Verordening (EU) nr. 2018/1139** van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en

abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (ci-après « Règlement 2018/1139 »)

Notamment les articles :

- Article 4 Principes qui sous-tendent les mesures adoptées en vertu du présent règlement
- SECTION VIII Aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou en provenance de l'Union

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

Notamment les articles :

ARO.OPS.110, ARO.OPS.155, ORO.GEN.110, ORO.GEN.200, ORO.GEN.205, ORO.GEN.215, ORO.AOC.110, ORO.AOC.140(a)&(b), ORO.SPO.100(c)

Pour le partage de code :

ARO.OPS.105, ARO.AOC.115

**Règlement (UE) n° 1321/2014** de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (ci-après « Règlement 1321/2014 »)

Notamment les articles :

- Article 1er Objet et champ d'application
- Article M.A.201(b)

**Règlement (UE) n° 452/2014** de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (ci-après « Règlement 452/2014 »)

**Règlement (CE) n° 2027/97** du Conseil du 9 octobre 1997 (tel qu'amendé par le règlement 889/2002) relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident (ci-après « Règlement 2027/97 ») y compris la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal)

de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (hierna "Verordening 2018/1139")

Inzonderheid de artikels :

- Artikel 4 Beginselen voor maatregelen op basis van deze verordening
- AFDELING VIII Luchtvaartuigen die door een exploitant van een derde land worden gebruikt voor vluchten naar, binnen of vanuit de Unie

**Verordening (EU) nr. 965/2012** van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (hierna "Verordening 965/2012")

Inzonderheid artikels :

ARO.OPS.110, ARO.OPS.155, ORO.GEN.110, ORO.GEN.200, ORO.GEN.205, ORO.GEN.215, ORO.AOC.110, ORO.AOC.140(a)&(b), ORO.SPO.100(c)

Voor het gedeeld gebruik van vluchtcodes :

ARO.OPS.105, ARO.AOC.115

**Verordening (EU) nr. 1321/2014** van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaart-producten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (hierna "Verordening 1321/2014")

Inzonderheid de artikels :

- Artikel 1 Onderwerp en toepassingsgebied
- Artikel M.A.201(b)

**Verordening (EU) nr. 452/2014** van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (hierna "Verordening 452/2014")

**Verordening (EG) nr. 2027/97** van de Raad van 9 oktober 1997 (zoals gewijzigd door Verordening 889/2002) betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen (hierna "Verordening 2027/97") inbegrepen de conventie voor de unificatie van bepaalde regels met betrekking tot het internationaal luchtvervoer (conventie van Montreal)

**Règlement (CE) n° 785/2004** du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs (ci-après « Règlement 785/2004 »)

**Règlement (CE) n° 2111/2005** du Parlement européen et du Conseil 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 l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE (ci-après « Règlement 2111/2005 »)

**Notice to operators 25-02 "Code-Share Agreements"** de la DGTA

Note : Pour chaque Règlement ci-dessus, il faut prendre en compte la dernière version compte tenu des amendements successifs.

**Verordening (EG) nr. 785/2004** van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (hierna "Verordening 785/2004")

**Verordening (EG) nr. 2111/2005** van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG (hierna "Verordening 2111/2005")

**Notice to operators 25-02 "Code-Share Agreements"** van het DGLV

Opmerking : Voor elke bovenstaande Verordening, dient men rekening te houden met de laatste versie, waarin de achtereenvolgende amendementen zijn opgenomen.

L'édition 8 (et ses annexes) contient  
20 pages datées 20/02/2026

De 8<sup>ste</sup> uitgave (en zijn bijlagen) bevat  
20 bladzijden gedagtekend 20/02/2026

Le Directeur général a.i.                      De Directeur-generaal a.i.  
Olivier ADAM

## **PARTIE I : TABLE DES MATIERES**

<b>CIRCULAIRE : CIR/FS/OPS-05.....</b>	<b>1</b>
<b>PARTIE II : INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
<b>PARTIE III : DÉFINITIONS.....</b>	<b>7</b>
<b>PARTIE IV : OPÉRATIONS SOUMISES À AUTORISATION .....</b>	<b>8</b>
<b>PARTIE V : PROCÉDURES.....</b>	<b>11</b>
<b>PARTIE VI : REMARQUES.....</b>	<b>17</b>
<b>ANNEX I : LEASING - SPECIFIC DOCUMENTS TO BE PROVIDED IN ADDITION TO GENERAL DOCUMENTS LISTED IN PART V PROCEDURES, POINT 2.....</b>	<b>18</b>

## **DEEL I : INHOUDSOPGAVE**

<b>CIRCULAIRE : CIR/FS/OPS-05.....</b>	<b>1</b>
<b>DEEL II : INLEIDING.....</b>	<b>5</b>
<b>DEEL III : DEFINITIES.....</b>	<b>7</b>
<b>DEEL IV : OPERATIES DIE GOEDKEURING MOETEN KRIJGEN.....</b>	<b>8</b>
<b>DEEL V : PROCEDURES.....</b>	<b>11</b>
<b>DEEL VI : OPMERKINGEN.....</b>	<b>17</b>
<b>ANNEX I : LEASING - SPECIFIC DOCUMENTS TO BE PROVIDED IN ADDITION TO GENERAL DOCUMENTS LISTED IN PART V PROCEDURES, POINT 2.....</b>	<b>18</b>

## PARTIE II : INTRODUCTION

1. La DGTA est l'« Autorité » chargée de la mise en œuvre des règlements de référence.
2. Le règlement 1008/2008 fait la distinction entre les aéronefs immatriculés dans la Communauté et les aéronefs immatriculés dans les pays tiers. Les règlements 2018/1139, 965/2012 et 1321/2014 sont applicables aux aéronefs « utilisés » par un transporteur communautaire; le terme « utilisé » vise aussi bien la location avec équipage, que la location coque nue et le partage de code.
3. Nous appellerons « wet lease » une location avec équipage et « dry lease » une location sans équipage (coque nue). La définition de ces deux notions est reprise par l'article 2 du Règlement 1008/2008 et par l'annexe I du Règlement 965/2012.  
Nous appellerons « code-share » un « partage de code ». L'annexe I du Règlement 965/2012 en donne la définition suivante :  
*"23) un « partage de code » désigne des dispositions prises par un exploitant pour placer son code d'identification sur un vol effectué par un autre exploitant, et vendre et émettre des titres de transport pour ledit vol. "*

Note : Le Règlement 1008/2008 s'intéresse à tout type de partage de code.

