



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RP-25-00

Cadre applicable aux aéronefs portant des marques provisoires d'identification française

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 0
Version n° 0
Publiée le 29 août 2024

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed0v0	29 août 2024	Création

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>.

Ce guide permet aux organismes intéressés de préparer leur dossier à présenter à OSAC. La mise en œuvre des dispositions du présent guide est effective à compter du 4 novembre 2024

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions.....	2
Sommaire	3
1. Objet	4
2. Abréviations et définitions	4
2.1. Abréviations	4
2.2. Définitions	4
3. Références	5
4. Marques provisoires d'identification française : généralités	6
5. Conditions d'attribution des marques provisoires d'identification française	6
5.1. Réservation de marques d'immatriculation et Activation des marques réservées en vue de leur utilisation....	7
5.1.1. Processus de réservation des marques	7
5.1.2. Utilisation des marques réservées - processus d'activation.....	7
5.2. Processus d'attribution de marques attribuées temporairement F-W	7
5.2.1. Demandeur	7
5.2.2. Éligibilité industrielle et technique.....	8
5.2.3. Demande et attribution des marques attribuées temporairement F-W	8
5.2.4. Pré-allocation de plage de marques F-W	9
5.3. Engagements de l'attributaire concernant l'utilisation des marques provisoires d'identification française	9
5.4. Règles d'apposition sur l'aéronef des marques provisoires d'identification française	9
6. Gestion de la navigabilité : éligibilité et cadre applicable aux organismes gérant des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française	10
6.1. Éligibilité des CAMO	10
6.1.1. Marques attribuées temporairement : F-W.....	10
6.1.2. Marques réservées F-G ou F-H.....	11
6.2. Cadre de gestion de l'état de navigabilité de l'aéronef.....	11
6.2.1. Programme d'entretien d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française.....	12
7. Entretien : cadre applicable aux organismes intervenant sur des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française	12
7.1. Organismes d'entretien pouvant intervenir sur des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française	12
7.2. Réalisation d'opérations de maintenance.....	12
7.3. Cas particulier de l'autorisation de prélèvement d'élément d'aéronef en « bon état »	13
8. Conditions spécifiques de réalisation de certaines opérations sur ou par des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française	13
8.1. Vols sous laissez-passer	13
8.1.1. Règlementation opérationnelle applicable aux vols sous laissez-passer : rappels	14
8.2. Prélèvement d'éléments en « bon état » d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française	15
8.3. Exportation.....	15
9. Inscription finale au registre français d'immatriculation des aéronefs	16
10. Surveillance réalisée par l'organisme habilité	16

1. Objet

L'objet du présent guide est de définir les règles applicables en matière de navigabilité aux aéronefs portant des **marques provisoires d'identification française**.

Bien que les aéronefs suivants soient aussi susceptibles de recevoir des marques provisoires d'identification française, les processus décrits dans ce guide ne s'appliquent pas aux :

- Aéronefs sous la responsabilité d'organismes agréés de conception ou de production (agrément dont le numéro commence par FR.21 ou délivrés par l'Agence à des organismes ayant leur activité principale en France),
- Aéronefs exclus de la réglementation européenne car relevant de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 ou réalisant des activités régaliennes.

Dans son édition en cours, ce guide ne traite que des aéronefs complexes. L'état de navigabilité de ces aéronefs doit être géré par un organisme agréé selon la Partie CAMO du règlement (UE) n°1321/2014, dit « CAMO ».

Ce guide comprend notamment les dispositions applicables en cas de prélèvement d'éléments d'aéronef en « bon état » sur ces aéronefs portant des marques provisoires, alors qu'ils ne sont pas munis d'un Certificat De Navigabilité (CDN) ou Certificat De Navigabilité Restreint (CDNR).

Ce guide est à prendre en compte en complément des guides de la série P-22 dont le sujet est la classification d'aéronefs au registre français.

Note 1 : lorsque les dispositions des guides de la série P-22 sont en contradiction avec le contenu du présent guide pour le traitement des aéronefs portant des marques provisoires, ce sont les dispositions de ce présent guide qui prévalent.

Note 2 : Dans le présent guide, lorsqu'il est fait mention du pôle Navigabilité de la DSAC, i.e. DSAC/NO/NAV, il peut être contacté par courriel à : dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr ; Lorsqu'il est fait mention de la Mission des Immatriculations de la DSAC, i.e. MDI, elle peut être jointe par courriel à : immat@aviation-civile.gouv.fr.

2. Abréviations et définitions

2.1. Abréviations

AESA :	Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne ;
AELE :	Association Européenne de Libre Echange : à savoir actuellement l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse ;
AltMOC :	Autre moyen alternatif de conformité (Alternative Means of Compliance) ;
CAMO :	Organisme de gestion du maintien de la navigabilité (Continuing Airworthiness Management Organisation);
CDN :	Certificat De Navigabilité ;
CDNR :	Certificat De Navigabilité Restreint ;
CEN ou ARC :	Certificat d'Examen de Navigabilité (Airworthiness Review Certificate) ;
CMPA :	Aéronef motorisé, complexe (Complex Motor-Powered Aircraft);;
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile

2.2. Définitions

Élément d'aéronef : tout moteur, hélice, pièce ou équipement d'un aéronef ;

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.

Etat de navigabilité : Pour un aéronef portant des **marques provisoires d'identification française**, cette expression désigne à un instant donné l'état de l'aéronef d'un point de vue de la navigabilité, incluant le cas échéant l'état des différences de l'aéronef à un état navigable, en tenant compte de la configuration de l'aéronef, des conditions de préservation, des interventions de maintenance, ...

