

PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Indice I
11 mai 2020

Classification des aéronefs importés

autres que les aéronefs Annexe I sous certificat restreint

P-22-00



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

ÉVOLUTION DE LA PROCEDURE

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à contact@osac.aero en spécifiant dans l'objet de votre e-mail « Documentation publique – [référence du document concerné] – [Indice de révision du document concerné] ».

CE DOCUMENT EST REVISE

Note : les corrections de typographie et de formes ne sont pas tracées dans le document.

Révision à l'indice H :

- intègre le règlement (UE) 2018/1139.
- précise les modalités relatives à la délivrance des documents de bord le jour de la livraison pour les aéronefs neufs dont le détenteur du Certificat de Type n'est pas français.
- intègre diverses corrections mineures.
- supprime la possibilité de délivrance d'un Laissez-passer valant CDN en attente de délivrance des documents pour les aéronefs non annexe I

Révision à l'indice I :

- Implémentation des règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 qui modifient le règlement (UE) 1321/2014 notamment :
 - o Partie-M modifiée.
 - o Partie-CAMO, Partie-CAO et Partie-ML ajoutées.

SOMMAIRE

1	OBJET	4
2	ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	4
2.1	<i>Abréviations</i>	<i>4</i>
2.2	<i>Définitions</i>	<i>5</i>
3	DOMAINE D'APPLICATION.....	8
3.1	<i>Aéronefs concernés</i>	<i>8</i>
3.2	<i>Personnes et organismes concernés</i>	<i>8</i>
4	RÉFÉRENCES	9
4.1	<i>Règlements concernés</i>	<i>9</i>
4.2	<i>Documents DGAC</i>	<i>9</i>
5	PROCESSUS DE CLASSIFICATION	10
5.1	<i>Généralités.....</i>	<i>10</i>
5.2	<i>Autres processus parallèles à la classification :</i>	<i>11</i>
5.2.1	<i>Immatriculation.....</i>	<i>11</i>
5.2.2	<i>Licence de station d'aéronef</i>	<i>11</i>
5.2.3	<i>Livrets et carnets.....</i>	<i>11</i>
5.2.4	<i>Marques d'immatriculation et plaque d'identité nationale.....</i>	<i>12</i>
5.2.5	<i>Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien</i>	<i>12</i>
6	RESERVE.....	13
7	ELIGIBILITE DE LA DEFINITION DE L'AERONEF	13
8	RESERVE.....	13
9	JUSTIFICATIFS A FOURNIR.....	13
9.1	<i>La demande de classification.....</i>	<i>13</i>
9.1.1	<i>Cas où le postulant s'adresse directement à OSAC :</i>	<i>13</i>
9.1.2	<i>Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agréé ou à un PEN indépendant : ...</i>	<i>14</i>
9.2	<i>Conditions de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs</i>	<i>14</i>
9.2.1	<i>Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité</i>	<i>16</i>
9.2.2	<i>Programme d'entretien (PE)</i>	<i>16</i>
9.2.3	<i>Exception : exploitation différée</i>	<i>16</i>
9.3	<i>Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité</i>	<i>16</i>
9.3.1	<i>Cas où un examen de navigabilité n'est pas requis.....</i>	<i>16</i>
9.3.2	<i>Cas où un examen de navigabilité est requis</i>	<i>18</i>
9.3.3	<i>Anomalies détectées lors du processus de classification et dont l'origine avérée remonte à l'immatriculation précédente</i>	<i>20</i>
9.4	<i>Autres justificatifs en vue de la délivrance du CDN</i>	<i>20</i>
9.5	<i>Autres justificatifs en vue de la délivrance du CA</i>	<i>20</i>
10	PROCESSUS DE DELIVRANCE DU CDN, DU CEN ET DU CA	21
10.1	<i>Vérifications réalisées par OSAC.....</i>	<i>21</i>
10.2	<i>Edition des documents par OSAC</i>	<i>21</i>
10.3	<i>Transmission des documents</i>	<i>22</i>
10.4	<i>Laissez-passer en attente de délivrance des documents pour les aéronefs annexe I</i>	<i>22</i>
11	REDEVANCES.....	22
	ANNEXE 1	23
	ANNEXE 2	24
	ANNEXE 3	27

1 OBJET

La présente procédure a pour objet de préciser les modalités de délivrance des documents de navigabilité et de limitation de nuisances sonores aux aéronefs visés au §3, au moment de leur importation et de leur inscription au registre français d'immatriculation.

Ce processus dit de « classification » permet de délivrer :

Aéronefs	Certificats de navigabilité	Documents associés
Relevant du règlement européen	CDN (EASA Form 25) ou R-CDN (EASA Form 24)	CEN CA
Annexe I, à ce règlement européen	CDN ou CDNS (de niveau OACI)	CLN ou CLNS

Note 1 : L'annexe 3 donne des renseignements utiles sur les contacts mentionnés dans cette procédure et sera mise à jour sans faire évoluer l'indice de la procédure.

Note 2 : La délivrance de laissez-passer EASA est traitée dans des procédures spécifiques.

2 ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1 Abréviations

ATO commercial : Exploitation réalisée par un organisme de formation approuvé de type ATO conformément au règlement (UE) 1178/2011, avec un caractère commercial,

Ballon en exploitation commerciale : Exploitation de ballons conformément à la Partie-BOP (annexe II du règlement (UE) 2018/395) et redevable de la sous-partie ADD de ce même règlement

EASA ou AESA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne ;

CA : Certificat Acoustique (EASA Form 45) ;

CAC : Code de l'Aviation Civile ;

CDN : Certificat De Navigabilité ;
Selon le contexte, pris au sens étroit : certificat délivré en conformité à un CDN de type non restreint (par opposition au R-CDN ou au CDNS) ;

CDNS : Certificat de navigabilité spécial (de niveau OACI) prévu au § B.1 de l'arrêté du 28 août 1978 ;

CEN : Certificat d'Examen de Navigabilité (EASA Form 15a, 15b ou 15c) ;

CI : Certificat d'Immatriculation ;

CLN : Certificat de Limitation de Nuisances (aéronefs Annexe I) ;

CLNS : Certificat de Limitation de Nuisances Spécial (aéronefs Annexe I) ;

CMPA : Complex Motor-Powered Aircraft, aéronef motorisé complexe

CRM : Compte-rendu matériel (prévu au M.A.306 pour les transporteurs aériens) ;

DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ;

DSAC/NO : Direction Navigabilité et opérations de la DSAC ;

DSAC/NO/NAV : Pôle Navigabilité de DSAC/NO ;

DSAC/NO/MQC : Direction de la sécurité de l'aviation civile - Pôle Méthodes, Qualité et Compétences ;

DSAC-IR :	Echelons interrégionaux de la DSAC ;
ICA :	Instructions for Continued Airworthiness ou instructions pour le maintien de la navigabilité ;
LSA :	Licence de station d'aéronef (attestation de conformité de la station radioélectrique émettrice d'un aéronef au Règlement de radiocommunication de l'Union Internationale des Télécommunications) ;
NCO :	Exploitation non commerciale d'aéronefs non motorisés complexes
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile ;
OSAC/DOAL/NA :	Service d'OSAC, situé à Issy les Moulineaux, en charge de la délivrance les documents de bord.
Planeur en exploitation commerciale :	Exploitation de planeurs conformément à la Partie-SAO (annexe II du règlement (UE) 2018/1976) et redevable de la sous-partie DEC de ce même règlement.
R-CDN :	Certificat de navigabilité restreint (EASA Form 24) ;
SPO :	Exploitation commerciale réalisée conformément à la Partie-SPO du règlement (UE) 965/2012
CAT sous licence :	Transport Aérien Commercial, au sens de l'article 1.3 du règlement (UE) No 1321/2014, c'est-à-dire réalisé dans le cadre d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement européen (CE) 1008/2008. (Non concernés : CTA ballons, CTA de A vers A dont OPS3R) ;
CAT hors licence :	Transport Aérien Commercial qui ne nécessite pas l'obtention d'une licence d'exploitation (vols locaux, vols assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés)

2.2 Définitions

Aéronef motorisé complexe (CMPA) :

- Un avion:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700kg, ou
 - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou
- un hélicoptère certifié:
 - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3175Kg, ou
 - pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
 - pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- un aéronef à rotors basculants.