Pour le partage de code, le Règlement 965/2012 contient uniquement des exigences pour le transporteur communautaire désirant confier ses passagers à un transporteur d'un pays tiers; il ne s'intéresse ni à la situation inverse ni au partage de code entre transporteurs communautaires.

4. En ce qui concerne les locations d'une certaine durée ou répétitives ainsi que les partages de code, l'exploitant ne doit pas attendre d'avoir finalisé ses plans et trouvé un aéronef pour prendre contact avec la DGTA.

Le Règlement 1008/2008 stipule :

### « Article 8

*5. Chaque transporteur aérien communautaire adresse à l'autorité compétente pour l'octroi des licences :*

## DEEL II : INLEIDING

1. Het DGLV is de "Autoriteit" belast met de uitvoering van de verordeningen die als referentie dienen.
2. Verordening 1008/2008 maakt onderscheid tussen in de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen en in derde landen geregistreerde luchtvaartuigen. Verordeningen 2018/1139, 965/2012 en 1321/2014 zijn van toepassing op door een communautaire luchtvaartmaatschappij "gebruikte" vliegtuigen waarbij "gebruikt" zowel wet lease als dry lease betreft en gedeeld gebruik van vluchtcodes.
3. We noemen "wet lease" een leasing met bemanning en "dry lease" een leasing zonder bemanning. De definitie van deze beide begrippen wordt gegeven in artikel 2 van Verordening 1008/2008 en in bijlage I van Verordening 965/2012.  
We noemen "code-share" een "gedeeld gebruik van vluchtcodes". Bijlage I van Verordening 965/2012 geeft volgende definitie :  
*"23) "Gedeelde vluchtcode" (code-share): een afspraak waarbij een exploitant zijn identificatiecode aanbrengt op een vlucht die wordt geëxploiteerd door een andere exploitant, en tickets voor die vlucht verkoopt en afgeeft."*

Opmerking : De Verordening 1008/2008 heeft betrekking op alle types code-share operaties.

Inzake code-share bevat Verordening 965/2012 enkel vereisten voor de communautaire luchtvaartmaatschappij die haar passagiers wenst toe te vertrouwen aan een vervoerder uit een derde land; zij heeft geen betrekking op de omgekeerde situatie noch op code-share operaties tussen communautaire vervoerders.

4. Bij leasing van een bepaalde duur of herhalende leasing alsook bij code-share operaties, hoeft de exploitant niet te wachten tot hij zijn plannen uitgewerkt en een luchtvaartuig gevonden heeft om contact op te nemen met het DGLV.

Verordening 1008/2008 bepaalt :

### "Artikel 8

*5. Elke communautaire luchtvaartmaatschappij stelt de bevoegde vergunning-verlenende autoriteiten:*

a) une notification **préalable pour tout projet** (en langue anglaise : « in advance of any plan ») concernant l'exploitation d'un nouveau service aérien vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant ou toute autre **modification substantielle du volume de ses activités, y compris mais non exclusivement, des changements dans le type ou le nombre d'aéronefs exploités;** »

La DGTA pourra ainsi savoir s'il y a lieu d'appliquer l'article 8, 6. du Règlement 1008/2008 avant d'autoriser le leasing.

En effet, autoriser le leasing avant d'en avoir évalué les conséquences serait une mauvaise pratique administrative et irait à l'encontre de l'esprit du règlement. Cela pourrait amener la DGTA à appliquer l'article 9 (Suspension et retrait des licences d'exploitation) du Règlement 1008/2008 après coup, s'il s'avérait à l'examen du business plan que le leasing met en péril la santé financière de l'exploitant.

Le règlement demande une notification « **préalable pour tout projet** », parce qu'il faut prévoir le temps nécessaire à la DGTA pour décider si un nouveau « business plan » est requis ; ainsi que le temps nécessaire à l'exploitant pour fournir ce business plan et les trois mois prévus à l'article 8, 6., alinéa 2 du Règlement 1008/2008 pour l'examen du business plan/plan d'affaires.

Il est évident que, sauf cas de force majeure (short notice), la décision de prendre un aéronef en leasing pour une certaine durée est mûrement réfléchi et que l'exploitant sait plusieurs mois à l'avance qu'il envisage une telle opération ; la recherche d'un aéronef adéquat prend également du temps. En ne notifiant pas ses projets à l'avance, l'exploitant prend délibérément le risque de voir la mise en œuvre de ses projets retardée.

a) **vooraf in kennis van plannen** (in het Engels: "in advance of any plan") voor de exploitatie van een nieuwe luchtdienst naar een werelddeel of een regio in de wereld waarop zij nog geen dienst onderhoudt, of voor andere ingrijpende **wijzigingen in de omvang van haar activiteiten, zoals, onder meer, wijzigingen in type of het aantal gebruikte toestellen;**"

Het DGLV kan zo weten of artikel 8, 6. van Verordening 1008/2008 moet worden toegepast alvorens leasing toe te staan.

Leasing toestaan alvorens de gevolgen te hebben ingeschat zou immers een bestuurlijke wanpraktijk zijn en tegen de geest van de verordening indruisen. Dat zou het DGLV ertoe kunnen bewegen om artikel 9 (Schorsing en intrekking van een exploitatievergunning) van Verordening 1008/2008 naderhand toe te passen, mocht bij onderzoek van het bedrijfsplan blijken dat leasing de financiële gezondheid van de exploitant in gevaar brengt.

In de Verordening staat "**vooraf in kennis van plannen**" omdat het DGLV over de nodige tijd moet beschikken om te beslissen of een nieuw bedrijfsplan vereist is; de exploitant eveneens over de nodige tijd moet beschikken om dit bedrijfsplan te verstrekken; en artikel 8, 6., tweede lid van Verordening 1008/2008 voorziet in drie maanden voor het onderzoek van het businessplan/bedrijfsplan.

Vanzelfsprekend wordt de beslissing om een luchtvaartuig voor een bepaalde duur te leasen weldoordacht genomen en is zo een operatie maanden vooraf gepland, behalve bij uitzonderlijke omstandigheden (short notice); een geschikt luchtvaartuig vinden vergt eveneens tijd. De exploitant loopt bewust het risico dat de uitvoering van zijn plannen vertraging oploopt als hij de autoriteit niet vooraf in kennis stelt van zijn plannen.

### **PARTIE III : DÉFINITIONS**

Voir Références et PARTIE II : INTRODUCTION.

### **DEEL III : DEFINITIES**

Zie Referenties en DEEL II : INLEIDING.