3. Références

Règlement (UE) (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018, modifié, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;

Règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012, modifié, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n o 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Règlement (CE) n°748/2012 du 3 août 2012, modifié, établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale ou la déclaration de conformité des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour les exigences en matière de capacité des organismes de conception et de production ;

Règlement (UE) n°1321/2014 du 17 décembre 2014, modifié, relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches ;

[Arrêté du 1 juin 1999 portant création d'un manuel d'opérations pour l'exercice des activités aériennes d'essais et de réceptions](#) ;

[Arrêté du 1 juin 1999 relatif aux brevets, licences et qualifications des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile \(personnels d'essais et de réceptions\)](#)

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 ;

Bulletin d'Information DSAC 2019/04 relatif à la livrée extérieure des aéronefs.

La consigne opérationnelle [DSAC F-2021-02](#)

La consigne opérationnelle [DSAC F-2022-02](#) ;

Formulaires :

Les formulaires mentionnés dans le présent document sont disponibles à l'adresse <https://documentation.osac.aero/> rubrique « Formulaires ».

- F-25-00-1 : formulaire de demande d'activation de marques réservées ;
- F-25-00-2 : formulaire de description d'un projet industriel afin d'obtenir des marques attribuées temporairement ;
- F-25-00-3 : formulaire permettant de faire un examen de navigabilité, d'identifier la liste des éléments d'aéronef à prélever bon état, le cas échéant ;

- Formulaire 2-12-50-51-60 (Nota : Indice H en cours de révision et publication) pour une demande de modification d'agrément ;
- F-25-00-4 : formulaire de demande de marques attribuées temporairement F-W.

AltMOC :

- AltMOC référencé **2024/08/19-Partie-145-AMOC-FR-N°07** approuvé par DSAC/NO le 19 août 2024, traitant du prélèvement d'éléments d'aéronef 'bon-état' d'un aéronef complexe portant des marques provisoires d'identification française.

4. Marques provisoires d'identification française : généralités

Les **marques provisoires d'identification française** sont des marques attribuées par MDI avant ou sans émission d'un certificat d'immatriculation.

Il peut s'agir :

- De **marques de nationalité et d'immatriculation « réservées »** en vue de l'inscription de l'aéronef au registre français d'immatriculation (actuellement¹ de la forme F-Hxxx ou F-Gxxx) ; ou,
- De **marques attribuées temporairement** à un aéronef sous la forme « F-Wxxx ».

En sollicitant l'attribution de marques provisoires d'identification française pour un aéronef, le demandeur accepte de placer cet aéronef sous juridiction française et s'engage à ce titre à respecter les règles aéronautiques fixées par le ministre chargé de l'aviation civile dans le présent document et à se soumettre à la surveillance correspondante effectuée par ses services.

Rappels importants :

- L'attribution de marques provisoires d'identification française (« marques d'immatriculation réservées » ou « marques attribuées temporairement ») ne constitue pas une inscription au registre d'immatriculation des aéronefs civils français. Elle ne donne pas la nationalité française à l'aéronef et ne confère donc aucun des droits et des garanties associés aux aéronefs immatriculés.
- L'attribution des marques provisoires d'identification française ne préjuge en rien de l'état de navigabilité de l'aéronef.

Des marques de nationalité et d'immatriculation réservées ne peuvent pas être utilisées pour un aéronef d'occasion tant que cet aéronef n'a pas été radié du registre de provenance (Voir au § 5.1.2 le concept d'« activation » des marques de nationalité et d'immatriculation réservées, en vue de leur utilisation).

Note : par construction du processus, les marques F-W ne sont attribuées qu'à des aéronefs qui ne sont pas/plus immatriculés.

5. Conditions d'attribution des marques provisoires d'identification française

Rappel important : lorsque la demande de marques concerne un aéronef précédemment immatriculé à l'étranger, il est très important que le propriétaire de l'aéronef ou son représentant désigné **obtienne une attestation² par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel l'aéronef est, ou était, immatriculé, confirmant la navigabilité de l'aéronef figurant sur son registre au moment du transfert.** Or, la plupart des autorités étrangères refusent la délivrance de ce document une fois l'appareil radié de leur registre. Le propriétaire ou son représentant doit donc impérativement faire la demande d'attestation d'état de navigabilité de l'aéronef **avant de demander la radiation de l'aéronef du registre précédent.**

¹ Lorsque MDI allouera des marques avec une autre lettre initiale, les dispositions concernant les marques F-H ou F-G s'appliqueront à la nouvelle série de marques.

² Le CDN pour export est une des formes d'attestation.

Par ailleurs, le propriétaire ou son représentant est invité à informer les autorités françaises de son projet suffisamment, en amont et répondre aux questions soulevées par ces dernières avant de demander la radiation d'un aéronef du registre précédent afin de le mettre sous juridiction française au titre du présent guide.

5.1. Réserve de marques d'immatriculation et Activation des marques réservées en vue de leur utilisation

5.1.1. Processus de réserve de marques

Tout demandeur (propriétaire de l'aéronef ou son représentant dûment mandaté) qui souhaite réserver des marques d'immatriculation françaises sollicite MDI sur le portail : <https://demarches-immat.aviation-civile.gouv.fr/>

Note : Les conditions d'éligibilité sont celles liées à une immatriculation au registre telles que définies par l'article L.6111-3 du code des transports, portant notamment sur la nationalité du propriétaire ou l'exploitation par un transporteur aérien français.

5.1.2. Utilisation des marques réservées - processus d'activation

Afin de pouvoir être « utilisées », des **marques de nationalité et d'immatriculation réservées** doivent passer du statut de « réservées » à « activées ». La réserve de marques n'est en effet qu'un processus administratif qui garantit le fait que l'immatriculation ne sera pas attribuée à un autre demandeur. La réserve seule permet la réalisation d'aucun acte technique sur l'aéronef.

Cette activation est nécessaire pour chacune des utilisations suivantes :

- obtenir un laissez-passer pour faire voler l'aéronef portant les marques **de nationalité et d'immatriculation** réservées ;
- certifier de la maintenance effectuée sur l'aéronef portant les marques **de nationalité et d'immatriculation** réservées, le cas échéant (après radiation du registre précédent ; tant que l'aéronef n'est pas radié, la certification doit être réalisée conformément au cadre réglementaire de l'immatriculation en cours) ;
- émettre un formulaire 1 de l'AESA après la dépose³ d'un élément d'aéronef en « bon état » provenant de cet aéronef.

