

PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Indice **E**
Janvier 2017

Délivrance des documents de bord aux aéronefs neufs fabriqués par un organisme agrée 21G ou 21F français (Pour exportation vers un Etat tiers ou pour mise au registre Français)

P-22-01



DSAC

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

www.developpement-durable.gouv.fr

ÉVOLUTION DE LA PROCEDURE

CE DOCUMENT EST REVISE.

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à contact@osac.aero.

Cette procédure, révisée à l'indice B :

- Apporte des précisions concernant :
 - o Le domaine d'application (§ 2.1),
 - o Les nouvelles coordonnées du destinataire de la demande de documents de bord (§ 5.5.1),
 - o Le contenu de l'historique exploitation/maintenance (§ 5.5.3),
 - o Les justificatifs pour la délivrance du certificat acoustique (§ 5.5.4),
- Prend en compte le changement de processus d'approbation des CRM (§ 5.2.3),
- Introduit :
 - o Les vérifications dues au titre du 21.B.420 et les conditions de réalisation de l'inspection aéronef requise (§ 5.6.2).

La révision à l'indice C :

- précise :
 - o dans le § 5.2.5 les dispositions applicables aux balises de détresse, dans le § 5.3, les conditions d'éligibilité d'un aéronef à une immatriculation au registre français et supprime le formulaire DT617,
 - o dans le § 5.5.3 la conduite à tenir selon que la Form 52 couvre ou non l'ensemble d'un ballon.
- prend en compte la diffusion 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, qui annule et remplace celui du 17 mai 1971, modifié.

Par ailleurs, dans cette révision, le chapitre des « définitions et abréviations » est remonté en deuxième place, pour son usage dès le chapitre « domaine d'application ».

La révision à l'indice D :

- introduit, tout au long du corps du texte, les nouvelles dispositions réglementaires faisant suite à l'entrée en vigueur des règlements (UE) n° 2015/1088 et n° 2015/1536, modifiant le règlement (UE)1321/2014, notamment, dans le § 5.5.2.2.1, ce qui concerne la possibilité, pour le propriétaire d'un aéronef ELA1 ne participant pas à des activités commerciales, de choisir le régime du PE déclaré,
- introduit, dans le § 2.2, les définitions relatives :
 - o aux activités commerciales,
 - o aux aéronefs complexes motorisés (CMPA) et aux ELA1,
- précise dans le § 5.2.3 b), les conditions de traitement des carnets de route et des CRM,
- introduit dans le § 5.5.2.1, un tableau faisant le point des exigences en matière de gestion du maintien de la navigabilité et d'entretien en fonction du type de l'aéronef et de son exploitation,
- rappelle, dans le § 5.6.3, que préalablement à la délivrance des documents de bord, il doit être vérifié que l'aéronef satisfait aux exigences de la Partie M,
- apporte, dans le § 5.6.3, des précisions pour le calcul de la date de fin de validité du CEN,
- introduit l'annexe 3 listant les points de contact pour la mise en œuvre de la procédure,
- prend en compte le changement d'organisation de la DSAC/NO/AGR qui devient la DSAC/NO/MQC - Pôle Méthodes, Qualité et Compétences,
- prend en compte des modifications de forme contribuant à une meilleure lisibilité (non marquées en rouge).

La révision à l'indice E introduit :

- dans les § 5.6, 6.1 et 6.2 les nouvelles dispositions relatives à la signature des documents de bord transférée à OSAC à compter du 01/01/2017,
- dans l'annexe I relative aux informations à fournir pour la délivrance des documents de bord d'un aéronef en cours d'inscription au registre français, celle relative au « Record Number » de la ligne de la base de données EASA correspondant à la configuration de l'aéronef.