Aéronef ELA1 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants:

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1200Kg, non classé comme aéronef motorisé complexe;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1200Kg;

- iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les ballons à air chaud, 1 050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs;
- iv) un dirigeable conçu pour un maximum de 4 occupants et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m³ pour les dirigeables à gaz.

Aéronef ELA2 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants :

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2000Kg, non classé comme aéronef motorisé complexe ;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 2000Kg ;
- iii) un ballon ;
- iv) un dirigeable à air chaud
- v) un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes :
 - poids statique de 3 % maximum,
 - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
 - conception simple et classique de la structure, du système de commande et du système de ballonnets, et
 - commandes non assistées
- vi) un aéronef à voilure tournante très léger.

Aéronef Light (ou léger): désigne :

- un avion autres que motorisé complexe ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 2730Kg ;
- un hélicoptère autres que motorisé complexe ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 1200Kg, certifié pour maximum 4 occupants ;
- autres aéronefs ELA2/ELA1.

Activités commerciales :

Toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant.

Cela comprend l'exploitation à des fins de transport aérien commercial (européen sous licence octroyée conformément au règlement (CE) n°1008/2008 ou selon le règlement national), l'exploitation spécialisée commerciale, et/ou l'exploitation par des organismes de formations (ATO ou DTO) commerciaux.

Exploitation à des fins de Transport Aérien Commercial : exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux.

Exploitation spécialisée commerciale : opérations soumises aux exigences de la partie ORO, sous-partie SPO, énoncées à l'annexe III du règlement (UE) n° 965/2012 (agriculture, construction, photographie, levés topographiques, etc.)

Exploitation limitée : exploitation d'aéronefs autres que des motorisés complexes portant sur :

- des vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six;
- des manifestations aériennes ou des vols de compétition, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts

annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant précisé par l'autorité compétente;

- des vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et agréé conformément au règlement (UE) 1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.

Conformément au règlement (UE) 1321/2014, « l'exploitation limitée » n'est pas considérée comme une exploitation à des fins de transport aérien commercial ni comme une exploitation spécialisée commerciale.

Aéronef Annexe I : Aéronef exclu de la réglementation communautaire car relevant d'une des catégories définies dans l'Annexe I du règlement (UE) 2018/1139, et relevant de la seule réglementation française.

Aéronef EASA : aéronef (civil) relevant du champ de la réglementation communautaire, c'est-à-dire, non exclu par l'annexe I.

Classification : Délivrance du certificat de navigabilité (et des documents associés) à un aéronef au moment de son inscription au registre français d'immatriculation.

Etat membre de l'EASA : Etat membre de l'Union Européenne ou Etat associé : Norvège, Islande, Liechtenstein et Suisse.

Etat tiers : pour les aéronefs relevant de la réglementation européenne : Etat autre qu'un Etat membre de l'EASA ; pour les aéronefs annexe I OACI : Etat autre que la France.

Organisme Partie M/G : organisme agréé pour la gestion du maintien de la navigabilité conformément à la sous-partie G de la partie-M de l'annexe I du règlement (UE) 1321/2014 modifié.

Organisme Partie M/G+I : organisme Partie M/G disposant du privilège prévu au M.A.711(b)) approprié, c'est-à-dire agréé pour le type d'aéronef concerné et, le cas échéant, autorisé à réaliser des examens de navigabilité selon le M.A.904.

Organisme Partie-M/F : Organisme d'entretien agréé conformément à la Partie-M, sous-partie F de l'annexe I du règlement (UE) 1321/2014 modifié.

Organisme Partie-CAMO : organisme agréé pour la gestion du maintien de navigabilité conformément à la Partie CAMO de l'annexe Vc du règlement (UE) 1321/2014 modifié.

Organisme Partie-CAO : organisme chargé de tâches combinées de navigabilité agréé conformément à la Partie CAO de l'annexe Vd du règlement (UE) 1321/2014 modifié.

Organisme Partie 21F ou 21G : organisme de production agréé conformément à la Partie 21, sous-partie F ou G (selon le cas) de l'annexe I du règlement (UE) 748/2012 modifié.

Organisme Partie-145 : organisme d'entretien agréé conformément à la Partie-145 de l'Annexe II du règlement (UE) 1321/2014 modifié.

PEN indépendant : Personnel habilité selon l'article ML.A.904(b)(4) à réaliser et délivrer des examens de navigabilité. Voir P-40-02.

RS : Responsable de surveillance d'OSAC désigné pour un organisme

SAS (Specific Airworthiness Specifications) : Conditions spécifiques de navigabilité, émises par l'EASA en application du § 21.A.173(b)(2) pour un aéronef ou une famille d'aéronefs non éligibles à un CDN de type, permettant la délivrance d'un R-CDN

TCDS (Type Certificate Data Sheet) : Fiche de navigabilité associée à un certificat de type (ou, pour les conceptions anciennes, valant CDN de type)

3 DOMAINE D'APPLICATION

3.1 Aéronefs concernés

Les aéronefs concernés sont les aéronefs :

- neufs, produits par un organisme Partie 21F ou Partie 21G d'un Etat membre **autre que la France**, ou importé d'un Etat tiers dont le système de production est reconnu par l'EASA ;
- usagés, précédemment immatriculés dans un autre pays (Etat Membre ou Etat tiers) ;
- **radiés du registre français et non ré-immatriculés entre temps dans un autre pays ;**
- **précédemment inscrits sur un registre non-civil ;**
- **précédemment inscrits au registre d'un Etat membre ne disposant pas de documents de bord EASA.**

Toutefois, pour les 2 derniers cas listés ci-dessus, le processus de classification applicable est défini, au cas par cas, sur proposition du postulant et en accord avec les services compétents de la DSAC (DSAC/NO/NAV en particulier), qui peut refuser le processus proposé.

Ce processus s'inspire généralement du cas d'un aéronef usagé importé d'un Etat tiers (examen de navigabilité couvrant toute la vie de l'aéronef et, pour les aéronefs précédemment non civils, attestation de l'Autorité étatique précédemment responsable).

Note 1 : Cette procédure ne couvre pas le cas des aéronefs neufs produits par un organisme Partie 21G ou Partie 21F français, qui fait l'objet de procédures spécifiques décrites dans la procédure P-22-01.

Note 2 : Cette procédure ne couvre pas le cas des aéronefs Annexe I qui ne sont pas de niveau OACI (restreints : CNRA, CDNR, CNSK, CNRAC).

3.2 Personnes et organismes concernés

Cette procédure concerne :

- les personnes ou organismes agréés Partie-M/G, **Partie-CAMO ou Partie-CAO** responsables de la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs concernés,
- les personnels d'examen de navigabilité (PEN) :
 - o d'OSAC;
 - o des organismes **de gestion du maintien de la navigabilité** agréés Partie-M/G+I, **Partie-CAMO ou Partie-CAO (gestion du maintien de la navigabilité)** réalisant les examens de navigabilité sur les aéronefs concernés;
 - o des organismes **d'entretien** agréés Partie-M/F, **Partie-CAO (maintenance)** ou Partie-145 réalisant les examens de navigabilité sur des aéronefs **répondants aux exigences de la Partie-ML** importés d'un Etat tiers ; et
 - o **le personnel indépendant habilité (PEN indépendant).**

4 RÉFÉRENCES

4.1 Règlements concernés

Aéronefs EASA :

- Règlement (UE) 1321/2014 modifié et les AMC/GM associés
- Règlement (UE) 376/2014 modifié,
- Règlement (UE) 748/2012 modifié,

Ces documents sont disponibles sur le site : <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Aéronefs Annexe I OACI :

- Arrêté du 28 août 1978 modifié relatif à la classification des certificats de navigabilité;
- Arrêté du 22 novembre 2002 modifié relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs;
- Arrêté du 6 septembre 1967 modifié relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils;
- Arrêté du 13 novembre 2018 relatif au certificat de limitation de nuisances des aéronefs civils qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018;

Règlements communs aux aéronefs EASA et Annexe I OACI :

- Arrêté du 28 juillet 2015, modifié, relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs ;
- Arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef ;
- Arrêté du 28 décembre 2005, modifié, relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile ;

Ces documents sont disponibles sur le site : www.legifrance.gouv.fr

4.2 Documents DGAC

- G-40-01 Annexe X - Examen de navigabilité ;
- RP-22-90 - Licence de station d'aéronef et certificat de conformité radio pour exportation ;
- R-20-00 - Manuel de vol et étiquettes ;
- P-41-65 - Obtention d'un code, indicatif ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord ;
- F-22-00-1 – Demande de documents de bord pour un aéronef neuf importé d'un Etat membre de l'UE ou d'un Etat tiers ;
- F-22-00-2 – Demande de documents de bord pour un aéronef usagé importé d'un Etat tiers ;
- F-22-00-3 – Demande de documents de bord pour un aéronef usagé importé d'un Etat membre avec un CEN non valide ;

- F-22-00-5 – Demande de documents de bord pour un aéronef usagé importé d'un Etat membre avec un CEN valide.

