



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



P-40-00

OPERATION D'AERONEFS FRANÇAIS PAR UN OPERATEUR D'UN AUTRE ETAT (OPERATION OF FRENCH REGISTERED AIRCRAFT BY OPERATOR AUTHORIZED BY AN OTHER STATE)

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 0
Version n° 0
Publiée le 20 décembre 2024

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed0v0	20 décembre 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 : www.osac.aero.

Ce guide est à mettre en œuvre à compter du 1 janvier 2025. Il simplifie le process précédemment en place par échanges de messages électroniques entre autorités et l'opérateur et le propriétaire de l'aéronef.

Sommaire

Gestion documentaire.....	2
Historique des révisions.....	2
Sommaire.....	3
1. OBJET / Subject.....	4
2. ABRÉVIATIONS / Acronyms.....	4
2.1. Abréviations.....	4
3. Références / References.....	4
4. APPLICABILITÉ / Applicability.....	4
5. CONTEXTE / Context.....	5
6. PRINCIPES DE LIAISON ENTRE AUTORITES D'IMMATRICULATION ET D'OPERATION / Liaison principles between State of Registry and State of Operations.....	6
7. INFORMATIONS A RASSEMBLER PAR LE POSTULANT / Information to be gathered by candidate operator.....	6
8. INFORMATION PRATIQUE ENTRE AUTORITES / Liaison between Authorities.....	9
9. SURVEILLANCE PAR L'AUTORITE FRANCAISE / Oversight by French Authority.....	10

1. OBJET / Subject

La présente procédure décrit les conditions d'opérations d'un aéronef immatriculé en France par un opérateur établi dans un autre Etat Membre, ou dans un Etat tiers. Voir le §3 pour l'applicabilité.

Cette procédure ne s'applique pas aux aéronefs relevant de l'Annexe I du règlement européen (UE) 2018/1139 du parlement européen et du conseil du 4 juillet 2018.

This procedure describes the conditions to be met by foreign operators of aircraft registered in France. See § 3 for current applicability.

This procedure does not apply to aircraft belonging to Annex I of Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and Council dated July 4, 2018.

2. ABRÉVIATIONS / Acronyms

2.1. Abréviations

EASA :	Agence de l'Union Européenne de la Sécurité Aérienne	European Union Aviation Safety Agency
OACI/ICAO :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale	International Civil Aviation Organization
OSAC	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile	
UE :	Union Européenne	European Union

3. Références / References

Règlement (UE) (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil 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 de la Commission 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 de la Commission du 26 novembre 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 ;

Formulaires :

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

- F-40-00-1 : formulaire de déclaration d'opérations d'un aéronef F à l'étranger.

4. APPLICABILITÉ / Applicability

Le présente procédure s'applique aux aéronefs français, i.e. immatriculés au registre français, et dont le propriétaire envisage de confier les opérations à un exploitant soit qui détient un agrément délivré par un

The procedure applies to French registered aircraft, for which the owner intends to lease the aircraft to an operator constituted in accordance with the legislation of a Member State of the European Union or of a state

autre Etat Membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, soit basé dans un pays tiers, cet agrément pouvant être un Certificat de transporteur aérien, un agrément d'activités spécialisées (SPO) ou un agrément national de travail aérien.

La suite de la procédure ne décrit que le cas d'un opérateur basé dans un Etat Membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen. Dans le cas de pays tiers, le propriétaire ou le futur opérateur se rapproche de DSAC/MQC pour étudier la faisabilité de son projet.

party to the Agreement on the European Economic Area, under an approval such as a Air Operator Certificate, a Specialised Operations (SPO) or a National Aerial Work Certificate.

In case of intended operations by a Third Country Operator, please contact DSAC/MQC for further advice.

ATTENTION / CAUTION :

En cas de sous-location d'un aéronef français par un opérateur étranger autorisé selon cette procédure à un autre opérateur, le processus vis-à-vis de ce nouvel opérateur doit être à nouveau conduit, en considérant à nouveau toutes les exigences rappelées dans cette procédure.