SOMMAIRE

1	OBJET.....	5
2	ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS.....	5
2.1	<i>Abréviations</i>	5
2.2	<i>Définitions</i>	6
3	RESERVE.....	7
4	RÉFÉRENCES.....	7
4.1	<i>Principaux règlements concernés</i>	7
4.2	<i>Documents</i>	7
5	DELIVRANCE DES DOCUMENTS DE BORD D'UN AERONEF INSCRIT AU REGISTRE FRANCAIS	8
5.1	<i>Généralités</i>	8
5.2	<i>Autres processus parallèles à la classification</i>	8
5.2.1	<i>Immatriculation</i>	8
5.2.2	<i>Licence de station d'aéronef</i>	8
5.2.3	<i>Livrets et carnets</i>	9
5.2.4	<i>Marques d'immatriculation</i>	9
5.2.5	<i>Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien</i>	9
5.3	<i>Eligibilité</i>	10
5.4	<i>Postulant</i>	10
5.5	<i>Justificatifs à fournir</i>	10
5.5.1	<i>La demande</i>	10
5.5.1.1	<i>Documents complémentaires à la demande initiale</i>	10
5.5.1.2	<i>Evolution de la demande initiale</i>	10
5.5.2	<i>Régime d'entretien prévu</i>	11
5.5.2.1	<i>Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité</i>	11
5.5.2.2	<i>Programme d'entretien (PE)</i>	11
5.5.2.3	<i>Exception : exploitation différée</i>	12
5.5.3	<i>Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité (couvre aussi, pour l'exportation, la conformité aux normes acoustiques)</i>	12
5.5.4	<i>Justificatifs en vue de la délivrance du CA</i>	13
5.6	<i>Processus de délivrance du CDN, du CEN et du CA</i>	13
5.6.1	<i>Etablissement des documents demandés</i>	13
5.6.2	<i>Vérifications réalisées par le RS</i>	13
5.6.3	<i>Délivrance des documents par OSAC</i>	14
6	EXPORTATION VERS UN ETAT TIERS.....	14
6.1	<i>Particularités liées aux documents export</i>	14
6.1.1	<i>Mention particulière à faire figurer au dos du certificat de navigabilité pour export (Se reporter aux § 9.5 et 9.6 du P-22-25)</i>	14
6.1.2	<i>Le CCRE</i>	15
6.2	<i>Délivrance des documents par OSAC</i>	15
	ANNEXE 1.....	16
	ANNEXE 2.....	17
	ANNEXE 3.....	18

1 OBJET

Cette procédure s'applique aux aéronefs neufs produits sous agrément 21G ou 21F délivré par la France et décrit :

- le processus de délivrance des documents individuels de navigabilité (et documents associés) d'un aéronef destiné à être immatriculé en France, ou
- le processus d'exportation d'un aéronef vers un Etat tiers.

Notes :

- Il n'est pas délivré de documents d'exportation pour les aéronefs destinés à un Etat membre de l'AESA.
- Cette procédure ne traite pas de la délivrance des certificats de navigabilité individuels qu'OSAC peut être amené à délivrer pour le compte d'autorités étrangères. Ces activités font l'objet de procédures particulières en fonction des accords particuliers avec chacune de ces autorités.
- Par définition, cette note ne couvre pas les aéronefs exclus par l'Annexe II du règlement (CE) 216/2008.
- 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.

2 ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1 Abréviations

AESA :	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne ;
CA :	Certificat Acoustique ;
CCRE :	Certificat de Conformité Radio pour Exportation ;
CDN :	Certificat De Navigabilité ;
CEN :	Certificat d'Examen de Navigabilité ;
CI :	Certificat d'Immatriculation ;
CLN export :	Certificat de Limitations de Nuisances pour l'exportation ;
CMPA :	Complex Motor-Powered Aircraft
CREA :	Compte Rendu d'Examen d'Aéronef ;
CRM :	Compte Rendu Matériel ;
CTA :	Certificat de Transporteur Aérien ;
DOA	Design Organisation Approval ;
DSAC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ;
DSAC/NO :	Direction Navigabilité et opérations de la DSAC ;
DSAC/NO/NAV :	Pôle Certification, Suivi de Navigabilité et Aviation générale 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 ;
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) ;
MTOM :	Masse maximale au décollage ;
TCDS :	Type Certificate Data Sheet ;
UIT :	Union Internationale des Télécommunications ;
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 des documents de bord.
- PE : Programme d'Entretien ;
- POA : Production Organisation Approval ;
- RS : Responsable de Surveillance ;

2.2 Définitions

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 1 200 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg;
- 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 motorisé complexe (CMPA) :

- Un avion:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, 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 3 175 kg, 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.