Ces documents sont disponibles à leur dernier indice sur le site : www.osac.aero, rubrique " Documentation Technique".

5 PROCESSUS DE CLASSIFICATION

Dans un souci de simplification, le présent processus décrit de façon détaillée les modalités de classification dans le cas (le plus fréquent) d'un aéronef relevant de la réglementation communautaire.

Les spécificités de traitement des aéronefs Annexe I de niveau OACI sont indiquées en Annexe 1 de ce document.

5.1 Généralités

- a) Ne peuvent prétendre à une classification française que les aéronefs :
- éligibles à une immatriculation française (voir paragraphe 5.2.1) ;
 - dont la définition est certifiée par l'Autorité compétente (voir paragraphe 7) ;
 - aptes à recevoir un certificat de navigabilité ou un laissez-passer (cf : article D.121-3 du code de l'aviation civile)

b) Le postulant à la classification d'un aéronef doit être le propriétaire de cet aéronef, au nom de qui le Certificat d'Immatriculation français sera délivré.

Le propriétaire peut mandater un représentant pour les démarches de classification. Une copie du mandat est exigée. Lorsque l'aéronef est en multipropriété, le mandat doit être signé par tous les propriétaires.

c) Le paragraphe 9 définit les justificatifs à fournir par le postulant.

d) Le paragraphe 10 définit le processus de délivrance des documents issus de ce processus de classification : CDN, CEN et CA.

e) Les redevances associées font l'objet du § 11.

f) Mise en garde relative au délai nécessaire pour la classification :

L'attention des postulants est attirée sur le fait que le processus de classification peut nécessiter des démarches longues, notamment dans le cas d'un aéronef usagé importé d'un Etat tiers. En particulier :

- dans le cas où un examen de navigabilité est nécessaire, la prise de rendez-vous avec l'organisme chargé de l'examen nécessite un préavis ;
- si les documents nécessaires à la classification sont dans une langue autre que le français ou anglais, des traductions peuvent s'avérer nécessaires (voir notamment document R-20-00 « MANUELS DE VOL ET ETIQUETTES » sur le site OSAC) ;
- il est fréquent que les aéronefs précédemment immatriculés dans un Etat tiers présentent des modifications et/ou réparations non reconnues au titre de la réglementation de l'Union Européenne. Dans ce cas, leur approbation doit être obtenue (auprès de l'EASA ou d'un organisme de conception agréé DOA) avant délivrance du CDN ;
- la reconstitution de l'historique de la maintenance, et les éventuels sondages associés, peuvent nécessiter des démarches de recherche complexes ;
- le PE approuvé/déclaré est un prérequis à la délivrance du CDN (sauf dans le cas prévu par le ML.A.302(f)). Dans le cas d'une approbation, il est conseillé d'anticiper les démarches auprès des organismes concernés ;
- des travaux de recalage de l'entretien peuvent être nécessaires.

En cas de classification d'un aéronef neuf dont l'organisme de production n'est pas surveillé par l'autorité française, si la délivrance des documents de bord est souhaitée le jour de la livraison :

- un dossier complet doit être transmis à OSAC au moins 15 jours ouvrés avant la date de livraison, et
- le dossier doit être accompagné d'un planning de livraison détaillé.

5.2 Autres processus parallèles à la classification :

Afin de donner une vue globale au postulant à la classification, ce paragraphe décrit les autres démarches à conduire en parallèle au processus de classification proprement dit.

5.2.1 Immatriculation

Un CI est requis pour l'aéronef. Le CDN ne peut être émis que si les conditions d'émission du CI sont satisfaites, et réciproquement.

Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il remplit l'une des conditions suivantes (Extrait de l'article L.6111-3 du code de l'aviation civile) :

a) *Il appartient à une personne physique française ou ressortissante d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen,*

Note : dans ce cas et seulement dans ce cas, l'aéronef peut être exploité par un opérateur non français.

Le postulant en informe alors OSAC le plus tôt possible dans le processus de classification afin que l'information soit transmise à DSAC/NO/MQC dans les délais les plus courts.

b) *Il appartient à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen,*

c) *Il est exploité par un transporteur aérien dont la licence d'exploitation a été délivrée par l'autorité administrative française (ie : DGAC/DTA).*

Pour les modalités d'immatriculation, consulter la page « immatriculation des aéronefs » qui est sur le site DGAC : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/immatriculation-des-aeronefs>.

Avant de traiter le dossier, OSAC obtient du bureau des immatriculations de la DGAC un accord pour la classification.

5.2.2 Licence de station d'aéronef

Les aéronefs équipés d'un ou plusieurs émetteurs radioélectriques doivent détenir une LSA, à demander en même temps que la classification : voir document RP-22-90.

5.2.3 Livrets et carnets

a) *Livrets relatifs à l'entretien*

Le M.A.305 ou **ML.A.305** exige que les opérations d'entretien soient enregistrées dans des livrets (aéronef, moteur).

Si le propriétaire fait le choix des livrets proposés par OSAC, il les demande en même temps que les documents issus de la classification. Les pages de garde tamponnées de ces livrets sont transmises en même temps que le CDN.

Pour les aéronefs Annexe I, l'arrêté du 24 juillet 1991 exige que le format des livrets soit approuvé par l'Autorité. Les livrets fournis par OSAC sont considérés comme approuvés. Si le propriétaire choisit un autre format, il doit le faire approuver par OSAC.

b) Carnet de route

- pour les aéronefs EASA soumis aux exigences de la Partie-M :

Les aéronefs utilisés dans le cadre d'une activité non commerciale doivent disposer d'un carnet de route. L'exploitant peut faire néanmoins le choix d'utiliser un CRM à la place du carnet de route. Dans ce cas, le CRM devrait être conforme à l'article M.A.306 et la version initiale du CRM doit être validée par OSAC.

Les aéronefs exploités en TAC avec ou sans licence, en exploitation commerciale spécialisée, ou par des organismes de formation ATO commerciaux ou DTO commerciaux doivent disposer d'un CRM qui doit être conforme à l'article M.A.306 dont la version initiale doit être approuvée par OSAC.

- pour les aéronefs EASA soumis aux exigences de la Partie-ML :

Les aéronefs doivent disposer d'un carnet de route. L'exploitant peut faire néanmoins le choix d'utiliser un CRM à la place du carnet de route. Dans ce cas, le CRM devrait être conforme à l'article M.A.306 et la version initiale du CRM doit être validée par OSAC.

- Pour les aéronefs relevant de l'annexe I :

La réglementation opérationnelle impose la tenue d'un carnet de route.

Si le propriétaire fait le choix du carnet de route proposé par OSAC, il le demande en même temps que les documents issus la classification. La page de garde tamponnée du carnet considéré comme accepté est transmise en même temps que le CDN.

Si le propriétaire fait un autre choix (ou en cas de demande de dispense de carnet de route sur la base d'un CRM en tenant lieu), un accord doit être demandé à DSAC/NO/OH.