## **PARTIE IV : OPÉRATIONS SOUMISES À AUTORISATION**

- 1. Suivant ORO.AOC.110 du Règlement 965/2012,** tous les lease-in (wet & dry) et les dry lease-out, nécessitent une autorisation préalable de l'Autorité compétente. Les autorisations peuvent être assorties de conditions.  
Les Wet lease-out sont soumis à notification.

L'attention des exploitants est toutefois attirée sur le fait que, au même titre que l'extension du réseau propre, un wet-lease-out ne peut se faire que si les dispositions adéquates sont prises. Ces mesures visent en particulier le contrôle opérationnel, la maintenance et les opérations au sol (ORO.GEN.110, ORO.GEN.130). L'exploitant ne peut offrir de service pour lequel il ne détient pas les autorisations nécessaires (zone d'exploitation, marchandises dangereuses, etc.) (ORO.GEN.125)

Le code-share doit être notifié conformément à l'article ORO.AOC.115(a)(2). La DGTA mettra fin à cette opération si l'exploitant du pays tiers ne satisfait pas aux normes applicables de l'OACI. (voir aussi 2.6)

### **2. Suivant le règlement 1008/2008**

- 2.1. Leasing (article 13, 2.) :
- 2.1.1. Les contrats de dry lease (opérationnel ou financier) ainsi que les contrats de « wet lease-in » sont soumis à une autorisation préalable en matière de sécurité aérienne;
- 2.1.2. Le dry lease-in financier d'aéronefs immatriculés en Belgique doit satisfaire à l'article 3 de l'A.R. du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne.  
L'inscription de l'aéronef sur l'AOC tient lieu d'autorisation.
- 2.1.3. Un wet lease-in d'un aéronef communautaire peut être refusé pour des raisons de sécurité.
- 2.2. Wet lease-in d'aéronef non-communautaire :
- Ce wet lease-in est de plus subordonné aux conditions reprises à l'article 13, 3.

## **DEEL IV : OPERATIES DIE GOEDKEURING MOETEN KRIJGEN**

- 1. Volgens ORO.AOC.110 van Verordening 965/2012** is voorafgaandelijke goedkeuring van de bevoegde Autoriteit vereist voor alle lease-in (wet & dry) en dry lease-out. Aan de goedkeuringen kunnen voorwaarden verbonden zijn.  
Wet lease-out moeten genotificeerd worden.

De aandacht van de exploitanten wordt evenwel erop gevestigd dat een wet lease-out, evenals de uitbreiding van het eigen netwerk, enkel kan als de passende maatregelen worden getroffen. Die maatregelen slaan inzonderheid op operationele controle, onderhoud en afhandeling op de grond (ORO.GEN.110, ORO.GEN.130). De exploitant mag geen dienst verlenen waarvoor hij niet de nodige goedkeuringen heeft (exploitatiezone, gevaarlijke goederen, enz.) (ORO.GEN.125)

De code-share moet gemeld worden conform artikel ORO.AOC.115(a)(2). Het DGLV zal de operatie beëindigen wanneer de exploitant uit een derde land niet voldoet aan de toepasselijke normen van ICAO. (zie ook 2.6)

### **2. Volgens Verordening 1008/2008**

- 2.1. Leasing (artikel 13, 2.) :
- 2.1.1. Zowel (operationele of financiële) dry lease-overeenkomsten als wet lease-in-overeenkomsten moeten voorafgaand worden goedgekeurd op het vlak van veiligheid in de luchtvaart;
- 2.1.2. De financiële dry lease-in van luchtvaartuigen ingeschreven in België moet voldoen aan artikel 3 van het K.B. van 15 maart 1954 betrekking hebbend op het luchtverkeer.  
De inschrijving van het luchtvaartuig op de AOC bevestigt de goedkeuring.
- 2.1.3. Een wet lease-in van een luchtvaartuig uit de Gemeenschap kan om veiligheidsredenen worden geweigerd.
- 2.2. Wet lease-in van een luchtvaartuig uit een land buiten de Gemeenschap :
- Deze wet lease-in is bovendien afhankelijk van de voorwaarden in artikel 13, 3.

2.3 Dry lease-in d'aéronefs non-communautaires :

Le dry leasing-in d'aéronef non-communautaire est également autorisé, selon l'article 12, 1.

**« Article 12 – Immatriculation**

*1. Les aéronefs utilisés par un transporteur aérien communautaire sont immatriculés, au choix de l'État membre dont l'autorité compétente délivre la licence d'exploitation, soit dans son propre registre national, soit dans le registre national d'un autre État membre.*

*Cependant, lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'un contrat de location sans équipage ou d'un contrat de location avec équipage conformément à l'article 13, ces aéronefs peuvent être immatriculés dans le registre national soit de l'un des États membres, soit d'un pays tiers. »*

2.4. Toute forme de leasing : outre l'autorisation précitée, une notification préalable est requise dans le cadre de :

**« L'article 8, 5, a) :**

*tout projet concernant l'exploitation d'un nouveau service aérien vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant ou toute autre modification substantielle du volume de ses activités, y compris mais pas exclusivement, des changements dans le type ou le nombre d'aéronefs exploités ».*

Les changements notifiés qui ont des incidences importantes sur la situation financière du transporteur donnent lieu, à la demande de l'autorité, à la soumission d'un plan d'entreprise révisé (art. 8, 6.).

L'exploitant doit donc évaluer l'impact d'une location sur sa santé financière et le cas échéant procéder aux notifications prévues par le Règlement 1008/2008. C'est en particulier le cas lorsque les opérations de location sont multiples ou nombreuses ou encore portent sur un nombre limité de routes mais essentielles à la rentabilité de l'exploitant.

Pour les lease-in, en tant que transporteur contractuel, l'exploitant doit évaluer s'il « est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles » pendant la période prévue, suivant le cas, à l'article 5, 1, (a) [24 mois] ou à l'article 8, 6., alinéa 2 [12 mois].

2.3. Dry lease-in van luchtvaartuigen uit een land buiten de Gemeenschap :

Dry lease-in van luchtvaartuigen uit een land buiten de Gemeenschap worden ook toegelaten, volgens artikel 12, 1.

