



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



P-22-01

Délivrance des documents de bord aux aéronefs neufs fabriqués par un organisme agréé 21G ou 21F français (pour exportation vers un Etat tiers ou pour mise au registre Français)

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 5
Version n° 0
Publiée le 15 octobre 2025

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0 (ex-Ind A)	23 juillet 2012	Création.
Ed 1 v0 (ex-Ind B)	25 mars 2015	- Apporte des précisions concernant : - o Le domaine d'application (§ 2.1), - o Les nouvelles coordonnées du destinataire de la demande de documents de bord (§ 5.5.1), - o Le contenu de l'historique exploitation/maintenance (§ 5.5.3), - o Les justificatifs pour la délivrance du certificat acoustique (§ 5.5.4), - o -Prend en compte le changement de processus d'approbation des CRM (§ 5.2.3), - o -Introduit : - o Les vérifications dues au titre du 21.B.420 et les conditions de réalisation de l'inspection aéronef requise (§ 5.6.2).
Ed 2 v0 (ex-Ind C)	Août 2015	- précise : - o dans le § 5.2.5 les dispositions applicables aux balises de détresse, dans le § 5.3, les conditions d'éligibilité d'un aéronef à une immatriculation au registre français et supprime le formulaire DT617, - o dans le § 5.5.3 la conduite à tenir selon que la Form 52 couvre ou non l'ensemble d'un ballon. - prend en compte la diffusion de 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, qui annule et remplace celui du 17 mai 1971, modifié. Par ailleurs, dans cette révision, le chapitre des « définitions et abréviations » est remonté en deuxième place, pour son usage dès le chapitre « domaine d'application ».
Ed 3 v0 (ex-Ind D)	Novembre 2016	- introduit, tout au long du corps du texte, les nouvelles dispositions réglementaires faisant suite à l'entrée en vigueur des règlements (UE) n° 2015/1088 et n° 2015/1536, modifiant le règlement (UE)1321/2014, notamment, dans le § 5.5.2.2.1, ce qui concerne la possibilité, pour le propriétaire d'un aéronef ELA1 ne participant pas à des activités commerciales, de choisir le régime du PE déclaré, - introduit, dans le § 2.2, les définitions relatives : - o aux activités commerciales, - o aux aéronefs complexes motorisés (CMPA) et aux ELA1, - précise dans le § 5.2.3 b), les conditions de traitement des carnets de route et des CRM, - introduit dans le § 5.5.2.1, un tableau faisant le point des exigences en matière de gestion du maintien de la navigabilité et d'entretien en fonction du type de l'aéronef et de son exploitation, - rappelle, dans le § 5.6.3, que préalablement à la délivrance des documents de bord, il doit être vérifié que l'aéronef satisfait aux exigences de la Partie M, - apporte, dans le § 5.6.3, des précisions pour le calcul de la date de fin de validité du CEN, - introduit l'annexe 3 listant les points de contact pour la mise en œuvre de la procédure,

		- prend en compte le changement d'organisation de la DSAC/NO/AGR qui devient la DSAC/NO/MQC - Pôle Méthodes, Qualité et Compétences, - prend en compte des modifications de forme contribuant à une meilleure lisibilité (non marquées en rouge).
Ed 4 v0 (ex-Ind E)	Janvier 2017	- introduit dans les § 5.6, 6.1 et 6.2 les nouvelles dispositions relatives à la signature des documents de bord transférée à OSAC à compter du 01/01/2017, - dans l'annexe I relative aux informations à fournir pour la délivrance des documents de bord d'un aéronef en cours d'inscription au registre français, celle relative au « Record Number » de la ligne de la base de données EASA correspondant à la configuration de l'aéronef.
Ed 5 v0	Octobre 2025	- Mise à jour de la mise en forme du document (non tracé) - introduit dans l'annexe 1 relative aux informations à fournir pour la délivrance des documents de bord d'un aéronef en cours d'inscription au registre français, celle relative aux numéros de série des moteurs et des hélices. - introduit dans l'annexe 2 relative aux informations à fournir pour la délivrance d'un CDN Export d'un aéronef, celle relative au « Record Number » de la ligne de la base de données EASA correspondant à la configuration de l'aéronef, et aux numéros de série des moteurs et des hélices suite à publication d'EASA Form 27 issue 5. - dans l'annexe 3 mise à jour du lien vers la page web de l'AESA - la prise en compte du règlement (UE) 2019/1383 - introduction de la possibilité de délivrer un CDN Export avant la livraison de l'aéronef.