5.2.4 Marques d'immatriculation et plaque d'identité nationale

Les marques d'immatriculation et la plaque d'identité nationale doivent être apposées sur l'aéronef conformément à l'arrêté du 28 juillet 2015 précité.

5.2.5 Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien

Les règlements relatifs à l'exploitation et ceux relatifs à l'espace aérien peuvent contenir selon le type d'aéronef ou d'exploitation, des exigences ayant un impact sur la définition de l'aéronef :

- aménagement cabine ;
- obligation d'emport d'équipements ;
- codage des matériels radioélectriques (adresse 24 bits OACI, code SELCAL, codage/enregistrement des ELT 406 MHz) : voir document P-41-65 (Pour les planeurs et les ballons la demande doit être effectuée à l'adresse dédiée à ces aéronefs, voir annexe 3 de la présente procédure);
- etc.

Le processus de classification n'a pas pour vocation de vérifier la conformité à ces exigences, mais de vérifier que la définition de l'aéronef (éventuellement modifiée pour satisfaire ces exigences) est bien approuvée du point de vue de la navigabilité.

Cela ne dispense pas le postulant d'obtenir les autorisations opérationnelles requises.

Note : Les dispositions concernant les balises de détresse sont décrites dans l'arrêté du 21 décembre 2018 relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

6 RESERVE

7 ELIGIBILITE DE LA DEFINITION DE L'AERONEF

Le démarrage du processus de classification n'est possible que si le type d'aéronef concerné fait l'objet d'une approbation de conception par l'autorité compétente, selon le tableau suivant :

Autorité	Certificat	Approbation de conception
EASA	CDN (EASA Form 25)	Certificat de type
	R-CDN (EASA Form 24)	<ul style="list-style-type: none">▪ Certificat de type restreint, ou▪ SAS
DGAC	CDN	Certificat de type (ou Fiche de navigabilité seule en cas de conception ancienne)
	CDNS	Certification individuelle, sur la base : <ul style="list-style-type: none">▪ d'un ancien certificat de type retiré▪ d'une certification étrangère▪ d'une évaluation individuelle spécifique

Il doit être également démontré que le régime de production de l'aéronef est reconnu par l'EASA, c'est-à-dire, s'assurer que le constructeur est (était) agréé :

- selon la Partie 21G ou autorisé selon la Partie 21F,
- par une Autorité Nationale (certificats libératoires émis avant l'entrée en vigueur de la réglementation européenne),
- par un État dont le système de production est (était) reconnu par l'EASA ou un Etat Membre.

Ne pouvoir attester que l'aéronef a été produit dans un environnement reconnu par l'EASA est un point bloquant dont il faut rendre compte dans les délais les plus courts à la DSAC et à OSAC.

8 RESERVE

9 JUSTIFICATIFS A FOURNIR

9.1 La demande de classification

Le circuit des différents formulaires référencés dans la présente procédure est décrit en annexe 2, selon que le postulant s'adresse à OSAC, à un organisme agréé ou un PEN indépendant.

9.1.1 Cas où le postulant s'adresse directement à OSAC :

La demande de rendez-vous avec un inspecteur OSAC s'effectue auprès du service planification à partir du site Internet, rubrique « Prendre rendez-vous » :



Dès la validation du formulaire de demande en ligne, le « service planification » d'OSAC organise le rendez-vous en fonction du lieu demandé et des disponibilités de l'inspecteur OSAC.

Le postulant reçoit par courriel la confirmation de son rendez-vous ainsi que le (ou les) formulaire(s) à renseigner et la liste des documents et des pièces qui devront être mises à disposition de l'inspecteur pour l'étude du dossier et/ou pendant l'examen.

Le cas échéant, une copie du mandat doit être jointe (voir § 5.1.b).

Note : pour les départements/régions ou communautés d'outre-mer (DROM/COM) et la Nouvelle-Calédonie, la demande doit être envoyée au RS correspondant.

9.1.2 Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agréé ou à un PEN indépendant :

Le postulant a la possibilité de faire réaliser la classification de tout aéronef auprès d'un organisme agréé, et pour les aéronefs redevables de la Partie-ML et dont l'exploitation est non commerciale, également par un PEN indépendant.

9.2 Conditions de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs

Le tableau ci-dessous récapitule les conditions de gestion du maintien de navigabilité et d'entretien en fonction du type aéronefs et **du type d'exploitation** :

Régime applicable à l'aéronef	
	Partie-M
	Partie-ML

CATEGORIE AERONEF		
Aéronefs motorisés complexes (CMPA) hors avions de masse maximale certifiée au décollage inférieur ou égale à 5,7t équipés de plusieurs turbopropulseurs (voir note)	Aéronefs autre que motorisés complexes (non-CMPA) et autre qu'aéronefs light (non-light), ET avions de masse maximale certifiée au décollage inférieur ou égale à 5,7t équipés de plusieurs turbopropulseurs (voir note)	Aéronefs Light (légers)

TYPE D'EXPLOITATION	Commerciale	CAT sous licence	<ul style="list-style-type: none"> M.A.201(e)(2) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par l'organisme agréé Partie-CAMO détenteur du CTA. M.A.201(e)(3) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145. M.A.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302. M.A.306 - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.A.306. 			
		Ballons et/ou planeurs en exploitation commerciale	Sans objet			
		CAT hors licence	<ul style="list-style-type: none"> M.A.201(f)(2) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO. 	<ul style="list-style-type: none"> M.A.201(h)(2) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO. 	<ul style="list-style-type: none"> ML.A.201(e)(1) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO. ML.A.201(e)(2) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145 et/ou Partie-CAO. ML.A.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au ML.A.302. 	
		ATO commercial	<ul style="list-style-type: none"> M.A.201(f)(3) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145. 	<ul style="list-style-type: none"> M.A.201(h)(3) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145 et/ou Partie-CAO. 		
		DTO commercial	<ul style="list-style-type: none"> M.A.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302. 	<ul style="list-style-type: none"> M.A.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302. 		
		Partie-SPO commercial	<ul style="list-style-type: none"> M.A.306 - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.A.306. 	<ul style="list-style-type: none"> M.A.306 - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.A.306. 		
	Partie-NCC	Sans objet				
	Partie-SPO non commercial	<ul style="list-style-type: none"> M.A.201(g)(2) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO. 	<ul style="list-style-type: none"> M.A.201(i)(2) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef peut être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO, ou par le propriétaire de l'aéronef. 			
	Non commerciale	ATO non commercial	<ul style="list-style-type: none"> M.A.201(g)(3) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145. 	<ul style="list-style-type: none"> M.A.801 et M.A.803 - L'entretien de l'aéronef peut être réalisé par un ou plusieurs organismes agréé(s) Partie-145 et/ou Partie-CAO et/ou partiellement par un personnel de certification indépendant ou par le/les pilotes propriétaire(s). 	<ul style="list-style-type: none"> ML.A.801 et ML.A.803 - L'entretien de l'aéronef peut être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145 et/ou Partie-CAO et/ou par un personnel de certification indépendant, et/ou partiellement par le/les pilotes propriétaire(s). ML.A.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef : <ul style="list-style-type: none"> doit être approuvé et conforme au ML.A.302 si l'aéronef est en gestion dans un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO, ou doit être déclaré par le propriétaire si l'aéronef n'est pas en gestion dans un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO, ou peut ne pas être formalisé dans les conditions de l'article ML.A.302(e). 	
		DTO non commercial	<ul style="list-style-type: none"> M.A.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302. 	<ul style="list-style-type: none"> M.A.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302 		
		Partie-NCO / Exploitation limitée	Sans objet			
		Ballons et/ou planeurs en exploitation non commerciale	Sans objet			
Partie-NCO / Exploitation limitée		Sans objet				

Note : Le règlement (UE) 1321/2014, modifié par les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270, prévoient dans le point 7 de l'article 3 (« Cover Regulation ») que le maintien de la navigabilité des aéronefs de MTOM ≤ 5.7t équipés de plusieurs turbopropulseurs soit assuré conformément aux règles applicables aux aéronefs autre que motorisés complexes.

9.2.1 Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité

Le postulant à la classification d'un aéronef indique le gestionnaire du maintien de navigabilité de celui-ci. Par défaut, le propriétaire est responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de son aéronef.

