



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



P-35-20

Attestation de Conformité de l'Aéronef/du système d'aéronef sans équipage à bord « EASA Form 52 » et Attestation de Conformité de l'Aéronef « EASA Form 52B »

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 4
Version n° 2
Publiée le 8 juin 2026

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 1 v0	09/1997	Création.
Ed 2 v0	12/2002	L'édition 2 de ce fascicule introduit l'ACJ 21.163(a) et l'ACJ No 3 au JAR 21.165(c), permettant une meilleure compréhension de la façon de renseigner la JAA Form 52, et des responsabilités du constructeur.
Ed 3 v0	07/2006	Cette nouvelle édition prend en compte la mise en conformité avec le PART 21.
Ed 3 v1	01/2011	Cette nouvelle révision prend en compte le règlement (CE) de la Commission N° 1194/2009 du 30 novembre 2009 et le rectificatif à ce règlement du 9 mars 2010.
Ed 4 v0	26/06/2024	Cette nouvelle édition prend en compte : <ul style="list-style-type: none">- l'EASA Form 52B « Attestation de Conformité Aéronef » à utiliser pour les aéronefs conçus et produits suivant le règlement (UE) No 748/2012 modifié par le règlement (UE) 2022/1358, qui introduit l'annexe Partie-21 Light- l'édition 3 de l'EASA Form 52 introduite dans le règlement (UE) n° 748/2012 modifié par le règlement (EU) 2022/201- Annexe 1 (Formulaire EASA Form 52) supprimée, double emploi avec le formulaire EASA Form 52 téléchargeable sur le site OSAC Les modifications mineures ou de forme ne sont pas tracées
Ed 4 v1	15/10/2025	Cette nouvelle version : <ul style="list-style-type: none">- introduit les spécificités liées à l'obtention d'un CDN Export sur présentation d'une version préliminaire « draft » d'Attestation de Conformité Aéronef.- modifie au §6.1 le renseignement des cases 13 et 14 pour ce qui concerne la prise en compte des non-conformités opérationnelles.
Ed 4 v2	08/06/2026	Prise en compte des nouveaux règlements (EU) 2024/1108 et (EU) 2024/1110 introduisant les notions de UA, CMU et UAS

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	3
1. OBJET	4
2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS	4
3. DOMAINE D'APPLICATION	5
4. REFERENCES	5
4.1. Principaux règlements concernés	5
4.2. Formulaires.....	5
5. PRINCIPES	5
6. RENSEIGNEMENT D'UN EASA FORM 52 OU D'UN EASA FORM 52B	6
6.1. Objet et domaine d'application	6
6.2 Généralités.....	7
6.3 Rédaction de l'Attestation de Conformité par l'Organisme de Production	7
6.4 Spécificités de renseignement de la version préliminaire (« draft ») de l'Attestation de Conformité Aéronef (EASA Form 52) par l'Organisme de Production agréé Partie-21G en vue d'obtenir la délivrance anticipée du CDN Export	12
7. ENGAGEMENT DE L'ORGANISME DE PRODUCTION D'AÉRONEF	13
7.1 Agrément d'Organisme de Production (Partie-21G).....	13
7.2 Autorisation de production (Partie-21F).....	15
7.3 Organisme de Production Déclaré (Partie-21L G).....	15
7.4 Entité de Production sous-partie R (Partie-21L R)	17
8. REMISE DES DOCUMENTS DE NAVIGABILITE	18

1. OBJET

La présente procédure a pour objet de préciser les conditions selon lesquelles les formulaires 52 et 52B de l'EASA (EASA Form 52 « **Attestation de Conformité de l'Aéronef/du système d'aéronef sans équipage à bord** » / EASA Form 52B « **Attestation de Conformité de l'Aéronef** »), doivent être produits.

En effet, l'Organisme de Production est tenu d'émettre un EASA Form 52 ou EASA Form 52B pour recevoir sans ou avec démonstration complémentaire les documents de navigabilité d'un aéronef produit dans le cadre de son Agrément (Partie-21G) ou de son Autorisation de production (Partie-21F) ou de sa Déclaration de capacité de production (Partie-21L G) ou de son Information d'intention de fabriquer (Partie-21L R).

Ces fournitures sont soumises à différentes exigences qui sont détaillées dans la présente procédure.

Dans un souci de clarté, dans la suite de la procédure :

- les mots « Organisme de Production » seront utilisés pour les éléments communs lorsqu'il n'est pas nécessaire de faire une distinction selon le type d'organisme,
- le terme « aéronef » est utilisé pour des aéronefs avec équipage à bord ou pour des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (UAS),
- le terme « Attestation de conformité » désigne les formulaires 52 et 52B de l'EASA.