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

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

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions	2
Sommaire	4
1. OBJET	5
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	5
2.1. Abréviations	5
2.2. Définitions	6
3. RÉFÉRENCES	8
3.1. Principaux règlements concernés	8
3.2. Documents	8
4. DÉLIVRANCE DES DOCUMENTS DE BORD D'UN AÉRONEF INSCRIT AU REGISTRE FRANÇAIS	9
4.1. Généralités	9
4.2. Autres processus parallèles à la classification	9
4.2.1. Immatriculation	9
4.2.2. Licence de station d'aéronef	9
4.2.3. Livrets et carnets	10
4.2.4. Marques d'immatriculation et plaque d'identité nationale	10
4.2.5. Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien	10
4.3. Éligibilité	11
4.4. Postulant	11
4.5. Justificatifs à fournir	11
4.5.1. La demande	11
4.5.1.1. Documents complémentaires à la demande initiale	11
4.5.1.2. Évolution de la demande initiale	11
4.5.2. Régime d'entretien prévu	12
4.5.2.1. Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité	12
4.5.2.2. Programme d'entretien (PE)	12
4.5.2.3. Exception : exploitation différée	12
4.5.3. Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité (couvre aussi, pour l'exportation, la conformité aux normes acoustiques)	12
4.5.4. Justificatifs en vue de la délivrance du CA	13
4.6. Processus de délivrance du CDN, du CEN et du CA	13
4.6.1. Vérifications réalisées par le RS	13
4.6.2. Délivrance des documents par OSAC	14
5. EXPORTATION VERS UN ÉTAT TIERS	14
5.1. Particularités liées aux documents export	14
5.1.1. Postulant	14
5.1.2. Mention particulière à faire figurer au dos du certificat de navigabilité pour export (se reporter à la procédure P-22-04)	15
5.1.3. Le CCRE	15
5.2. Délivrance des documents par OSAC	15
5.3. Cas particulier : délivrance anticipée de CDN Export	15
ANNEXE 1	16
ANNEXE 2	17
ANNEXE 3	18

1. OBJET

Cette procédure s'applique aux aéronefs neufs produits sous agrément 21G ou 21F délivré par la France et décrit :

- le processus de délivrance des documents individuels de navigabilité (et documents associés) d'un aéronef destiné à être immatriculé en France, ou
- le processus d'exportation d'un aéronef vers un Etat tiers.

Notes :

- Il n'est pas délivré de documents d'exportation pour les aéronefs destinés à un Etat membre de l'AESA.
- Cette procédure ne traite pas de la délivrance des certificats de navigabilité individuels qu'OSAC peut être amené à délivrer pour le compte d'autorités étrangères. Ces activités font l'objet de procédures particulières en fonction des accords particuliers avec chacune de ces autorités.
- Par définition, cette note ne couvre pas les aéronefs exclus par l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139.
- L'annexe 3 donne des renseignements utiles sur les contacts mentionnés dans cette procédure et sera mise à jour sans faire évoluer l'indice de la procédure

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1. Abréviations

AESA :	Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne;
CA :	Certificat Acoustique ;
CCRE :	Certificat de Conformité Radio pour Exportation ;
CDN :	Certificat De Navigabilité ;
CEN :	Certificat d'Examen de Navigabilité ;
CI :	Certificat d'Immatriculation ;
CLN export :	Certificat de Limitations de Nuisances pour l'exportation ;
CMPPA :	Complex Motor-Powered Aircraft ;
CREA :	Compte Rendu d'Examen d'Aéronef ;
CRM :	Compte Rendu Matériel ;
CTA :	Certificat de Transporteur Aérien ;
DOA	Design Organisation Approval ;
DSAC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ;
DSAC/NO :	Direction Navigabilité et opérations de la DSAC ;
DSAC/NO/NAV :	Pôle Certification, Suivi de Navigabilité et Aviation générale de DSAC/NO ;
DSAC/NO/MQC :	Direction de la sécurité de l'aviation civile - Pôle Méthodes, Qualité et Compétences ;
DSAC-IR	Echelons interrégionaux de la DSAC ;
LSA :	Licence de Station d'Aéronef (attestation de conformité de la station radioélectrique émettrice d'un aéronef au Règlement de radiocommunication de l'Union Internationale des Télécommunications) ;
MTOM :	Masse maximale au décollage ;
ORO :	Partie ORO Annexe III du règlement (EU) No 965/2012

TCDS :	Type Certificate Data Sheet ;
UIT :	Union Internationale des Télécommunications ;
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile ;
OSAC/DOAG/NA :	Service d'OSAC, situé à Issy les Moulineaux, en charge de la délivrance des documents de bord, anciennement DOAL/NA ;
PE :	Programme d'Entretien ;
POA :	Production Organisation Approval ;
RS :	Responsable de Surveillance ;
RNAV :	Area Navigation (Navigation de surface)
SPO	Exploitation réalisée conformément à la Partie-SPO du règlement (UE) 965/2012
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima (Minimum de séparation verticale réduit)°

2.2. Définitions

ATO commercial : Exploitation réalisée par un organisme de formation approuvé de type ATO conformément au règlement (UE) 1178/2011, avec un caractère commercial.

ATO non commercial : Exploitation réalisée par un organisme de formation approuvé de type ATO conformément au règlement (UE) 1178/2011, sans caractère commercial

Aéronef ELA1 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants :

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1 200 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe ;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg ;
- iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les ballons à air chaud, 1 050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs ;
- iv) un dirigeable conçu pour un maximum de 4 occupants et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m³ pour les dirigeables à gaz.