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) 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 3 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) n°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) n°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.

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

Etat tiers : Etat autre qu'un Etat membre de l'AESA.

3 RESERVE

4 RÉFÉRENCES

4.1 Principaux règlements concernés

- Partie 21 (annexe au règlement (UE) 748/2012).
- Partie M (annexe I au règlement (UE) 1321/2014).


Ces documents sont disponibles sur le site internet de l'agence européenne

- 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.
- Arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef.
- 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.

Ces documents sont disponibles sur le site de la DSAC : www.developpement-durable.gouv.fr/-Textes-reglementaires,1645-.html .

4.2 Documents

- Document RP-22-90 relatif aux licences de station d'aéronefs et aux certificats de conformité radio pour exportation.

	P - 22 - 01	Indice E	Janvier 2017	Page : 7
---	--------------------	-----------------	---------------------	-----------------

- Document P-41-65 relatif à l'adresse 24 bits OACI, au code SELCAL et aux procédures liées aux balises de détresse 406 MHz.

Ces documents sont disponibles sur le site OSAC.

5 DELIVRANCE DES DOCUMENTS DE BORD D'UN AERONEF INSCRIT AU REGISTRE FRANCAIS

5.1 Généralités

La classification consiste en la délivrance des documents de bord suivants à un aéronef au moment de son inscription au registre français d'immatriculation :

- un CDN individuel français,
- un CEN, associé au CDN,
- un CA pour les aéronefs soumis à obligation selon l'article 6 du règlement (CE) n°216/2008 qui renvoie à l'annexe 16 de l'OACI (exemple : les aéronefs tels que les ballons ou les planeurs ne reçoivent pas de CA).

Afin de donner une vue globale au postulant à la classification, le § 5.2 ci-dessous décrit les démarches à conduire en parallèle au processus de classification proprement dit, qui est décrit aux §§ 5.3 à 5.6 ci-dessous.

5.2 Autres processus parallèles à la classification

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,*

Nota : 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 (DGAC/DTA).*

Pour les modalités d'immatriculation, consulter la page « immatriculation des aéronefs » qui est sur le site DGAC (Accueil du site > Transports > Secteur Aérien > Espace professionnel > Immatriculation >).

Une copie de la demande de certificat d'immatriculation sera fournie par le postulant.

5.2.2 Licence de station d'aéronef

Les aéronefs équipés d'un ou plusieurs émetteurs radioélectriques doivent détenir une LSA : voir document RP-22-90.

Cette demande de LSA est faite concomitamment à celle des documents issus de la classification.

5.2.3 Livrets et carnets

a) Livrets relatifs à l'entretien

Le M.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.

b) Carnet de route

Les aéronefs utilisés dans le cadre d'une activité non commerciale (par exemple, exploitation limitée) doivent disposer :

- d'un carnet de route, ou
- d'un CRM à la place du carnet de route. Dans ce dernier cas, le CRM nécessite l'accord d'OSAC (ou approbation indirecte) en tant que document d'interface avec l'exploitant dans le cadre de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

Les aéronefs exploités en TAC avec ou sans licence, dans le cadre d'une exploitation commerciale spécialisée, ou exploités par des organismes de formations (ATO) commerciaux doivent disposer d'un CRM approuvé par OSAC.

5.2.4 Marques d'immatriculation

Les marques d'immatriculation 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 (RVSM, RNAV etc.) 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 ;
- 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 à obtenir les autorisations opérationnelles requises (RVSM, RNAV, ETOPS...)