Pour activer les marques qu'il a préalablement « réservées », l'attributaire des marques doit obtenir l'accord de l'autorité selon le processus suivant :

- L'attributaire des marques envoie à DSAC/NO/NAV une demande d'accord (formulaire F-25-00-1) qui décrit son projet et désigne un CAMO, en fournissant la preuve du contrat de gestion correspondant à cet aéronef (voir § 6.1 ci-dessous) ;
- DSAC/NO/NAV vérifie, avec MDI, que le propriétaire a bien entamé le processus d'immatriculation et en particulier obtenu la radiation du précédent Etat d'immatriculation (pour un aéronef d'occasion) ou l'attestation de non-immatriculation (pour un aéronef neuf).
- DSAC/NO/NAV informe l'attributaire de l'activation des marques et du droit d'utiliser ces marques (au sens décrit ci-dessus) dans la période de réserve octroyée par MDI, et copie MDI et OSAC.

Une fois ces marques de nationalité et d'immatriculation réservées activées, les dispositions standards en termes de navigabilité du règlement (UE) n°1321/2014 s'appliquent comme pour les aéronefs immatriculés. Il informe son responsable de surveillance d'agrément chez OSAC de la prise en compte de cet appareil en liste de flotte du CAMO.

5.2. Processus d'attribution de marques attribuées temporairement F-W

5.2.1. Demandeur

Le demandeur de marques attribuées temporairement doit être un organisme agréé CAMO, qui sera responsable de la gestion de l'état de la navigabilité de l'aéronef : voir § 6.1 ci-dessous.

³ Sauf à appliquer le point 2.8 de l'AMC2 145.A.50 (d) – i.e. un « overhaul » d'un élément d'aéronef.

5.2.2. Éligibilité industrielle et technique

Le CAMO responsable de la gestion de l'état de la navigabilité, qui souhaite obtenir des marques attribuées temporairement F-W et qui deviendra le futur attributaire des marques, doit décrire le projet industriel et technique concernant l'aéronef concerné afin de le faire valider auprès de l'Autorité française selon le processus ci-après. En effet, le projet industriel concernant l'aéronef doit présenter des intérêts manifestes pour l'industrie française, justifiant ainsi la prise en compte par la DSAC de l'aéronef sous juridiction française.

Remarque : contrairement au cas des marques réservées, la nationalité du propriétaire n'est pas un élément déterminant.

Au moyen du formulaire F-25-00-2, le CAMO lui adresse, en mettant en copie MDI une description du projet d'utilisation des marques F-W sollicitées :

- Le début et la fin de la période d'utilisation des marques attribuées temporairement,
- La nature du projet (modification de la définition, vols de maintenance, prélèvements d'éléments d'aéronef, autres activités de maintenance, ou préservation),
- L'intention à l'issue de la période d'attribution des marques (obtention d'un certificat de navigabilité pour exportation, registre de destination), si connue à ce stade,
- Les organismes français impliqués (organismes sous-traitant d'activités de gestion du maintien de la navigabilité et le(s) organisme(s) de maintenance agréé(s))

Les critères techniques pris en compte par DSAC/NO/NAV pour juger des intérêts manifestes pour l'industrie française sont notamment :

- la gestion obligatoire par un CAMO détenant un agrément dont le numéro commence par FR.CAMO, et
- la réalisation des actions de maintenance nécessaires durant la période pendant laquelle l'aéronef portera des marques attribuées temporairement F-W par un/des organisme(s) de maintenance détenant un agrément dont le numéro commence par FR.145.

Lorsque, sur argumentation spécifique, le porteur du projet démontre que ce dernier critère ne peut être que partiellement satisfait (compétences spécifiques nécessaires, indisponibilité des organismes de maintenance détenant un agrément dont le numéro commence par FR.145), la DSAC pourra étudier, cas par cas et de manière très limitée, l'attribution des marques attribuées temporairement sur des critères alternatifs.

Après étude de la demande et compléments éventuels, DSAC/NO/NAV confirme ou non son accord technique au demandeur, copie MDI et OSAC à l'adresse : infoimmat@osac.aero.

5.2.3. Demande et attribution des marques attribuées temporairement F-W

Après avoir obtenu l'accord technique de DSAC/NO/NAV, le CAMO futur attributaire adresse à MDI le formulaire de demande de marques attribuées temporairement (F-25-00-4). L'ensemble des informations et justificatifs requis, notamment la preuve que l'aéronef n'est inscrit sur aucun registre d'immatriculation étranger (certificat de radiation ou de non-immatriculation), est remis à MDI avant l'obtention de la marque.

Si la demande est complète et conforme, MDI attribue les marques F-W, en précisant l'aéronef, l'attributaire des marques et la durée d'attribution, via le formulaire F-25-00-4. DSAC/NO/NAV en est informé et OSAC à l'adresse : infoimmat@osac.aero.

Le cas échéant, pour un organisme ayant un jeu de marques attribuées temporairement qui lui ont été pré-allouées (Cf. §5.2.4), la réponse de MDI évoquée à l'alinéa précédent, via le formulaire F-25-00-4, comprend les mêmes informations et cite alors la marque que, l'attributaire peut avoir choisie parmi ce lot pour le projet considéré et qu'il a communiquée avec sa demande.

A compter de cette date, le CAMO doit disposer d'un contrat⁴ de gestion de l'aéronef de la part du propriétaire et informe OSAC, copie DSAC/NO/NAV, avant le 1^{er} jour du mois suivant de la mise en liste de cet aéronef portant des marques attribuées temporairement en liste d'aéronefs gérés.

Note : contrairement aux marques réservées F-G et F-H, le processus d'attribution des marques attribuées temporairement F-W fait qu'elles sont activées dès leur attribution par MDI via le formulaire F-25-00-4.