Aéronef ELA2 : signifie European Light Aircraft 2 (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants :

- un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2000Kg, non classé comme aéronef motorisé complexe
- un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 2000Kg ;
- un ballon ;
- un dirigeable à air chaud ;
- un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes :
 - poids statique de 3 % maximum,
 - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
 - conception simple et classique de la structure, du système de commande et du système de ballonnets, et

- commandes non assistées ;
- un aéronef à voilure tournante très léger.

Aéronef léger (Light aircraft) :

- Avion autres que motorisé complexe ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 2730Kg
- Hélicoptère autres que motorisé complexe ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 1200Kg, certifié pour maximum 4 occupants.
- Autres aéronefs ELA2/ELA1.

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.

Activités commerciales : Toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant.

Cela comprend l'exploitation à des fins de transport aérien commercial (européen sous licence octroyée conformément au règlement (CE) n°1008/2008 ou selon le règlement national), l'exploitation spécialisée commerciale, et/ou l'exploitation par des organismes de formations (ATO) commerciaux.

Classification : processus de délivrance des documents de navigabilité et de limitation de nuisances sonores, et des autres documents de bord aux aéronefs au moment de leur importation (ou fabrication) et de leur inscription au registre français d'immatriculation.

Exploitation à des fins de Transport Aérien Commercial : exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux.

Exploitation spécialisée commerciale : opérations soumises aux exigences de la partie SPO, énoncées à l'annexe 8 du règlement (UE) n° 965/2012 (agriculture, construction, photographie, levés topographiques, etc.)

Exploitation limitée : exploitation d'aéronefs autres que des motorisés complexes portant sur :

- des vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six ;
- des manifestations aériennes ou des vols de compétition, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant précisé par l'autorité compétente;
- des vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et agréé conformément au règlement (UE) n°1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.

Conformément au règlement (UE) n°1321/2014, l'"exploitation limitée" n'est pas considérée comme une exploitation à des fins de transport aérien commercial ni comme une exploitation spécialisée commerciale.

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

Etat tiers : Etat autre qu'un Etat membre de l'AESA.

3. RÉFÉRENCES

3.1. Principaux règlements concernés

- Règlement (UE) n°748/2012 modifié et les AMC/GM associés.
- Règlement (UE) n°1321/2014 modifié et les AMC/GM associés.

Ces documents sont disponibles sur le site internet de l'agence européenne et sur le site :

<https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

- 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 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef.
- 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.
- Arrêté du 21 décembre 2018 modifié, relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

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

3.2. Documents

- Document RP-22-90 relatif aux licences de station d'aéronefs et aux certificats de conformité radio pour exportation.
- Document P-41-65 relatif à l'adresse 24 bits OACI, au code SELCAL et aux procédures liées aux balises de détresse 406 MHz.

Ces documents sont disponibles à leur dernier indice sur le site OSAC : <https://documentation.osac.aero/>.

4. DÉLIVRANCE DES DOCUMENTS DE BORD D'UN AÉRONEF INSCRIT AU REGISTRE FRANÇAIS

4.1. Généralités

La classification consiste en la délivrance des documents de bord suivants à un aéronef au moment de son inscription au registre français d'immatriculation :

- un CDN individuel français,
- un CEN(EASA Form 15a ou 15c) , associé au CDN,
- un CA pour les aéronefs soumis à obligation selon l'article 9 du règlement (UE) n°2018/1139 qui renvoie à l'annexe 16 de l'OACI (exemple : les aéronefs tels que les ballons ou les planeurs ne reçoivent pas de CA).

Afin de donner une vue globale au postulant à la classification, le § 4.2 ci-dessous décrit les démarches à conduire en parallèle du processus de classification proprement dit, qui est décrit aux §§ 4.3 à 4.6 ci-dessous.

4.2. Autres processus parallèles à la classification

4.2.1. Immatriculation

Un CI est requis pour l'aéronef. Le CDN ne peut être émis que si les conditions d'émission du CI sont satisfaites, et réciproquement.

Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il remplit l'une des conditions suivantes (Extrait de l'article L.6111-3 du code des transports) :

- 1) *Il appartient à une personne physique française ou ressortissante d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen,*

Note : dans ce cas et seulement dans ce cas, l'aéronef peut être exploité par un opérateur non français.

Le postulant en informe alors OSAC le plus tôt possible dans le processus de classification afin que l'information soit transmise à DSAC/NO/MQC dans les délais les plus courts.

- 2) *Il appartient à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État 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 État membre de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen,*

- 3) *Il est exploité par un transporteur aérien dont la licence d'exploitation a été délivrée par l'autorité administrative française (DGAC/DTA).*

Pour les modalités d'immatriculation, consulter la page « immatriculation des aéronefs » qui est sur le site DGAC <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/immatriculation-des-aeronefs>.

Avant de délivrer des documents de bord de l'aéronef, OSAC obtient de la mission des immatriculations de la DSAC un accord pour la classification.

Il est rappelé qu'il est de la responsabilité du postulant de préparer et de soumettre un dossier complet à la mission des immatriculations de la DSAC.

4.2.2. Licence de station d'aéronef

Les aéronefs équipés d'un ou plusieurs émetteurs radioélectriques doivent détenir une LSA. La demande est établie en même temps que la demande de classification : voir document RP-22-90.