Note : Information au postulant au sujet des dispositions relatives aux balises de détresse : L'arrêté du 15 avril 2009 modifié relatif au codage et à l'enregistrement des balises de détresse (NOR : DEVA0910114A) demande, dans son article 8, que tous les aéronefs dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré, en France ou à l'étranger, à compter du 1er juillet 2012, soient équipés d'ELT compatibles avec le protocole de localisation normalisé. Ce qui signifie que la ou les balise(s) doit (doivent) fournir la position GPS de l'aéronef lors d'une activation.

Pour les aéronefs concernés, conformément à l'article 9 de l'arrêté, une dérogation à cette exigence peut être obtenue sur demande justifiée auprès du bureau SAR de la DGAC (voir annexe 3).

5.3 Eligibilité

Ne peuvent prétendre à une classification française que les aéronefs :

- éligibles à une immatriculation française, et
- dont la définition est certifiée par l'AESA, et
- en état de navigabilité.

5.4 Postulant

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.

Dans la grande majorité des cas, le propriétaire mandate le constructeur pour les démarches de classification. Une copie du mandat sera exigée.

Nota : lorsque l'aéronef est en multipropriété, le mandat doit être signé par tous les propriétaires.

Dans la suite de cette procédure, il sera considéré que le demandeur est le constructeur, seul interlocuteur d'OSAC pour la fourniture des justificatifs demandés et, qu'à défaut, OSAC doit être contacté pour définition des dispositions applicables.

5.5 Justificatifs à fournir

5.5.1 La demande

La demande est adressée, sous forme libre, à OSAC/DOAL/NA, avec copie au RS, deux mois environ avant la date de livraison prévue de l'aéronef.

Elle doit comporter les éléments figurant en annexe 1.

Le cas échéant, une copie du mandat doit être jointe (voir § 5.4).

5.5.1.1 Documents complémentaires à la demande initiale

Doivent normalement être joints à la demande :

- un devis de masse et de centrage accompagné des instructions de chargement ;
- une copie du manuel de vol, lorsque ce document est exigé par le code de navigabilité applicable à l'aéronef concerné.

Toutefois il est possible de s'affranchir de la présentation de ces documents sur la base d'une procédure approuvée couvrant ces deux points dans le cadre du DOA et/ou du POA du constructeur.

5.5.1.2 Evolution de la demande initiale

Dans le cas où les données figurant dans la demande initiale ne sont plus correctes, le postulant doit mettre à jour sa demande. Dans ce cas, il doit, soit faire évoluer sa demande initiale à un nouvel indice en identifiant clairement les évolutions apportées par rapport à la version initiale, soit émettre une nouvelle demande qui doit alors mentionner clairement son lien avec la demande initiale.

5.5.2 Régime d'entretien prévu

5.5.2.1 Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité

Le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité doit être identifié (propriétaire/locataire ou organisme partie M/G, selon le cas).

Le tableau ci-dessous fait le point des exigences en matière de gestion du maintien de la navigabilité et d'entretien en fonction du type de l'aéronef et de son exploitation :

Type d'exploitation et catégorie d'aéronef			Aéronef motorisé complexe (CMPA)		Aéronef autre que motorisé complexe (non-CMPA)	
			CAMO requis ?	Organisme de maintenance requis?	CAMO requis ?	Organisme de maintenance requis?
Exploitation commerciale	Transport Aérien Commercial	Nécessitant une licence délivrée en accord avec le règlement (CE) n° 1008/2008	Oui, un CAMO est requis et doit faire partie du CTA (M.A.201(e))	Oui, un organisme Part-145 est requis (M.A.201(e))	Oui, un CAMO est requis et doit faire partie du CTA (M.A.201(e))	Oui, un organisme Part-145 est requis (M.A.201(e))
		Sans licence				
	Autre exploitation commerciale	Opération commerciale spécialisée	Oui, un CAMO est requis (M.A.201(f))	Oui, un organisme Part-145 est requis (M.A.201(f))	Oui, un CAMO est requis (M.A.201(h))	Oui, un organisme Part-145 ou Part-M/F est requis (M.A.201(h))
ATO commercial						
Opération non commerciale (y compris exploitation limitée)			Oui, un CAMO est requis (M.A.201(g))	Oui, un organisme Part-145 est requis (M.A.201(g))	Non, un CAMO n'est pas requis (M.A.201(i))	Non, un organisme Part-145 ou Part-M/F n'est pas requis (M.A.201(i))