En cas de gestion par un organisme agréé, une copie du contrat de gestion est fournie avant la classification. Pour les transporteurs aériens, dans l'attente de l'inscription en liste de flotte de l'aéronef, le postulant fournit un engagement à gérer celui-ci dans son organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

En cas de location, si le locataire n'apparaît pas sur le Certificat d'Immatriculation, une copie du contrat de location doit être jointe.

9.2.2 Programme d'entretien (PE)

Pour un aéronef soumis aux exigences de la Partie-M, le PE approuvé est un prérequis à la délivrance du CDN.

Pour un aéronef soumis aux exigences de la Partie-ML, le PE déclaré par le propriétaire ou approuvé par l'organisme qui effectue la gestion du maintien de la navigabilité est transmis au dossier de classification. Si le propriétaire décide de ne pas faire de PE en se conformant aux exigences du ML.A.302(f), alors il mentionne ce choix sur le formulaire de demande.

Note 1 : Voir le G-40-01 au §8 pour le contenu du PE et son approbation ou déclaration.

Note 2 : dans le cas où un organisme de gestion du maintien de la navigabilité non français est en charge d'un aéronef français, le programme d'entretien ne peut pas être approuvé par une procédure indirecte au titre du M.A.302(c), la France ne mettant pas en œuvre le M.1(34)(ii).

9.2.3 Exception : exploitation différée

Applicabilité : aéronefs neufs ou transférés sans examen de navigabilité depuis un autre Etat membre.

Il peut être accepté, avec l'accord de DSAC/NO/NAV, qu'un contrat de gestion avec un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (lorsque requis) et/ou un programme d'entretien approuvé/déclaré ne soient pas disponibles au moment de la classification, sous réserve d'un engagement du propriétaire/locataire de ne pas démarrer l'exploitation tant que la conformité complète avec la Partie M ou ML n'a pas été établie.

Dans l'attente, tout vol nécessite la délivrance d'un laissez-passer.

9.3 Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité

9.3.1 Cas où un examen de navigabilité n'est pas requis

Cas	Formulaire à utiliser	Justificatifs à produire à OSAC	
Aéronef neuf produit par un organisme Partie 21G non français (****)	F-22-00-1	EASA Form 52 (*) (**)	+ historique d'exploitation/maintenance entre la date d'édition du document ci-contre et la date de présentation à OSAC (***)
Aéronef neuf produit par un organisme Partie 21F non français		EASA Form 52 validée par l'Autorité de surveillance de l'organisme (*) (**)	
Aéronef neuf importé d'un Etat tiers		Attestation de conformité émise par l'Autorité d'exportation, attestant la conformité à une définition approuvée par l'EASA (typiquement : CDN export) (*) (**)	
Aéronef usagé transféré d'un Etat membre avec un CEN valide (****)	F-22-00-5	Copie du CDN, du CA et original du CEN	

(*) Si ces documents datent de plus de 60 jours au moment de la demande de classification, sauf si le postulant est en mesure de reconstituer, de manière exhaustive, la vie de l'aéronef entre la délivrance du CDN export ou équivalent et la date de présentation à OSAC, un accord doit être obtenu de DSAC/NO qui peut définir des dispositions compensatoires (exemple : contrôles complémentaires par OSAC).

(**) Pour les ballons :

Il doit être déterminé si la Form 52 ou l'attestation de l'autorité exportatrice couvre ou non l'ensemble du ballon. Deux cas sont possibles :

- la Form 52 ou l'attestation de l'autorité exportatrice couvre l'ensemble du ballon : le formulaire à utiliser est le F-22-00-1
- la Form 52 ou l'attestation de l'autorité exportatrice ne couvre pas l'ensemble du ballon : il est alors nécessaire de faire un parcours de navigabilité sur les équipements installés en complément de l'enveloppe et non couverts par la Form 52 ou l'attestation de l'autorité exportatrice (éléments de traçabilité de production si les éléments sont neufs ou éléments de maintenance si les éléments sont usagés). Il s'agit alors de s'assurer de la conformité de la configuration revendiquée et le formulaire à utiliser est le F-22-00-2, cas d'un parcours complet de la configuration et de l'état de navigabilité du ballon, ce dernier étant considéré alors comme usagé importé d'un Etat tiers.

(***) Cet historique attestera :

- des heures et cycles effectués depuis la date d'émission du document,
- de l'approbation, par l'EASA, des modifications et des réparations appliquées depuis la date d'émission du document,
- de l'application :
 - des AD émises ou reprises par l'EASA et des CN émises par la DGAC (voir G-40-01, §7.1.2), depuis la date d'émission du document,
 - des AD répétitives,
- du strict respect des limitations de navigabilité (ALI, CMR),
- du strict respect des exigences de la Partie-M lors de la réalisation de toute opération d'entretien à compter de la date d'émission du document.

(****) En fonction de la durée de validité restante du CEN, et notamment dans le cas où elle est inférieure à 90 jours, il peut être jugé financièrement intéressant par le postulant de demander l'établissement d'un CEN 15a, sans passer par la procédure de transfert. Si c'est le cas, un examen de navigabilité est requis et le formulaire à utiliser devient le F-22-00-3.

(*****) Airbus et Airbus Helicopters ayant un agrément de production délivré par l'EASA et étant sous contrôle de l'EASA, ils sont à considérer dans le cadre de cette procédure comme des organismes Partie 21G non français.

9.3.2 Cas où un examen de navigabilité est requis

Un examen de navigabilité est requis pour :

- un aéronef usagé importé d'un Etat tiers,
- un aéronef usagé transféré d'un autre Etat membre avec un CEN périmé,
- un aéronef soumis à la Partie-ML et ayant un CEN émis par un PEN indépendant sous couvert d'une licence de maintenance nationale.
- Changement de régime de la Partie-ML vers la Partie-M lors de la classification.-

Note : voir le guide G-40-01 §13 pour les modalités de réalisation des CEN.

L'examen de navigabilité doit être réalisé sur la base du PE en vigueur (voir § 9.2.2), après travaux de recalage si nécessaires.

Toute non-conformité identifiée durant l'examen de navigabilité doit être rectifiée avant délivrance du CDN (sauf, exceptionnellement, dérogation accordée par DSAC/NO).

Justificatifs à produire à OSAC :

Cas	Formulaire à utiliser	Justificatifs à produire à OSAC
<p>Cas d'un aéronef usagé importé d'un Etat tiers :</p> <p>Examen de navigabilité réalisé par un organisme agréé ou un PEN indépendant</p>	F-22-00-2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attestation de conformité émise par l'Autorité d'exportation, attestant de l'état de navigabilité de l'aéronef (typiquement : CDN export) (*) ▪ Recommandation de délivrance d'un CEN (et pièces jointes) pour les aéronefs répondants aux exigences de la Partie-M, ou ▪ CEN (et pièces jointes) pour les aéronefs répondants aux exigences de la Partie-ML (***)
<p>Cas d'un aéronef importé d'un Etat membre avec un CEN échu (**):</p> <p>Examen de navigabilité réalisé par un organisme agréé ou un PEN indépendant</p>	F-22-00-3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recommandation de délivrance d'un CEN (et pièces jointes) pour les aéronefs répondants aux exigences de la Partie-M ▪ CEN (et pièces jointes) pour les aéronefs répondants aux exigences de la Partie-ML (***) <p>Note : la copie du CDN (Form 25 ou 24) et du CEN échu valent attestation de conformité de l'autorité exportatrice</p>
<p>Cas d'un aéronef lorsque l'examen de navigabilité est réalisé par OSAC</p>	Mêmes formulaires que ci-dessus	

(*) Si ce document **indispensable à la classification** date de plus de 60 jours au moment de la demande de classification, sauf si le postulant est en mesure de reconstituer, de manière exhaustive, la vie de l'aéronef entre la délivrance du CDN export et la date de présentation à OSAC (par exemple, aéronef immobilisé en « grande visite » ou en chantier de modification,...), un accord de DSAC/NO doit être obtenu par le postulant. Cet accord peut définir des dispositions compensatoires (exemple : contrôles complémentaires par OSAC).

