



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# P-22-06

## Délivrance des laissez-passer aux aéronefs sous marques françaises

Direction de la sécurité de l'Aviation civile  
Direction technique Navigabilité et Opérations  
Édition n° 0  
Version n° 0  
Publiée le 03 octobre 2022

## Gestion documentaire

### Historique des révisions

| Edition et version | Date            | Modifications  |
|--------------------|-----------------|--|
| Ed 0 v0            | 03 octobre 2022 | Création.<br>Il annule et remplace les documents suivants : <ul style="list-style-type: none"><li>– P-23-10 ;</li><li>– BI 2007/16 relatif à la délivrance des laissez-passer et approbation des conditions de vol par la DSAC ;</li><li>– BI 2007/17 relatif à la délivrance des laissez-passer par OSAC ;</li><li>– AC184 (remplacé par les formulaires LP2, LP3) ;</li><li>– AC106 (remplacé par LP5) .</li></ul> |

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à OSAC sur le site internet. Pour cela, le demandeur doit rechercher le document concerné sur la page Documentation Technique et sélectionner « Demander une modification » dans la colonne Actions.

Cette procédure est disponible en téléchargement sur le site internet : <https://documentation.osac.aero/>

# Sommaire

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. OBJET</b>  | <b>4</b>  |
| <b>2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS</b>  | <b>4</b>  |
| 2.1. Abréviations  | 4         |
| 2.2. Définitions   | 4         |
| <b>3. DOMAINE D'APPLICATION</b>  | <b>5</b>  |
| 3.1. Aéronefs concernés  | 5         |
| 3.2. Personnes et organismes concernés   | 5         |
| <b>4. RÉFÉRENCES</b>   | <b>5</b>  |
| 4.1. Principaux règlements concernés   | 5         |
| 4.2. Documents OSAC  | 6         |
| <b>5. GÉNÉRALITÉS</b>  | <b>7</b>  |
| 5.1. Notion de laissez-passer et buts de vol éligibles   | 7         |
| 5.2. Éligibilité de l'aéronef et immatriculation   | 7         |
| 5.3. Éligibilité du demandeur  | 8         |
| 5.4. Destinataire de la demande : autorité compétente  | 8         |
| 5.5. Validité du laissez-passer  | 8         |
| 5.5.1. Validité à l'étranger   | 8         |
| 5.5.2. Autres conditions de validité du laissez-passer   | 9         |
| 5.5.3. Renouvellement et modification  | 9         |
| 5.6. Conformité au règlement de l'UIT (Licence de Station d'Aéronef)                           | 9         |
| <b>6. CAS DES AÉRONEFS SOUS RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE</b>                                      | <b>9</b>  |
| 6.1. Les conditions de vol   | 9         |
| 6.1.1. Cas des conditions de vol à la sécurité de la conception (réf. : GM 21.A.710)           | 9         |
| 6.1.2. Cas des conditions de vol NON liés à la sécurité de la conception (réf. : GM 21.A.710)  | 10        |
| 6.2. Demande de laissez-passer   | 11        |
| 6.2.1. Demande de LP avec des conditions de vol approuvés séparément                           | 11        |
| 6.2.2. Demande de LP avec demande simultanée d'approbation des conditions de vol               | 11        |
| 6.3. Délivrance du laissez-passer  | 11        |
| 6.4. Inspection de l'aéronef (réf. : §21.A.721)  | 11        |
| <b>7. CAS DES AÉRONEF SOUS RÉGLEMENTATION NATIONALE</b>  | <b>11</b> |
| 7.1. Cas général   | 11        |
| 7.2. Laissez-passer en attente de délivrance des documents de navigabilité (« LP valant CDN ») | 12        |
| <b>8. REDEVANCES</b>   | <b>12</b> |
| 8.1. Laissez-passer délivrés par la DGAC   | 12        |
| 8.2. Laissez-passer délivrés par OSAC  | 13        |

# 1. OBJET

Cette procédure décrit les modalités de délivrance et de renouvellement, par la DSAC ou par OSAC, de laissez-passer à certains aéronefs sous marques françaises.