⁴ Contrat écrit et conforme aux exigences de l'appendice I de l'annexe I (Partie M) du règlement (UE) n°1321/2014.

5.2.4. Pré-allocation de plage de marques F-W

Tout organisme CAMO éligible au rôle de gestionnaire de l'état de la navigabilité d'un aéronef portant des marques attribuées temporairement F-W peut demander à MDI une pré-allocation d'un lot de marques. La taille de ce lot qui n'a pas vocation à dépasser 5 unités sera déterminée par MDI en fonction du nombre de demandes et des marques disponibles, compte tenu également de la nécessité de garder des disponibilités pour des demandes individuelles.

MDI sollicite l'avis discrétionnaire de DSAC/NO/NAV quant à la pertinence de pré-allouer un lot à un CAMO donné.

5.3. Engagements de l'attributaire concernant l'utilisation des marques provisoires d'identification française

L'attributaire des marques provisoires d'identification française (un CAMO français pour les marques F-W ou le propriétaire/mandataire/CAMO pour les marques réservées F-G/H activées), devient responsable et redevable de l'utilisation des marques pendant la période de validité, c-à-d. dès l'attribution ou l'activation.

L'attributaire s'engage :

- (i) à respecter et faire respecter les conditions d'usage de ces marques :
 - Identifié nominativement comme attributaire, il ne peut pas les céder à un tiers ;
 - Il ne peut pas les utiliser pour un autre aéronef que celui ayant fait l'objet de la demande à DSAC/NO/NAV, sauf accord explicite de l'autorité ;
 - Si une prolongation de la durée d'utilisation est nécessaire, il renouvelle sa demande au moins 21 jours avant la fin de la période initialement accordée. Toutefois, pour tout besoin de prolongation faisant suite à des circonstances imprévues, une unique prolongation de 7 jours est de-facto accordée, sous réserve que l'attributaire notifie avant l'expiration initiale de la période de validité, la nouvelle date de fin de validité de l'usage des marques, à MDI et DSAC/NO/NAV ;
- (ii) à ce qu'un CAMO éligible soit continuellement responsable de l'état de navigabilité de l'aéronef :
 - Tout changement de CAMO pour un aéronef portant les marques provisoires d'identification française doit être notifié par l'attributaire des marques à l'autorité (DSAC/NO/NAV) dans un délai d'une semaine avant sa mise en œuvre effective ; Le nouveau CAMO et l'ancien CAMO se transmettent les informations pertinentes afin d'assurer la continuité de la connaissance de l'état de navigabilité de l'aéronef. A défaut de continuité, le nouveau CAMO effectuera les inspections et revues nécessaires pour prendre la maîtrise de la gestion de l'état de navigabilité de l'aéronef. Le nouveau CAMO informe OSAC de la mise en liste de flotte de l'aéronef, dans les mêmes conditions que citées précédemment ;
 - Dans le cas d'un changement où de plus l'ancien CAMO est l'attributaire des marques, notamment dans le cas des F-W, l'attribution des marques doit être à nouveau formalisée avec le nouveau CAMO, soit par un transfert des marques, soit par une attribution de nouvelles marques, et un contrat conforme à l'appendice 1 de la Part M mis en place.
 - Pour toute modification impactant le contrat conforme à l'appendice 1 de la part M en vigueur, ce contrat est mis à jour et une copie est envoyée à OSAC.

Si l'attributaire des marques provisoires d'identification française n'a plus besoin des marques (projet terminé, abandon du projet), avant la fin de la période accordée d'utilisation des marques, il informe MDI et DSAC/NO/NAV de son renoncement aux marques dans un délai de 72 heures après la fin de l'utilisation de ces marques. Le détenteur d'un lot de marques agit de même et libère ainsi l'usage des marques qu'il garde libre dans son lot de marques jusqu'à la prochaine affectation à un aéronef.

Le non-respect de ces engagements peut donner lieu au retrait immédiat des marques attribuées, voire du lot de marques attribuées.

5.4. Règles d'apposition sur l'aéronef des marques provisoires d'identification française

L'attributaire de marques provisoires d'identification française s'assure que les marques sont apposées sur le fuselage et la voilure dans des conditions identiques à celles définies dans 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. Le [BI 2019/04](#) disponible sur le site internet d'OSAC décrit la marche à suivre.

Il est toutefois toléré qu'afin de rendre visible la juridiction française applicable à l'aéronef, ces marques provisoires ne soient apposées que sur le fuselage pour un aéronef en préservation ou pendant un chantier de maintenance. Cette provision reste applicable tant que l'aéronef n'a pas à effectuer un vol.

Avant tout vol, les marques à apposer sur la surface inférieure de la voilure devront l'être et le transpondeur ainsi que la balise de détresse devront être codés convenablement. Il ne devra pas non plus subsister de manière visible sur l'aéronef des marques d'une immatriculation dans un autre État pouvant conduire à des difficultés d'identification.

Une plaque d'identité reprenant les marques provisoires d'identification française n'est requise que lorsque l'aéronef doit effectuer en dehors de l'espace aérien français. Elle est mise en place dans des conditions équivalentes à celles de l'article 7 de l'arrêté du 28 juillet 2015 précité. La plaque d'identité doit être retirée lorsque les marques provisoires d'identification française ne sont plus attribuées à l'aéronef.

Par dérogation à l'exigence de l'article 7 de l'arrêté du 28 juillet 2015, afin de ne pas endommager la structure lors des retraits et installations successifs de plaques, il est acceptable pour les aéronefs portant des marques provisoires d'identification française que la plaque d'identité soit fixée de manière « temporaire », à défaut de « permanente ». Les solutions de fixation temporaire de la plaque doivent faire l'objet d'une approbation délivrée dans le cadre du règlement (UE) n° 748/2014. Comme critère minimum à respecter, la plaque amovible est installée à l'intérieur sur un élément de structure primaire de l'aéronef.