4.2.3. Livrets et carnets

a) Livrets relatifs à l'entretien

Les articles M.A.305 ou ML.A.305 exigent que le propriétaire ou l'exploitant mettent en place un système d'enregistrement des opérations d'entretien de l'aéronef sous une forme acceptable par l'autorité compétente. Le système d'enregistrement doit permettre notamment l'inscription de toutes les entrées de manière claire et précises et de s'assurer de la traçabilité des éventuelles corrections de manière que l'on puisse clairement voir l'inscription d'origine (contenu est détaillé dans le guide G-40-01, §9).

OSAC supprime le service de délivrance des livrets et carnets pour les aéronefs AESA à compter du 1 janvier 2026. Les usagers peuvent se procurer un livret de leur choix répondant aux exigences réglementaires chez les fournisseurs spécialisés.

b) Carnet de route

Les aéronefs, répondant à la Partie M, utilisés dans le cadre d'une activité non commerciale (par exemple, exploitation limitée) doivent disposer :

- d'un carnet de route, ou
- d'un CRM à la place du carnet de route. Dans ce dernier cas, le CRM nécessite l'accord d'OSAC en tant que document d'interface avec l'exploitant dans le cadre de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

Les aéronefs, répondant à la Partie M, exploités en TAC avec ou sans licence, dans le cadre d'une exploitation commerciale spécialisée, ou exploités par des organismes de formations (ATO) commerciaux doivent disposer d'un CRM initial approuvé par OSAC.

Les aéronefs répondants aux exigences de la Partie ML ne sont pas tenus d'avoir un CRM quelle que soit leur exploitation. Cependant, le propriétaire/exploitant de l'aéronef peut décider d'en faire usage, dans ce cas il doit se conformer au M.A.306.

Les aéronefs répondant à la Partie ML doivent disposer :

- d'un carnet de route, ou
- d'un CRM à la place du carnet de route. Dans ce dernier cas, le CRM nécessite l'accord d'OSAC en tant que document d'interface avec l'exploitant dans le cadre de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

4.2.4. Marques d'immatriculation et plaque d'identité nationale

Les marques d'immatriculation et la plaque d'identité nationale doivent être apposées sur l'aéronef conformément à l'arrêté du 28 juillet 2015 précité.

Le propriétaire de l'aéronef et/ou le POA mandaté assure le respect de ces exigences.

4.2.5. Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien

Les règlements relatifs à l'exploitation et ceux relatifs à l'espace aérien (RVSM, RNAV etc.) peuvent contenir, selon le type d'aéronef ou d'exploitation, des exigences ayant un impact sur la définition de l'aéronef :

- aménagement cabine ;
- obligation d'emport d'équipements ;
- codage des matériels radioélectriques (adresse 24 bits OACI, code SELCAL, codage/enregistrement des ELT 406 MHz) : voir document P-41-65 ;
- etc.

Le processus de classification n'a pas pour vocation de vérifier la conformité à ces exigences, mais de vérifier que la définition de l'aéronef (éventuellement modifiée pour satisfaire ces exigences) est bien approuvée du point de vue de la navigabilité.

Cela ne dispense pas le postulant à obtenir les autorisations opérationnelles requises (RVSM, RNAV, ETOPS...)

Note : Le postulant est invité à consulter l'arrêté du 21 décembre 2018 modifié pré-cité et à enregistrer la balise dans le registre français des balises de détresse (<https://registre406.cnes.fr>)

4.3. Éligibilité

Ne peuvent prétendre à une classification française que les aéronefs :

- éligibles à une immatriculation française, et
- dont la définition est certifiée par l'AESA, et
- en état de navigabilité.

4.4. Postulant

Le postulant à la classification d'un aéronef doit être le propriétaire de cet aéronef, au nom de qui le Certificat d'Immatriculation français sera délivré.

Dans la grande majorité des cas, le propriétaire mandate le constructeur pour les démarches de classification. Une copie du mandat sera exigée.

Nota : lorsque l'aéronef est en multipropriété, le mandat doit être signé par tous les propriétaires.

Dans la suite de cette procédure, il sera considéré que le demandeur est le constructeur, seul interlocuteur d'OSAC pour la fourniture des justificatifs demandés et, qu'à défaut, OSAC doit être contacté pour définition des dispositions applicables.

4.5. Justificatifs à fournir

4.5.1. La demande

La demande est adressée, sous forme libre, sur la page web d'OSAC :

Services/Organismes agréé/Production-Partie-21 Sous-Partie G ou Production-Partie-21 Sous-Partie F / Classification d'un aéronef neuf produit en France : <https://espaceclient.osac.aero/service/262>

La demande est déposée deux mois environ avant la date de livraison prévue de l'aéronef.

Elle doit comporter les éléments figurant en annexe 1.

Le cas échéant, une copie du mandat doit être jointe (voir § 4.4).

4.5.1.1. Documents complémentaires à la demande initiale

Doivent normalement être joints à la demande :

- un devis de masse et de centrage accompagné des instructions de chargement ;
- une copie du manuel de vol, lorsque ce document est exigé par le code de navigabilité applicable à l'aéronef concerné.