En cas de gestion par un CAMO, une copie du contrat de gestion (ou, pour les transporteurs aériens, un engagement à gérer l'aéronef dans le cadre de l'agrément Partie M/G dans l'attente de l'inscription en liste de flotte) doit être fournie avant la remise des documents.

Sinon, le propriétaire (ou le cas échéant le locataire inscrit sur le Certificat d'immatriculation) sera responsable de la gestion du maintien de la navigabilité.

5.5.2.2 Programme d'entretien (PE)

5.5.2.2.1. PE approuvé

Le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef (propriétaire ou organisme Partie M/G selon le cas) doit approuver (s'il dispose de cette prérogative) ou faire approuver par OSAC un PE, établi conformément au MA.302.

Une copie de la page du PE portant approbation ou la lettre d'approbation du PE doit être présentée lors de la remise des documents de bord pour l'aéronef.

5.5.2.2.1. PE « déclaré »

Le propriétaire d'un aéronef ELA1 qui ne participe pas à des activités commerciales peut choisir le régime du PE déclaré.

Le PE est alors élaboré sur la base:

- du "Programme d'Inspection Minimum" (MIP), ou
- des exigences du M.A.302(d) et M.A.302(e), c'est-à-dire des différentes ICA applicables au modèle d'aéronef, comme c'est actuellement le cas pour les PE approuvés.

Le PE devra ensuite être personnalisé à la configuration de l'aéronef.

Des déviations aux recommandations contenues dans les ICA pourront être introduites par le propriétaire, sous sa seule responsabilité. Les éventuelles justifications et/ou mesures compensatoires seront définies à la discrétion du propriétaire. Toutefois, il n'est pas permis

de dévier aux exigences obligatoires relatives au maintien de la navigabilité, ni d'être moins restrictif que le MIP.

Le propriétaire de l'aéronef ayant choisi le régime du PE déclaré, atteste :

- qu'il s'agit du programme d'entretien de l'aéronef, pour l'immatriculation donnée, et
- qu'il est pleinement responsable de son contenu ainsi que de l'ensemble des déviations introduites par rapport aux recommandations contenues dans les ICA.

Une copie de la déclaration doit être présentée lors de la remise des documents de bord pour l'aéronef.

5.5.2.3 Exception : exploitation différée

Il pourra être accepté, avec l'accord de DSAC/NO/NAV (voir annexe 3), qu'un contrat de gestion avec un organisme Partie M/G (lorsque requis) et/ou un programme d'entretien approuvé/déclaré ne soit pas disponible 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 n'aura pas été établie.

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

5.5.3 Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité (couvre aussi, pour l'exportation, la conformité aux normes acoustiques)

La navigabilité de l'aéronef est démontrée au travers :

- o de la Form 52* établie par un organisme Partie 21G,
- o de la Form 52*, établie par un organisme Partie 21F, et validée par OSAC,
- o de l'historique d'exploitation/maintenance**, attesté par le constructeur, entre la date d'édition de la Form 52 et la date de présentation à l'autorité française, Cela comprend, en particulier les éventuelles Form 53 établies postérieurement à la Form 52.

(*) Si ces documents datent de plus de 60 jours au moment de la demande de classification, un accord doit être obtenu de DSAC/NO/NAV qui pourra définir des dispositions compensatoires (exemple : contrôles complémentaires par OSAC).

