



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



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

P-22-04

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n°2
Version n°0
Publiée le 11 septembre 2024

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1v0	06/2003	Création.
Ed2v0	09/2024	<ul style="list-style-type: none">- Evolution de la référence de la procédure de P-22-25 à P-22-04- Prise en compte des réglementations de l'AESA (Part-M, Part-ML, Part-CAMO, Part-CAO, Part-21).- Mises à jour suite à la mise en ligne du nouveau site internet d'OSAC- Mise à jour de la mise en forme du document.- Intègre le formulaire F-22-04-1- Annule les formulaires AC 140, AC 141, AC 142, AC157 et AC182.- Corrections de forme et de vocabulaire non tracées.

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 : www.osac.aero .

Sommaire

Gestion documentaire.....	2
Historique des révisions.....	2
Sommaire.....	3
1. OBJET	4
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	4
2.1. Abréviations	4
2.2. Définitions	4
3. DOMAINE D'APPLICATION.....	5
3.1. Aéronefs concernés.....	5
3.2. . Personnes et organismes concernés	5
4. RÉFÉRENCES	5
4.1. Principaux règlements concernés	5
4.2. Documents DGAC	6
5. GENERALITES CONCERNANT L'EXPORTATION D'AERONEFS	6
5.1. Cas général	6
5.2. Cas particulier des aéronefs portant des marques provisoires d'identification Française	7
6. PROCESSUS DE DELIVRANCE DE CDN EXPORT	8
6.1. Demande	8
6.2. Prérequis au CDN export : un examen de navigabilité de l'aéronef	8
6.2.1. Choix d'un PEN par le postulant pour l'examen de navigabilité	8
6.2.2. Cas où le postulant s'adresse directement à OSAC.....	9
6.2.3. Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agréé:.....	9
6.3. La conduite de l'examen de navigabilité par le PEN.....	10
6.3.1. Aéronef immatriculé F-.....	10
6.3.2. Aéronef non immatriculé et doté de marques provisoires d'identification françaises	10
6.3.3. Rapport d'examen de navigabilité	10
6.4. L'intervention du bureau « documents de bord » d'OSAC (DOAG/NA).....	10
7. POINTS SPECIFIQUES	11
7.1. Aéronef muni d'un CDN spécial ou EASA Form 24 (niveaux OACI)	11
7.2. . Entretien	11
7.3. Accords bilatéraux	11
7.4. Mention sur le CDN export des moteurs et des hélices	12
7.5. Réserves sur le CDN export	12
7.6. Attestations ultérieures.....	12
7.7. Sujet connexe : Attestation de conformité à la définition d'un aéronef produit en France.....	12
7.8. CLN export	12
7.9. CCRE.....	13
7.10. Intervention à l'étranger.....	13
8. FACTURATION	13

1. OBJET

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

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1. Abréviations

AESA :	Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne ;
APRS :	Approbation pour Remise en Service ;
CAC :	Code de l'Aviation Civile ;
CDN :	Certificat De Navigabilité ;
CDN export :	Certificat de navigabilité pour exportation ;
CLN export :	Certificat de limitation de nuisances pour exportation ;
CEN :	Certificat d'Examen de Navigabilité ;
CCRE :	Certificats de conformité radio pour exportation ;
DSAC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ;
DSAC/NO :	Direction Navigabilité et Opérations de la DSAC ;
DSAC-IR :	Echelons interrégionaux de la DSAC ;
FAA:	« Federal Aviation Administration », i.e. l'Autorité de l'aviation civile des États-Unis d'Amérique ;
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile ;
OSAC/DOAG/NA :	Service d'OSAC en charge de la délivrance des documents de bord ;

2.2. Définitions

Organisme Partie CAMO : organisme agréé pour la gestion du maintien de navigabilité conformément à la Partie CAMO du règlement (UE) n°1321/2014.

Organisme Partie CAO : organisme chargé de tâches combinées de navigabilité, agréé conformément à la Partie CAO du règlement (UE) n°1321/2014.

Aéronef AESA : aéronef relevant du champ de la réglementation européenne, c'est-à-dire, ne relevant pas de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139.