Voir les aéronefs concernés au §3.1.

## 2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

### 2.1. Abréviations

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>AFM :</b>         | Aircraft Flight Manual (manuel de vol) ;  |
| <b>AMOC :</b>        | Alternative means of compliance (pour les consignes de navigabilité) ;                            |
| <b>CMR :</b>         | Certification Maintenance Requirements (exigences de maintenance découlant de la certification) ; |
| <b>CN :</b>          | Consigne de Navigabilité ;  |
| <b>CNRA :</b>        | Certificat de Navigabilité Restreint d'Aéronef (construction amateur) ;                           |
| <b>CNRAC :</b>       | Certificat de Navigabilité Restreint d'Aéronef de Collection ;                                    |
| <b>CNSK :</b>        | Certificat de Navigabilité Spécial d'aéronef en Kit ;   |
| <b>CDL :</b>         | Configuration Deviation List (Liste des déviations de configuration) ;                            |
| <b>DOA :</b>         | Design Organisation Approval (Organisme de conception agréé) ;                                    |
| <b>DSAC/NO/NAV :</b> | Pôle Navigabilité de la DSAC ;  |
| <b>EASA :</b>        | Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne ;  |
| <b>LSA :</b>         | Licence de Station d'Aéronef ;  |
| <b>MEL :</b>         | Minimum Equipment List (Liste minimale d'équipements) ;   |
| <b>PEN :</b>         | Personnel d'examen de navigabilité ;  |
| <b>POA :</b>         | Product Organisation Approval (Organisme de production agréé) ;                                   |
| <b>SRM :</b>         | Structural Repair Manual (Manuel de réparations structurales) ;                                   |
| <b>UE :</b>          | Union Européenne ;  |
| <b>ULM :</b>         | Aéronef Ultra-Léger Motorisé, au sens de l'arrêté du 23/09/98 modifié.                            |

### 2.2. Définitions

#### **Aéronef relevant de la réglementation nationale :**

Aéronef exclu de la réglementation européenne car :

- relevant d'une des catégories définies dans l'Annexe I du règlement (UE) 2018/1139, ou
- réalisant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie ou activités analogues définies au § 3a) de l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139.

#### **Conditions de vol :**

Pour un laissez-passer émis conformément à la réglementation européenne : document approuvé associé au laissez-passer, décrivant l'ensemble des aspects techniques et opérationnels à respecter pour pouvoir voler dans le cadre du laissez-passer (voir §6.1).

Pour un laissez-passer national : ensemble des aspects techniques et opérationnels à respecter pour pouvoir voler dans le cadre du laissez-passer, listés ou référencés sur le laissez-passer.

## Etat membre de l'EASA :

Etat de l'Union européenne ou état associé.

Voir la liste sur [https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/international-cooperation/easa-by-country?easa\\_relationship%5B%5D=field\\_easa\\_country\\_mbmo\\_target\\_id](https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/international-cooperation/easa-by-country?easa_relationship%5B%5D=field_easa_country_mbmo_target_id)

## Laissez-Passer :

Voir §5.1.

Le terme utilisé dans la réglementation française est « laissez-passer exceptionnel ». Dans la réglementation européenne, le terme réglementaire est « autorisation de vol ». Dans la suite de ce document, « laissez-passer » couvre ces deux significations.

## Marques provisoires d'identification :

Marques F-Wxxx attribuées provisoirement par la mission des immatriculations de la DGAC ou marques « réservées » F-Hxxx ou F-Gxxx, en attendant l'émission du certificat d'immatriculation.

# 3. DOMAINE D'APPLICATION

## 3.1. Aéronefs concernés

Sont concernés tous les aéronefs sous marques françaises\*, quel que soit leur régime réglementaire\*\*, à l'exception :

- des CNRA, CNRAC et CNSK avant la délivrance du premier certificat de navigabilité : pour l'obtention de l'autorisation provisoire de vol : voir les pages correspondantes sur <https://www.osac.aero/clients/usagers-de-laviation-legere;>

Remarque : la délivrance de laissez-passer aux aéronefs déjà titulaires d'un CNRA, CNRAC ou CNSK se fait conformément à la présente procédure.