Cette attestation est importante car elle sert notamment à confirmer la qualité de l'entretien passé (signalement et rectification des défauts, qualification du personnel de maintenance, qualité des pratiques de maintenance ...), qui a pu être réalisé dans un cadre réglementaire non reconnu par l'EASA. En cas d'impossibilité démontrée d'obtenir cette attestation, une dérogation doit être obtenue de DSAC/NO qui définira des dispositions compensatoires (pouvant aller jusqu'à des travaux d'entretien complémentaires de l'aéronef et/ou de ses équipements).

Note : pour les aéronefs annexe I, un CDN national valide, établi par l'Autorité exportatrice il y a moins de deux mois, vaut attestation de conformité.

(**) Aéronefs radiés du registre français et non ré-immatriculés entre temps dans un autre pays sont examinées comme importés d'un Etat membre avec un CEN périmé (avec F-22-00-3).

(***) La Partie-ML ne prévoit pas de délivrance de recommandations pour les aéronefs y répondant. De ce fait, il est admis que le PEN puisse délivrer un CEN 15c sans que les

documents CI, CDN, LSA, CA ne soient encore disponibles. Les cases des formulaires non utilisées seront notées « N/A classification en cours ».

9.3.3 Anomalies détectées lors du processus de classification et dont l'origine avérée remonte à l'immatriculation précédente

Ces anomalies, administratives ou relevant de la navigabilité, (exemples : absence de preuve d'approbation d'une évolution de conception, certificat de navigabilité non conforme, butée application d'une AD non respectée,...) relevées par le PEN et/ou par OSAC, doivent être rapportées par OSAC/DOAL/NA (voir annexe 3) à DSAC/NO/NAV (voir annexe 3) pour information de l'autorité d'immatriculation précédente.

Selon le cas, le PEN et/ou OSAC fournit les éléments de preuve à l'appui de l'anomalie (photos, etc.) citée au §4 du II.3 des formulaires F-22-00-2 et F-22-00-3.

9.4 Autres justificatifs en vue de la délivrance du CDN

Aéronef importé d'un Etat tiers ou aéronef neuf :

- Devis de masse et centrage accompagné de la définition de la configuration pesée ;
- Page(s) de garde du manuel de vol (si requis) et liste des suppléments éventuels.

Langue des manuels, étiquettes, marquages (voir R-20-00 « Manuels de vol et étiquettes ») : en l'absence d'examen physique par OSAC, par un **organisme agréé ou par un PEN indépendant**, tout moyen permettant de démontrer la conformité aux exigences de l'arrêté du 28 juillet 2015 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs (attestation d'un organisme **agréé**, copies, photos etc.) est acceptable.

9.5 Autres justificatifs en vue de la délivrance du CA

Tous les avions et les hélicoptères sont soumis à une certification acoustique, sauf :

- les avions non CMPA ont la date de demande du certificat de type est antérieure au 1er janvier 1975 et pour lesquels un premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1980,
- les avions spécialement conçus et utilisés pour l'acrobatie, le travail agricole ou la lutte contre les incendies,
- les hélicoptères dont la date de demande du certificat de type est antérieure au 1er janvier 1985,
- les hélicoptères spécialement conçus et utilisés pour des travaux agricoles, la lutte contre l'incendie ou le transport de charges externes.

Au sens de l'Annexe 16 de l'OACI, seuls les moto-planeurs dont la puissance motrice permet un décollage autonome sont soumis à l'obligation de détenir un certificat acoustique dans les mêmes conditions qu'un avion à hélices dont la masse ne dépasse pas 8618 kg.

L'obtention du CA nécessite que :

- les conditions de délivrance du CDN soient satisfaites,
- la configuration de l'aéronef soit certifiée du point de vue des nuisances sonores.

Le postulant doit donc lister l'ensemble des caractéristiques de l'aéronef (et notamment, les modifications/réparations impactant les niveaux de bruit) et identifier les niveaux de bruit certifiés.

Les « configurations acoustiques » certifiées et les niveaux de bruit correspondants sont définis dans les bases de données EASA, accessibles sur le site EASA (Voir annexe 3).

Ces bases de données, faisant l'objet de constantes mises à jour, doivent être consultées au plus près de la date de renseignement du formulaire de classification.

Lorsque la base EASA ne couvre pas la configuration de l'aéronef considéré ou en cas d'incohérence entre les données EASA et celles du manuel de vol ou en cas d'absence de données de bruit dans le manuel de vol, contacter OSAC/DOAL/NA (Voir annexe 3), lequel

interviendra, le cas échéant, auprès du bureau de la performance environnementale des aéronefs (DGAC/DTA/SDD3) pour obtenir les données manquantes ou définir la conduite à tenir face aux problèmes d'incohérence entre les différentes données existantes.

Si l'aéronef n'est soumis à l'obligation de détenir un CA mais qu'il est conforme à une définition acoustique approuvée, le postulant peut faire le choix de demander un CA.

10 PROCESSUS DE DELIVRANCE DU CDN, DU CEN ET DU CA

10.1 Vérifications réalisées par OSAC

OSAC procède aux vérifications nécessaires à la délivrance :

- - du CDN (Cf. 21.B.320):
 - éligibilité de la demande ;
 - vérification des justificatifs fournis ;
 - le cas échéant, examen de navigabilité de l'aéronef (voir § 9.3.2) ;
 - si nécessaire, inspections complémentaires selon §§ 21.B.326 et 21.B.327 ;
 - définition des limitations à porter sur le CDN (cas des R-CDN).
- - du CA (Cf.21.B.420) :
 - éligibilité de la demande ;
 - vérification des justificatifs fournis ;
 - inspection de l'aéronef.

Cette inspection est réalisée au cours de l'examen de navigabilité pour les aéronefs pour lesquels un tel examen est requis.

Lorsque l'examen de navigabilité n'est pas requis, le contrôle, par le PEN, de la configuration physique de l'avion par rapport aux données du CA ou de la demande de CA, se fait sur la base d'un document du responsable de la gestion du maintien de la navigabilité attestant que les modifications acoustiques référencées sur le CA ou la demande de CA sont bien enregistrées comme effectuées dans la documentation de l'aéronef (livret aéronef, APRS atelier 145, ...).

10.2 Edition des documents par OSAC

OSAC/DOAL/NA édite le CDN, le CEN (pour les dossiers basés sur une recommandation) et le CA lorsque :

- les vérifications décrites au § précédent ont été réalisées, et que
- le bureau des Immatriculations a confirmé que le dossier d'Immatriculation peut aboutir.

Le CDN et le CA sont datés et signés par un responsable habilité d'OSAC.

Le CEN (pour les dossiers basés sur une recommandation) est daté et signé par OSAC/DOAL/NA :

- la date de délivrance retenue est celle d'édition du CDN (sans dépasser la date de l'examen de plus de 90 jours) ;
- la durée du CEN est de 1 an (sauf raison particulière de limiter cette durée comme prévu au M.A.904(e), avec l'accord de DSAC/NO).

La date de fin de validité = date d'édition du CEN + un an (un CEN édité le 10 mars 2016 a une date de fin de validité le 09 mars 2017 à 24h00).

Une copie des CDN, CEN et CA, datés et signés, sont archivés dans le système d'information d'OSAC par OSAC/DOAL/NA.

Note : Pour les aéronefs soumis aux exigences de la Partie-ML, la délivrance du CEN 15c est faite le jour de l'examen par le PEN. Il a donc une date de délivrance antérieure à la date de délivrance du CDN mais la règle « la date de fin de validité = date d'édition du CEN + un an » reste inchangée.

10.3 Transmission des documents

Les copies des documents signés (CDN, CEN, CA, LSA, ...) par OSAC/DOAL/NA sont transmises par e-mail, au bureau des Immatriculations de la DGAC qui émet le Certificat d'Immatriculation (CI) et l'envoie au postulant. Après confirmation de l'émission du CI, les documents signés (CDN, CEN, CA, LSA, ...) sont à leur tour envoyés par OSAC au postulant.

Pour les aéronefs soumis aux exigences de la Partie-ML, l'original du CEN 15c fait le jour de l'examen est restitué au postulant. Il n'est pas délivré d'autre CEN par OSAC.

