

DELIVRANCE DE CDN EXPORT,
CLN EXPORT ET CCRE
AUX AERONEFS USAGES

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Page	Ed.	Date	Rév.	Date	Page	Ed.	Date	Rév.	Date
PG	1	06/2003	0						
PV/1	1	06/2003	0						
SO/1	1	06/2003	0						
1	1	06/2003	0						
2	1	06/2003	0						
3	1	06/2003	0						
4	1	06/2003	0						
5	1	06/2003	0						
6	1	06/2003	0						
7	1	06/2003	0						
8	1	06/2003	0						
9	1	06/2003	0						
10	1	06/2003	0						
11	1	06/2003	0						
A1/1	1	06/2003	0						
A2/1	1	06/2003	0						
A2/2	1	06/2003	0						
A3/1	1	06/2003	0						
à									
A3/9	1	06/2003	0						
A4/1	1	06/2003	0						
à									
A4/10	1	06/2003	0						



SOMMAIRE

1.	Objet	Page 1
2.	Domaine d'application	Page 1
3.	Références	Page 1
4.	Définitions	Page 1
5.	Contexte réglementaire	Page 2
6.	Conditions de principe pour la délivrance d'un CDN export, d'un CLN export et d'un CCRE par l'autorité française	Page 3
7.	Avertissements	Page 4
8.	Procédure	Page 5
	8.1. La demande	Page 5
	8.2. La présentation de l'aéronef et du dossier par le postulant	Page 5
	8.3. L'intervention du GSAC local	Page 5
	8.4. L'intervention du GSAC central (NC/T)	Page 6
9.	Développement des points spécifiques	Page 7
	9.1. Aéronef muni d'un CDN spécial	Page 7
	9.2. Entretien	Page 7
	9.3. Vol de contrôle	Page 7
	9.4. Conditions d'importation dans le pays de destination	Page 7
	9.5. Mention sur le CDN export des moteurs et des hélices	Page 8
	9.6. Réserves sur le CDN export	Page 9
	9.7. Attestations ultérieures	Page 9
	9.8. CLN export	Page 9
	9.9. CCRE	Page 10
	9.10. Intervention à l'étranger	Page 10
10.	Facturation	Page 11
Annexe 1 :	Demande liée à l'exportation d'un aéronef (AC 140a)	
Annexe 2 :	Fiche de renseignements relative à un aéronef objet d'une demande liée à son exportation (AC 157)	
Annexe 3 :	Rapport d'exportation d'aéronef immatriculé F- (AC 141a)	
Annexe 4 :	Rapport d'exportation d'aéronef non F- (AC 142a)	



1. **OBJET**

Ce fascicule a pour objet d'exposer les procédures liées à la délivrance, par l'autorité française, des certificats de navigabilité pour exportation, des certificats de limitation de nuisances pour exportation et des certificats de conformité radio pour exportation aux aéronefs usagés.

2. **DOMAINE D'APPLICATION**

L'application de ce fascicule est limitée aux aéronefs usagés suivants :

- tous aéronefs immatriculés en France munis d'un CDN (CDN « normal ») ou d'un CDN spécial,
- aéronefs de conception française, non immatriculés en France (ni dans un autre pays), capable de recevoir un CDN (CDN « normal »).

Il est rappelé que la délivrance des CDN export, CLN export et CCRE aux aéronefs neufs produits en France fait l'objet du fascicule P-22-11.

3. **REFERENCES**

Arrêté du 6 septembre 1967 modifié relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils.

Arrêté du 28 août 1978 modifié portant classification des certificats de navigabilité.

Arrêté du 30 juillet 1975 relatif aux conditions de délivrance des certificats de limitation de nuisances des aéronefs.

JAR 21 – Sous partie L [Arrêté du 22 novembre 2002 relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs (JAR 21)].

Ce fascicule a reçu l'accord de la DGAC – SFACT/N par lettre 122 du 12 mai 2003.

4. **DEFINITIONS**

Aéronef : Lorsque ce terme est employé seul, il doit être considéré qu'il couvre l'aéronef et tous ses éléments constitutifs, à savoir : cellule, moteur(s), hélice(s), équipements.

Abréviations

CDN export : Certificat de navigabilité pour exportation
CLN export : Certificat de limitation de nuisances pour exportation
CCRE : Certificats de conformité radio pour exportation
NC/T : Niveau central du département technique du GSAC



5. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La classification d'un aéronef usagé nécessite, pour l'autorité importatrice, de s'assurer de la conformité de l'aéronef à une définition certifiée et de son aptitude au vol.

Le principe du certificat de navigabilité pour exportation (dénommé dans la suite CDN export) est, en fait, le résultat d'une acceptation d'un transfert de tâches entre deux autorités qui revient à faire effectuer une partie du travail de l'autorité importatrice par l'autorité exportatrice et par là même, pour celle-ci, à fournir à l'autorité importatrice, une base de travail officielle facilitant sa propre détermination finale de la conformité et de la navigabilité de l'aéronef.

Le CDN export est donc un document de facilitation internationale d'échanges de produits aéronautiques.

Dans certains cas, résultant d'accords particuliers entre deux pays, la vérification de la conformité pourra se faire par rapport à la définition certifiée dans le pays importateur. Le transfert de tâches n'apparaîtra alors que plus évident.

Parmi les autres avantages du CDN export on peut citer :

- la sûreté des déclarations de l'autorité du pays exportateur compte tenu de la connaissance qu'elle a de l'aéronef, parfois depuis qu'il était neuf,
- l'actualité de ces déclarations, précieuse dans le cas des pays où les certificats de navigabilité ne sont pas renouvelés périodiquement,
- la possibilité de recours, en cas de nécessité, auprès de l'autorité ayant délivré le CDN export,
- le développement des contacts et des liens entre autorités aéronautiques de divers pays.

Dans d'autres cas, le CDN export pourra, en accord avec l'autorité importatrice, comporter des réserves constituées par des points de non conformité bien identifiés, portant sur la définition ou/et sur l'aptitude au vol.