Toutefois il est possible de s'affranchir de la présentation de ces documents sur la base d'une procédure approuvée couvrant ces deux points dans le cadre du DOA et/ou du POA du constructeur.

4.5.1.2. Évolution de la demande initiale

Dans le cas où les données figurant dans la demande initiale ne sont plus correctes, le postulant doit adresser une nouvelle demande de service sur la page web d'OSAC (voir § 4.5.1). Dans ce cas, il doit, soit faire évoluer sa demande initiale à un nouvel indice en identifiant clairement les évolutions apportées par rapport à la version initiale, soit émettre une nouvelle demande qui doit alors mentionner clairement son lien avec la demande initiale.

4.5.2. Régime d'entretien prévu

4.5.2.1. Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité

Le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité doit être identifié (propriétaire/locataire ou organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité, selon le cas).

Le tableau dans le §2 du Guide G-40-01 fait le point des exigences en matière de gestion du maintien de la navigabilité et d'entretien en fonction du type de l'aéronef et de son exploitation.

En cas de gestion par un organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité, une copie du contrat de gestion (ou, pour les transporteurs aériens, un engagement à gérer l'aéronef dans le cadre de leur propre organisme de gestion du maintien de la navigabilité dans l'attente de l'inscription en liste de flotte) doit être fournie avant la remise des documents.

Sinon, le propriétaire (ou le cas échéant le locataire inscrit sur le Certificat d'immatriculation) sera responsable de la gestion du maintien de la navigabilité.

4.5.2.2. Programme d'entretien (PE)

4.5.2.2.1. PE des aéronefs redevables de la Partie-M (M.A.302)

Le contenu et les règles d'approbation d'un PE d'un aéronef redevable de la Partie-M sont décrites dans le §8.2 du guide G-40-01.

Une copie de la page du PE portant approbation ou la lettre d'approbation du PE doit être présentée lors de la remise des documents de bord pour l'aéronef.

Note: dans le cas où un organisme de gestion du maintien de la navigabilité non français est en charge d'un aéronef français, le programme d'entretien ne pourra pas être approuvé par une procédure indirecte au titre du M.A.302(c), la France ne mettant pas en œuvre le M.1(3)(ii).

4.5.2.2.2. PE des aéronefs redevables de la Partie-ML (ML.A.302)

Le contenu et les règles d'approbation d'un PE d'un aéronef redevable de la Partie-ML sont décrites dans le §8.3 du guide G-40-01.

Des déviations aux recommandations contenues dans les ICA pourront être introduites par le propriétaire, sous sa seule responsabilité. Les éventuelles justifications et/ou mesures compensatoires seront définies à la discrétion du propriétaire. Toutefois, il n'est pas permis de dévier aux exigences obligatoires relatives au maintien de la navigabilité, ni d'être moins restrictif que le MIP..

Une copie de la déclaration ou l'approbation du PE doit être présentée lors de la remise des documents de bord pour l'aéronef.

4.5.2.3. Exception : exploitation différée

Il pourra être accepté, avec l'accord de DSAC/NO/NAV (voir annexe 3), qu'un contrat de gestion avec un organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité (lorsque requis) et/ou un programme d'entretien approuvé/déclaré ne soit pas disponible au moment de la classification, sous réserve d'un engagement du propriétaire/locataire de ne pas démarrer l'exploitation tant que la conformité complète avec la Partie M ou Partie ML n'aura pas été établie.

Dans l'attente, tout vol nécessite la délivrance d'un laissez-passer par la DSAC ou OSAC .

4.5.3. Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité (couvre aussi, pour l'exportation, la conformité aux normes acoustiques)

La navigabilité de l'aéronef est démontrée au travers :

- de la Form 52* établie par un organisme Partie 21G,
- de la Form 52*, établie par un organisme Partie 21F, et validée par OSAC,
- de l'historique d'exploitation/maintenance**, attesté par le constructeur, entre la date d'édition de la Form 52 et la date de présentation à l'autorité française,

Cela comprend, en particulier les éventuelles Form 53 établies postérieurement à la Form 52.

(*) Si ces documents datent de plus de 60 jours au moment de la demande de classification, l'autorité pourra définir des dispositions compensatoires (exemple : contrôles complémentaires par l'autorité).

(**) Cet historique attestera :

- des heures et cycles effectués depuis la date d'émission du document,
- de l'approbation, par l'AESA, des modifications et des réparations appliquées depuis la date d'émission de la Form 52,
- de l'application :
 - des AD émises ou reprises par l'AESA et des CN émises par la DSAC, depuis la date d'émission de la Form 52,
 - des AD répétitives,
- du strict respect des limitations de navigabilité (ALI, CMR),
- du strict respect des exigences de la Partie M ou Partie ML lors de la réalisation de toute opération d'entretien à compter de la date d'émission de la Form 52,

Note : cas particulier des ballons :

Il devra être déterminé si la Form 52 couvre ou non l'ensemble du ballon. Deux cas sont possibles :

- la Form 52 couvre l'ensemble du ballon : la procédure à appliquer est identique à celle des autres aéronefs
- la Form 52 ne couvre pas l'ensemble du ballon: il est alors nécessaire de faire un parcours de navigabilité sur les équipements installés en complément de l'enveloppe et non couverts par la Form 52 (éléments de traçabilité de production si les éléments sont neufs ou éléments de maintenance si les éléments sont usagés). Il s'agit alors de s'assurer de la conformité de la configuration revendiquée et le formulaire à utiliser est le F-22-00-2, cas d'un parcours complet de la configuration et de l'état de navigabilité du ballon, ce dernier étant considéré alors comme usagé importé d'un Etat Tiers.