Aéronef Annexe I : Aéronef relevant de la réglementation française, car exclu de la réglementation européenne au titre de l'Annexe I du règlement (UE) 2018/1139.

Aéronef Annexe I de niveau OACI : aéronef exclu de la réglementation communautaire car relevant d'une des catégories définies dans l'Annexe I du règlement (UE) 2018/1139 et conforme aux conditions de l'article 3 ou du premier item de l'article 4 de l'Arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs.

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

Marques provisoires d'identification française :

Marques attribuées temporairement sous la forme F-Wxxx ou marques « réservées » sous la forme F-Hxxx ou F-Gxxx, en attendant l'émission du certificat d'immatriculation.

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

3. DOMAINE D'APPLICATION

3.1. Aéronefs concernés

Cette procédure s'applique

- aux aéronefs inscrits sur le registre français d'immatriculation et ayant un certificat de navigabilité de niveau OACI^(*),
- aux aéronefs porteurs de marques provisoires d'identification française et qui seraient éligibles à un certificat de navigabilité de niveau OACI.

Toutefois, elle ne concerne pas la délivrance des CDN export, CLN export et CCRE aux aéronefs neufs produits sous agrément français de production Partie 21G ou Partie 21F (Cf. procédure P-22-01).

(*) : Il s'agit de certificat de navigabilité AESA Form 25 ou Form 24 qui mentionne la conformité aux exigences de l'OACI ou de certificat de navigabilité annexe 1 français : CDN « normal » ou CDN « spécial ».

Les aéronefs dotés de certificats de navigabilité restreints nationaux selon le 2° de l'article 4 de l'arrêté du 21 décembre 2021 référencé ci-après ne sont donc pas concernés par cette procédure.

3.2. . Personnes et organismes concernés

Cette procédure concerne :

- les propriétaires d'aéronefs,
- les responsables de la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs concernés, qu'ils soient organismes agréés Partie-CAMO ou Partie-CAO ou des personnes physiques,
- les personnels d'examen de navigabilité (PEN) :
 - des organismes de gestion du maintien de la navigabilité agréés Partie-CAMO ou Partie-CAO (gestion du maintien de la navigabilité) réalisant les examens de navigabilité sur les aéronefs concernés ;
 - des organismes d'entretien agréés Partie-CAO (maintenance) ou Partie-145 réalisant les examens de navigabilité sur des aéronefs soumis aux exigences de la Partie-ML

4. RÉFÉRENCES

4.1. Principaux règlements concernés

Réglementation européenne :

- Règlement (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) no 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 ;
- Règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014, modifié, concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) no 1321/2007 et (CE) no 1330/2007

Ces documents sont disponibles sur le site de l'AESA.

Réglementation française :

- Arrêté du 22 novembre 2002, modifié, relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs ;
- Arrêté du 18 avril 2011, modifié, relatif à la licence de station d'aéronef ;
- Arrêté du 28 décembre 2005 modifié, relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile ;
- Arrêté du 13 novembre 2018 relatif au certificat de limitation de nuisances des aéronefs civils qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018;
- Arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs.

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

4.2. Documents DGAC

- G-40-01 - Guide général Partie-M et Partie-ML ;
- G-40-01 Annexe X - Examen de navigabilité (aéronef AESA) ;
- G-24-00 - Examen de Navigabilité (aéronef annexe 1) ;
- RP-22-90 - Licence de station d'aéronef et certificat de conformité radio pour exportation.
- RP-25-00 - Cadre applicable aux aéronefs portant des marques provisoires d'identification française

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

5. GENERALITES CONCERNANT L'EXPORTATION D'AERONEFS

5.1. Cas général

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 CDN export (ou toute autre appellation équivalente dans d'autres pays) est un document de facilitation d'échanges internationaux d'informations concernant la navigabilité de produits aéronautiques.

Un CDN export est un document délivré par l'autorité du pays exportateur à l'issue d'un examen de navigabilité. Il atteste de l'état de navigabilité de l'aéronef vis-à-vis des exigences du pays exportateur. Toutefois, considérant, le cas échéant, les accords bilatéraux entre deux pays, la vérification de la conformité peut se faire par rapport à une définition certifiée dans le pays importateur ou à une définition certifiée par l'AESA.