(**) Cet historique attestera :

- des heures et cycles effectués depuis la date d'émission du document,
- de l'approbation, par l'AESA, des modifications et des réparations appliquées depuis la date d'émission de la Form 52,
- de l'application :
 - des AD émises ou reprises par l'AESA et des CN émises par la DSAC (voir G-40-01, annexe 1, § 1), depuis la date d'émission de la Form 52,
 - 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 de la Form 52,

Note : cas particulier des ballons :

Il devra être déterminé si la Form 52 couvre ou non l'ensemble du ballon. Deux cas sont possibles :

- la Form 52 couvre l'ensemble du ballon : la procédure à appliquer est identique à celle des autres aéronefs
- la Form 52 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 (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.

5.5.4 Justificatifs en vue de la délivrance du CA

L'obtention du CA nécessite que :

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

Le constructeur doit donc lister l'ensemble des caractéristiques de l'aéronef (y compris modifications /réparations impactant les niveaux de bruit) et identifier les niveaux de bruit certifiés (cf. annexe 1).

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

5.6 Processus de délivrance du CDN, du CEN et du CA

5.6.1 Etablissement des documents demandés

OSAC/DOAL/NA établit les différents certificats demandés, sauf le CEN, et les transmet à un responsable habilité d'OSAC pour signature.

Après signature, l'ensemble des documents, signés mais non datés, est transmis au RS par OSAC/DOAL/NA à l'adresse indiquée par le RS.

OSAC/DOAL/NA édite les pages de garde des carnets et livrets, les colle, sans les dater, sur lesdits carnets et livrets, si demandés, et les fait parvenir au RS par envoi séparé ou si il n'a pas été demandé de carnets ou de livrets, les fait parvenir directement au RS, sans les dater, par envoi séparé.

5.6.2 Vérifications réalisées par le RS

Conformément aux 21.B.320 et 21.B.420 (si délivrance CA), le RS procède aux vérifications nécessaires à la délivrance des documents :

- Eligibilité de la demande initiale
Une fois cette dernière vérifiée, le RS transmet son accord sur l'établissement des documents à OSAC/DOAL/NA.
- Contrôle des documents reçus [...] d'OSAC
Dès réception des documents (signés mais non datés), le RS procède à la vérification des informations portées sur ces documents par rapport à la demande du constructeur et informe OSAC/DOAL/NA de toute anomalie relevée.
- A l'issue du processus de production
 - à la vérification des justificatifs fournis,
 - si nécessaire, à des inspections complémentaires.

Nota : pour répondre à l'exigence d'inspection de l'aéronef du 21.B.420, le contrôle, par le RS, de la configuration physique de l'avion par rapport aux données du CA ou de la demande de CA (voir annexe 1), se fera sur la base d'un document du constructeur

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.

5.6.3 Délivrance des documents par OSAC

A l'issue du processus de production et une fois les vérifications définies en 5.6.2 effectuées, le RS édite le CEN, le signe et remet les documents demandés, après les avoir datés, sous réserve d'avoir préalablement obtenu une copie du CI de la part du bureau des immatriculations de la DGAC et s'être assuré que l'aéronef répondait bien aux exigences de la Partie M (PE approuvé, aéronef géré par un CAMO, ...).

Un moyen alternatif est de disposer d'une attestation du constructeur par laquelle ce dernier s'engage à ne remettre les documents de bord au propriétaire/exploitant qu'une fois qu'il aura la preuve que le CI a été émis et que les exigences de la partie M sont satisfaites.

Un autre moyen est d'obtenir, auprès de DSAC/NO/NAV, un laissez-passer pour rejoindre la base d'exploitation de l'aéronef et de traiter la mise à disposition des documents de bord directement avec OSAC/DOAL/NA.

Le RS archive un exemplaire du CDN, du CA et du CEN, datés et signés, dans le système d'information d'OSAC.

Nota : La date de fin de validité du CEN = date de délivrance du CDN + un an (un CEN édité le 10 mars 2016 a une date de fin de validité le 09 mars 2017 à 24h00).