**“Artikel 12 - Registratie**

*1. De door een communautaire luchtvaartmaatschappij gebruikte luchtvaartuigen worden naar keuze van de lidstaat wiens bevoegde autoriteit de exploitatievergunning afgeeft, geregistreerd in diens eigen nationale register of in het nationale register van een andere lidstaat. Wanneer dergelijke luchtvaartuigen echter worden gebruikt in het kader van een dry leaseovereenkomst of een wet leaseovereenkomst volgens artikel 13, mogen zij in het nationale register van een willekeurige lidstaat of van een derde land worden geregistreerd.”*

2.4. Alle leasingvormen : naast de eerder vermelde goedkeuring is een voorafgaande kennisgeving vereist in het kader van :

**“Artikel 8, 5, a) :**

*plannen voor de exploitatie van een nieuwe luchtdienst naar een werelddeel of een regio in de wereld waarop zij nog geen dienst onderhoudt, of voor andere ingrijpende wijzigingen in de omvang van haar activiteiten, zoals, onder meer, wijzigingen in type of het aantal gebruikte toestellen”.*

Naar aanleiding van meegedeelde wijzigingen die een aanzienlijke invloed op de financiële positie van de luchtvaartmaatschappij hebben, verzoekt de autoriteit een herzien bedrijfsplan in te dienen (art. 8, 6.).

De exploitant moet dus de impact van een leasing op zijn financiële gezondheid inschatten en eventueel overgaan tot de kennisgevingen waarin Verordening 1008/2008 voorziet. Dat is met name het geval wanneer de leasingoperaties veelvuldig of talrijk zijn, dan wel betrekking hebben op een beperkt aantal routes die echter essentieel zijn voor de rendabiliteit van de exploitant.

Bij lease-in moet de exploitant als contractuele vervoerder inschatten of hij in staat is zijn “bestaande en potentiële verplichtingen na te komen” gedurende de periode waarvan sprake, al naargelang het geval, in artikel 5, 1., (a) [24 maanden] of in artikel 8, 6., tweede lid [12 maanden].

- 2.5. Un exploitant ayant obtenu une licence en application de l'article 5, 3. du règlement 1008/2008 ne peut prendre en location que des aéronefs d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure à dix tonnes et d'une capacité inférieure à vingt sièges (voir article 6 et article 8, 3, (c)).
- 2.6. Les "code-share" font l'objet d'une demande préalable afin que la DGTA puisse mettre en œuvre l'article 15, 4. & 5. du Règlement 1008/2008.
- Les "code-share" sont soumis au droit de la concurrence.
  - Chaque exploitant participant à un "code-share" doit avoir les droits sous-jacents pour les routes envisagées.
- 2.5. Een exploitant die overeenkomstig artikel 5, 3. van Verordening 1008/2008 een vergunning heeft gekregen, mag alleen toestellen van minder dan tien ton maximale startmassa (MTOM) en minder dan twintig stoelen leasen (zie artikel 6 en artikel 8, 3, (c)).
- 2.6. "Code-share" operaties maken het voorwerp uit van een voorafgaandelijke aanvraag die het mogelijk maakt dat het DGLV het artikel 15, 4. & 5. van Verordening 1008/2008 kan toepassen.
- "Code-share" operaties zijn onderworpen aan het concurrentierecht.
  - Elke exploitant die betrokken is bij een "code-share" operatie dient te beschikken over de onderliggende rechten op de voorziene routes.

## PARTIE V : PROCÉDURES

### 1. Généralités

- 1.1. Les Règlements 965/2012 et 1008/2008 citent un certain nombre d'obligations pour l'exploitant. Dans le but d'aider l'exploitant à remplir ses obligations et formuler sa demande, la présente circulaire contient une check-list.
- 1.2. En cas de wet lease-out vers un autre exploitant communautaire, une notification remplace la demande.
- 1.3. Pour le code share voir Opérations soumises à autorisation, 1. et 2.6. ci-dessus.

### 2. La demande ou la notification, dans le cas d'un leasing, comporte les éléments suivants

#### 2.1. Renseignements et documents généraux :

- a) Nom de l'exploitant belge faisant la demande tel qu'il figure sur la licence et l'AOC;
- b) Personne de contact de l'exploitant, téléphone et adresse e-mail;
- c) Signature de l'accountable manager du demandeur (en fin de document);
- d) Nom, adresse et nationalité de l'autre partie;
- e) Personne de contact de l'autre partie, téléphone et adresse e-mail;
- f) Personne de contact de l'autre Autorité, téléphone et adresse e-mail;
- g) Type de location :
  - Wet lease ou dry lease,
  - Lease-in of lease-out;
- h) Immatriculation du ou des aéronefs faisant l'objet de la location, y compris les aéronefs de remplacement éventuels;
- i) Le type d'aéronef;
- j) Le nombre d'aéronefs utilisés, remplacement non inclus;
- k) Dates de début et de fin de la location;
- m) Programme de vols (dates, lieux et heures de départ et d'arrivée);
- l) Une copie du contrat signé et daté :  
Le contrat doit comporter une clause stipulant que toute condition ou exigence mise à l'approbation des autorités fait partie du contrat.

## DEEL V : PROCEDURES

### 1. Algemeen

- 1.1. In Verordeningen 965/2012 en 1008/2008 staan een aantal verplichtingen voor de exploitant opgesomd. In deze circulaire is een checklist opgenomen die bedoeld is om de exploitant zijn verplichtingen te helpen nakomen en zijn aanvraag te helpen invullen.
- 1.2. Bij wet lease-out aan een andere exploitant uit de Gemeenschap komt een kennisgeving in de plaats van de aanvraag.
- 1.3. Voor code-share zie Operaties die goedkeuring moeten krijgen, 1. en 2.6. hierboven.

### 2. De aanvraag of de kennisgeving, in het geval van een leasing, bevat de volgende gegevens

#### 2.1. Inlichtingen en algemene documenten :

- a) Naam van de Belgische exploitant die de aanvraag indient zoals vermeld op de vergunning en de AOC;
- b) Contactpersoon van de exploitant, telefoon en e-mailadres;
- c) Handtekening van de accountable manager van de aanvrager (onderaan op document);
- d) Naam, adres en nationaliteit van de tegenpartij;
- e) Contactpersoon van de tegenpartij, telefoon en e-mailadres;
- f) Contactpersoon van de andere Autoriteit, telefoon en e-mailadres;
- g) Type leasing :
  - wet lease of dry lease,
  - lease-in of lease-out;
- h) Registratie van geleased(e) luchtvaartuig(en), eventuele vervangtoestellen inbegrepen;
- i) Type luchtvaartuig;
- j) Aantal gebruikte luchtvaartuigen, vervangtoestellen niet inbegrepen;
- k) Begin- en einddatum van de leasing;
- m) Vluchtprogramma (datum, plaats en uur van vertrek/aankomst);
- l) Een kopie van de ondertekende en gedateerde overeenkomst :  
Men moet voorzien in een clause die bepaalt dat elke voorwaarde of vereiste

Dans le contrat, il est recommandé de prévoir une clause échappatoire en cas de refus d'autorisation de l'autorité compétente de l'une ou l'autre partie.