- des régimes de laissez-passer « permanents » pour :
  - les avions « Light Sport Aeroplane » : voir P-22-17 ;
  - les avions anciennement immatriculés « RA-xxxK » : voir P-22-19 ;
  - les aéronefs « ex-CDNR » : voir P-23-30.
- des ULM : voir le § Cas des ULM sous laissez-passer européen de la page [https://www.ecologie.gouv.fr/ulm-demarches-particuliers#scroll-nav\\_7](https://www.ecologie.gouv.fr/ulm-demarches-particuliers#scroll-nav_7), et le bulletin d'information DGAC B I 2007/1/ULM à la dernière révision applicable disponible sur [https://www.ecologie.gouv.fr/ulm-informations-securite#scroll-nav\\_4](https://www.ecologie.gouv.fr/ulm-informations-securite#scroll-nav_4).

\* il peut s'agir de marques d'immatriculation (aéronef titulaire d'un certificat d'immatriculation) ou de marques provisoires d'identification (voir définition).

\*\* sous réglementation européenne ou sous réglementation nationale, y compris les régimes de certificats de navigabilité spéciaux ou restreints (sauf exceptions mentionnées ci-dessus).

## 3.2. Personnes et organismes concernés

Sont potentiellement concernés les propriétaires et exploitants des aéronefs concernés, les personnels ou organismes de gestion du maintien de la navigabilité, de maintenance, d'examen de navigabilité, de conception ou de production impliqués dans l'obtention du laissez-passer ou le maintien de sa validité.

# 4. RÉFÉRENCES

## 4.1. Principaux règlements concernés

Aéronefs sous réglementation européenne :



- Règlement de base (UE) 2018/1139 ;
- Partie-21 (annexe au règlement (UE) n°748/2012 modifié), et notamment sa sous-Partie P pour les Laissez-Passer ;
- Partie-M, Partie-ML (règlement (UE) n°1321/2014 modifié) ;
- Règlement (UE) n°965/2012 modifié dit « AIR-OPS ».

Les règlements européens sont consultables sur le site de l'EASA à l'adresse suivante : <https://www.easa.europa.eu> rubrique « Document library > Regulations ».

Aéronefs sous réglementation nationale :

- Arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
- Arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs ;
- Arrêté du 22 novembre 1978 relatif aux certificats de navigabilité (C.D.N.) ;
- Arrêté du 15 mars 2005 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef (CNRA) ;
- Arrêté du 22 septembre 1998 modifié relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (CNSK) ;
- Arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC) ;
- Arrêté du 12 septembre 2003 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type (CDNR).

Les arrêtés français, dans leur version la plus récente, sont disponibles sur Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do>).

## 4.2. Documents OSAC

- P-22-00 : Classification des aéronefs importés autres que les aéronefs Annexe I sous certificat restreint
- P-22-01 : Délivrance des documents de bord aux aéronefs neufs fabriqués par un organisme agréé 21G ou 21F français (pour exportation vers un Etat tiers, ou pour mise au registre français) ;
- P-22-17 : Aéronefs « Light Sport Aeroplane » sous laissez-passer EASA ;
- P-22-19 : Délivrance et renouvellement des laissez-passer des avions anciennement « RA-xxxK » ;
- P-23-30 : Renouvellement des laissez-passer EASA « ex-CDNR » ;
- RP-22-30 : Délivrance d'un certificat de navigabilité à un aéronef sans responsable de navigabilité de type
- RP-22-90 : Licence de station d'aéronef et certificat de conformité radio pour exportation ;
- LP1 : Formulaire d'approbation de conditions de vol génériques pour les aéronefs qui relèvent du règlement (UE) 2018/1139 ;
- LP2 : Formulaire de demande de laissez-passer avec des conditions de vol approuvées séparément, pour les aéronefs qui relèvent du règlement (UE) 2018/1139 ;
- LP3 : Formulaire de demande de laissez-passer avec demande simultanée d'approbation des conditions de vol, pour les aéronefs qui relèvent du règlement (UE) 2018/1139 ;
- LP5 : Formulaire de demande de laissez-passer pour les aéronefs qui relèvent de la réglementation nationale.