Le CDN export n'est cependant pas un document réglementairement obligatoire dans tous les pays et il pourra exister des cas d'exportations d'aéronefs usagés de France pour lesquels il ne sera pas demandé. L'attention des exportateurs est cependant attirée sur les inconvénients que présente l'absence de CDN export à un moment de la vie d'un aéronef, susceptible d'être ultérieurement réexporté dans un pays qui exige un tel document et qui s'attachera à retracer scrupuleusement l'historique de l'aéronef concerné au plan technique.

Il est généralement admis par l'ensemble des autorités qu'un CDN export conserve sa valeur pendant une période de deux mois. Le CDN export peut par conséquent être refusé par une autorité étrangère au delà de ce délai.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ne mentionne pas le CDN export dans les annexes à la convention de Chicago. En ce qui concerne les échanges d'aéronefs entre Etats, elle se limite à recommander à l'Etat contractant importateur de considérer que la délivrance antérieure du CDN individuel par un autre Etat contractant, pour autant qu'il soit encore valide, constitue une justification satisfaisante ou un élément de justification satisfaisant de la navigabilité de l'aéronef et de sa conformité au règlement applicable de navigabilité (Cf. Partie II § 3.2.4 de l'annexe 8).



Toutefois, le "Manuel de navigabilité" de l'OACI (Doc 9760) traite en son chapitre 5.3 de "l'approbation de navigabilité aux fins d'exportation". On y trouve des considérations tout à fait en phase avec les pratiques en vigueur en France et notamment :

- que, normalement, l'exportation d'aéronefs s'accompagne de la délivrance d'une approbation de navigabilité aux fins d'exportation constituée d'un "Certificat de Navigabilité aux fins d'exportation" (CDN export),
- que cette approbation doit couvrir les "conditions spéciales" du pays importateur, mais que la possibilité existe pour déroger à l'une ou l'autre de ces conditions spéciales, en accord avec l'autorité du pays importateur,
- que le "certificat de navigabilité aux fins d'exportation" ne devant pas couvrir "l'approbation de vol" (l'aptitude au vol) dans le pays importateur, l'aéronef doit posséder un autre titre de navigabilité pour rejoindre ce pays,
- que, normalement, le "certificat de navigabilité aux fins d'exportation" ne doit être délivré à un aéronef que si celui-ci répond aux "spécifications de navigabilité" (c'est-à-dire est conforme à la définition certifiée) du pays exportateur et s'il a reçu dans ce pays une "approbation pour remise en service".

En France l'article 5 de l'Arrêté du 6 septembre 1967 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils définit le CDN export en son article 5 § 2.d, dans les termes suivants :

"Document ne permettant pas la circulation aérienne, délivré à un aéronef destiné à être exporté, attestant que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité français analogue et rédigé de manière identique"

Cette définition ne couvre ni le cas du CDN export délivré en accord avec les exigences du pays importateur, ni le cas du CDN export avec réserves qui constituent en fait des évolutions apportées à la procédure d'origine.

On notera enfin qu'au titre de l'arrêté du 22 novembre 2002 relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs, le JAR 21 sous partie L « Approbation de navigabilité pour export » est applicable en France.

6. CONDITIONS DE PRINCIPE POUR LA DELIVRANCE D'UN CDN EXPORT, D'UN CLN EXPORT ET D'UN CCRE PAR L'AUTORITE FRANCAISE

L'aéronef doit être muni ou capable d'un CDN français de niveau « OACI » (CDN ou CDN spécial).

Lorsque l'aéronef est immatriculé en France et muni d'un CDN ou d'un CDNS, l'aéronef peut être de conception et de fabrication françaises ou étrangères.

Nota : Un aéronef muni d'une immatriculation F-W n'est pas considéré comme immatriculé en France au titre du présent fascicule.

Lorsqu'il n'est pas immatriculé en France mais qu'il est d'un modèle capable d'un CDN (le cas où l'aéronef est capable d'un CDNS français est alors exclu), l'aéronef ne doit pas être immatriculé et en service dans un autre pays. Il doit, dans ce cas, être de conception française et être présenté par le constructeur, un représentant de celui-ci ou un postulant dûment reconnu apte. Dans de telles circonstances, l'autorité française peut toutefois, sans devoir justifier sa décision, refuser d'intervenir. Il convient de noter que l'opération, si elle a lieu, est alors de même nature et, au minimum, de même étendue qu'une classification. Sont alors applicables les dispositions des chapitres et paragraphes 8, 9, 10, 11.1, 12, 15.4 et 15.5 du fascicule P-22-10 auquel il y a lieu de se reporter.



L'aéronef doit être complet, c'est-à-dire équipé des moteurs et des hélices (le cas échéant), des équipements, des aménagements et de tous les éléments exigés par le règlement de navigabilité.

Il sera porté au verso du CDN export les références des moteurs et des hélices qui, le cas échéant, équipent l'aéronef.

Le CLN export et le CCRE ne peuvent être délivrés, s'ils sont en mesure de l'être, que de manière simultanée avec le CDN export.

La prise en compte, par l'autorité française, des conditions d'importation, lors de la délivrance d'un CDN export à un aéronef usagé, n'est possible que si l'aéronef est de conception française. Elle se fera alors dans les mêmes conditions que pour un aéronef neuf.

Enfin, le CDN export pourra faire état de réserves tant en ce qui concerne la définition de l'aéronef, qu'en ce qui concerne son aptitude au vol.

7. AVERTISSEMENTS

Le CDN export n'est pas un titre de navigabilité. Il n'autorise donc pas l'utilisation d'un aéronef. De même le CLN export n'est pas un document de bord. Ces certificats sont des documents attestant à un moment donné de la situation technique d'un aéronef vis-à-vis de sa définition et de son état de navigabilité et indiquant si par rapport à une situation normale il existe ou non des réserves.

Il est de la responsabilité du postulant d'apporter toutes les justifications nécessaires à la délivrance des documents par l'autorité et, en aucun cas, à cette dernière de se substituer au postulant.

Dans le cas d'un aéronef non immatriculé français, l'ensemble des conditions à satisfaire impliquent, de la part du postulant comme du GSAC, un travail qui, dans certains cas, peut se révéler difficile et long.

Il importe, dans tous les cas, que le postulant ne préjuge, ni du temps dont le GSAC aura besoin pour effectuer ses investigations, ni du résultat de celles-ci.