10.4 Laissez-passer en attente de délivrance des documents pour les aéronefs annexe I

Pour les aéronefs relevant de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 uniquement, dès que les conditions d'édition du CDN sont réunies (y compris l'accord du bureau des immatriculations, voir §5.2.1), un laissez-passer valant CDN peut être délivré, à la demande du propriétaire, pour permettre une exploitation hors activités commerciales, dans la limite du territoire français, dans l'attente de la réception des documents signés. La forme de la demande de laissez-passer valant CDN est laissée libre, et doit être faite en même temps que la demande de délivrance des documents de bord.

11 REDEVANCES

Conformément à l'article 12 de l'arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, les opérations de classification réalisées par OSAC sont facturées au temps passé, au tarif horaire en vigueur (y compris en cas d'abandon).

Sont également facturés :

- le cas échéant, les frais de mission,
- le cas échéant, les frais et les temps de déplacement en cas d'intervention hors du territoire de la République Française,
- des frais d'édition des documents (le CDN et le CEN comptant pour un seul document).

Les laissez-passer prévus au §10.4 sont facturés en tant que « Laissez-passer ne nécessitant pas d'investigation complémentaire ».

ANNEXE 1

AERONEFS ANNEXE I OACI

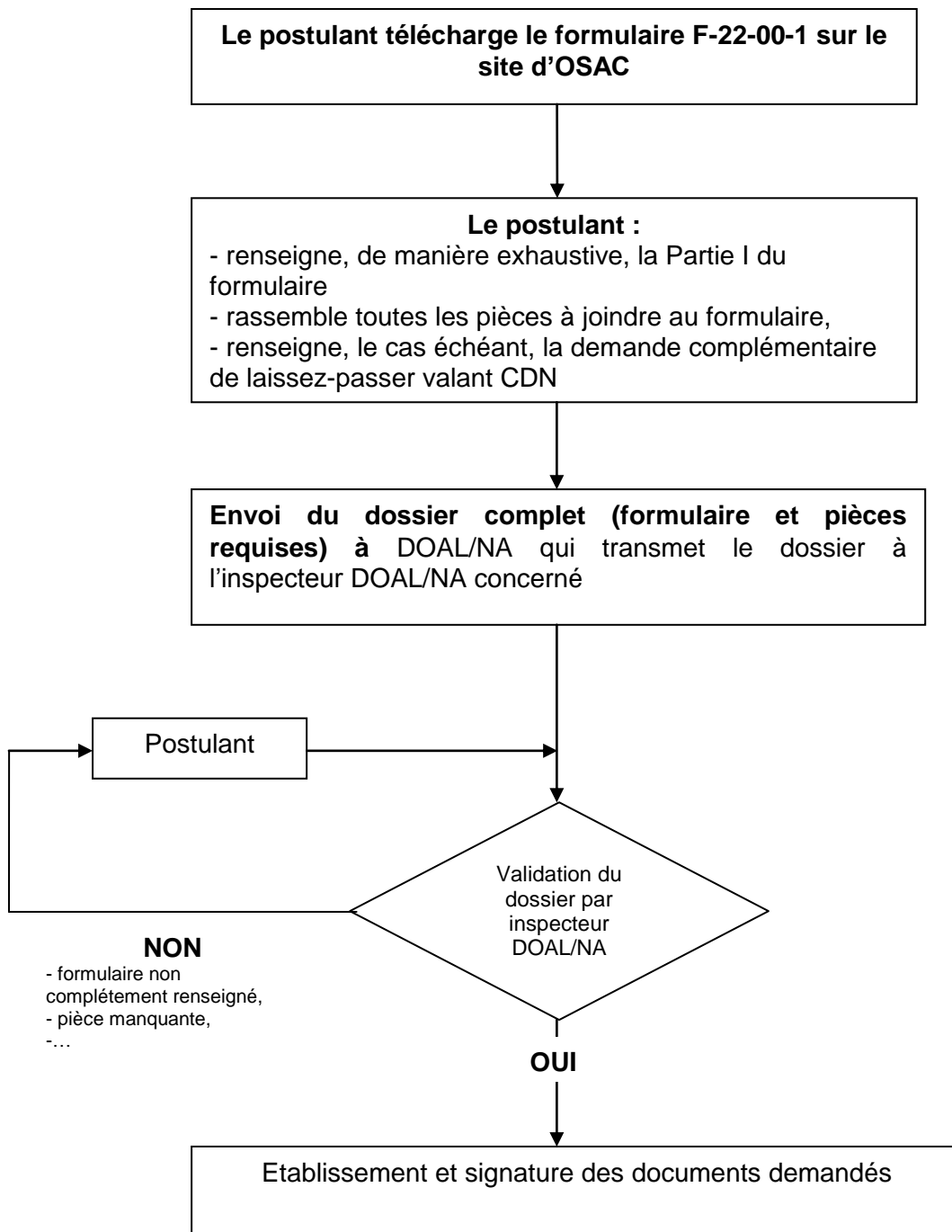
Les modalités de classification sont équivalentes à celles des aéronefs soumis à la réglementation communautaire, sous réserve de transposer les notions applicables comme suit :

Notion applicable dans le dispositif communautaire	Notion correspondante dans le dispositif national
<i>Références réglementaires et autres notions dans le domaine des certificats de navigabilité :</i>	
Partie 21/H, Partie M/I	Article R133-1 du CAC Arrêté Partie 21 Arrêté du 6 septembre 1967
CDN illimité + CEN	CDN à durée limitée
CDN ou R-CDN délivré conformément à un CDN de type	CDN délivré conformément à un CDN de type (ou Fiche de navigabilité en cas de conception ancienne) ou, le cas échéant, fiche explicative
R-CDN délivré conformément à des SAS	CDNS
Autorité compétente pour la certification de la conception : EASA	Autorité compétente pour la certification de la conception : DGAC
Examen de navigabilité réalisé par OSAC, un organisme agrée , ou un PEN indépendant .	N/A (tous les examens de navigabilité de classification sont réalisés par OSAC)
Transfert d'un autre Etat membre sans examen de navigabilité	N/A (toutes les classifications donnent lieu à un examen de navigabilité par OSAC)
<i>Références réglementaires et autres notions dans le domaine des certificats acoustiques :</i>	
Partie 21/I	Arrêté du 30 juillet 1975
CA	CLN ou CLNS
<i>Références réglementaires dans le domaine de l'entretien :</i>	
Partie-M ou Partie-ML	Règlements opérationnels notamment arrêté du 24 juillet 1991 pour l'aviation générale (chapitre VII de l'Annexe)