Voir aussi ci-dessous dans point 7. Intransférabilité.

2.2. Le cas échéant, en fonction du type de leasing :

2.2.1. **Règlement 1008/2008 :**

La notification prévue à l'article 8, 5., a) du Règlement 1008/2008 :

- L'augmentation de la flotte résultant de la location;
- La démonstration, si l'exploitant estime que c'est le cas, que l'opération projetée n'a pas d'incidence importante sur sa situation financière compte tenu de l'ensemble des opérations de location en cours et du dernier business plan accepté par la DGTA.

2.2.2. **Règlements 2018/1139 & 1321/2014 :**

Les dispositions prises par l'exploitant pour satisfaire à l'article 4 du Règlement 2018/1139 et à l'article premier du Règlement 1321/2014.

2.3. Voir également en annexe les documents demandés en fonction du type de leasing.

2.4. Code-share :

- a) L'identification complète de l'exploitant du pays tiers;
- b) Copie de l'autorisation TCO de cet exploitant si cet exploitant y est soumis;
- c) Les conclusions de l'audit prévu en ORO.AOC.115(a)(2) ainsi que le plan de surveillance nécessaire pour satisfaire au ORO.AOC.115(b);
- d) Les escales et les routes prévues;
- e) Les dates prévues de début et de fin d'opération;
- f) Les fréquences hebdomadaires;
- g) Une déclaration de l'exploitant couvrant le point c).
- h) Lorsque les audits sont effectués par une tierce partie, l'exploitant donne les renseignements nécessaires pour l'application de l'AMC2.ORO.AOC.115(b).

voor de goedkeuring van de autoriteiten deel uitmaakt van de overeenkomst.

Het is aangewezen een ontsnappingsclausule in de overeenkomst op te nemen in geval van weigering van goedkeuring van de bevoegde autoriteit van de ene of de andere partij.

Zie ook hieronder in punt 7. Onoverdraagbaarheid.

2.2. In voorkomend geval, al naar het gelang het type leasing :

2.2.1. **Verordening 1008/2008 :**

De in artikel 8, 5., a) van Verordening 1008/2008 voorgeschreven kennisgeving :

- Toename van de vloot ten gevolge van de leasing;
- Als dit volgens de exploitant het geval is, aantonen dat de geplande operatie geen aanzienlijke invloed op zijn financiële positie heeft, rekening houdend met alle lopende leasingoperaties en het laatste door het DGLV aanvaarde businessplan.

2.2.2. **Verordeningen 2018/1139 & 1321/2014 :**

Maatregelen vanwege de exploitant om te voldoen aan artikel 4 van Verordening 2018/1139 en artikel 1 van Verordening 1321/2014.

2.3. Zie eveneens in bijlage voor de documenten gevraagd in functie van het type leasing.

2.4. Code-share :

- a) De volledige identificatie van de exploitant van het derde land;
- b) Kopie van de TCO-vergunning van deze exploitant indien deze daaraan onderworpen is;
- c) De conclusies van de audit voorgeschreven in ORO.AOC.115(a)(2) evenals het toezichtsplan om te voldoen aan ORO.AOC.115(b);
- d) Voorziene stops en routes;
- e) Voorziene start- en einddatum van de operatie;
- f) De wekelijkse frequenties;
- g) Een verklaring van de exploitant die het punt c) betreft;
- h) Indien de audits uitgevoerd worden door een derde partij verstrekt de exploitant de benodigde inlichtingen voor de toepassing van AMC2.ORO.AOC.115(b).

Voir aussi **Notice to Operators 25-02 « Code-Share Agreements »** de la DGTA.

### **3. Délai - Liste blanche – Short notice**

#### **3.1 Délai**

- La DGTA a besoin pour traiter la demande, d'au moins 30 jours calendrier avant la date prévue du début des opérations.
- Si l'article 8, 6. du Règlement 1008/2008 doit être appliqué, l'exploitant doit tenir compte d'un délai considérablement plus long.
- Voir aussi, ci-dessous dans point 6. Accords entre Etats.

#### **3.2 Liste blanche**

Afin d'éviter les effets de ces délais, les exploitants sont invités à conclure de manière anticipative des accords cadre leur permettant de faire face à des besoins imprévus (liste blanche).

Il s'agit ici d'obtenir des autorisations de wet-lease-in, en suivant la procédure normale pour le cas où l'on aurait besoin d'un aéronef.

#### **3.3 Short notice**

Lorsque, suite à des circonstances imprévues nécessitant d'urgence d'un aéronef de remplacement, il n'est pas possible de respecter le délai prévu en 3.1., il est possible d'obtenir une autorisation limitée à une semaine pour le wet lease-in d'un aéronef immatriculé dans la Communauté uniquement et exploité par un transporteur communautaire. Le sous-traitant ne peut pas faire effectuer le vol par un troisième exploitant ; cela doit être stipulé dans le contrat et l'exploitant belge doit s'en assurer. La notion de wet lease ne permet aucun transfert de fonction/responsabilité. L'exploitant doit immédiatement notifier à la DGTA son intention de recourir à cette forme de leasing et faire parvenir à la DGTA le dossier dès que l'accord est conclu. La décision concernant l'autorisation formelle sera donnée, le premier jour ouvrable permettant l'examen de la demande. Entre-temps, l'opération est considérée comme autorisée.

Zie ook **Notice to operators 25-02 "Code-Share Agreements"** van het DGLV.

### **3. Termijn – Witte lijst – Short notice**

#### **3.1 Termijn**

- Het DGLV heeft minstens 30 kalenderdagen vóór de voorziene begindatum van de operaties nodig om de aanvraag te behandelen.
- Als artikel 8, 6. van Verordening 1008/2008 moet worden toegepast, moet de exploitant rekening houden met een aanzienlijk langere termijn.
- Zie ook hieronder in punt 6. Overeenkomst tussen staten.

#### **3.2. Witte lijst**

Ter voorkoming van de gevolgen van die termijnen wordt gevraagd dat de exploitanten vooraf kaderovereenkomsten sluiten om in onvoorziene behoeften te kunnen voorzien (witte lijst).

Het betreft hier het verkrijgen van toelatingen tot wet-lease-in, volgens de normale procedure voor de gevallen waar een luchtvaartuig nodig is.