Le postulant devra donc prendre ses précautions pour que le planning des opérations précédant l'exportation de l'appareil intègre un temps raisonnable pour les travaux le concernant et concernant le GSAC.

Bien entendu, le GSAC, conscient des enjeux économiques, fera le maximum, avec les moyens qui lui sont attribués et dans le respect des exigences de la DGAC et de ses engagements éventuels vis-à-vis d'autres postulants ou dans le cadre d'autres dossiers en cours, pour n'induire aucun délai abusif. Néanmoins, il pourra être refusé d'intervenir à l'étranger si une telle intervention est jugée de nature à faire peser une charge injustifiée sur le GSAC.

Il convient de noter enfin que réussir à obtenir un carton de CDN export du GSAC ne donne aucune garantie au postulant sur le fait que ce document sera signé le jour même par la DGAC, à moins que le service concerné ait été averti en temps utile d'une urgence particulière et ait donné son accord sur l'échéance d'aboutissement du processus.



8. PROCEDURE

8.1. La demande

Elle doit être rédigée, par le propriétaire (les propriétaires en cas de multipropriété) de l'aéronef ou un représentant dûment mandaté, appelé « postulant » dans la suite du texte, en utilisant le formulaire objet de l'annexe 1 (AC 140). Cette demande doit obligatoirement être accompagnée de la fiche de renseignements figurant en annexe 2 (AC 157), également à remplir par le postulant et, en cas de demande d'un CCRE, de l'attestation de conformité de l'installation radio établie par un atelier radio agréé.

Elle indiquera, le cas échéant, si les délivrances d'un CLN export (*voir § 9.8*) et d'un CCRE (*voir § 9.9*) sont demandées.

En cas de demande d'un CCRE, le postulant fournira l'attestation de conformité en respectant les dispositions du fascicule RP-22-90.

L'original de la demande est adressé au niveau local du GSAC qui suit habituellement l'aéronef. S'agissant d'un document doté d'une valeur juridique, elle est classée et conservée dans le dossier local de l'aéronef. Une copie est envoyée au département technique du niveau central du GSAC.

8.2. La présentation de l'aéronef et du dossier par le postulant

La délivrance d'un CDN export consistant, à un moment précis, à effectuer un point détaillé de la définition d'un aéronef et de son état de navigabilité, l'aéronef et sa documentation de suivi technique sont à présenter à l'inspecteur du GSAC dans un lieu et dans des conditions permettant de se livrer à toutes les vérifications et investigations nécessaires.

Le postulant produira un dossier spécifique comprenant les éléments de justification de la situation de l'aéronef. Une APRS complète (après vol de contrôle, si un tel vol est requis) devra avoir été délivrée [à moins de l'existence d'une réserve identifiée et traitée comme telle dans le cadre de l'exportation (*voir § 9.6*) interdisant précisément cette APRS].

Il est rappelé que lorsque l'aéronef ne possède pas d'immatriculation F-, les dispositions de certains chapitres et paragraphes du fascicule P-22-10 sont applicables (*voir chap. 6*).

8.3. L'intervention du GSAC local

L'inspecteur du GSAC local procède à l'inspection physique de l'aéronef et aux examens de sa documentation de suivi technique et du dossier spécifique préparé par le postulant.

S'agissant, pour l'Etat français, de renseigner un autre Etat et de s'engager vis-à-vis de lui sur la situation technique d'un aéronef à un moment précis, l'intervention du GSAC doit répondre aux impératifs des § 8.3.1 et 8.3.2 suivants.

Pour les mêmes raisons, cette intervention nécessite que les constituants principaux de l'aéronef [plaque d'identification de l'aéronef, plaque(s) moteur(s) et hélice(s)] soient formellement vérifiées par l'inspecteur.

Quel que soit le cas considéré, l'intervention devra intégrer le parcours nécessité par l'engagement vis-à-vis des conditions du pays d'importation si cet engagement est requis.



8.3.1. Aéronef immatriculé F-

L'intervention est nécessairement plus étendue qu'un simple renouvellement de CDN et implique que les investigations tendent vers ce qui est pratiqué lors d'une classification. Sans appliquer à la lettre les dispositions du fascicule P-22-10, on pourra s'en inspirer pour déterminer la nature et l'étendue des vérifications à effectuer.

Cette intervention pourra être adaptée aux circonstances et des allègements seront envisageables sur certains points dans les cas suivants :

- l'aéronef est récent et n'a jamais subi de dommages,
- la date du dernier renouvellement de CDN remonte à moins de 2 mois,
- l'aéronef a toujours été suivi par l'inspecteur concerné,
- l'inspecteur a, par expérience, une grande confiance dans le postulant.

Dans le cas où des anomalies auraient été relevées et notées au titre de l'application du fascicule RP-41-10, lors du renouvellement de CDN précédant l'intervention, elles devront être soldées.

8.3.2. Aéronef non immatriculé F-

L'intervention est, dans ce cas, exactement de même nature et de même étendue que celle qui est effectuée dans le cas d'une classification. On se reportera alors au fascicule P-22-10 et en particulier aux chapitres et paragraphes 8, 9, 10, 11.1, 12, 15.4 et 15.5, qui deviennent applicables dans leur intégralité.

8.3.3. Rapport

L'inspecteur rédige son rapport à l'aide, selon le cas, de l'imprimé figurant en annexe 3 (AC 141 – Cas d'un aéronef immatriculé F- et en service ou radié du registre français sans avoir encore été réimmatriculé dans un autre pays) ou de l'imprimé figurant en annexe 4 (AC 142 – Cas d'un aéronef non immatriculé F-). Ce rapport est envoyé au NC/T avec les pièces qui sont à annexer.

Note : Le rapport pouvant passer par un stade « préliminaire », il est rappelé que seul le rapport « final » est à faire signer par le postulant.

8.4. L'intervention du GSAC central (NC/T)

L'ingénieur du NC/T en charge du type d'aéronef analyse le rapport de l'inspecteur. Lorsqu'il est en possession d'un rapport final signé par le postulant et que ses éventuelles questions complémentaires ont reçu des réponses satisfaisantes, il ordonne l'édition du CDN export (avec ou sans mention valant CCRE) et, le cas échéant, du CLN export.