4.5.4. Justificatifs en vue de la délivrance du CA

L'obtention du CA nécessite que :

- les conditions de délivrance du CDN sont satisfaites,
- la configuration de l'aéronef est certifiée du point de vue des nuisances sonores.

Le constructeur doit donc lister l'ensemble des caractéristiques de l'aéronef (y compris modifications /réparations impactant les niveaux de bruit) et identifier les niveaux de bruit certifiés (cf. annexe 1).

Les « configurations acoustiques » certifiées et les niveaux de bruit correspondants sont définis dans les bases de données AESA, accessibles sur le site AESA (voir annexe 3).

Ces bases de données, faisant l'objet de constantes mises à jour, doivent être consultées au plus près de la date de renseignement du formulaire de classification.

Lorsque la base EASA ne couvre pas la configuration de l'aéronef considéré ou en cas d'incohérence entre les données EASA et celles du manuel de vol ou en cas d'absence de données de bruit dans le manuel de vol, contacter OSAC/DOAG/NA (Voir annexe 3), lequel interviendra, le cas échéant, auprès du bureau de la performance environnementale des aéronefs (DGAC/DTA/SDD3) pour obtenir les données manquantes ou définir la conduite à tenir face aux problèmes d'incohérence entre les différentes données existantes.

4.6. Processus de délivrance du CDN, du CEN et du CA

4.6.1. Vérifications réalisées par le RS

A l'issue du processus de production, conformément aux 21.B.320 et 21.B.420 (si délivrance CA), le RS procède aux vérifications nécessaires à la délivrance des documents :

- à la vérification des justificatifs fournis,
- si nécessaire, à des inspections complémentaires.

Nota : pour répondre à l'exigence d'inspection de l'aéronef du 21.B.420, le contrôle, par le RS, de la configuration physique de l'avion par rapport aux données du CA ou de la demande de CA (voir annexe 1), se fera sur la base d'un document du constructeur attestant que les modifications acoustiques référencées sur le CA ou la demande de CA sont bien enregistrées comme effectuées dans la documentation de l'aéronef.

4.6.2. Délivrance des documents par OSAC

A l'issue du processus de production et une fois les vérifications définies en 4.6.2 effectuées, le RS édite le CEN, le signe et remet les documents demandés, après les avoir datés, sous réserve d'avoir préalablement obtenu **une confirmation qu'une demande a été faite à la mission des immatriculations de la DSAC (typiquement un accord pour la classification de la mission des immatriculations de la DSAC)** et s'être assuré que l'aéronef répondait bien aux exigences de la Partie M **ou Partie ML** (PE approuvé, aéronef géré par un organisme agréé, ...).

Un moyen alternatif est de disposer d'une attestation du constructeur par laquelle ce dernier s'engage à ne remettre les documents de bord au propriétaire/exploitant qu'une fois qu'il aura la preuve que le CI a été émis et que les exigences de la Partie M ou Partie ML sont satisfaites.

Un autre moyen est d'obtenir, auprès de DSAC/NO/NAV **ou OSAC**, un laissez-passer pour rejoindre la base d'exploitation de l'aéronef et de traiter la mise à disposition des documents de bord directement avec OSAC/DOAG/NA.

5. EXPORTATION VERS UN ÉTAT TIERS

Ce processus consiste à délivrer pour un aéronef neuf produit en France et exporté vers un Etat tiers :

- un certificat de navigabilité pour export
- et le cas échéant (en fonction des demandes de l'Autorité importatrice) :
- un CLN export,
 - un CCRE (mention apportée au dos du certificat de navigabilité pour export à la demande du constructeur);

Le processus de délivrance des documents d'exportation est identique et les paragraphes suivants restent applicables au cas de l'exportation :

- 4.5.1 et 4.5.1.2 : La demande (se référer aux éléments demandés en annexe 2)
- 4.5.3 : Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité (pour l'exportation, la Form 52 couvre également la conformité aux normes acoustiques)
- 4.6.1 : Etablissement des documents demandés (pour les deux premiers paragraphes)

Nota : dans le cas d'un aéronef exporté, il est généralement nécessaire d'obtenir un Certificat de non immatriculation de la part de la mission des immatriculations de la DGAC pour obtenir le certificat de navigabilité du pays importateur. Il appartient au propriétaire de se procurer ce document auprès de la mission des Immatriculations **de la DGAC**.