Ces documents sont disponibles à leur dernier indice sur le site : [www.osac.aero](http://www.osac.aero), rubrique « Consulter la Documentation Technique ».

## 5. GÉNÉRALITÉS

### 5.1. Notion de laissez-passer et buts de vol éligibles

Un laissez-passer est un document de navigabilité qui permet à un aéronef d'être utilisé alors qu'il ne possède pas de certificat de navigabilité (CDN) individuel ou que ce dernier n'est plus valide pour des raisons techniques (conception, maintenance) ou administratives (échéances dépassées, visite de renouvellement non effectuée).

Le laissez-passer ne peut servir à contourner l'obligation générale de voler avec un CDN valide ; c'est pourquoi la réglementation limite les buts de vols pouvant être considérés comme légitimes sous laissez-passer.

Pour les aéronefs relevant de la réglementation européenne, les buts de vol éligibles sont définis au paragraphe 21.A.701 de la Partie-21 :

1. Vols de développement ;
2. Démonstration de la conformité aux règlements ou aux spécifications de certification ;
3. Formation du personnel navigant d'un organisme de conception et/ou d'un organisme de production ;
4. Vol de réception en production d'un aéronef neuf ;
5. Transfert d'un aéronef en construction entre deux installations de production ;
6. Vols destinés à obtenir l'acceptation de la clientèle ;
7. Livraison ou exportation de l'aéronef ;
8. Vols destinés à obtenir l'agrément des autorités ;
9. Vols de démonstration commerciale et/ou formation du personnel navigant d'un client ;
10. Démonstration et participation à un salon aérien ;
11. Convoyage de l'aéronef vers un lieu où il doit subir un entretien ou un examen de navigabilité, ou vers un dépôt ;
12. Vol d'un aéronef à un poids supérieur à son poids maximal au décollage certifié sur une distance supérieure à la normale au-dessus d'une étendue d'eau ou de terre où il n'existe pas d'installations d'atterrissage convenables ou de carburant approprié ;
13. Tentatives de record, courses aériennes ou compétitions analogues ;
14. Vol d'un aéronef qui répond aux exigences de navigabilité applicables avant que la conformité aux exigences environnementales n'ait été établie ;
15. Vols non commerciaux d'un aéronef particulier de conception simple ou d'un type pour lequel l'EASA a admis qu'exiger un certificat de navigabilité (normal ou restreint) serait inapproprié ;
16. Vols de recherche de panne ou de vérification du fonctionnement d'un ou plusieurs systèmes, pièces ou équipements après maintenance.

Pour les aéronefs relevant de la réglementation nationale, les mêmes règles s'appliquent par défaut mais d'autres motifs de vols que les 16 cas prévus par la Partie-21 ci-dessus peuvent être envisagés, au cas par cas.

### 5.2. Éligibilité de l'aéronef et immatriculation

Les autorités françaises ne peuvent délivrer un laissez-passer à un aéronef que si celui-ci est immatriculé en France ou, à défaut, n'est inscrit à aucun registre d'immatriculation et a reçu des marques provisoires d'identification françaises.

Dans le cas d'un aéronef non immatriculé en France, les marques provisoires d'identification françaises peuvent être :

- des marques réservées en vue d'une immatriculation française.

L'utilisation des marques réservées pour le laissez-passer (avant la délivrance du CDN) doit faire l'objet d'un accord de la mission des immatriculations\*, après dépôt des éléments suivants :

- CERFA de demande d'immatriculation ;
  - dans le cas d'un appareil en provenance de l'étranger : un certificat de radiation ou une attestation de non-immatriculation délivrés par les autorités de l'aviation civile de l'État de provenance ;
  - paiement de la redevance de 91€.
- des marques provisoires F-W.