Les documents sont envoyés par le service des documents de bord par courrier interne GSAC/SFACT à la DGAC (SFACT/N) pour signature.

Pour éviter les délais de transmission, le postulant peut prendre lui-même en charge cette transmission. Ceci suppose que le travail de chaque service intervenant soit terminé et que des rendez-vous soient pris. En ce qui concerne le GSAC, le postulant doit contacter le service des documents de bord du GSAC central. Celui-ci l'informe du moment où les documents seront prêts pour leur transmission à la DGAC pour signature et le cas échéant lui signale les difficultés restantes.



9. DEVELOPPEMENT DES POINTS SPECIFIQUES

9.1. Aéronef muni d'un CDN spécial

Un tel aéronef répond à un niveau de navigabilité conforme aux recommandations minimales de l'OACI et peut, à ce titre, recevoir un CDN export.

Les particularités qui justifient la mention « spécial » du CDN ne sont à prendre en compte comme réserves que si elles sont jugées « non exportables ». A ce titre on considérera, dans le cas d'un aéronef de conception étrangère, comme étant « exportables » les particularités correspondant à des configurations certifiées dans le pays de conception de l'aéronef.

9.2. Entretien

Le point relatif à l'entretien prendra en compte l'entretien passé et l'entretien réalisé dans le cadre de la présentation de l'aéronef pour la délivrance du CDN export.

Dans le cas d'un aéronef immatriculé en France, la référence sera le programme qui lui est normalement appliqué.

Dans le cas d'un aéronef non immatriculé en France, la référence pourra, en l'absence d'un autre programme acceptable, être le programme d'entretien recommandé par le concepteur, auquel il conviendra de ne pas oublier d'ajouter, lorsqu'elles existeront, les exigences de maintenance découlant de la certification de type (tâches d'entretien structures et tâches d'entretien systèmes et équipements) généralement mentionnées dans les fiches de navigabilité.

Les échéances d'entretien majeures futures (visite annuelle, visite de grand entretien, révision générale moteur ou hélice) ne seront à prendre en considération que si elles sont très proches. Par analogie avec la période de validité généralement admise pour le CDN export, celui-ci ne comportera aucune réserve si ces échéances sont éloignées de plus de 2 mois au moment de l'intervention du GSAC (Noter toutefois que ceci constitue une règle recommandée et non une exigence absolue).

9.3. Vol de contrôle

En règle générale un vol de contrôle sera systématiquement exigé dans le cas d'un aéronef non immatriculé en France (voir fascicule P-22-10).

Dans le cas d'un aéronef immatriculé en France, en dehors des circonstances liées à l'entretien qui feraient qu'un vol serait exigible au moment de l'intervention, l'inspecteur pourra, en fonction de sa connaissance de l'état de l'aéronef et de la qualité de l'entretien effectué sur celui-ci, s'en remettre au jugement du responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef au travers de sa déclaration d'APRS.

9.4. Conditions d'importation dans le pays de destination

L'attention des postulants est attirée sur cet aspect de la procédure. Certaines autorités sont inflexibles vis-à-vis de cette exigence et tout manquement risquera d'entraîner le refus par celles-ci de prendre en compte les CDN export émis qui ne seraient pas conformes à leurs attentes. En règle générale les autorités concernées s'attacheront à trouver au verso du CDN export, la mention figurant dans leur propre fiche de navigabilité (type certificate data sheet), lorsqu'un tel document existera (le postulant devra alors se le procurer).



Toutefois l'entreprise n'est pas aisée et son aboutissement souvent problématique du fait, principalement, de la difficulté d'avoir accès au contenu détaillé des dites conditions d'importation, que seuls l'autorité du pays d'importation, la DGAC et le concepteur ont en leur possession.

Ceci conduit à considérer que ces conditions ne pourront être prises en compte, selon les dispositions précisées ci-après, que pour un aéronef de conception française et si le CDN export est demandé par le concepteur lui-même ou par un organisme ou une personne recevant, dans ce domaine, l'assistance du concepteur.

Le dossier devra apporter la démonstration que ces conditions sont connues de manières exhaustive et détaillée et sont entièrement couvertes.

A la différence de ce qui existe dans le cas des aéronefs neufs et pour des raisons faciles à comprendre, la prise en compte des conditions du pays d'importation se fera en excluant :

- l'application des AD du pays de destination,
- la situation des modifications non liées aux spécificités de la base de certification du pays de destination,
- les exigences liées à l'entretien du pays de destination.

En conséquence :

- les actions impératives seront analysées par rapport aux CN françaises, ce qui conduira à inscrire au dos du CDN export la mention suivante : « Mandatory actions have been checked with reference to French airworthiness directives »,
- pour les modifications, les différences majeures qui pourraient dépendre des spécificités de la base de certification du pays importateur, amèneront l'ingénieur de marque de navigabilité de SFACT/N à faire connaître à l'autorité du pays importateur l'existence de ces différences, en indiquant qu'elles sont approuvées par la DGAC et à lui indiquer si l'exportateur est capable d'assurer la démonstration aux conditions du pays importateur. Si l'exportateur, directement ou indirectement, n'est pas à même d'assurer cette démonstration, l'ingénieur de marque de navigabilité devra indiquer pour accord de l'autorité du pays importateur que ces différences apparaîtront comme exceptions sur le CDN export. Les autres différences ne donneront lieu à aucune déclaration. Il appartiendra au postulant d'alerter, en temps utile, l'ingénieur de marque de navigabilité de la DGAC – SFACT/N, lorsque l'intervention de ce dernier sera jugée nécessaire,
- la situation de l'entretien sera, quant à elle, analysée par rapport au programme minimum déclaré par le postulant, qui aurait permis, si l'aéronef était resté immatriculé français ou si l'aéronef avait dû devenir français, de déclarer une APRS et de lui valider/délivrer un CDN pour une durée d'au moins 2 mois.

Toute difficulté ou incertitude devra amener l'inspecteur à se rapprocher de l'ingénieur de marque de navigabilité de SFACT/N, si l'ingénieur du NC/T ne dispose pas lui-même des informations nécessaires.