Should an aircraft registered in France already approved to be operated by a foreign operator in compliance with this procedure, should this aircraft intended to be sub-leased to another operator, the complete process according to this procedure shall be applied again considering the intended final lessee and its authority.

5. CONTEXTE / Context

L'Etat Français ne signe pas de convention « article 83bis » avec un autre Etat, tel que défini par l'article 83bis de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale qui permet de transférer des obligations et responsabilités incombant à l'Etat d'immatriculation.

France does not sign article 83 bis agreements with other States, as defined by article 83bis of Chicago Convention on international civil aviation, which allows for transfer of certain functions or duties as State of Registry.

ATTENTION / CAUTION :

Si le propriétaire de l'aéronef immatriculé en France dont l'opération est envisagée d'être conduite par un opérateur étranger, ne répond pas à la définition suivante, cette opération n'est pas possible car l'aéronef ne serait plus éligible à une immatriculation française (Cf. art L.6111-4 du code des transports) :

Le propriétaire est soit une personne physique française ou ressortissante d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, soit une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Should the owner of the aircraft registered in France and intended to be operated by a foreign operator, be not compliant with the following requirement, the envisaged activity is not allowed as it would cancel the eligibility of the aircraft to stay registered in France:

The owner of the aircraft is either a French natural person or a national of another Member State of the European Union or of a state party to the Agreement on the European Economic Area, or a legal entity constituted in accordance with the legislation of a Member State of the European Union or of a state party to the Agreement on the European Economic Area and having its registered office or principal place of business within the territory of the French Republic or of another Member State of the European Union or of another state party to the Agreement on the European Economic Area

6. PRINCIPES DE LIAISON ENTRE AUTORITES D'IMMATRICULATION ET D'OPERATION / Liaison principles between State of Registry and State of Operations

Au sein du dispositif réglementaire européen, l'autorité française reste en charge de la navigabilité des aéronefs inscrits sur son registre. L'autorité ayant délivré un certificat à l'opérateur est en charge de la conformité aux règles opérationnelles, voire, le cas échéant, de la surveillance du certificat d'agrément de gestion du maintien de navigabilité que cette autorité aurait délivré à un organisme qui prendra en compte l'aéronef français dans sa liste d'aéronefs en gestion.

Toutefois, selon le point 3 (i) de l'article M.1 du règlement (UE) n°1321/2014, l'approbation du programme d'entretien initial et amendements d'un aéronef français ne peut être fait que par l'autorité d'immatriculation. La France ne met pas en œuvre le point 3 (ii) de ce paragraphe. Cela implique qu'un organisme de gestion de maintien de navigabilité non français ne peut pas approuver avec son privilège indirect le programme d'entretien ou toute révision pour un aéronef français soumis à la Part M.

Les paragraphes 8 et 9 décrivent les obligations respectives du pays d'immatriculation et du pays des opérations d'un aéronef français tel que les comprend l'Autorité française. Le chapitre 9 explicite le moyen de partager les informations entre les autorités, sans avoir à émettre une lettre spécifique à chaque opération. Toutefois, si l'autorité des opérations n'est pas d'accord avec un des points mentionnés, il convient qu'elle contacte l'autorité française (DSAC/NO/MQC, dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr) avant d'autoriser un opérateur sous sa tutelle à mettre en œuvre un aéronef au registre français.

Within the European Regulation, the French Authority is in charge of airworthiness matters regarding aircraft on its registry. The Authority which delivers a certificate to an operator is in charge of the oversight of its conformity to OPS regulation, and also of the oversight of the continuing airworthiness management organisation which takes under management the French aircraft, should that authority delivers an approval to that organisation.

Nevertheless, according to point 3 (i) of paragraph M.1 of regulation (EU) n°1321/2014, the approval of the initial maintenance program of a French aircraft, and its amendments, can only be done by authority of the State of registry. France does not implement point 3 (ii) of this paragraph. This implies that a non-French continued airworthiness management organization cannot approve with its indirect privilege the maintenance program or any revision for a French aircraft under Part M.