6. Gestion de la navigabilité : éligibilité et cadre applicable aux organismes gérant des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française

6.1. Éligibilité des CAMO

6.1.1. Marques attribuées temporairement : F-W

Pour être éligible au rôle de gestionnaire de l'état de la navigabilité d'un aéronef portant des marques attribuées temporairement F-W, un organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit :

- Disposer d'un agrément valide dont le numéro commence par FR.CAMO ;
- Avoir documenté, le cas échéant de manière spécifique, les procédures pour la gestion de l'état de navigabilité d'aéronefs portant des marques attribuées temporairement au sein de son agrément Partie CAMO, incluant notamment les aspects suivants :
 - Description du cadre de gestion de l'état de navigabilité des aéronefs portant des marques attribuées temporairement, incluant le cas échéant la prise en compte des conditions de mise en œuvre de l'AltMOC traitant du prélèvement d'élément d'aéronef « bon-état » référencé ci-dessus.
 - Tenue à jour d'une liste des aéronefs⁵ portant des marques attribuées temporairement dont l'organisme assure continuellement la gestion de l'état de navigabilité ;
 - Traçabilité appropriée de toute intervention effectuée sur un aéronef portant des marques attribuées temporairement comme pour tout autre dossier d'aéronef géré par le CAMO ;
 - Accès à OSAC pour ses audits en échantillonnant les dossiers d'aéronefs portant des marques attribuées temporairement comme tout autre dossier d'aéronef géré par le CAMO.
- Avoir obtenu auprès d'OSAC, préalablement à la prise en charge effective de la responsabilité d'un aéronef portant des marques attribuées temporairement, une approbation pour la prise en gestion de l'état de navigabilité d'aéronefs portant des marques attribuées temporairement à travers le formulaire 2-12-50-51-60 dédié à une modification d'agrément.

L'étude de cette demande par OSAC est facturée, au CAMO à l'origine de la demande, sur la base de l'étude d'un changement significatif (facturé au temps passé).

⁵ Cette liste inclut en particulier le nom du propriétaire de l'aéronef et la référence du contrat écrit et conforme aux exigences de l'appendice I de l'annexe I (Partie M) du règlement (UE) n°1321/2014 qui lie le CAMO à ce propriétaire, et ce pour chaque aéronef dont le CAMO gère l'état de navigabilité.

L'autorisation de gestion de l'état de navigabilité par le CAMO d'aéronefs portant des marques attribuées temporairement peut être suspendue ou retirée à tout moment, en cas de non-respect des règles de gestion édictées pour les aéronefs portant ce type de marques.

6.1.2. Marques réservées F-G ou F-H

Pour un aéronef portant des marques de nationalité et d'immatriculation réservées (F-G ou F-H), tout CAMO est éligible pour être gestionnaire de l'état de la navigabilité de l'aéronef, sous réserve qu'il applique à l'aéronef les mêmes conditions de gestion de la navigabilité qu'à un aéronef immatriculé, ce qui implique la conformité aux exigences de la Partie CAMO du règlement (UE) n°1321/2014.

6.2. Cadre de gestion de l'état de navigabilité de l'aéronef

Le responsable de la gestion de l'état de navigabilité d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française doit continuellement maîtriser la configuration de l'aéronef, les conditions de préservation et/ou toutes les interventions de maintenance sur l'aéronef, de façon à être en mesure à tout instant d'établir l'état des différences, le cas échéant, de l'aéronef à un état navigable.

Note : à ce titre, ces aéronefs sont inscrits sur la liste de flotte. Dans le cas des CAMO dont le numéro d'agrément commence par FR.CAMO pour les F-G et les F-H et dans tous les cas pour les F-W, le périmètre de surveillance d'OSAC couvre cette gestion et intègre les modalités de calcul des redevances associées.

Il doit se procurer une attestation de l'autorité compétente de l'Etat dans lequel l'aéronef est, ou était, immatriculé, confirmant la navigabilité de l'aéronef figurant sur son registre au moment du transfert, lorsque l'aéronef n'est ou n'était pas soumis⁶ aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139.

Lorsque l'aéronef est, ou était soumis aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139, il se procure le certificat de navigabilité (CDN ou CDNR) précédent et le certificat d'examen de navigabilité, même si sa validité est expirée. Dans l'hypothèse d'un aéronef immatriculé dans un Etat membre de l'Union Européenne ou de l'Association Européenne de Libre Echange, mais ne détenant pas de certificat de navigabilité⁷, il établira l'état de navigabilité de l'aéronef comme avec un aéronef n'ayant pas été soumis aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139. Dans ce cas, l'attestation établie par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel l'aéronef était, précédemment immatriculé hors UE, confirmant la navigabilité de l'aéronef figurant sur son registre est fournie.

Le responsable de la gestion de l'état de la navigabilité peut contacter DSAC/NO/NAV pour des cas qu'il juge particuliers.

Le responsable de la gestion de l'état de navigabilité d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française :

- S'engage à ce que toute certification de maintenance sur cet aéronef le soit :
 - tant que l'aéronef n'a pas été radié du registre du précédent Etat d'Immatriculation, avec des marques réservées mais pas encore « activées », selon les règles de cet Etat ;
 - pour un aéronef portant des marques attribuées temporairement ou des marques d'immatriculation réservées « activées », au titre des règles européennes.
- **Rappel :** Un aéronef radié sans marques françaises attribuées temporairement ou sans marques d'immatriculation réservées ou sans ré-immatriculation dans un autre pays n'a pas de nationalité et la réglementation applicable de certification n'est pas déterminée.
- S'engage à ce que les conditions décrites dans le montage industriel ayant conduit à l'accord de la DSAC pour l'attribution des marques attribuées temporairement soient respectées.
- S'assure qu'aucun élément d'aéronef ne soit prélevé en « bon état » tant que l'état de navigabilité de l'aéronef n'a pas été formalisé auprès de l'autorité (mise en œuvre AltMOC français : voir § 8.2 ci-dessous) ou tant que l'aéronef n'est pas immatriculé.