9.5. Mention sur le CDN export des moteurs et des hélices

Les indications relatives aux moteurs et aux hélices qui seront portées au verso du CDN export seront constituées des modèles et des numéros de série des produits installés sur l'aéronef lors de son inspection. Pour que le CDN export conserve toute sa valeur, il est bien entendu souhaitable qu'elles correspondent aux moteurs et aux hélices qui équiperont effectivement l'aéronef lors de sa présentation à l'autorité du pays importateur.



9.6. Réserves sur le CDN export

Aucune réserve ne sera mentionnée au verso du CDN export si l'aéronef est conforme à la définition certifiée prise en considération et s'il est apte au vol, c'est-à-dire si une APRS complète (après vol de contrôle si un tel vol est requis) a été délivrée.

Si l'aéronef bénéficie d'autorisations exceptionnelles en cours, celles-ci seront signalées au dos du CDN export, car il apparaît nécessaire d'informer l'autorité du pays importateur sur l'existence d'une telle situation « dérogatoire ».

Dans le cas où l'aéronef présentera de réels points de non conformité, ceux-ci seront identifiés dans le dossier. Dans la mesure où il ne serait pas prévu par le postulant de corriger ces points et où ceux-ci ne seraient pas de nature à vider la notion de CDN export de sa signification, il pourra être admis, en accord avec la DGAC (SFACT/N), d'en faire état sur le CDN export, à la condition expresse que l'autorité importatrice ait donné son accord formel (voir nota ci-dessous) sur la mention qui sera inscrite en conséquence. Il appartiendra au postulant d'effectuer les démarches nécessaires auprès de cette autorité en vue de recueillir son accord qui devra être envoyé directement à l'inspecteur du GSAC et dont la référence devra être mentionnée sur le CDN export.

Nota : L'absence de réponse de l'autorité d'importation au bout d'un délai raisonnable (de l'ordre d'une semaine), pour autant que le maximum ait été fait pour l'obtenir et que les preuves des efforts entrepris soient fournies, ne sera toutefois pas un motif suffisant pour refuser l'émission du CDN export avec les réserves. Le GSAC devra toutefois informer SFACT/N de cette situation.

9.7. Attestations ultérieures

Il n'est pas délivré de duplicata d'un CDN export.

Lorsqu'un aéronef de conception et de construction françaises est échangé entre des pays tiers, les exigences de l'autorité importatrice peuvent la conduire ou conduire le propriétaire de l'aéronef, à demander une déclaration sur la définition dans laquelle se trouvait l'aéronef au moment de sa fabrication.

Seule la DGAC (SFACT/N) est habilitée à établir ces déclarations. C'est donc à elle que doivent être adressées les demandes. A l'intérieur du GSAC, c'est le département production qui gère cette activité.

9.8. CLN export

Le CLN export est prévu par l'arrêté du 30 juillet 1975 relatif aux conditions de délivrance des certificats de limitation de nuisances des aéronefs (Titre IV - articles 22 et 23).

Ce texte indique qu'un tel document « *peut être délivré si l'aéronef est conforme aux exigences convenues entre le ministre chargé de l'aviation civile et les autorités du pays importateur pour que la certification française de limitation de nuisances soit validée par les autorités du pays importateur* » (extrait de l'article 23).

Cela conduit à considérer que certaines autorités demanderont qu'un CLN export soit délivré par l'autorité française et d'autres pas. Il appartiendra toujours au postulant de s'informer de l'exigence de l'autorité importatrice avant de rédiger sa demande.



Lorsque le postulant demandera qu'un CLN export soit délivré, le dossier qu'il doit fournir (*voir § 8.2*) inclura les informations liées à la situation de l'aéronef vis-à-vis des exigences de limitations de nuisances contenues, soit dans la fiche de données attachée au CLN de type, soit dans la fiche explicative liée au CLNS. Ces informations feront l'objet d'une vérification par l'inspecteur du GSAC dans les mêmes conditions que pour le CDN export.

9.9. CCRE

Il appartient au postulant de décider si un CCRE est à établir à l'occasion de la délivrance d'un CDN export.

Les dispositions qui s'appliquent aux CCRE sont entièrement contenues dans le fascicule RP-22-90 auquel il convient donc de se reporter.

Il est simplement rappelé ici que l'attestation de conformité est à établir par un atelier agréé et que le CCRE ne correspond pas à un document spécifique mais prend la forme d'une mention au dos du CDN export.

9.10. Intervention à l'étranger

Dans l'intérêt des postulants et de l'administration, la règle de base est d'effectuer les interventions en vue de la délivrance des CDN export sur le territoire national en vue, entre autres, de minimiser les déplacements des inspecteurs et de se trouver, postulants et inspecteurs du GSAC, dans des conditions de travail optimales.

Certaines considérations peuvent toutefois amener un postulant à souhaiter malgré tout que ces opérations se déroulent à l'étranger.

Le postulant prend alors les risques associés à ceux d'un dossier incomplet ou d'un aéronef insuffisamment préparé. En effet, le GSAC n'a pas les moyens d'attendre longuement que les points découverts non justifiés le soient ou que des compléments de visite ou des remplacements d'éléments exigés, par exemple, soient effectués. Un retour de l'inspecteur avant l'aboutissement de l'intervention n'est jamais à exclure et, dans ce cas, soit l'aéronef devra venir en France, soit l'inspecteur devra retourner sur place.

Dans le cas où le postulant émettrait néanmoins le souhait d'une intervention à l'étranger, il devra joindre à sa demande, des justificatifs forts de son choix.

Il y aura également, alors, tout intérêt à ce que la mission fasse l'objet d'une sérieuse préparation, qui pourra nécessiter que l'inspecteur obtienne avant son départ le maximum de renseignements et l'assurance que ses investigations auront toutes les chances d'aboutir de manière positive.

L'acceptation de telles dispositions restera l'exception. La décision sera prise en accord avec l'ingénieur du NC/T chargé du type d'aéronef qui sera, avant le démarrage des opérations, associé aux conditions de réalisation de ces opérations, ainsi qu'au choix de l'inspecteur chargé de l'intervention.