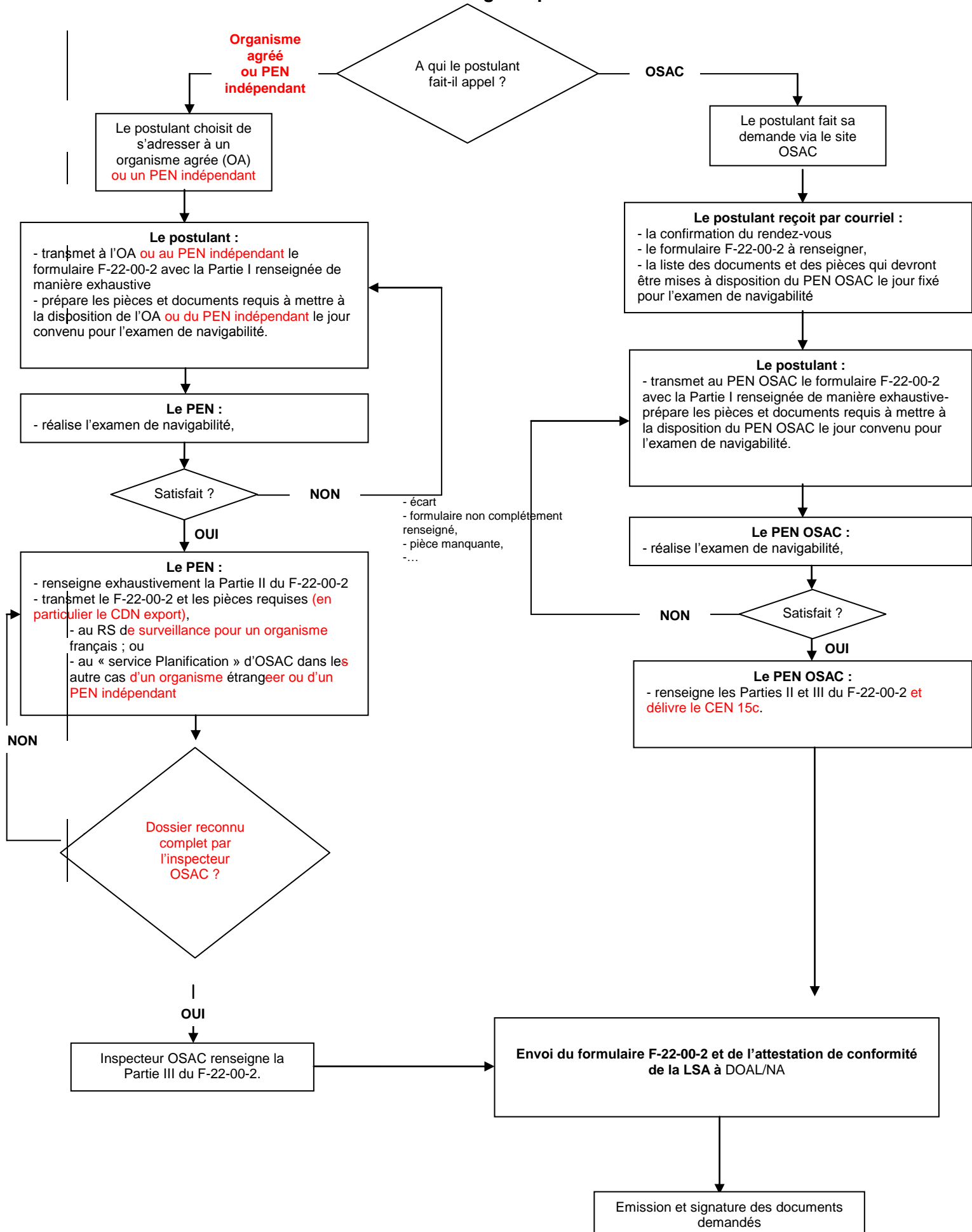
ANNEXE 2

CIRCUIT DES DIFFERENTS FORMULAIRES UTILISES

1. F-22-00-1 « Classification d'un aéronef neuf »



2. F-22-00-2 « Classification d'un aéronef usagé en provenance d'un Etat tiers »

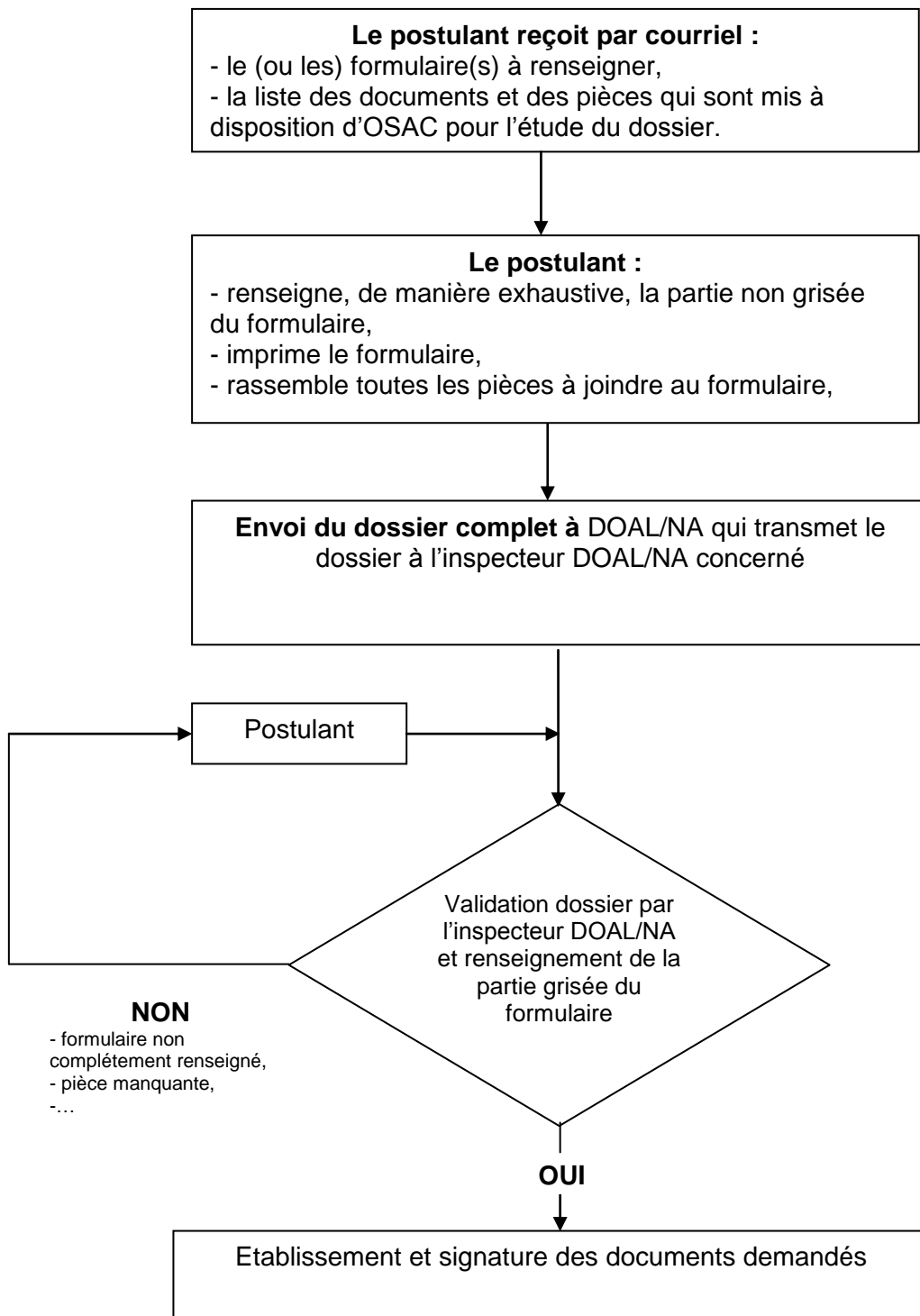


3. F-22-00-3 « Classification d'un aéronef importé d'un Etat membre avec un CEN non valide »

Idem § 2 ci-dessus.

Lire « F-22-00-3 » au lieu de « F-22-00-2 ».

4. F-22-00-5 « Aéronef usagé transféré d'un Etat membre avec un CEN valide »



ANNEXE 3

POINTS DE CONTACT POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CE DOCUMENT

► DSAC/NO/NAV :

Adresse générique : dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr

► OSAC/DOAL/NA :

Par courriel (à privilégier) :

- pour les planeurs et les ballons : jean-claude.salaun@osac.aero

- pour les autres aéronefs : nadia.kastriottis@osac.aero

Par courrier :

OSAC/DOAL/NA

14, boulevard des Frères Voisin - Immeuble Zénéo

92137 Issy-les-Moulineaux cedex

► Approbation des PE par OSAC :

Les demandes d'approbation des PE doivent être adressées à OSAC directement depuis le site internet d'OSAC à l'adresse :

www.osac.aero / rubrique « OSAC en ligne » sur la page d'accueil.

► Bureau SAR de la DGAC :

dsna-departement-sar-bf@aviation-civile.gouv.fr

► Bureau des immatriculations de la DGAC :

immat@aviation-civile.gouv.fr

► Configurations acoustiques certifiées et niveaux de bruit accessibles sur le site EASA
« home > easa & you > environment > easa certification noise levels »

- Rotorcraft - [TCDSN rotorcraft](#)
- Heavy propeller driven aeroplanes - [TCDSN heavy props](#)
- Jet aeroplanes - [TCDSN jets](#)
- Light propeller driven aeroplanes - [TCDSN Light props](#)