⁶ Aéronef détenant un CDN ou CDNR conforme à la Partie 21 du règlement (UE) n°748/2012 : un aéronef immatriculé dans un pays européen ou de l'Association Européenne de Libre Echange mais n'ayant pas un certificat de navigabilité n'est pas considéré d'un point de vue de la navigabilité comme un aéronef européen.

⁷ Référence est faite à un CDN conforme au formulaire 25 ou un CDNR conforme au formulaire 24 de l'AESA.

Il conserve les enregistrements de l'état de navigabilité concernant cet aéronef, rapports de vol et compte rendu matériel inclus, comme pour tout aéronef immatriculé, avec les justifications spécifiques de l'état de navigabilité de l'appareil portant des marques provisoires d'identification française (état des déviations, ...).

Le responsable de la gestion de l'état de la navigabilité d'un appareil portant des marques attribuées temporairement peut commander les prélèvements d'éléments d'aéronef en « bon état » au titre de l'AltMOC FR précité auprès d'organismes de maintenance agréés autorisés à mettre en œuvre les dispositions de cet AltMOC, conformément à la procédure P-05-00, et, le cas échéant, leur indique les spécificités de l'aéronef portant ces marques françaises pouvant avoir des conséquences sur les travaux commandés.

La mise en œuvre de cet AltMOC peut permettre à un CAMO responsable de l'état de la navigabilité d'un aéronef portant des marques d'immatriculation réservées « activées » de commander la dépose d'élément d'aéronef en « bon état » au titre de cet AltMOC, sous réserve de le documenter de manière identique au cas de l'alinéa précédent.

6.2.1. Programme d'entretien d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française

Rappel : le programme d'entretien d'un aéronef portant des marques d'immatriculation réservées F-G ou F-H, est soumise aux mêmes règles que celles applicables au programme d'entretien d'un aéronef immatriculé en France (règlement (UE) n°1321/2014).

Concernant un aéronef portant des marques attribuées temporairement F-W, le CAMO responsable de la gestion de l'état de navigabilité de l'aéronef prend en compte les informations listées au point M.A.302(d), et établit le programme d'entretien de l'aéronef en l'adaptant continuellement en fonction de la configuration de l'aéronef (démontage de composants lors du stockage par exemple). Ce programme d'entretien est notamment requis pour la revue de navigabilité nécessaire avant le prélèvement d'élément d'aéronef (§7.3), l'exportation de l'aéronef, ou pour les conditions de vol d'un laissez-passer approuvées conformément au point 21.A.710 de la Partie 21 du règlement (UE) n° 748/2012. Il est ensuite tenu à jour en fonction des modifications qui peuvent intervenir sur l'aéronef (modifications de la configuration, réparations, prélèvements d'élément d'aéronef, ...). Il est toutefois acceptable que le programme d'entretien soit adapté à la durée et au type d'opérations aériennes prévues pour l'aéronef portant les marques provisoires d'identification française (préservation, ...). Toutefois, il n'est pas exigé que le programme d'entretien de l'aéronef comporte un programme de fiabilité.

7. Entretien : cadre applicable aux organismes intervenant sur des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française

7.1. Organismes d'entretien pouvant intervenir sur des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française

Tout organisme de maintenance détenant un agrément délivré selon la Partie 145 du règlement (UE) n°1321/2014 remplit les conditions requises pour intervenir sur un aéronef portant des marques provisoires d'identification française, sous réserve du respect du projet industriel ayant conduit à l'attribution des marques et des conditions du présent guide (cf. § 5.2.2 en particulier).

La capacité de prélèvement « bon-état » d'élément d'aéronef, selon l'AltMOC précité, par un organisme de maintenance agréé pour des aéronefs portant des marques attribuées temporairement peut être suspendue ou retirée à tout moment, en cas de non-respect des règles de gestion édictées pour ces marques.

Nota : Un organisme basé sur le territoire américain et détenant un agrément EASA au titre du bilatéral USA-EU ne peut pas intervenir sur un aéronef portant des marques provisoires d'identification française, ni prélever d'élément « en bon état ».

7.2. Réalisation d'opérations de maintenance

La maintenance d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française est soumise aux mêmes règles que celles applicables à un aéronef immatriculé en France (règlement (UE) n°1321/2014).

L'émission d'un bon de commande établi par un CAMO gérant un aéronef portant des marques provisoires d'identification française à l'attention d'un organisme de maintenance ne peut être faite que si le CAMO justifie la démonstration de la conformité au présent guide vis-à-vis de l'organisme de maintenance.

A défaut de respect des dispositions de l'AMC2 145.A.50(d), le prélèvement en « bon état » d'élément d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française par tout organisme de maintenance agréé n'est possible que dans les conditions de l'AltMOC décrit au § 8.2.

Rappels :

- Dans le cas d'un aéronef d'occasion importé, toute certification de maintenance sur cet aéronef prononcée avant la radiation du registre précédent doit l'être au titre des règles en vigueur de l'Etat d'immatriculation.
- Aucune certification de maintenance ne peut être prononcée pour un aéronef portant des marques de nationalité et d'immatriculations réservées si ces marques n'ont pas préalablement été activées (voir § 5.1.2).

7.3. Cas particulier de l'autorisation de prélèvement d'élément d'aéronef en « bon état »

Pour être en droit de prélever un élément d'aéronef en « bon état » d'un aéronef portant des marques attribuées temporairement F-W ou des marques d'immatriculation réservées F-G ou F-H activées, dans les conditions de l'AltMOC décrit au § 8.2, un organisme de maintenance doit :

- Disposer d'un agrément valide dont le numéro commence par FR.145, et
- Avoir fait approuver par OSAC un complément de procédures décrivant les conditions de mise en œuvre de l'AltMOC, conformément à la P-05-00. Ces procédures doivent notamment couvrir les aspects suivants :
 - La tenue à jour d'une liste des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française sur lesquels l'organisme de maintenance a prélevé un élément d'aéronef ;
 - La traçabilité appropriée de toute intervention effectuée comme pour tout autre dossier d'aéronef sur lequel l'organisme est intervenu ;
 - La coordination avec l'organisme responsable de la gestion de l'état de navigabilité de l'aéronef (CAMO) ayant reçu les autorisations de prélèvement ;
 - La forme retenue pour la certification de la maintenance associée à un prélèvement d'élément d'aéronef ;
 - L'accès à OSAC pour ses audits en échantillonnant les dossiers comme tout autre dossier d'aéronef sur lequel l'organisme est intervenu.