Ce CDN export identifie le cas échéant les non-conformités portant sur la définition ou/et sur l'aptitude au vol.

C'est l'autorité importatrice qui fixe la nécessité ou non d'un CDN export, et la durée pendant laquelle elle le considère valide. Par exemple, pour importer un aéronef en Europe depuis un pays tiers, l'article 21.A.174 du règlement (UE) n°748/2012 précise qu'un CDN export est acceptable pendant une période de deux mois (60 jours) après la date d'attestation de navigabilité, sauf accord particulier. Un CDN export est donc susceptible d'être refusé par une autorité d'importation.

En France l'article 5 de l'Arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs définit le CDN export dans les termes suivants :

" Le certificat de navigabilité pour exportation est un document visant à faciliter les échanges internationaux d'aéronefs mais qui ne permet pas la circulation aérienne. Il peut être délivré par le ministre chargé de l'aviation civile pour 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 ; ou*
- à un référentiel convenu entre le ministre chargé de l'aviation civile et l'autorité compétente de l'Etat d'importation*

Toutefois, des non-conformités peuvent, le cas échéant, être mentionnées sur le certificat de navigabilité pour exportation."

Le CDN export n'est pas un titre de navigabilité. Il n'autorise pas la circulation d'un aéronef. De même le CLN export n'est pas un document de bord.

5.2. Cas particulier des aéronefs portant des marques provisoires d'identification Française

Il est possible de délivrer des certificats de navigabilité pour exportation à des aéronefs portant des marques provisoires d'identification française.

Les **marques provisoires d'identification française** sont des marques attribuées par la Mission des Immatriculations de la DGAC 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 ».

Les particularités liées au traitement des aéronefs CMPA détenant des marques provisoires peuvent être trouvées dans le document RP-25-00 « Cadre applicable aux aéronefs portant des marques provisoires d'identification française ».

Nota : En cas de dispositions contraires, le document RP-25-00 fait foi, et la personne le détectant peut le signaler à OSAC selon les modalités définies en page 2.

¹ Lorsque la Mission des Immatriculations 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 possibles.

6. PROCESSUS DE DELIVRANCE DE CDN EXPORT

6.1. Demande

La demande est rédigée par le propriétaire (les propriétaires en cas de multipropriété) de l'aéronef ou par un représentant dûment mandaté, ou par l'organisme agréé en charge du maintien de navigabilité de l'aéronef appelé « postulant » dans la suite du document. Pour les aéronefs immatriculés en France, ou en cours de radiation, dans le cadre de cette procédure le propriétaire est le dernier propriétaire connu au registre français, Une copie du mandat du (des) propriétaire(s) est exigée. Lorsque l'aéronef est en multipropriété, le mandat doit être signé par tous les propriétaires.

Le postulant utilise le formulaire objet de l'annexe 1 (F-22-04-1 disponible sur le site OSAC) et en cas de demande d'un CCRE et fournit l'attestation de conformité de l'installation radio établie en respectant les dispositions du fascicule RP-22-90.

Il indique, le cas échéant, si les délivrances d'un CLN export (voir § 7.8) et d'un CCRE (voir §7.9), ou l'utilisation de l'AESA Form 27, sont également demandées.

Le postulant envoie la demande via le site web d'OSAC (voir §7.2.1) ou à un organisme agréé (voir § 7.2.2), qui dépose le dossier sur le site d'OSAC après étude. Il revient au postulant d'organiser le planning des opérations précédant l'exportation de l'appareil dont les inspections des inspecteurs OSAC, sans préjuger du résultat de ces inspections qui peuvent nécessiter que le postulant corrige les écarts relevés.

6.2. Prérequis au CDN export : un examen de navigabilité de l'aéronef

La réalisation d'un examen de la navigabilité de l'aéronef considéré est requise en vue de la délivrance d'un CDN Export.

L'examen de navigabilité d'un aéronef doté de marques provisoires d'identification française, est de même nature et, au minimum, de même étendue que l'examen qui serait requis pour le classer au registre français. Sont alors applicables les dispositions des chapitres et paragraphes §5, §6.3.2, §6.4, §6.5 du fascicule P-22-00 auquel il y a lieu de se reporter.