6 EXPORTATION VERS UN ETAT TIERS

Ce processus consiste à délivrer pour un aéronef neuf produit en France et exporté vers un Etat tiers :

- un certificat de navigabilité pour export
- et le cas échéant (en fonction des demandes de l'Autorité importatrice) :
- un CLN export,
 - un CCRE (mention apportée au dos du certificat de navigabilité pour export à la demande du constructeur) ;

Le processus de délivrance des documents d'exportation est identique et les paragraphes suivants restent applicables au cas de l'exportation :

- 5.4 : Postulant
- 5.5.1 et 5.5.1.2 : La demande (se référer aux éléments demandés en annexe 2)
- 5.6.1 : Etablissement des documents demandés (pour les deux premiers paragraphes)
- 5.5.3 : Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité (pour l'exportation, la Form 52 couvre également la conformité aux normes acoustiques)
- 5.6.2 : Vérifications réalisées par OSAC (Form 52 et mention)

Nota : dans le cas d'un aéronef exporté, il est généralement nécessaire d'obtenir un Certificat de non immatriculation de la part du bureau des immatriculations pour obtenir le certificat de navigabilité du pays importateur. Il appartient au propriétaire de se procurer ce document auprès du bureau des Immatriculations.


6.1 Particularités liées aux documents export

6.1.1 Mention particulière à faire figurer au dos du certificat de navigabilité pour export (Se reporter aux § 9.5 et 9.6 du P-22-25)

Les mentions sont de deux types :

- celles imposées par l'Autorité d'importation,
- celles de non-conformité à une exigence de l'Autorité d'importation.

Dans le cas d'une mention imposée par l'Autorité d'importation, le RS doit avoir copie de la demande écrite de cette Autorité (soit de façon spécifique pour l'aéronef considéré, soit de

	P - 22 - 01	Indice E	Janvier 2017	Page : 14
---	--------------------	-----------------	---------------------	------------------

façon générique, par exemple au travers de la fiche de navigabilité de l'Autorité d'importation).

Dans les autres cas, un accord écrit de l'Autorité d'importation sur la mention proposée devra être obtenue par le postulant et une copie donnée au RS.

Evolution d'une mention portée au dos du certificat de navigabilité pour export

Dans le cas où la mention portée au dos d'un certificat de navigabilité pour export devrait être modifiée dans des délais incompatibles avec la réédition d'un nouveau document, il est admis que le RS auprès du constructeur puisse modifier, compléter ou créer cette mention sous réserve d'avoir obtenu [...] l'accord préalable d'un inspecteur OSAC/DOAL/NA qui définira les conditions dans lesquelles la mention sera amendée.

6.1.2 Le CCRE

Se reporter au RP-22-90.

6.2 Délivrance des documents par OSAC

Une fois les vérifications requises effectuées, le RS date le certificat de navigabilité pour export et, le cas échéant, le CLN export et les remet au postulant.

Le RS archive un exemplaire du CDN export et du CLN export, datés et signés, dans le système d'information d'OSAC.

ANNEXE 1

DEMANDE POUR LA DELIVRANCE DES DOCUMENTS DE BORD D'UN AEONEF EN COURS D'INSCRIPTION AU REGISTRE FRANCAIS

Cette demande, sauf accord particulier, contient les informations suivantes (si possible respecter l'ordre indiqué ci-dessous pour faciliter la saisie informatique des données) :