The paragraphs 8 and 9 describe the responsibilities of authority of the State of registry and authority of the State of operator as understood by DGAC France. This paragraph 9 aims at liaising between Authorities, without the need to issue a dedicated letter for each operation of French aircraft by a foreign operator. Should the Authority of Operations disagree with the content of paragraph 9, it shall contact DSAC/NO/MQC (dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr) prior to authorize an operator under its oversight to start operations with a French registered aircraft.

7. INFORMATIONS A RASSEMBLER PAR LE POSTULANT / Information to be gathered by candidate operator

a) Le postulant d'un pays européen souhaitant opérer un aéronef français (i.e. immatriculé en France) constitue un dossier avec les documents suivants, qu'il tient à disposition de l'autorité française en cas de demande :

- Un document (pouvoir, contrat, ...) montrant que le propriétaire de l'aéronef autorise l'exploitation de son aéronef par l'opérateur considéré. En particulier, en cas de sous-locations, une preuve explicite est attendue afin de montrer que le propriétaire autorise l'opérateur « final » d'exploiter son aéronef.

a) The future operator of a French aircraft (i.e. registered in France) based in an European Country other than France shall constitute a file with the following documents, available to French authority upon request:

- *the aircraft owner power of attorney or extract of contract that clearly authorizes the dry-lease of the aircraft to the airline/operator (in particular in case of sub-lease) or extract of lease that shows the owner of aircraft is aware of the final operator and operations to be conducted with his aircraft*

- Le contrat de location coque-nue entre le propriétaire, ou le cas échéant la personne ayant déjà en location l'aéronef, et l'opérateur (AOC, SPO, autre) qui spécifie (les aspects financiers peuvent être enlevés ou masqués) :
 - Nom de l'opérateur, avec référence de son/ses agréments d'opération utilisés pour l'aéronef concerné. Si une sous-location est envisagée à un autre opérateur étranger, le cas de l'opérateur final doit être considéré par les exigences de cette procédure. (A noter qu'une copie des documents peut être demandée par l'autorité)
 - Une description des responsabilités des différents organismes autour de l'exploitation de l'aéronef (propriétaire, locataire exploitant, CAMO/CAO Nav, organisme de maintenance)
 - La période de la location et des opérations
 - Une description des opérations autorisées et des limitations possibles (pays où sont conduites les opérations, ...)
 - L'identification de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef, la copie du certificat d'agrément étant disponible, le contrat entre les parties (CA(M)O et exploitant), dans le cas où le gestionnaire n'est pas rattaché à l'exploitant
 - L'identification de l'organisme de maintenance part 145 ou Part CAO qui sera contractualisé pour effectuer de la maintenance sur cet aéronef. Le contrat entre les parties, et les agréments de l'organismes seront disponibles sur demande de l'autorité.
- Un engagement de l'opérateur qu'il communiquera à tout organisme de maintenance qu'il contractera pour cet aéronef les informations pertinentes explicités par cette procédure.

b) Hormis les cas où l'aéronef est ou reste géré par un CAMO français ou un aéronef soumis à la part ML, le postulant fait approuver par OSAC le programme d'entretien de l'aéronef pour le besoin des opérations envisagées, via le site internet : <https://espaceclient.osac.aero/> , section "Aéronefs".

- *dry lease between owner (or lessee when aircraft subleased) and the operator (AOC holder, SPO, or other) (all financial aspects can be removed) that specifies:*
 - *name of operator with reference to his certificate(s) under which the aircraft concerned is to be operated. In case of sublease to another foreign operator, that latest operator shall be subject to the process according to this procedure (a copy of certificate may be provided upon request.)*
 - *a description of responsibilities of various entities (owner or lessee, operator, CAMO, maintenance organisation,....*
 - *period of lease*
 - *description of authorized operations and possible limitations (in particular identify countries of operations, or restrictions),*
 - *the identification of the organisation in charge of continued airworthiness, copy of its certificate upon request: contract in place and available upon request when CA(M)O is not belonging to AOC (group CAMO) or belonging to the operator (SPO + CAMO, ...)*
 - *identification of Part 145 or Part CAO Maintenance organisation who will take care of the aircraft;; Contract and certificate to be provided upon request*
- *a commitment from operator that if he orders maintenance in the future from any other selected Part 145 or CAO organisation, contracts would be in place with relevant information from this procedure considered.*

b) The Future CAMO in charge of the aircraft (unless French CAMO or aircraft under part ML) shall get the AMP approved by OSAC, via the OSAC website <https://espaceclient.osac.aero/> , section "Aircraft .