L'étude de cette procédure de l'organisme de maintenance agréé par OSAC est facturée sur la base du temps passé comme une modification significative.

La capacité de prélèvement d'élément d'aéronef en « bon état » sur des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française peut être retirée à tout moment, en cas de non-respect des règles édictées pour ces aéronefs.

8. Conditions spécifiques de réalisation de certaines opérations sur ou par des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française

8.1. Vols sous laissez-passer

Il est nécessaire d'obtenir la radiation de l'aéronef du précédent Etat d'immatriculation (pour un aéronef d'occasion) ou l'attestation de non-immatriculation (pour un aéronef neuf) avant de considérer une demande de laissez-passer sous juridiction française.

La demande de laissez-passer est formulée par le CAMO en charge de la gestion de l'état de navigabilité de l'aéronef. Le CAMO, à qui le laissez-passer est délivré, est à ce titre, responsable de la conformité de l'aéronef aux conditions et restrictions de vols spécifiées par le laissez-passer.

Le laissez-passer est accordé sans préjudice du respect :

- De la réglementation opérationnelle applicable à l'exploitant du vol, identifié dans la demande de laissez-passer (voir § suivant, ainsi que les informations sur le site de la DSAC : <https://www.ecologie.gouv.fr/laissez-passer-et-approbations-des-conditions-vol>) ;
- De la réglementation relative aux licences et qualifications des membres d'équipage.

8.1.1. Réglementation opérationnelle applicable aux vols sous laissez-passer : rappels

La réglementation opérationnelle applicable à l'exploitant des aéronefs effectuant des vols sous laissez-passer délivré conformément à la Partie 21 (annexe I du règlement (UE) n°748/2012) est par défaut le règlement (UE) n°965/2012. Il est à noter que, pour certains types d'opérations pouvant être réalisées avec des aéronefs sous laissez-passer, notamment dans le cas d'aéronefs complexes, ce règlement requiert une déclaration préalable de l'exploitant, couvrant le/les aéronefs concernés, et qui implique en particulier la mise en œuvre par l'exploitant d'un système de gestion de ses activités.

Toutefois le § 3 de l'article 6 de ce règlement prévoit des situations dans lesquelles la réglementation opérationnelle nationale doit être appliquée :

«3. Par dérogation à l'article 5 du présent règlement [i.e. du (UE) n° 965/2012] et sans préjudice de l'article 18, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) 2018/1139 et de l'annexe I, sous-partie P, du règlement (UE) no 748/2012 de la Commission concernant l'autorisation de vol, les vols suivants continuent d'être exploités selon les conditions établies dans la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, si l'exploitant ne possède pas d'établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside: »

« a) vols liés à l'introduction ou à la modification de types d'avions ou d'hélicoptères effectués par des organismes de conception ou de production dans le cadre de leurs privilèges; »

« b) vols ne transportant pas de passagers ni de marchandises, effectués pour convoyer un avion ou un hélicoptère à des fins de remise en état, de réparation, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires, sous réserve que l'aéronef ne figure pas sur une déclaration ou sur un certificat de transporteur aérien. »

Lorsque le vol entre dans les conditions dérogatoires de l'article 6 §3 a) ou b) du règlement (UE) n°965/2012, la réglementation opérationnelle applicable est :

- - Dans le cas d'un opérateur établi en France ou dans un état tiers :
 - Pour des essais en vol : sans préjudice des dispositions du règlement (UE) n°748/2012, l'arrêté du 1 juin 1999 portant création d'un manuel d'opérations pour l'exercice des activités aériennes d'essais et de réceptions et l'arrêté du 1 juin 1999 relatif aux brevets, licences et qualifications des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile
 - Dans les autres cas : l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale. La consigne opérationnelle DSAC F-2022-02 vient en outre définir les règles applicables lorsque cet arrêté fait référence à la réglementation applicable aux aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien. La consigne opérationnelle DSAC F-2021-02, quant à elle, crée et encadre la possibilité d'utiliser une liste minimale d'équipements.
- - Dans le cas d'un opérateur établi dans un État membre de l'EASA : la réglementation opérationnelle de cet état.

La nature des vols, la typologie des personnes à bord et le fait que l'aéronef est ou non listé sur un certificat ou une déclaration opérationnelle influent sur la réglementation opérationnelle applicable pour les vols ; il appartient à l'exploitant d'identifier la réglementation applicable et de s'y conformer.

Pour rappel, toute personne à bord est soit membre d'équipage, soit passager. La définition d'un membre d'équipage est incluse dans l'Annexe I du règlement (UE) n°965/2012.

Par ailleurs, il est rappelé que selon la nature du vol, des approbations opérationnelles peuvent être requises (ex : RVSM, NAT-HLA), tant par le règlement (UE) n°965/2012 que par l'arrêté du 24 juillet 1991.

8.2. Prélèvement d'éléments en « bon état » d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française

Ce paragraphe décrit la mise en œuvre de l'AltMOC à l'AMC2 145.A.50(d), référencé **2024/08/19-Partie-145-AMOC-FR-N°07** approuvé par DSAC/NO pour délivrer un formulaire 1 de l'AESA, faisant suite au prélèvement en « bon état » d'éléments provenant d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française sans certificat de navigabilité AESA, par un organisme de maintenance agréé sans la qualification « équipement » dans son domaine d'agrément.