- Le type des documents demandés (indiquer explicitement la demande ou non du document) :
 - CDN (de format AESA, éventuellement restreint) et le CEN
 - CA (de format AESA)
 - LSA (se reporter au RP 22-90)
- Le type et le modèle de l'aéronef
- Le numéro de série de l'aéronef
- Le constructeur, le type et le modèle du (des) moteur(s)
- Le constructeur, le type et le modèle des hélices et dans le cas des hélices à pas variable, le modèle des pales
- Le nom et l'adresse du constructeur
- La masse maximale au décollage et à l'atterrissage de l'aéronef
- Le lieu de production de l'aéronef (le lieu de production est le lieu où est signée l'attestation de conformité AESA Form 52)
- L'immatriculation de l'aéronef : marques d'immatriculation réservées
- Le « **Record Number** » de la ligne de la base de données EASA correspondant à la configuration de l'aéronef, le chapitre de l'Annexe 16 de l'OACI auquel est conforme l'aéronef pour les limitations de nuisances, ainsi que les différents niveaux de bruit applicables¹, ainsi que la liste des modifications/réparations impactant les niveaux de bruit
- Le nom, l'adresse et la nationalité du propriétaire
- Le nom, l'adresse et la nationalité du transporteur aérien devant exploiter l'aéronef
- Le nom et l'adresse du gestionnaire de la navigabilité
- Le numéro de l'agrément sous lequel l'aéronef a été produit
- Le cas échéant, la demande des différents carnets et livrets et leurs pages de garde

Documents à joindre à la demande :

- Mandat du propriétaire, le cas échéant
- AC 143 pour l'établissement de la LSA

¹ Les niveaux de bruit applicables sont ceux et uniquement ceux relevés, en fonction des MTOM et des MLM certifiées et des éventuelles modifications appliquées sur l'aéronef considéré, dans les fichiers des bases de données AESA, seules bases de référence depuis le 28 mars 2007, accessibles sur le site AESA. Dans le cas où ces données ne seraient pas disponibles dans la base AESA, OSAC/DOAL/NA doit être immédiatement informé.

ANNEXE 2

DEMANDE POUR L'EXPORTATION D'UN AERONEF

Cette demande, sauf accord particulier, contient les informations suivantes (si possible respecter l'ordre indiqué ci-dessous pour faciliter la saisie informatique des données) :

- Le type des documents demandés (indiquer explicitement la demande ou non du document) :
 - CDN export
 - CLN pour export
 - CCRE, éventuellement (se reporter au RP 22-90)
- Le type et le modèle de l'aéronef
- Le numéro de série de l'aéronef
- Le constructeur, le type et le modèle du (des) moteur(s)
- Le constructeur, le type et le modèle des hélices et dans le cas des hélices à pas variable, le modèle des pales
- Le nom et l'adresse du constructeur
- La masse maximale au décollage de l'aéronef
- Le lieu de production de l'aéronef (le lieu de production est le lieu où est signée l'attestation de conformité AESA Form 52)
- Le chapitre de l'Annexe 16 de l'OACI auquel est conforme l'aéronef pour les limitations de nuisances
- Le nom, l'adresse et la nationalité du propriétaire
- Le numéro de l'agrément sous lequel l'aéronef a été produit
- Pays d'immatriculation prévu
- La (les) mention(s) particulière(s) éventuelle(s) à faire figurer au verso du CDN Export avec copie de la demande écrite de l'autorité d'importation

Documents à joindre à la demande :

- Mandat du propriétaire
- AC 143 pour établissement du CCRE

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, ou éventuellement au chef de pôle : Benoit PINON, benoit.pinon@aviation-civile.gouv.fr si besoin spécifique..

► OSAC/DOAL/NA :

Par courrier :

OSAC/DOAL/NA

14, boulevard des Frères Voisin - Immeuble Zénéo

92137 Issy-les-Moulineaux cedex

Par courriel :

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

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

► Service Planification d'OSAC :

examen.nav@osac.aero

► Approbation des PE par OSAC :

- RS de l'organisme partie M/G ou

- Pour les aéronefs non-CMPA non exploités commercialement : OSAC/DOAL/PE : denis.ollivier@osac.aero

► Bureau SAR de la DGAC :

francoise.despreaux@aviation-civile.gouv.fr

ketty.butchle@aviation-civile.gouv.fr

fabienne.cazoulat@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

« Aviation Professionals and Industry / Product certification / Shortcuts: Noise Type Certificates »

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