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

Les références des moteurs et des hélices qui équipent l'aéronef le jour de l'inspection seront indiqués sur le CDN export.

6.2.1. Choix d'un PEN par le postulant pour l'examen de navigabilité

Pour les aéronefs AESA redevables de la Partie ML (ML.A.901(b)1), et pour ceux redevables de la Partie M selon les cas prévus par le M.A.901 (h), le postulant a la possibilité de s'adresser directement à OSAC pour la réalisation d'un examen de la navigabilité en vue de la délivrance d'un CDN Export.

Pour les aéronefs annexe I OACI, tous les examens de navigabilité en vue de la délivrance d'un CDN Export sont réalisés par OSAC.

Le postulant a la possibilité de faire réaliser l'examen de navigabilité nécessaire pour la délivrance d'un CDN Export de tout aéronef AESA auprès d'un organisme agréé :

- Aéronefs immatriculés au registre français exportés vers des pays autres que ceux mentionnés au §7.3 : examen peut être effectué par un organisme agréé
- Aéronefs immatriculés au registre français exportés vers des pays mentionnés au §7.3 : examen peut être effectué par un organisme de gestion de navigabilité CAMO et CAO ayant développé une procédure adéquate agréé par OSAC.
- Aéronefs portant des marques provisoires d'identification Française : examen peut être effectué par un organisme de gestion de navigabilité CAMO français ayant l'aéronef en gestion conformément aux dispositions du document RP-25-00 « Cadre applicable aux aéronefs portant des marques provisoires d'identification française ». Si le CAMO « gestionnaire » n'est pas agréé pour effectuer

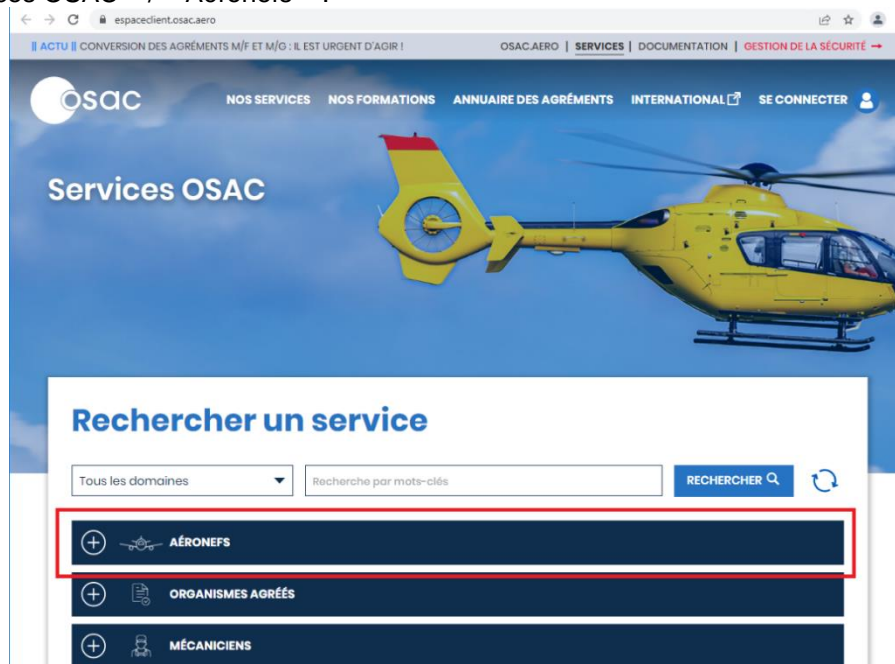
des examens de navigabilité, il peut contacter un CAMO français disposant de ce privilège pour effectuer l'examen.

Note 1 : Dans les cas où un potentiel risque pour la sécurité de vols existe, la DGAC et OSAC se réservent le droit d'exiger l'intervention d'un inspecteur d'OSAC pour réaliser un examen de navigabilité.

Nota 2 : Les Personnels d'Examen de Navigabilité indépendants habilités (PEN indépendants) ne sont pas autorisés à effectuer les examens de navigabilité en vue de la délivrance d'un CDN Export.