Nota : Les interventions en vue de la délivrance des CDN export sont impérativement réalisées par du personnel appartenant au GSAC, même si elles se déroulent hors de France.



10. FACTURATION

Les interventions du GSAC en vue de la délivrance des CDN export et, les cas échéants, des CLN export et des CCRE, quelles que soient leur issue et leur durée (aboutissement dans des conditions normales, échec, abandon de la procédure par le postulant, etc...) sont facturées au temps passé, au tarif horaire en vigueur au GSAC, frais en sus. Il convient, pour plus d'information, de se reporter au fascicule RP-71-10.

En cas d'intervention à l'étranger, le postulant prend en charge les suppléments induits par les frais de déplacement et par le temps passé dans ces déplacements.

La demande du postulant tient lieu de bon de commande pour l'intervention au GSAC.

Nota : Des indications sommaires et non contractuelles du coût de l'intervention peuvent être communiquées au postulant par le bureau local du GSAC dont il dépend (dans le cas où un autre bureau serait questionné, celui-ci répercuterait la demande sur le bureau dont dépend le postulant). Ces indications ne sauraient engager le GSAC sur la facturation finale, tout particulièrement dans le cas d'un aéronef non immatriculé français, pour lequel il a déjà été vu que l'intervention s'apparentait à une classification qui est une opération susceptible de présenter de réelles difficultés.



DEMANDE LIEE A L'EXPORTATION D'UN AERONEF

*L'original est à adresser au Niveau Local du GSAC chargé des opérations en vue de la délivrance des documents.
Une copie est à transmettre au département technique du Niveau Central du GSAC à Sèvres (GSAC/T).
Cocher ou noircir les utiles – Indiquer « Inconnu » ou « S/O » (Sans objet) le cas échéant*

Je vous prie de bien vouloir me délivrer

- le Certificat de Navigabilité pour exportation (CDN export)
- le Certificat de Limitation de Nuisances pour exportation (CLN export)
- le Certificat de Conformité Radio pour Exportation (CCRE)

prévus par la réglementation en vigueur, pour :

l'avion l'hélicoptère le planeur le moto-planeur le ballon

Constructeur : Immatriculation : **F-**
Modèle : N° de série :

dont la description détaillée se trouve dans la fiche ci jointe,

dont le pays de destination est :

Je m'engage, à la date de votre intervention :

- à présenter un aéronef conforme à la définition certifiée en France et en état de navigabilité.
- à présenter un aéronef conforme à la définition certifiée dans le pays importateur et en état de navigabilité. (Cocher cette rubrique revient à s'engager formellement sur le fait que la démonstration de la conformité à la définition du pays de destination sera apportée par le postulant)
- à signaler de manière exhaustive et avec précision les non conformités éventuelles qui pourraient exister sur l'aéronef, tant au plan de la définition, qu'à celui de l'état de navigabilité. Dans ce cas, je m'engage à fournir l'acceptation formelle de l'autorité importatrice sur les réserves à mentionner au dos du CDN export.
- à fournir un dossier comprenant toutes les informations nécessaires à la justification de la situation de l'aéronef.

Je m'engage à ce que les honoraires et les frais qui seront facturés par le GSAC soient réglés.

Lieu de présentation :

Personne ou organisme chargé de la présentation :

Atelier radio agréé :

Epoque envisagée pour la présentation :

Présence prévue d'un représentant de l'autorité du pays de destination : OUI NON

Adresse où devront être envoyés les documents :

Adresse où devra être envoyée la facture :

Je déclare avoir pris connaissance des dispositions exposées dans le fascicule P-22-25.

Lieu et date :

Nom, signature et cachet du (des) propriétaire(s) ou
d'une personne dûment mandatée
[dans ce cas joindre le (les) mandat(s)]

- Documents joints Fiche de renseignements sur l'aéronef (AC 157)
 Mandat(s) du (des) propriétaire(s)
 Attestation de conformité de l'installation radio

**FICHE DE RENSEIGNEMENTS RELATIVE A UN AERONEF
OBJET D'UNE DEMANDE LIEE A SON EXPORTATION**

*Cette fiche est impérativement à remplir par le postulant et à joindre à la demande de classification
Renseigner les rubriques utiles – Indiquer « S/O » (sans objet) pour les autres*

Aéronef déjà immatriculé en France

F-

Date à laquelle l'aéronef sera a été radié du registre :/...../.....

Aéronef non immatriculé en France

PROPRIETAIRE(S) :

Adresse :

AERONEF

Pour tout aéronef :

Constructeur (voir la plaque d'identification) :

Modèle :

N° de série :

Pays de destination :

Heures de vol, totales :, jusqu'au prochain Grand Entretien :

Date prévisible du prochain Grand Entretien :/...../.....

Chapitre Annexe 16 OACI revendiqué au moment de l'exportation :

Présence de modifications non approuvées/validées en France : OUI NON

Présence de réparations non approuvées/validées en France : OUI NON

Présence de modifications majeures non approuvées/validées
dans le pays de destination : OUI NON

Présence de pièces de remplacement telles que "PMA-FAA" OUI NON

L'appareil a été antérieurement accidenté OUI NON

Pour un aéronef non déjà immatriculé en France :

Pays de construction :

Date de construction (Premier vol) :

Certificat de Navigabilité de type français numéro :

Fiche de navigabilité numéro : Edition : Date :/...../.....

Certificat de Limitation de Nuisances de type français numéro :

Fiche de données nuisances numéro : Edition : Date :/...../.....