Les marques provisoires F-W doivent être obtenues auprès de la mission des immatriculations\*, en joignant un accord de DSAC/NO/NAV sur la période de validité demandée (sauf cas des lots de marques) : cet accord doit donc être sollicité en amont de la demande de laissez-passer en présentant le contexte de la demande à venir.

\*Contact : [immat@aviation-civile.gouv.fr](mailto:immat@aviation-civile.gouv.fr)

Voir la page : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/immatriculation-des-aeronefs>

### 5.3. Éligibilité du demandeur

Toute personne physique ou morale peut postuler à un laissez-passer.

Le demandeur doit être en capacité :

- d'attester de l'état de navigabilité de l'aéronef (si nécessaire en s'appuyant sur le responsable habituel de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef) ;
- de remplir son obligation, une fois le laissez-passer délivré, de garantir le respect des conditions de validité du laissez-passer.

### 5.4. Destinataire de la demande : autorité compétente

L'autorité compétente à qui doit être adressée la demande et qui délivrera le laissez-passer est déterminée conformément au tableau ci-dessous (sauf décision au cas par cas qui sera notifiée au demandeur) :

| Aéronef immatriculé | Aéronef non immatriculé     |             |                               |       |
|---------------------|-----------------------------|-------------|-------------------------------|-------|
|                     | Neuf *<br>hors prototype ** | Prototype** | Usagé*                        |       |
|                     |                             |             | LP permanent<br>21.A.701(a)15 | Autre |
| OSAC                | OSAC                        | DSAC        | OSAC                          | DSAC  |

\* pour la détermination de l'autorité compétente (DSAC ou OSAC), un aéronef qui n'est plus sous la responsabilité de l'agrément de production du constructeur depuis plus de 60 jours est considéré comme « usagé » : délivrance du laissez-passer par la DSAC

\*\* aéronef fabriqué en dehors d'un organisme de production agréé (délivrance du laissez-passer par la DSAC)

Les demandes de laissez-passer doivent être adressées/déposées :

- pour la DSAC : à [dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr);
- pour OSAC : sur la partie dédiée du site d'OSAC [www.osac.aero](http://www.osac.aero), rubrique « Services OSAC » / « Aéronefs », à l'exception des demandes de LP pour les aéronefs neufs fabriqués et gérés dans un organisme de production français, qui doivent être envoyées directement au responsable de la surveillance de l'organisme de production.

### 5.5. Validité du laissez-passer

#### 5.5.1. Validité à l'étranger

Pour un aéronef sous réglementation européenne, le laissez-passer est valide dans l'ensemble des Etats Membres de l'EASA (sous réserve d'éventuelles limitations mentionnées dans le laissez-passer ou ses annexes). Pour un aéronef sous réglementation nationale, le laissez-passer n'est valide qu'au-dessus du territoire français. En cas de vol en dehors des espaces aériens mentionnés ci-dessus une autorisation de l'autorité compétente de chaque Etat survolé est requise.



### 5.5.2. Autres conditions de validité du laissez-passer

Un laissez-passer n'est valide que pendant la période de validité qui y est mentionnée et si :

- avant le premier vol puis à chaque nouveau vol, l'aéronef est dans une configuration couverte par les conditions de vol associées au laissez-passer ;
- à chaque vol, les conditions/restrictions définies dans les conditions de vol associées au laissez-passer sont respectées.

Le titulaire du laissez-passer, dont le nom figure sur le laissez-passer, est responsable de s'assurer du respect, lors de chaque vol, des conditions de validité du laissez-passer.

### 5.5.3. Renouvellement et modification

Les demandes de renouvellement sont effectuées selon la même procédure que la demande initiale.

Les demandes de modification de LP délivrés par la DSAC sont effectuées selon la même procédure que la demande initiale.

Les modifications de LP délivrés par OSAC sont traitées via une demande via le site internet d'OSAC.