6.2.2. Cas où le postulant s'adresse directement à OSAC

La demande de rendez-vous avec un inspecteur OSAC s'effectue à partir du site Internet d'OSAC, rubrique « Services OSAC » / « Aéronefs » :



Le postulant remplit la demande et télécharge le (ou les) formulaire(s) approprié(s), prépare les documents et pièces justificatives mises à disposition de l'inspecteur pour l'étude du dossier et/ou pendant l'examen.

Le cas échéant, une copie du mandat du propriétaire(s) doit être jointe.

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

Le postulant présente à l'inspecteur OSAC l'aéronef et sa documentation de suivi technique, dans un lieu convenu lors de la prise de rdv. Le postulant prépare les conditions requises pour effectuer toutes les vérifications et investigations nécessaires.

Le postulant produit un dossier spécifique comprenant les éléments de justification de la situation de l'aéronef. Il est rappelé que lorsque l'aéronef n'est pas immatriculé mais seulement doté de marques provisoires d'identification française, les dispositions de certains chapitres et paragraphes de la procédure P-22-00 sont applicables.

6.2.3. Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agréé :

Le postulant transmet à l'organisme agréé de son choix le formulaire F-22-04-1 avec la Partie I (La demande) renseigné de manière exhaustive et prépare les pièces et documents requis à mettre à la disposition de l'organisme agréé le jour convenu pour l'examen de navigabilité.

Le PEN de l'organisme agréé :

- réalise l'examen de navigabilité pour la délivrance d'un CDN Export ;
- renseigne exhaustivement la Partie II du formulaire F-22-04-1 ;
- transmet le formulaire F-22-04-1 et les pièces requises pour la validation via le site d'OSAC.

6.3. La conduite de l'examen de navigabilité par le PEN

Le PEN (d'OSAC ou d'un organisme agréé) procède à l'inspection physique de l'aéronef et à l'examen de sa documentation de suivi technique et du dossier spécifique préparé par le postulant en conformité avec les exigences réglementaires détaillées dans l'Annexe X du guide G-40-01 pour les aéronefs AESA et du guide G-24-00 pour les aéronefs annexe 1 OACI.

L'intervention du PEN doit répondre aux impératifs des § 6.3.1 , 6.3.2 et 6.3.3 suivants.

Le PEN vérifie que les identifiants des constituants principaux de l'aéronef [plaque d'identification de l'aéronef, plaque(s) moteur(s) et hélice(s), et autres marquages] soient présents et conformes aux attendus.

Quel que soit le cas considéré, l'intervention du PEN doit intégrer la vérification des conditions du pays d'importation, si cet engagement requis a été pris, par le biais d'accords bilatéraux ou d'autres moyens.

6.3.1. Aéronef immatriculé F-

L'intervention est plus étendue qu'un simple examen de navigabilité. En effet, la période de référence de l'examen de navigabilité est celle écoulée depuis le dernier examen de navigabilité, à l'exception des modifications, des réparations et des consignes de navigabilité appliquées sur l'aéronef pour lesquelles la période de référence est depuis neuf (délivrance d'une attestation de conformité ou un équivalent).

6.3.2. Aéronef non immatriculé et doté de marques provisoires d'identification françaises

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 reporte alors à la procédure P-22-00 et en particulier aux chapitres §5 et §6, ainsi qu'au document RP-25-00 pour les aéronefs motorisés complexes.

6.3.3. Rapport d'examen de navigabilité

Le PEN d'un organisme agréé rédige son rapport à l'aide de l'imprimé figurant en annexe 1 (F-22-04-1).

Le rapport de l'examen de navigabilité pour la délivrance d'un CDN Export et ses annexes sont transmis par le PEN à l'autorité via le site d'OSAC.

6.4. L'intervention du bureau « documents de bord » d'OSAC (DOAG/NA)

L'inspecteur OSAC/DOAG/NA en charge de la demande d'émission du CDN export analyse le rapport du PEN, après sa validation par un inspecteur OSAC désigné. Lorsqu'il est en possession d'un rapport final signé par le postulant et validé par un inspecteur OSAC 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.