En l'absence de CLN de type, référence/date de la fiche explicative :

Certificat de navigabilité pour exportation (ou attestation équivalente)

établi le :/...../..... par :

MOTEUR 1

Constructeur (voir la plaque d'identification)
Modèle :
N° de série :
Heures totales/avant révision :
Cycles totaux/avant révision :

MOTEUR 2

Constructeur (voir la plaque d'identification)
Modèle :
N° de série :
Heures totales/avant révision :
Cycles totaux/avant révision :

MOTEUR 3

Constructeur (voir la plaque d'identification)
Modèle :
N° de série :
Heures totales/avant révision :
Cycles totaux/avant révision :

MOTEUR 4

Constructeur (voir la plaque d'identification)
Modèle :
N° de série :
Heures totales/avant révision :
Cycles totaux/avant révision :

HELICE 1

Constructeur (voir la plaque d'identification) :
Modèle : Moyeu : Pales :
N° de série :
Heures totales/avant révision :

HELICE 2

Constructeur (voir la plaque d'identification) :
Modèle : Moyeu : Pales :
N° de série :
Heures totales/avant révision :

HELICE 3

Constructeur (voir la plaque d'identification) :
Modèle : Moyeu : Pales :
N° de série :
Heures totales/avant révision :

HELICE 4

Constructeur (voir la plaque d'identification) :
Modèle : Moyeu : Pales :
N° de série :
Heures totales/avant révision :

GROUPE AUXILIAIRE DE PUISSANCE (APU)

Constructeur (voir la plaque d'identification) :
Modèle :
N° de série :

LISTE DES PIÈCES JOINTES AU RAPPORT

Toutes les pièces sont à joindre en cas d'envoi du rapport par fax

(L'envoi par fax doit être réservé aux situations dont l'urgence est incontestablement justifiée)

OUI **S/O** (Voir nota)

- DEMANDE DE CDN EXPORT

- DEMANDE DE CLN EXPORT

- DEMANDE DE CCRE

- MANDAT DU(DES) PROPRIETAIRE(S)

- FICHE DE RENSEIGNEMENTS RELATIVE A L'AERONEF (Imprimé AC 157)

- ATTESTATION DE CONFORMITE DE L'INSTALLATION RADIO POUR CCRE

- TABLEAU DES ANOMALIES SOLDEES DEPUIS LE DERNIER RENOUVELLEMENT DE CDN (Réf. Fascicule RP-41-10 Imprimé AC 135 « Conclusions »)

- ACCORD DE L'AUTORITE IMPORTATRICE SUR LA MENTION A FAIRE FIGURER AU DOS DU CDN EXPORT

- PAGE DE GARDE DU MANUEL DE VOL APPROUVE ET SUPPLEMENTS EVENTUELS

- ETAT D'APPLICATION DES CN

- RAPPORT DE PESEE ET INVENTAIRE CORRESPONDANT

- LISTE DES EVENTUELLES MODIFICATIONS NON APPROUVEES

- LISTE DES EVENTUELLES REPARATIONS NON APPROUVEES

- AUTRES DOCUMENTS (préciser)
 -
 -
 -
 -

Nota : Sauf si la compréhension est évidente, expliquer la raison du choix "sans objet".

F -

II. INFORMATIONS ADMINISTRATIVES ET NOMINATIVESREFERENCE ET DATE DE LA DEMANDE **JOINTE** :

PROPRIETAIRE(S) DE L'AERONEF :

LOCATAIRE INSCRIT AU C.I. :

POSTULANT :

Si le postulant n'est pas le propriétaire, référence du document **joint** le mandant :

PRINCIPALES PERSONNES RENCONTREES (Noms, fonctions) :

III. INFORMATIONS GENERALES LIEES AU MODELE DE L'AERONEF**III.1 En France**CERTIFICAT DE TYPE N° : ou sans objet

FICHE DE NAVIGABILITE N° : Edition : Date :/...../.....

MASSES MAXIMALES CERTIFIEES	ROULAGE	DECOLLAGE	ATTERRISSAGE

MOTEUR(S) : FICHE DE CARACTERISTIQUES N° Edition : Date :/...../.....**HELICE(S)** : FICHE DE CARACTERISTIQUES N° Edition : Date :/...../.....**NUISANCES** : CERTIFICAT DE TYPE DE LIMITATION DE NUISANCES N° ou sans objet

FICHE DE DONNEES N° Edition : Date :/...../.....

CHAPITRE ANNEXE 16 OACI :

III.2 Dans le pays d'importation (cas où les exigences d'importation sont demandées et peuvent être prises en compte)

CERTIFICAT DE TYPE (Type Certificate) N° :

FICHE DE NAVIGABILITE (Data sheet) N° : Edition : Date :/...../.....

RESUME DES EXIGENCES A PRENDRE EN COMPTE ET REFERENCES DES DOCUMENTS EVENTUELS (Extrait du dossier fourni par le postulant) :



F -

VI. TEXTE DE LA MENTION A FAIRE FIGURER AU DOS DU CDN EXPORT AYANT RECU L'ACCORD DE L'AUTORITE IMPORTATRICE (renvoi possible à un document annexe) :

DECLARATION DU POSTULANT

Je soussigné

agissant pour le compte de

postulant à la délivrance des documents d'exportation pour l'aéronef F-

confirme l'exactitude des informations contenues dans le présent rapport et déclare ne pas avoir connaissance d'éléments susceptibles de mettre en cause la navigabilité de l'aéronef concerné, à l'exception de ceux qui ont, le cas échéant, été signalés et acceptés par l'autorité importatrice.

A **Le**

Signature du déclarant

AC 141a (9/9)

N/S :

LISTE DES PIECES JOINTES AU RAPPORT

(*) : pièces à joindre (au minimum) en cas d'envoi du rapport par fax

(Le niveau central du GSAC s'autorise, en cas d'envoi par fax, à demander la transmission de toutes les pièces du rapport.
L'envoi par fax doit être réservé aux situations dont l'urgence est incontestablement justifiée)

OUI **S/O** (voir Nota)

- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|-----|---|
| <input type="checkbox"/> | | (*) | DEMANDE DE CDN EXPORT |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | DEMANDE DE CLN EXPORT |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | DEMANDE DE CCRE |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | MANDAT DU(DES) PROPRIETAIRE(S) |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | FICHE DE RENSEIGNEMENTS RELATIVE A L'AERONEF (Imprimé AC 157) |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | ATTESTATION DE CONFORMITE DE L'INSTALLATION RADIO POUR CCRE |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | DECLARATION DE L'ETAT EXPORTATEUR (CDN EXPORT OU DOCUMENT EQUIVALENT) |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | ACCORD DE L'AUTORITE IMPORTATRICE SUR LA MENTION A FAIRE FIGURER AU DOS DU CDN EXPORT |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | PAGE DE GARDE DU MANUEL DE VOL APPROUVE ET SUPPLEMENTS EVENTUELS |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | ETAT D'APPLICATION DES CN |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | RAPPORT DE PESEE ET INVENTAIRE CORRESPONDANT |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | LISTE DES MODIFICATIONS ET REFERENCES DES APPROBATIONS/VALIDATIONS |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | LISTE DES REPARATIONS ET REFERENCES DES APPROBATIONS/VALIDATIONS |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (*) | FAM ET FAR MINEURES A APPROUVER DONT LE CENTRE APPROBATEUR EST NC/T |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | RESUME DES DISPOSITIONS PRISES AU PLAN DE L'ENTRETIEN |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | AUTRES DOCUMENTS (préciser) |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |

Nota : Sauf si la compréhension est évidente, expliquer la raison du choix "sans objet".