Les justificatifs précédemment fournis et qui demeurent valables n'ont pas à être envoyés à nouveau.

## 5.6. Conformité au règlement de l'UIT (Licence de Station d'Aéronef)

Les aéronefs équipés d'émetteurs radioélectriques doivent faire l'objet d'une Licence de Station d'Aéronef (LSA) attestant leur conformité au règlement de radiocommunication de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT).

Pour les aéronefs dépourvus de LSA, il devra être joint à la demande de Laissez-Passer une attestation de conformité au règlement radio de l'UIT, formulaire AC143 ou AC144 (selon le cas) disponible sur le site [www.osac.aero](http://www.osac.aero) (se référer au guide RP-22-90 pour les modalités).

Le laissez-passer aura alors valeur de LSA et le formulaire AC143 ou AC144 devra être annexé au laissez-passer pendant les vols.

## 6. CAS DES AÉRONEFS SOUS RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE

### 6.1. Les conditions de vol

La délivrance d'un laissez-passer n'est possible qu'après l'approbation préalable (ou simultanée) des « conditions de vol », qui fixent l'ensemble des aspects techniques et opérationnels à respecter pour pouvoir voler dans le cadre du laissez-passer :

- hypothèses relatives à l'état de l'aéronef (définition/configuration, situation de la maintenance), pour lesquelles le laissez-passer sera valable ;
- types de vol envisagés ;
- toutes conditions/restrictions nécessaires pour la sécurité des vols.

Selon le cas, les conditions de vol doivent être approuvées soit par l'autorité qui délivre le laissez-passer, soit par l'EASA ou par un DOA (voir §6.1.1 et §6.1.2).

Le laissez-passer peut ensuite être délivré lorsqu'il a pu être vérifié que la configuration de l'aéronef est bien compatible avec les conditions de vol approuvées (ou que l'utilisateur s'est engagé à prendre avant le premier vol les actions requises pour garantir cette compatibilité).

#### 6.1.1. Cas des conditions de vol à la sécurité de la conception (réf. : GM 21.A.710)

Les conditions de vol sont dites « liées à la sécurité de la conception » lorsque :

- l'aéronef n'est pas conforme à une définition approuvée par l'EASA\*, ou

\*exemples :

- modèle non certifié ou modification, réparation, dérogation de production non approuvée ;
- dommage ou défaut non rectifié, hors cas prévu dans la documentation approuvée (AFM, MEL, CDL, SRM etc.)
- une consigne de navigabilité, une limitation de navigabilité ou un CMR n'a pas été appliqué(e), ou
- les vols prévus sortent du domaine de vol approuvé, ou
- le but des vols relève du §21.A.701(a)15.

et que la situation correspondante n'est pas déjà couverte par une dérogation de la DGAC ou un AMOC de l'EASA (cas des consignes de navigabilité).

Dans ce cas, les conditions de vol doivent être approuvées par l'EASA ou par un DOA qui possède le privilège approprié.

#### Cas d'une approbation par l'EASA :

L'obtention d'une approbation des conditions de vol par l'EASA se fait :

- à l'aide du formulaire EASA Form 37, disponible en téléchargement sur le site de l'EASA : <https://www.easa.europa.eu/document-library/application-forms/focert00037> qui devra être adressé à l'EASA à l'adresse [flightconditions@EASA.europa.eu](mailto:flightconditions@EASA.europa.eu), ou
- à l'aide du formulaire FO.APMAN.00046 sur le portail EASA <https://portal.easa.europa.eu>

Les formulaires EASA Form 37 et FO.APMAN.00046 contiennent en annexe le formulaire EASA Form 18b constituant les conditions de vol proprement dites.

Une fois que l'EASA a apposé les conditions de vols sur l'EASA Form 18b, le formulaire doit être joint à la demande de laissez-passer.

#### Cas d'une approbation par un organisme DOA :

L'organisme DOA approuve les conditions de vol sur une EASA Form 18a qui doit être jointe à la demande de laissez-passer.