OSAC/DOAG/NA édite le CDN Export et CLN Export lorsque :

- Les vérifications décrites au § précédent ont été réalisées, et que
- Le délai entre l'examen de la navigabilité et la signature du CDN Export ne dépasse pas 90 jours. Si ce délai dépasse 90 jours, le postulant doit fournir les confirmations que l'aéronef est toujours en état de navigabilité. OSAC réserve le droit d'exiger les contrôles supplémentaires.

Le CDN Export et le CLN Export sont signés par un responsable habilité d'OSAC.

7. POINTS SPECIFIQUES

7.1. Aéronef muni d'un CDN spécial ou EASA Form 24 (niveaux OACI)

Un aéronef muni d'un CDN spécial répond à un niveau de navigabilité conforme aux standards et recommandations minimales de l'OACI et peut, à ce titre, recevoir un CDN export, tout comme un aéronef muni d'un EASA Form 24 sur lequel il est précisé qu'il est émis conformément à l'OACI (en bloc 5 de la Form 24).

Les particularités qui justifient délivrance de tel documents ne sont à prendre en compte comme réserves que si elles sont jugées « non exportables ». A ce titre sont considérées comme « exportables » les particularités correspondant à des configurations certifiées dans le pays de conception de l'aéronef.

7.2. . Entretien

Le point relatif à l'entretien prend 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 est le programme d'entretien de l'aéronef selon le règlement applicable.

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 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 ajustées à la configuration de l'aéronef pour établir le programme d'entretien de l'aéronef. Il est tenu à jour en fonction des modifications qui peuvent intervenir sur l'aéronef (modifications de la configuration, réparations, prélèvements de pièces, ...). Il est toutefois acceptable que le programme d'entretien soit adapté à la durée et au type d'opérations prévues pour l'aéronef portant les marques provisoires (préservation, ...).

7.3. Accords bilatéraux

Dans un cas général, un CDN Export atteste que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité français (sauf les cas prévus au §7.4 et §7.5).

Cependant, les accords bilatéraux entre la France et un Etat d'importation, ou entre L'Union Européenne et un Etat d'importation, peuvent imposer des exigences d'export particulières.

Notamment, les accords bilatéraux entre l'Union Européenne et certains pays stipulent qu'un CDN Export atteste de la conformité aux exigences de l'État importateur au lieu de la conformité avec les exigences de l'État exportateur.

En cas d'exportation vers l'un des pays avec lesquels l'Union Européenne a conclu un tel accord bilatéral, le PEN en charge de l'examen de navigabilité doit vérifier que toutes les exigences d'importation prévues dans les accords bilatéraux sont respectées.

Notamment, le PEN vérifie que la définition à une configuration d'aéronef est approuvée dans l'état d'importation (configuration initiale et éventuelles modifications en service). Pour confirmer la configuration de l'origine une attestation de production émise par le constructeur de l'aéronef et/ou l'état de production est nécessaire.

Si certaines de ces exigences ne peuvent pas être respectées, l'État importateur peut accepter qu'elles soient énumérées comme des exceptions au CDN Export ou exiger le respect d'exigences supplémentaires avant d'accepter le certificat de navigabilité pour exportation. Il appartient au PEN réalisant l'examen de navigabilité de contacter l'autorité importatrice dans ce cas.

La liste des accords bilatéraux en vigueur entre l'Union Européenne et les autres pays est disponible sur le site de l'AESA.

Note : Dans le cas de l'émission d'un CDN export dans le cadre d'un accord bilatéral entre l'AESA et un pays importateur, le format utilisé doit être celui de la FORM 27 de l'AESA.

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

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

7.5. Réserves sur le CDN export

Aucune réserve n'est mentionnée sur le CDN export si l'aéronef est conforme à la définition certifiée prise en considération et s'il est apte au vol.

Si l'aéronef bénéficie d'autorisations exceptionnelles en cours, celles-ci sont signalées sur le CDN export, afin d'informer l'autorité du pays importateur de l'existence d'une telle situation dérogatoire.