N/S :

II. INFORMATIONS ADMINISTRATIVES ET NOMINATIVES

REFERENCE ET DATE DE LA DEMANDE **JOINTE** :

PROPRIETAIRE(S) DE L'AERONEF :

POSTULANT :

Si le postulant n'est pas le propriétaire, référence du document **joint** le mandatant :

PRINCIPALES PERSONNES RENCONTREES (Noms, fonctions) :

III. INFORMATIONS GENERALES LIEES AU MODELE DE L'AERONEF

III.1 En France

CERTIFICAT DE TYPE N° :

FICHE DE NAVIGABILITE N° : Edition : Date :/...../.....

DETENTEUR DU CERTIFICAT DE TYPE :

MASSES MAXIMALES CERTIFIEES	ROULAGE	DECOLLAGE	ATTERRISSAGE

NOMBRE MAXI DE SIEGES EQUIPAGE TECHNIQUE :

NOMBRE MAXI DE SIEGES PASSAGERS :

PRINCIPALES BASES DE CERTIFICATION FRANCAISES :

MOTEUR(S) : FICHE DE CARACTERISTIQUES N° Edition : Date :/...../.....

HELICE(S) : FICHE DE CARACTERISTIQUES N° Edition : Date :/...../.....

NUISANCES : CERTIFICAT DE TYPE DE LIMITATION DE NUISANCES N°.....

FICHE DE DONNEES N° Edition : Date :/...../.....

CHAPITRE ANNEXE 16 OACI :

ELIGIBLE POUR UN CLN SPECIAL : OUI SANS OBJET

Si oui, référence de la fiche explicative DGAC :

III.2 Dans le pays d'importation (cas où les exigences d'importation sont demandées et peuvent être prises en compte)

CERTIFICAT DE TYPE (Type Certificate) N° :

FICHE DE NAVIGABILITE (Data sheet) N° : Edition : Date :/...../.....

RESUME DES EXIGENCES A PRENDRE EN COMPTE ET REFERENCES DES DOCUMENTS EVENTUELS

AC 142a (3/10)



N/S :

CONFORMITE DES MODELES ET DES NUMEROS DE SERIE AUX DOCUMENTS PRESENTES

SUJET	OUI	NON	COMMENTAIRES
CONFORMITE DE LA CELLULE			
CONFORMITE DES MOTEURS			
CONFORMITE DES HELICES			
CONFORMITE DES PALES (HELICOPTERES)			
CONFORMITE DES TRAINS D'ATTERRISSAGE			
CONFORMITE DE L'ENVELOPPE (BALLON)			
CONFORMITE DU BRULEUR (BALLON)			
CONFORMITE DE LA NACELLE (BALLON)			
CONFORMITE DES BOUTEILLES (BALLON)			
PRESENCE ET CONFORMITE PLAQUE D'IDENTIFICATION CONSTRUCTEUR (Dimensions, informations et position sur l'aéronef)			

POSTE DE PILOTAGE

SUJET	OUI	NON	COMMENTAIRES
CONFORMITE PAR RAPPORT AU MANUEL DE VOL			
CONFORMITE DE LA PLANCHE DE BORD AUX CONDITIONS DE VOL :) IFR) VFR			
PRESENCE ET CONFORMITE DES PLAQUETTES			

AMENAGEMENT CABINE

SUJET	OUI	NON	COMMENTAIRES
CONFORMITE DE LA CABINE A LA DEFINITION APPROUVEE DGAC			
PRESENCE MARQUAGE QAC/JTSO/TSO SUR LES SIEGES PNT			
PRESENCE MARQUAGE QAC/JTSO/TSO SUR LES SIEGES PNC			
PRESENCE MARQUAGE QAC/JTSO/TSO SUR LES SIEGES PASSAGERS			
PRESENCE MARQUAGE QAC/JTSO/TSO SUR LES CEINTURES PNT			
PRESENCE MARQUAGE QAC/JTSO/TSO SUR LES CEINTURES PNC			
PRESENCE MARQUAGE QAC/JTSO/TSO SUR LES CEINTURES PASSAGERS			

REPARATIONS

IDENTIFICATION ET INSPECTION DES REPARATIONS VISIBLES LES PLUS IMPORTANTES	OUI	NON	COMMENTAIRES

VOL DE CONTROLE

VOL DE CONTROLE POUR L'EXPORTATION EFFECTUE LE / PAR/...../.....	
RETOUCHES SUITE AU VOL DE CONTROLE EFFECTUEES LE / PAR/...../.....	
RELEVÉ DE PERFORMANCE RADIO EFFECTUE LE / PAR/...../.....	

AC 142a (9/10)

N/S :

VI. TEXTE DE LA MENTION A FAIRE FIGURER AU DOS DU CDN EXPORT AYANT RECU L'ACCORD DE L'AUTORITE IMPORTATRICE (renvoi possible à un document annexe) :

DECLARATION DU POSTULANT

Je soussigné

agissant pour le compte de

postulant à la délivrance des documents d'exportation pour l'aéronef décrit ci-dessus

confirme l'exactitude des informations contenues dans le présent rapport et déclare ne pas avoir connaissance d'éléments susceptibles de mettre en cause la navigabilité de l'aéronef concerné à l'exception de ceux qui ont, le cas échéant, été signalés et acceptés par l'autorité importatrice.

A **Le/...../.....**

Signature du déclarant