### **6.1.2. Cas des conditions de vol NON liés à la sécurité de la conception (réf. : GM 21.A.710)**

Exemples :

- l'aéronef n'a pas de certificat de navigabilité (aéronef neuf ou en cours d'importation/exportation), ou
- la date limite de validité du certificat d'examen de navigabilité est dépassée, ou
- le certificat de navigabilité de l'aéronef a été suspendu, ou
- il existe des non-conformités aux règles de maintien de la navigabilité (hors limite de navigabilité, CMR, CN) qui interdisent la poursuite normale des vols sous CDN\*.

\*Exemples : échéance du programme d'entretien (visite protocolaire, pièce à potentiel ou vie limité hors limitations de navigabilité) non respectée et qui ne peut être couverte par une approbation de report (mise en travaux différés).

Dans ce cas les conditions de vol sont approuvées par la DSAC ou par OSAC (selon qui délivre le laissez-passer : voir §5.4).

Le formulaire de demande d'approbation des conditions de vol est :

- le formulaire LP3, si la demande concerne un unique laissez-passer (demandé au travers du même formulaire LP3 : voir § 6.2), ou
- le formulaire LP1, si la demande est récurrente ou concerne plusieurs aéronefs dans la même situation (une fois approuvé, le formulaire LP1 peut servir de base à la délivrance de tout laissez-passer pour lequel il pourra être démontré que l'aéronef relève bien du cas décrit dans le LP1).

Le formulaire LP3 est à adresser à l'autorité (DSAC ou OSAC) qui délivrera le laissez-passer.

Le formulaire LP1 est en revanche à adresser à la DSAC dans tous les cas.

## 6.2. Demande de laissez-passer

La demande doit être accompagnée des informations utiles à la compréhension des raisons pour lesquelles les vols prévus ne pourront être réalisés dans le cadre d'un certificat de navigabilité.

Les questions de sécurité du vol étant traitées au travers des conditions de vol (voir §6.1 ci-dessus), il ne reste plus, pour l'obtention du laissez-passer, qu'à justifier que les vols prévus et la situation de l'aéronef sont bien compatibles avec les conditions de vol.

Doivent donc être joints à la demande de laissez-passer les informations sur l'état de l'aéronef permettant de s'assurer de cette compatibilité.

Exemple : cas d'un vol de convoyage d'un aéronef endommagé, avec une réparation temporaire :

- Le dommage et la réparation temporaire doivent faire l'objet de conditions de vol approuvées par l'EASA ou par un DOA ;
- La demande de laissez-passer doit inclure la confirmation que :
  - Le dommage est bien conforme à celui pris en compte dans les conditions de vol ;
  - La réparation a bien été appliquée tel que prévu dans les conditions de vol, par un organisme ou un personnel d'entretien avec la qualification appropriée ;
  - L'aéronef ne présente pas d'autre non-conformité que celle(s) décrite(s) dans les conditions de vol approuvées.

### 6.2.1. Demande de LP avec des conditions de vol approuvés séparément

Le formulaire de demande est le DGAC LP2.

Les conditions de vol approuvées doivent être jointes, ou le cas échéant, il doit être indiqué qu'elles sont en cours d'approbation (elles devront alors être jointes dès approbation pour permettre la délivrance du laissez-passer).

En l'absence de conditions de vol approuvées, le laissez-passer ne pourra être délivré.

Une fois le laissez-passer délivré, les conditions de vol approuvées doivent rester annexées à tout instant au laissez-passer.

### 6.2.2. Demande de LP avec demande simultanée d'approbation des conditions de vol

Le formulaire de demande est le DGAC LP3.

Cette demande simultanée ne peut être faite que dans le cas de conditions de vol non liées à la sécurité de la conception : voir §6.1.2 ci-dessus.

L'autorité qui délivre le laissez-passer (DSAC ou OSAC) approuve en parallèle les conditions de vol décrites dans le formulaire LP3. Le formulaire LP3 approuvé doit rester annexé à tout instant au laissez-passer.