5.1. Particularités liées aux documents export

5.1.1. Postulant

Dans le cadre de cette procédure la demande de délivrance des documents d'exportation pour un aéronef neuf est faite par l'organisme de production qui fabrique les aéronefs.

Il incombe au postulant de s'assurer qu'il dispose d'une capacité juridique (par le biais d'un contrat, d'un mandat du propriétaire ou d'un autre document) sur l'aéronef. Le postulant confirme cette capacité juridique par une attestation (voir l'annexe 1).

5.1.2. Mention particulière à faire figurer au dos du certificat de navigabilité pour export (se reporter à la procédure P-22-04)

Dans un cas général, un CDN Export atteste que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité français).

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'Etat importateur au lieu de la conformité avec les exigences de l'Etat exportateur. En cas d'exportation vers l'un des pays avec lesquels l'Union Européenne a conclu un tel accord bilatéral, le postulant doit vérifier que toutes les exigences d'importation prévues dans les accords bilatéraux sont respectées.

Notamment, le postulant vérifie que la définition à une configuration d'aéronef est approuvée dans l'état d'importation (configuration initiale et éventuelles modifications). Si certaines de ces exigences ne peuvent pas être respectées, l'Etat 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 postulant 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.

5.1.3. Le CCRE

Se reporter au RP-22-90.

5.2. Délivrance des documents par OSAC

Une fois les vérifications requises effectuées, le RS remet le certificat de navigabilité pour export (format de la DSAC ou EASA Form 27) et, le cas échéant, le CLN export au postulant.

5.3. Cas particulier : délivrance anticipée de CDN Export

Pour prendre en compte les difficultés des organismes de Production liées aux délais de livraisons des aéronefs, OSAC met en place une procédure particulière pour la délivrance anticipée du CDN Export (EASA Form 27/Format DSAC/ et/ou CCRE).

Les organismes de production titulaires de la prérogative prévue dans l'Annexe 3 de la procédure P-03-01 peuvent demander à OSAC l'obtention d'un CDN Export (EASA Form 27/Format DSAC et/ou CCRE).avant la signature définitive de l'EASA Form 52.

Dans ce cas, le POA demandeur doit joindre à la demande une version préliminaire (draft) de l'EASA Form 52, qui sera délivrée lorsque la conformité aux exigences sera démontrée. Il est important que ce projet de l'EASA Form 52 contienne la référence (case n°3 de l'EASA Form 52) et les informations concernant la configuration de l'aéronef (toutes les cases de l'EASA Form 52 renseignées sauf les cases n° 18, 19 et 20).

La demande doit être signée par une personne habilitée, spécifiée dans le MOP, et doit contenir l'adresse où les documents doivent être envoyés, ainsi que le nom du destinataire.

Une copie de la version finale (daté et visée) de l'EASA Form 52 est transmis après l'émission à l'autorité via le site d'OSAC (en utilisant la demande correspondante).

ANNEXE 1

DEMANDE POUR LA DELIVRANCE DES DOCUMENTS DE BORD D'UN AEONEF EN COURS D'INSCRIPTION AU REGISTRE FRANCAIS

Cette demande, sauf accord particulier, contient les informations suivantes (si possible respecter l'ordre indiqué ci-dessous pour faciliter la saisie informatique des données) :

- Le type des documents demandés (indiquer explicitement la demande ou non du document) :
 - CDN (de format AESA, éventuellement restreint) et le CEN (à préciser 15a ou 15c)
 - CA (de format AESA)
 - LSA (se reporter au RP 22-90)
- Le type, le modèle et variante de l'aéronef
- Le numéro de série de l'aéronef
- Le constructeur, le type, le modèle et le numéro de série du (des) moteur(s)
- Le constructeur, le type, le modèle et le numéro de série des hélices et dans le cas des hélices à pas variable, le modèle des pales
- Le nom et l'adresse du constructeur
- La masse maximale au décollage et à l'atterrissage de l'aéronef
- Le lieu de production de l'aéronef (le lieu de production est le lieu où est signée l'attestation de conformité AESA Form 52)
- L'immatriculation de l'aéronef : marques d'immatriculation réservées
- Le « Record Number » de la ligne de la base de données EASA correspondant à la configuration de l'aéronef, le chapitre de l'Annexe 16 de l'OACI auquel est conforme l'aéronef pour les limitations de nuisances, ainsi que les différents niveaux de bruit applicables¹, et la liste des modifications/réparations impactant les niveaux de bruit
- L'information concernant régime d'exploitation prévu et la définition d'aéronef :
L'aéronef répond-il à la définition d'un aéronef léger qui ne participera pas à des activités TAC sous licence oui ☐ (redevable de la Partie-ML) non ☐ (redevable de la Partie-M)
- Le nom, l'adresse et la nationalité du propriétaire
- Le nom, l'adresse et la nationalité du transporteur aérien devant exploiter l'aéronef, le cas échéant
- Le nom et l'adresse du gestionnaire de la navigabilité
- Le numéro de l'agrément sous lequel l'aéronef a été produit
- Le cas échéant, la demande des différents carnets et livrets et leurs pages de garde

La demande contient la déclaration suivante, signé par le postulant :