Dans le cas où l'aéronef présente des points de non-conformité, ceux-ci sont identifiés dans le dossier. Dans la mesure où il n'est pas prévu par le postulant de corriger ces points, il peut être admis par OSAC, d'en faire état sur le CDN export. Dans les cas prévus au chapitre §7.3, l'autorité importatrice donne son accord formel (voir note ci-dessous) sur la mention qui est inscrite en conséquence. Il appartient au postulant d'effectuer les démarches nécessaires auprès de cette autorité en vue de recueillir son accord qui devra être envoyé directement à OSAC (DOAG/NA) et dont la référence doit être mentionnée sur le CDN export.

7.6. Attestations ultérieures

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

7.7. Sujet connexe : Attestation de conformité à la définition d'un aéronef produit en France

Lorsqu'un aéronef de construction française immatriculé dans un autre pays, est exporté vers un autre pays tiers, ce dernier peut avoir des exigences d'importation qui la conduise, ou conduise le propriétaire de l'aéronef, à demander à l'autorité française une déclaration sur la définition dans laquelle se trouvait l'aéronef au moment de sa sortie de chaîne de production en France.

Etant donné que l'autorité française ne délivrera pas une telle attestation de conformité à la date de sortie de production sans avoir les éléments fournis par le constructeur de l'aéronef, les demandes doivent donc être adressées au constructeur de l'aéronef, qui ensuite transmettra les éléments à OSAC.

7.8. CLN export

Le CLN export est prévu par l'arrêté du 13 novembre 2018 relatif au certificat de limitation de nuisances des aéronefs civils qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018.

Il appartient au postulant de s'informer si l'autorité importatrice demande qu'un CLN export soit délivré avant de rédiger sa demande à l'autorité française.

Lorsque le postulant demande qu'un CLN export soit délivré, le dossier qu'il doit fournir (voir § 6.2) doit comprendre 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 font l'objet d'une vérification lors de l'examen de navigabilité dans les mêmes conditions que pour le CDN export.

Le CLN export n'est délivré que de manière simultanée avec le CDN export.

7.9. 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 contenues dans le fascicule RP-22-90. Le CCRE ne correspond pas à un document spécifique mais prend la forme d'une mention sur le CDN export.

7.10. Intervention à l'étranger

Il peut être refusé par l'autorité d'intervenir à l'étranger si une telle intervention est jugée de nature à faire peser une charge injustifiée sur OSAC.

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 ainsi rester disponibles pour le plus grand nombre de services directement au bénéfice des usagers plutôt que de « perdre » du temps en déplacements à l'étranger.

Certaines considérations peuvent toutefois amener un postulant à souhaiter malgré tout que ces opérations se déroulent à l'étranger. Dans le cas, il expose dans sa demande les justificatifs de son souhait.

Si l'examen à l'étranger est accepté par OSAC, le postulant prend note des risques associés à sa demande :

- Les délais de traitement supérieurs pour s'assurer d'une disponibilité d'un inspecteur d'OSAC sur une durée plus grande ;
- Les conséquences d'un dossier incomplet, une fois l'inspecteur arrivé sur place ;
- Un aéronef insuffisamment préparé, qui pourrait nécessiter de prolonger le séjour d'un inspecteur OSAC sur place ou de programmer un déplacement supplémentaire.
- Le délai induit avant que l'inspecteur d'OSAC ne revienne sur place, le cas échéant, valider la clôture des écarts relevés lors de sa première visite et que doit traiter le postulant avant de solliciter à nouveau la venue de l'inspecteur d'OSAC ;
- Le besoin de revenir faire des compléments d'inspections qui n'auraient pas pu être conduits lors de la première visite.

Ainsi, il appartient au postulant de préparer au mieux cette mission de contrôle et fournisse autant que possible à l'inspecteur d'OSAC les informations utiles.

OSAC ne saurait être tenu responsable quant à l'issue de l'examen de navigabilité et ne saurait être engagé quant aux délais associés (solde des écarts, compléments d'informations, inspections complémentaires, etc.)

8. FACTURATION

Les opérations en vue de l'émission d'un CDN Export (et des documents associés) réalisées par OSAC sont facturées au temps passé, au tarif horaire en vigueur (voir Arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile), y compris en cas d'abandon.

Sont également facturés :

- le cas échéant, les frais de mission,
- les frais et les temps de déplacement en cas d'intervention hors du territoire de la République Française,
- des frais d'édition des documents.



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