#### **3.3 Short notice**

Wanneer de termijn in 3.1. onmogelijk kan worden nageleefd door onvoorziene omstandigheden waarin een vervangtoestel dringend nodig is, is het mogelijk om een tot één week beperkte vergunning te krijgen voor de wet lease-in van een uitsluitend in de Gemeenschap geregistreerd en door een communautaire luchtvaartmaatschappij geëxploiteerd luchtvaartuig. De onderaannemer mag de vlucht niet door een derde exploitant laten uitvoeren; dat moet in de overeenkomst worden bepaald en de Belgische exploitant moet zich ervan vergewissen. Het begrip wet-lease laat geen overdracht van functie/verantwoordelijkheid toe. De exploitant moet het DGLV onmiddellijk in kennis stellen van zijn voornemen om van deze leasingvorm gebruik te maken en het dossier aan het DGLV overmaken zodra de overeenkomst is gesloten. De beslissing omtrent de formele goedkeuring wordt genomen op de eerste werkdag waarop de aanvraag kan worden onderzocht. Ondertussen wordt de operatie als toegelaten beschouwd.

#### 4. Conditions

Conformément aux Règlement 1008/2008, la DGTA fixe, si nécessaire, les conditions de l'autorisation qui font alors partie du contrat de location.

#### 5. « Black list »

La DGTA tient compte dans son appréciation du résultat de l'application du Règlement 2111/2005.

#### 6. Accord entre Etats

L'autorisation d'un dry lease de ou vers un autre Etat est subordonnée à la conclusion d'un accord sur la répartition des tâches de supervision entre les deux Etats/Autorités.

Les opérations nécessitant une variation d'AOC tant du bailleur que du locataire nécessitent une concertation entre Autorités.

Les négociations ci-dessus prennent un certain temps; la DGTA n'est pas maître de ce délai supplémentaire.

#### 7. Intransférabilité

L'autorisation étant donnée sur base d'un dossier, pour des aéronefs déterminés, elle n'est pas transférable à une tierce partie. Le loueur ne peut donc faire effectuer le vol par un troisième exploitant. Une clause à cet effet doit être incluse dans le contrat.

Si le loueur "lessor" n'est pas en mesure d'effectuer le vol, le locataire "lessee" doit, s'il ne désire pas annuler le vol, faire lui-même une nouvelle demande.

#### 8. Information

Le cas échéant, les passagers sont informés conformément aux dispositions du Règlement 2111/2005 précité.

#### 9. Audits

Comme pour toute activité sous-traitée, en cas de wet lease-in ou de code-share, l'exploitant doit vérifier qu'il reçoit le service qu'il attend. D'autre part, l'exploitant ayant recours au wet lease-in ou au code-share reste le « transporteur contractuel » au sens de la Convention de Montréal (Règlement 2027/97).

#### 4. Voorwaarden

Overeenkomstig Verordening 1008/2008 stelt het DGLV indien nodig de voorwaarden van de vergunning vast, die dan ook deel uitmaken van de leasingovereenkomst.

#### 5. Zwarte lijst

Het DGLV houdt in zijn appreciatie rekening met het resultaat van de toepassing van Verordening 2111/2005.

#### 6. Overeenkomst tussen staten

De goedkeuring van een dry lease van of naar een andere staat is afhankelijk van het sluiten van een overeenkomst over de toezichtstaken tussen beide Staten/Autoriteiten.

Autoriteiten dienen overleg te plegen voor operaties die nopen tot een afwijking op het AOC van zowel de verhuurder als de huurder.

Bovengenoemde onderhandelingen vergen enige tijd; het DGLV heeft geen controle over die extra termijn.

#### 7. Onoverdraagbaarheid

De goedkeuring wordt gegeven op basis van een dossier voor welbepaalde luchtvaartuigen en is dus niet overdraagbaar aan een derde partij. De verhuurder mag de vlucht dus niet door een derde exploitant laten uitvoeren. Een desbetreffende clausule moet in de overeenkomst worden opgenomen.

Als de verhuurder "lessor" niet in staat is om de vlucht uit te voeren, moet de huurder "lessee", als hij de vlucht niet wil annuleren, zelf een nieuwe aanvraag doen.

#### 8. Informatie

In voorkomend geval worden de passagiers geïnformeerd overeenkomstig de bepalingen van voornoemde Verordening 2111/2005.

#### 9. Audits

Zoals voor elke uitbestede activiteit moet de exploitant bij wet lease-in of bij code-share controleren of hij de dienst krijgt die hij verwacht. De exploitant die gebruik maakt van wet lease-in of code-share, blijft de "contractuele vervoerder" in de zin van het Verdrag van Montreal (Verordening 2027/97).

L'absence de dossiers d'audits (la qualité des audits eux-mêmes doit refléter le professionnalisme attendu de l'exploitant) concernant les opérations de leasing ou de code-share dans les dossiers du système de gestion de l'exploitant peut être considérée comme une grave déficience du système de gestion et donc de l'organisation de l'exploitant (ORO.GEN.200 et ORO.GEN.205).

#### 10. Responsabilité

L'obtention d'une autorisation n'exonère en rien l'exploitant de ses responsabilités.

#### 11. Retour d'un aéronef à la fin d'une période de « dry lease-out »

- a) « Dry lease-out » à un exploitant non-communautaire  
Lorsqu'un aéronef est mis en « dry lease-out » vers un pays hors de l'Union Européenne, cet aéronef est exploité sur une AOC émise par l'Autorité de tutelle de ce pays.  
Avant la réintroduction de l'aéronef immatriculé belge sur l'AOC de l'opérateur belge, l'opérateur belge doit fournir à la DGTA une recommandation pour la délivrance d'un nouveau Certificat d'Examen de Navigabilité (ARC) au moins quinze (15) jours ouvrables avant la date souhaitée de remise en exploitation.

Cette recommandation comprend au minimum :

- les rapports de revue du dossier technique et d'inspection physique de l'aéronef utilisés lors de l'élaboration de la recommandation,
- le statut des réparations et la « dent & buckle chart »,
- l'historique d'entretien durant la période de location,
- éventuellement le programme de rattrapage « bridging check » au cas où le programme d'entretien utilisé pendant le « dry lease-out » est différent du programme d'entretien approuvé par la DGTA,
- les rapports d'incidents survenus durant la période de location,
- le statut des points ouverts,
- les modifications éventuelles effectuées sur l'aéronef pendant la période de location,

Het gebrek aan auditdossiers (de kwaliteit van de eigenlijke audits moet het van de exploitant verwachte professionalisme weergeven) betreffende de leasingoperaties of in geval van code-share in dossiers van het beheersysteem van de exploitant kan worden beschouwd als een ernstige tekortkoming van het beheersysteem en dus van de organisatie van de exploitant (ORO.GEN.200 en ORO.GEN.205).