## 6.3. Délivrance du laissez-passer

Le laissez-passer est délivré pour une durée maximale d'un an (sauf éventuellement pour les laissez-passer relevant du §21.A.701(a)15). La durée du laissez-passer est ajustée au besoin réel.

### 6.4. Inspection de l'aéronef (réf. : §21.A.721)

Le titulaire ou le demandeur du laissez-passer doit donner accès à l'aéronef concerné sur demande de l'autorité compétente (DSAC ou OSAC), afin de permettre les contrôles jugés nécessaires pour vérifier la conformité de l'aéronef aux conditions de vol approuvées.

## 7. CAS DES AÉRONEF SOUS RÉGLEMENTATION NATIONALE

### 7.1. Cas général

Le formulaire de demande est le formulaire DGAC LP5.

Le demandeur doit :

- expliquer les raisons pour lesquelles les vols prévus ne pourront être réalisés dans le cadre d'un certificat de navigabilité ;
- décrire la configuration de l'aéronef et sa situation d'entretien ;
- justifier la sécurité des vols prévus et proposer les conditions/restrictions nécessaires , qui seront mentionnées ou référencées sur le laissez-passer.

## 7.2. Laissez-passer en attente de délivrance des documents de navigabilité (« LP valant CDN »)

A la demande formelle du propriétaire, dès que les conditions d'édition du CDN sont réunies, et sous réserve de l'accord préalable du bureau des immatriculations de la DGAC, un laissez-passer valant CDN peut être délivré par OSAC, dans l'attente de la réception des documents signés, pour permettre une exploitation de l'aéronef hors activités commerciales, dans la limite du territoire français.

Ce LP vaut également CLN ou CA et LSA. Il doit être validé par les autorités des pays survolés si l'aéronef doit être utilisé en dehors du territoire français.

Il a une durée de validité d'un mois et n'est pas renouvelable. Ce LP est immédiatement envoyé par courriel au postulant, ou à la personne désignée par le postulant.

Préalablement à l'émission de ce LP, OSAC s'assure auprès du Bureau des Immatriculations de la DGAC que toutes les conditions nécessaires à la délivrance du Certificat d'immatriculation sont remplies. Néanmoins, l'attention de l'exploitant est attirée sur le fait que l'obtention de ce LP ne le dispense, en aucune manière, d'obtenir rapidement le Certificat d'immatriculation.

Le formulaire de LP utilisé est l'AC107.

## 8. REDEVANCES

Conformément à l'article 12 de l'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, les laissez-passer donnent lieu au paiement d'une redevance dont le montant est le suivant :

|   | Aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 t (en euros) | Autres aéronefs (en euros) |
|---|--|----------------------------|
| Laissez-passer EASA avec approbation simultanée des conditions de vol (LP3 ou nouveau LP1)                    | 300  | 100                        |
| Laissez-passer national ou laissez-passer EASA sans approbation simultanée des conditions de vol (LP2 ou LP5) | 100  | 50                         |

Remarque : si la délivrance du laissez-passer nécessite la réalisation par OSAC d'une inspection ou d'un examen de navigabilité, il donnera lieu à une facturation complémentaire, à acquitter auprès d'OSAC.

### 8.1. Laissez-passer délivrés par la DGAC

Le paiement de la redevance est dû avant délivrance du laissez-passer ; la preuve de paiement doit être jointe à la demande de laissez-passer.

Modalités de paiement :

Méthode **fortement recommandée** : paiement en ligne sur <https://redevances.dcs.aviation-civile.gouv.fr>.

Autres méthodes : voir <https://www.ecologie.gouv.fr/paiement-des-redevances-dsac>.

## **8.2. Laissez-passer délivrés par OSAC**

Le paiement de la redevance sera effectué sur la page web d'OSAC lors de la demande de délivrance d'un laissez-passer, à l'exception des demandes de LP pour les aéronefs neufs fabriqués et gérés dans un organisme de production français, qui sont sujet à une facturation annuelle initiée par le responsable de surveillance de l'organisme au travers d'une minute de facturation.



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