Dans la suite du paragraphe, toute mention au CAMO fait référence au CAMO responsable de la gestion de l'état de navigabilité de l'aéronef portant des marques attribuées temporairement F-W ou des marques d'immatriculation réservées F-G ou F-H activées.

Les conditions de mise en œuvre de cet AltMOC sont les suivantes :

- Le CAMO a documenté la procédure de demande de prélèvement d'élément d'aéronef par un organisme de maintenance mettant en œuvre l'AltMOC concerné (voir § 6.1.1) ;
- Le CAMO effectue, selon les principes du point M.A.901, un examen de navigabilité de l'aéronef (F-25-1-3 traitant du prélèvement d'un élément d'aéronef). Il fournit à OSAC via le service adéquat en ligne sur le portail www.osac.aero, le compte-rendu qui en découle, et demandant à valider la liste des éléments d'aéronef pour lesquels un prélèvement en « bon-état » est envisagé⁸, et la justification que les éventuelles non-conformités détectées et non rectifiées (ou les parties de l'aéronef non contrôlées en cas d'examen partiel si le nombre d'éléments à prélever est très limité) n'affectent pas la navigabilité des éléments concernés.
- Le CAMO sollicite l'accord d'OSAC sur cette demande (liste des prélèvements en « bon état » incluse dans le formulaire F-25-00-3).
- Après accord d'OSAC, le CAMO commande le prélèvement des éléments d'aéronef dans les conditions de l'AltMOC français à un organisme de maintenance agréé et autorisé à mettre en œuvre les dispositions de cet AltMOC.
- L'organisme de maintenance agréé auquel est commandé le prélèvement des éléments d'aéronef en « bon état » met en œuvre les procédures appropriées. La certification de la dépose et de l'état de navigabilité de chaque élément prélevé est faite à l'aide d'un formulaire 1 de l'AESA, comportant une référence à la mise en œuvre de l'AltMOC.
- Le CAMO et l'organisme de maintenance agréé impliqués documentent et archivent les opérations effectuées.

L'étude de la demande de prélèvement d'éléments d'aéronef en « bon état » d'un aéronef est facturée par OSAC au CAMO à l'origine de la demande, sur les mêmes critères que la classification d'un aéronef et de la revue de navigabilité afférente.

8.3. Exportation

Le processus de délivrance d'une attestation de l'état de navigabilité de l'aéronef pour son exportation, dénommée « certificat de navigabilité pour l'exportation » vers un pays tiers, applicable dans le cas d'un aéronef portant des marques attribuées temporairement F-W, est le même que pour un aéronef inscrit au registre français d'immatriculation, combiné à la réalisation ou finalisation préalable d'un examen de navigabilité de classification au registre français.

Note : l'attention des CAMO est appelée sur le fait qu'un certificat de navigabilité pour l'exportation ne peut pas être établi au bénéfice d'une autorité civile d'un Etat membre de l'Union Européenne ou de l'AELE. En effet, la partie 21 du règlement (UE) N° 748/2012 (Cf. point 21.A.174.(b).3.(i) indique que le transfert d'un aéronef entre Etats Membres se fait avec le certificat d'examen de navigabilité (CEN/ARC) de l'aéronef. Un aéronef portant des marques provisoires d'identification française n'a pas de CEN. Il convient donc que le CAMO contacte l'autorité du pays concerné afin d'obtenir ses directives sur les modalités d'importation sur son registre d'un aéronef portant

⁸ La liste des éléments d'aéronef à prélever définie au moment de l'examen de navigabilité peut être écrite sous la forme de liste de P/N, S/N des éléments d'aéronef, ou tous éléments d'une zone de l'aéronef, ou tout l'aéronef sauf certaines zones ou ensembles.

des marques provisoires d'identification française, le plus tôt possible dans son projet, le cas échéant, avant la demande d'attribution de marques provisoires d'identification française.

9. Inscription finale au registre français d'immatriculation des aéronefs

Lorsqu'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française (F-G, F-H) débute ou finalise un processus d'inscription au registre français sur demande de son propriétaire, le processus habituel de classification est poursuivi selon les principes de la procédure P-22-00.

10. Surveillance réalisée par l'organisme habilité

Les processus de gestion de l'état de navigabilité ou de maintenance des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française sont intégrés dans la surveillance effectuée par OSAC des organismes agréés selon la Partie CAMO et/ou Partie 145 correspondants.

La rétribution d'OSAC pour l'instruction de l'autorisation de gestion de l'état de navigabilité d'aéronefs portant des marques provisoires d'un organisme agréé selon la Partie CAMO est complétée d'un montant⁹ de 10 k₁ lorsque l'organisme postule en même temps que son agrément initial, à détenir une autorisation de gestion de l'état de navigabilité d'aéronefs portant des marques provisoires d'identification française. Sinon, cette rétribution d'OSAC pour l'instruction d'une modification d'un organisme agréé selon la Partie CAMO est traitée comme une modification significative.

La surveillance exercée par OSAC sur les CAMO détenant l'autorisation de gestion de l'état de navigabilité d'aéronefs portant des marques attribuées temporairement F-W, est facturée, à l'organisme concerné, sur la base du temps passé avec un minimum de 5 heures par cycle de surveillance.

La rétribution d'OSAC pour la prise en compte d'un aéronef portant des marques provisoires d'identification française pour permettre le prélèvement en « bon état » d'éléments de cet aéronef est calculée selon un montant similaire à ce qui serait mis en œuvre dans le cadre de la classification éventuelle de l'aéronef au registre d'immatriculation français.

La rétribution d'OSAC pour l'instruction de la procédure de prise en compte de l'AltMOC de prélèvement « bon-état » d'éléments d'aéronefs portant des marques provisoires, d'un organisme agréé selon la Partie 145 est traitée comme une modification significative.

⁹ voir valeur k₁, pour mémoire environ 127 €, dans le texte traitant des redevances, en cours de modifications, et de conversion en taxes. Taux horaire à indexer.



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