#### 10. Verantwoordelijkheid

Het verkrijgen van een goedkeuring ontslaat de exploitant geenszins van zijn verantwoordelijkheden.

#### 11. Terugkeer van een luchtvaartuig aan het einde van een “dry lease-out” periode

- a) “Dry lease-out” aan een exploitant uit een land buiten de Gemeenschap  
Wanneer een luchtvaartuig onderwerp is van een “dry lease-out” naar een land buiten de Europese Unie, dan dient dit luchtvaartuig geëxploiteerd te worden op een AOC uitgegeven door de autoriteit van dat land.  
Voor de herinvoering van het Belgisch geregistreerd luchtvaartuig op de AOC van de Belgische exploitant en minstens vijftien (15) werkdagen op voorhand, moet de Belgische exploitant het DGLV een aanbeveling bezorgen voor de afgifte van een nieuw certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (ARC).

Deze aanbeveling bevat minstens :

- de rapporten van het nazicht van het technisch dossier en de fysieke inspectie van het gebruikte luchtvaartuig bij de totstandkoming van de aanbeveling,
- de status van de herstellingen en de “dent & buckle chart”,
- de historiek van de het onderhoud tijdens de huurperiode,
- eventueel het remediërende programma “bridging check” in het geval het tijdens de “dry lease-out” periode gebruikte onderhoudsprogramma verschillend is van het door het DGLV goedgekeurde onderhoudsprogramma,
- de rapporten van incidenten voorgevallen tijdens de huurperiode,
- de status van de openstaande punten,
- eventueel uitgevoerde modificaties op het luchtvaartuig tijdens de huurperiode,

- les variations/dérogations émises pendant la période de location,
- le statut des « Airworthiness Directives » (ADs),
- une déclaration confirmant le fait que l'aéronef a été exclusivement maintenu par des organismes approuvés EASA Part-145,
- l'ARC ne peut être émis qu'après une analyse du dossier technique introduit et une inspection physique de l'aéronef par la DGTA,
- l'aéronef ne peut être réintroduit sur l'AOC de l'opérateur qu'après la délivrance de ce nouvel ARC par la DGTA.

b) « Dry lease-out » à un exploitant communautaire

En cas de « dry lease-out » dans un pays membre de l'Union Européenne, l'aéronef concerné change temporairement d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) et, de ce fait, sort d'un environnement contrôlé au sens du Règlement 1321/2014.

Dans un tel cas de figure, l'ARC actuel reste valide jusqu'à sa date d'expiration. Toutefois, à son expiration, l'ARC ne peut pas être prolongé par le CAMO assurant le suivi de l'aéronef.

Un nouvel ARC est émis par la DGTA sur base d'une recommandation ARC dont le contenu et les modalités d'introduction sont détaillés dans la circulaire AIRW-17 disponible sur le site internet du SPF Mobilité et Transports.

- de variaties/ontheffingen verleend tijdens de huurperiode,
- de status van de "Airworthiness Directives" (ADs),
- een verklaring waarin wordt bevestigd dat het luchtvaartuig uitsluitend werd onderhouden door EASA Part-145 goedgekeurde organismen,
- de ARC wordt enkel uitgegeven na analyse van het ingediende technisch dossier en een fysieke inspectie van het luchtvaartuig door het DGLV,
- het luchtvaartuig wordt opnieuw geïntroduceerd op het AOC van de operator na afgifte van een nieuwe ARC door het DGLV.

b) "Dry lease-out" aan een exploitant uit een land binnen de Gemeenschap

In geval van een "dry lease-out" in een lidstaat van de Europese Unie, wijzigt het betrokken luchtvaartuig tijdelijk van management-organisatie voor blijvende luchtwaardigheid (CAMO) en verlaat het daardoor de gecontroleerde omgeving in de zin van de Verordening 1321/2014.

In dergelijk geval blijft de huidige ARC geldig, tot aan haar vervaldatum. Echter, na het verstrijken van zijn geldigheid, kan de ARC niet worden verlengd door de CAMO die de opvolging van het luchtvaartuig garandeert.

Een nieuwe ARC wordt afgegeven door het DGLV op basis van een ARC-aanbeveling waarvan de inhoud en wijze van introductie gedetailleerd worden beschreven in de circulaire AIRW-17, beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

## **PARTIE VI : REMARQUES**

La présente édition de cette circulaire abroge la précédente édition et entre en application le jour de sa publication sur le site web du SPF.

### **Contact**

SPF Mobilité et Transports  
Direction générale Transport aérien  
Département Opérations  
Rue du Progrès 56  
1210 Bruxelles

E-mail : [bcaa.ops.cat@mobilit.fgov.be](mailto:bcaa.ops.cat@mobilit.fgov.be)  
Tél. : +32 (0)2 277 44 38

## **DEEL VI : OPMERKINGEN**

De huidige editie van deze circulaire heft de vorige editie op en is van toepassing vanaf de datum van de publicatie op de website van de FOD.

### **Contact**

FOD Mobiliteit en Vervoer  
Directoraat-generaal Luchtvaart  
Dienst Operaties  
Vooruitgangstraat 56  
1210 Brussel

E-mail : [bcaa.ops.cat@mobilit.fgov.be](mailto:bcaa.ops.cat@mobilit.fgov.be)  
Tel. : +32 (0)2 277 44 38

## **ANNEX I : LEASING - SPECIFIC DOCUMENTS TO BE PROVIDED IN ADDITION TO GENERAL DOCUMENTS LISTED IN PART V PROCEDURES, POINT 2**

### **Wet lease-in with a Community operator**

1. BCAA Form 1121 (Application form lease agreement)
2. The aircraft type, registration markings, serial number and certificate of registration
3. The name and address of the registered owner
4. A copy of the valid certificate of airworthiness and airworthiness review certificate
5. A copy of the lease agreement or description of the lease provisions, except financial arrangements
6. Duration of the lease
7. A copy of the lessor's AOC and the related operations specifications
8. A copy of the lessor's air carrier license (if applicable)
9. A statement signed by the lessee that the parties to the lease agreement fully understand their respective responsibilities under the applicable regulations
10. A copy of the lessor's certificate of insurance (in accordance with Regulation no 785/2004)
11. Any difference in relation to the applicable subpart IDE of Regulation no 965/2012