Toute modification future du programme d'entretien doit être approuvée dans les mêmes conditions

c) L'opérateur transmet à l'autorité française (dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr) une copie du CTA et des spécifications opérationnelles lorsque l'aéronef français est mis en liste de flotte, et lorsqu'il en est retiré.

d) Il est rappelé que les pilotes d'un appareil français doivent avoir une licence de pilote valide et conforme aux exigences de la réglementation européenne Part-FCL.

e) Lorsque l'aéronef concerné est équipé d'une balise de détresse (ELT, 406Mhz) avec un code de pays « France », i.e. code pays 227 ou code Outre-Mer, s'assurer que le propriétaire de l'ELT renseigne le point de contact de l'opérateur dans la base française des ELT accessible à l'adresse : <https://www.registre406.cnes.fr/homepage> . Ceci est nécessaire pour que ce point de contact puisse répondre rapidement au service SaR si l'appareil vole ou pas, en cas de déclenchement de la balise et lever les doutes sur des fausses alertes.

Le cas échéant, si l'aéronef était équipé d'une balise codée dans un autre pays, faire les démarches nécessaires auprès du service du pays en question afin, là encore, que le SaR puisse accéder rapidement aux informations de l'opérateur.

f) L'opérateur de tout aéronef français respecte les restrictions d'espace aérien telles que prescrites par les Autorités françaises, définies dans l'AIC A24/22 ou toute version ultérieure de l'AIC, disponible à l'adresse : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/download/f/d/10189175/>

g) Le postulant s'assure de faire mettre en place des processus afin que

g-1) notifications des événements de sécurité :

La notification des événements par un organisme de gestion du maintien de navigabilité d'un aéronef immatriculé en France et exploité par un opérateur communautaire non français ou un organisme de maintenance agissant sur un tel appareil (Cf. M.A.202 / ML.A.202) doit être faite selon les modalités suivantes :

- Pour un organisme détenant un agrément délivré par OSAC, notifier l'évènement via les règles habituelles précisées par OSAC en dehors de cette procédure

Any further amendments of AMP shall follow same process

c) The operator shall provide with copy of AOC operations specifications when French aircraft listed, and when removed.

d) It is reminded that all pilots operating the F registered aircraft must have a licence compliant with European regulation Part FCL

e) Should the aircraft concerned is equipped with a "French coded" Emergency Locator Transmitter (406Mhz) (i.e. country code 227 or ultramarine territories code), provide ELT owner with a point of contact for operations (POC) who shall be contacted, should the ELT is activated, to answer Search And Rescue if aircraft was actually flying, or if ELT activation is a false alert. This POC contact will be entered in the French ELT Directory.

Pay attention that the access to an ELT record in that database is only feasible by the owner of the ELT who initially entered the ELT in the French coded ELT database, accessible using the following link: <https://www.registre406.cnes.fr/homepage> .

Should the aircraft concerned is equipped with an ELT coded within another country than France, proper recording of information shall be made to be sure Search And Rescue services will be able to identify operator

f) the operator of any French registered aircraft shall respect any airspace restrictions prescribed by French Authorities, as defined in French AIC, currently AIC A24/22 or any further superseding AIC on that matter available here : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/download/f/d/10189175/>

g) The applicant shall ensure adequate processes are set up in order to

g-1) Occurrence reporting :

Occurrences reporting by a continuing airworthiness organisation managing a French registered aircraft operated by a foreign organisation, or a maintenance organisation working on a French registered aircraft (Cf. M.A.202 / ML.A.202) shall apply the following instructions:

- *For an organisation holding an approval according to (EU) no 1321/2014 regulation issued by an Authority other than French Authority, send a French or English version of the occurrence reporting to the email : cr-evenements.techniques@osac.aero*

- Pour un organisme détenant un agrément conforme au (UE) n°1321/2014 délivré par une autre autorité que l'autorité française, établir un rapport d'occurrence et l'envoyer en langue anglaise ou française à l'adresse suivante : [cr-evenements.techniques@osac.aero](mailto:evenements.techniques@osac.aero)

g-2) Consignes opérationnelles

Les consignes opérationnelles avec un impact sur la navigabilité émises par l'AESA ou la DGAC sont mises en œuvre dans les délais requis /

g-3) CEN

Une copie de tout certificat d'examen de navigabilité, émis ou étendu par un CAMO/CAO, ou toute recommandation pour un ARC est à envoyer à OSAC : Remplir le formulaire AC158 disponible [ici](https://documentation.osac.aero/view/291112) : <https://documentation.osac.aero/view/291112>, et envoyer le formulaire et l'ARC ou recommandation pour un ARC aux destinataires indiqués sur ce formulaire AC158

g-4) laissez-passer et dérogations

Tout besoin de laissez-passer ou toute demande de dérogation relative à la navigabilité doivent faire l'objet d'une demande auprès d'OSAC, en utilisant le site internet <https://espaceclient.osac.aero/>, section "Aircraft".

g-2) operational directives

Operational directives with a continuing airworthiness impact or other mandatory measures issued by the French Authority, or by EASA must be complied with

g-3) ARC

a copy of issued or extended airworthiness review certificate (ARC) by a Continuing Airworthiness management organisation or any recommendation for getting an ARC issuance shall be sent to OSAC : Fill the form AC158 available [here](https://documentation.osac.aero/view/291112) : <https://documentation.osac.aero/view/291112> , and send the form and the ARC/ recommendation for ARC to identified recipient in the form AC158;

g-4) permit to fly and airworthiness exemption

Should any permit-to-fly be necessary, or any airworthiness related exemption be needed, OSAC website <https://espaceclient.osac.aero/>, section "Aircraft" should be used

8. INFORMATION PRATIQUE ENTRE AUTORITES / Liaison between Authorities

Le postulant à faire opérer un aéronef français par un organisme basé dans un autre pays Européen utilise le formulaire F-40-00-1 dans sa version en vigueur, téléchargeable sur le site d'OSAC <https://www.osac.aero/> . Il remplit le formulaire et l'envoie par messagerie électronique aux adresses suivantes : camo.etranger@osac.aero et dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr . / .

Le postulant ou le futur opérateur de l'aéronef fournit une copie de ce formulaire complété à l'autorité des opérations.

Si l'Autorité du Pays des Operations a une question, elle contacte la DSAC à l'adresse suivante : dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr .

The applicant or future operator of French registered aircraft based in another Member State shall use the template F-40-00-1 in its current version, downloaded from OSAC website : <https://www.osac.aero/> . He/She fills up the template and sends it by email to the following addresses: camo.etranger@osac.aero and dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr

The applicant or future operator provides the State of Operations Authority with a copy of the filled template.

Should the State of Operator Authority have questions about the filled template, it shall contact DSAC at the following address: dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr

9. SURVEILLANCE PAR L'AUTORITE FRANCAISE / Oversight by French Authority

L'autorité française d'immatriculation peut contrôler à tout moment la conformité de l'aéronef aux exigences du règlement (UE) n°1321/2014. Elle peut suspendre le CEN ou le CDN de l'aéronef, et informera l'Autorité des opérations pour toute constatation. /

L'opérateur paie à OSAC les charges de traitement des demandes, notamment pour l'approbation de programme d'entretien, de délivrance de Laissez-passer, d'exemption, ...

The French Authority may perform any inspection of the aircraft to verify its compliance with regulation (EU) n°1321/2014. It may suspend the ARC or CofA of the aircraft. It shall inform the State of Operations Authority of any findings.

Fees and charges are due to OSAC for any request, such as maintenance program approval, permit to fly instruction and issuance, exemption instruction and issuance, ...



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