« Je déclare que j'ai la capacité légale de soumettre cette demande à OSAC et que toutes les informations fournies dans ce formulaire de demande sont correctes et complètes. » Documents à joindre à la demande :

- Mandat du propriétaire, le cas échéant.
- AC 143 pour l'établissement de la LSA
- Une confirmation, que la demande d'immatriculation a bien été lancée

¹ Les niveaux de bruit applicables sont ceux et uniquement ceux relevés, en fonction des MTOM et des MLM certifiées et des éventuelles modifications appliquées sur l'aéronef considéré, dans les fichiers des bases de données AESA, seules bases de référence depuis le 28 mars 2007, accessibles sur le site AESA. Dans le cas où ces données ne seraient pas disponibles dans la base AESA, OSAC/DOAG/NA doit être immédiatement informé.

ANNEXE 2

DEMANDE POUR L'EXPORTATION D'UN AERONEF

Cette demande, sauf accord particulier, contient les informations suivantes (si possible respecter l'ordre indiqué ci-dessous pour faciliter la saisie informatique des données) :

- Le type des documents demandés (indiquer explicitement la demande ou non du document) :
 - CDN export (à préciser EASA Form 27 ou CDN Export Version DSAC)
 - CLN pour export
 - CCRE, éventuellement (se reporter au RP 22-90)
- Le type et le modèle de l'aéronef
- Le numéro de série de l'aéronef
- Le constructeur, le type, le modèle et le numéro de série du (des) moteur(s)
- Le constructeur, le type, le modèle et le numéro de série des hélices et dans le cas des hélices à pas variable, le modèle des pales
- Le nom, l'adresse du constructeur
- La masse maximale au décollage de l'aéronef
- Le lieu de production de l'aéronef (le lieu de production est le lieu où est signée l'attestation de conformité AESA Form 52)
- Le « Record Number » de la ligne de la base de données AESA correspondant à la configuration de l'aéronef, le chapitre de l'Annexe 16 de l'OACI auquel est conforme l'aéronef pour les limitations de nuisances, ainsi que les différents niveaux de bruit applicables², ainsi que la liste des modifications/réparations impactant les niveaux de bruit.
- Le nom, l'adresse et la nationalité du propriétaire
- Le numéro de l'agrément sous lequel l'aéronef a été produit
- L'adresse où les documents doivent être envoyés et le nom du destinataire (pour les cas prévus dans le §5.3).
- Le numéro de référence de la Form 52
- Pays d'immatriculation prévu
- La (les) mention(s) particulière(s) éventuelle(s) à faire figurer au verso du CDN Export avec copie de la demande écrite de l'autorité d'importation. Une attestation du constructeur du respect des conditions prévues aux accords bilatéraux (y compris TCDS, CN-AD, AFM, modifications, réparations, etc.)

La demande contient la déclaration suivante, signé par le postulant :

« Je déclare que j'ai la capacité légale de soumettre cette demande à OSAC et que toutes les informations fournies dans ce formulaire de demande sont correctes et complètes. »

Documents à joindre à la demande :

- Une copie du projet de la Form 52 (pour les cas prévus dans le §5.3)
- AC 143 pour établissement du CCRE

² Les niveaux de bruit applicables sont ceux et uniquement ceux relevés, en fonction des MTOM et des MLM certifiées et des éventuelles modifications appliquées sur l'aéronef considéré, dans les fichiers des bases de données AESA, seules bases de référence depuis le 28 mars 2007, accessibles sur le site AESA. Dans le cas où ces données ne seraient pas disponibles dans la base AESA, OSAC/DOAG/NA doit être immédiatement informé.

ANNEXE 3

POINTS DE CONTACT POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CE DOCUMENT

► DSAC/NO/NAV :

Adresse générique : dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr, ou éventuellement au chef de pôle : Benoit PINON, benoit.pinon@aviation-civile.gouv.fr si besoin spécifique.

► OSAC/DOAG/NA :

Les demandes de classification sont déposées sur la page web d'OSAC :

Services/Organismes agréé/Production-Partie-21 Sous-Partie G ou Production-Partie-21 Sous-Partie F / Classification d'un aéronef neuf produit en France :

<https://espaceclient.osac.aero/service/262>

Les demandes de CDN Export sont déposées sur la page web d'OSAC :

Services/Organismes agréé/Production-Partie-21 Sous-Partie G ou Production-Partie-21 Sous-Partie F / Demande de CDN-Export pour un aéronef neuf produit en France:

<https://espaceclient.osac.aero/service/205>

► Approbation des PE par OSAC :

Les demandes d'approbation d'un programme d'entretien sont déposées sur la page web d'OSAC: Services/Aéronefs/Programme d'entretien :

<https://espaceclient.osac.aero/service/277>

► Mission des immatriculations de la DGAC :

immat@aviation-civile.gouv.fr

► Configurations acoustiques certifiées et niveaux de bruit accessibles sur le site EASA

« Aviation Professionals and Industry / Product certification / Shortcuts: Noise Type Certificates»

<https://www.easa.europa.eu/domains/environment/easa-certification-noise-levels>



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