### **Wet lease-in with a Third Country operator**

1. BCAA Form 1121 (Application form lease agreement)
2. The aircraft type, registration markings and serial number
3. The name and address of the registered owner
4. A copy of the valid certificate of airworthiness (in accordance with ICAO Annex 8)
5. A copy of the noise certificate (or equivalent)
6. A copy of the lease agreement or description of the lease provisions, except financial arrangements
7. Duration of the lease
8. A copy of the AOC of the third country operator (in accordance with ICAO Annex 6) and the related operations specifications (including the areas of operation)
9. A statement signed by the lessee that the parties to the lease agreement fully understand their respective responsibilities under the applicable regulations
10. Audits and inspections reports or other means to demonstrate that all safety standards are equivalent to those imposed by Regulation 1321/2014 and Regulation 965/2012
10. Motivation letter (with reference to Regulation 1008/2008 article 13 item 3 (b)) which
  - (i) justifies such leasing on the basis of exceptional needs; or
  - (ii) demonstrates that the leasing is necessary to satisfy seasonal capacity needs, which cannot reasonably be satisfied through leasing aircraft registered within the Community; or
  - (iii) demonstrates that the leasing is necessary to overcome operational difficulties and it is not possible or reasonable to lease aircraft registered within the Community
11. A copy of the lessor's certificate of insurance (in accordance with Regulation 785/2004)
12. Any difference in relation to the applicable subpart IDE of Regulation 965/2012
13. A copy of the lessor's TCO authorisation
14. A copy of notification to or approval of the lessor's Authority

See AMC1 ORO.AOC.110 :

#### ***AMC1 ORO.AOC.110(c) Leasing agreement***

#### ***WET LEASE-IN AGREEMENT WITH A THIRD-COUNTRY OPERATOR***

*If the operator is not intending to apply EU safety requirements for air operations and continuing airworthiness when wet leasing-in an aircraft registered in a third country, it should demonstrate to the competent authority that the standards complied with are equivalent to the following requirements:*

- (a) Annex IV (Part-CAT) for aeroplanes and helicopters, or Annex IX (Part-IAM) for VCA, as applicable;*
- (b) Part-ORO for aeroplanes, helicopters or VCA, as applicable;*

- (1) *ORO.GEN.110 and Section 2 of Subpart GEN;*
- (2) *ORO.MLR — Regarding point ORO.MLR.105, the operator may demonstrate to the competent authority only that the standards complied with require the establishment of a MEL based on a MMEL validated by the State of Registry, and including rectification intervals and operational and maintenance procedures;*
- (3) *ORO.FC;*
- (4) *ORO.CC, excluding ORO.CC.200 and ORO.CC.210(a);*
- (5) *ORO.TC;*
- (6) *ORO.FTL, including related CS-FTL, for aeroplanes; and*
- (7) *ORO.SEC;*
- (c) *Annex V (Part-SPA), if applicable;*
- (d) *for continuing airworthiness management of the third-country operator, Annex Vc (Part-CAMO) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014;*
- (e) *for the maintenance organisation used by the third-country operator during the lease period: Annex II (Part-145) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014;*
- (f) *retroactive airworthiness requirements in accordance with Part-26; and*
- (g) *the operator should provide the competent authority with a full description of the flight time limitation scheme(s), operating procedures and safety assessment demonstrating compliance with the safety objectives set out in points (b)(1)-(6).*

### **Wet lease-out**

The notification shall contain :

1. BCAA Form 1121 (Application form lease agreement)
2. The aircraft type, registration markings and serial number
3. The name and address of the lessee
4. A copy of the lease agreement or description of the lease provisions, except financial arrangements
5. The duration of the lease agreement

### **Dry lease-in of an EU registered aircraft**

1. BCAA Form 1121 (Application form lease agreement)
2. BCAA Form 1119 (Application form variation of AOC-OS)
3. The aircraft type, registration markings and serial number
4. The name and address of the registered owner
5. A copy of the valid certificate of airworthiness and airworthiness review certificate
6. A copy of the lease agreement or description of the lease provisions, except financial arrangements
7. Duration of the lease
8. A statement signed by the lessee that the parties to the lease agreement fully understand their respective responsibilities under the applicable regulations
9. A copy of the lessor's certificate of insurance (in accordance with Regulation 785/2004)
10. Any difference in relation to the applicable subpart IDE of Regulation 965/2012
11. A copy of the noise certificate and aircraft radio license
12. Evidence of compliance of the aircraft with any requested specific operations (RVSM, CAT II/III, etc.)
13. Arrangements for continuing airworthiness (CAMO, maintenance contract, maintenance program, etc.)
14. Other documents requested by the BCAA via Form 1119.

### **Dry lease-in of an aircraft registered in a Third Country**

1. BCAA Form 1121 (Application form lease agreement)
2. BCAA Form 1119 (Application form variation of AOC-OS)
3. The aircraft type, registration markings and serial number
4. The name and address of the registered owner
5. A copy of the valid certificate of airworthiness (in accordance with ICAO Annex 8) and if applicable airworthiness review certificate
6. A copy of the noise certificate (or equivalent) and aircraft radio license

7. A copy of the lease agreement or description of the lease provisions, except financial arrangements
8. Duration of the lease
9. A statement signed by the lessee that the parties to the lease agreement fully understand their respective responsibilities under the applicable regulations
10. Motivation letter (with reference to Regulation 965/2012 article ORO.AOC.110(d)) which demonstrates that
  - (i) an operational need has been identified that cannot be satisfied through leasing an aircraft registered in the EU; and
  - (ii) the duration of the dry lease-in does not exceed seven months in any 12 consecutive month period; and
  - (iii) compliance with the applicable requirements of Regulation 1321/2014 is ensured; and
  - (iv) the aircraft is equipped in accordance with the EU regulations for Air Operations, by means of a filled in compliance checklist CAT.IDE
11. A copy of the lessor's certificate of insurance (in accordance with Regulation 785/2004)
12. Evidence of compliance of the aircraft with any requested specific operations (RVSM, CAT II/III, etc.)
13. Arrangements for continuing airworthiness (CAMO, maintenance contract, maintenance program, etc.)
14. Other documents requested by the BCAA via Form 1119.

### **Dry lease-Out**

1. BCAA Form 1121 (Application form lease agreement)
2. BCAA Form 1119 (Application form variation of AOC-OS)
3. The aircraft type, registration markings and serial number
4. The name and address of the lessee
5. A copy of the lease agreement or description of the lease provisions, except financial arrangements
6. Duration of the lease