2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

AMC	: Acceptable Means of Compliance (Moyens acceptables de Conformité)
BFE	: Buyer Furnished Equipment (Equipement fourni par l'acheteur)
CA	: Certificat Acoustique
CAR	: Certificat Acoustique Restreint
CdN	: Certificat de Navigabilité
CdNR	: Certificat de Navigabilité Restreint
CMU	: Unité de contrôle et de surveillance
CN	: Consigne de Navigabilité
CS	: Certification Specification (Spécification de Certification)
DGAC	: Direction Générale de l'Aviation Civile
EASA	: Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne (European Union Aviation Safety Agency)
GM	: Guidance Material (Guides)
LSA	: Licence de Station d'Aéronef
MMEL	: Master Minimum Equipment List (Liste minimum d'équipement de référence)
MOP	: Manuel de l'Organisme de Production (agréé)
MOPD	: Manuel de l'Organisme de Production Déclaré
MRB	: Maintenance Review Board
OSAC	: Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile
UA	: Aéronef sans équipage à bord
UAS	: Système d'aéronef sans équipage à bord

3. DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure s'applique uniquement aux cas des aéronefs neufs produits dans le cadre :

- D'un Agrément de production selon la Partie-21G,
- D'une Autorisation de production selon la Partie-21F,
- D'un Organisme de production déclaré selon la Partie-21L G,
- D'une Entité de production sous-partie R selon la Partie-21L R,

conformément au règlement (UE) No 748/2012 modifié, relatif aux procédures de certification de navigabilité et environnementale des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs.

4. REFERENCES

4.1. Principaux règlements concernés

Règlement (UE) No 748/2012 modifié et notamment les sous-parties F, G, H et I de la Partie-21 et les sous-parties G, H, I et R de la Partie-21L.

Guide G-31-00 : Guide pour la rédaction et/ou l'évaluation d'un Manuel d'Organisme de Production (MOP) selon la Partie-21 sous-partie G et d'un Manuel d'Organisme de Production Déclaré (MOPD) selon la Partie-21 Light sous-partie G.

Procédure P-22-01 : Délivrance des documents de navigabilité individuels des aéronefs neufs fabriqués en France.

4.2. Formulaires

EASA Form 52 : AIRCRAFT STATEMENT OF CONFORMITY/**UNMANNED AIRCRAFT SYSTEM STATEMENT OF CONFORMITY** / ATTESTATION DE CONFORMITE DE L'AERONEF/**DU SYSTEME D'AERONEF SANS EQUIPAGE**

EASA Form 52B : AIRCRAFT STATEMENT OF CONFORMITY / ATTESTATION DE CONFORMITE DE L'AERONEF

5. PRINCIPES

Des principes distincts s'appliquent pour l'émission d'une « Attestation de Conformité » :

- Un Organisme de Production détenteur d'un agrément ou d'une autorisation de production suivant les sous-parties G ou F de l'annexe Partie-21 du règlement (UE) No 748/2012 modifié détient le privilège d'émettre un **EASA Form 52** et un **EASA Form 52B** pour un aéronef,
- Un Organisme de Production enregistré par l'Autorité Compétente comme un Organisme de Production Déclaré (Partie-21L G) ou ayant informé l'Autorité Compétente de son intention de fabriquer (Partie-21L R) suivant l'annexe Partie-21 Light du règlement (UE) No 748/2012 modifié détient l'autorisation d'émettre un **EASA Form 52B** pour un aéronef.
- **Seul un EASA Form 52 peut être émis pour un Système d'aéronef sans équipage à bord (UAS). L'EASA Form 52B n'est pas applicable à ce type d'aéronef.**

Le privilège ou l'autorisation attribué(e) à l'Organisme de Production est l'aboutissement d'un ensemble de conditions qui permet de déterminer que l'Organisme de Production a démontré et garde la maîtrise de son processus de production et de détermination finale de l'état de navigabilité.

Le fonctionnement de l'organisme est explicité dans son référentiel (MOP/MOPD). L'Organisme de Production doit notamment décrire comment il procède afin de renseigner un EASA Form 52 et/ou un EASA Form 52B, le cas échéant.

Pour tout aéronef neuf exporté vers un État membre de l'Union Européenne, le document exigé est l'Attestation de Conformité : EASA Form 52 ou EASA Form 52B.

Pour tout aéronef neuf exporté vers un État tiers, non membre de l'Union Européenne, le constructeur peut obtenir auprès de la DGAC, sur présentation de l'EASA Form 52 ou de l'EASA Form 52B, un CdN export.

Le but d'un EASA Form 52 est de permettre d'obtenir les documents de navigabilité individuel sans démonstration complémentaire (21.A.163(b) dans le cas d'organisme agréé selon Partie-21G).

Il doit être fourni à l'Autorité Compétente pour validation dans le cas d'autorisation de production selon la Partie-21F.

Le but d'un EASA Form 52B est de permettre d'obtenir les documents de navigabilité :

- avec démonstration complémentaire pour un Organisme de Production Déclaré selon la Partie-21L G et pour une Entité de production sous-partie R selon la Partie-21L R, ou
- sans démonstration complémentaire pour un Organisme de Production agréé selon la Partie-21 G.

Tous les documents référencés sur ces formulaires qui doivent être approuvés pour permettre la remise d'un document de navigabilité, doivent l'être avant que l'EASA Form 52 ou l'EASA Form 52B, le cas échéant, ne soit signé par l'Organisme de Production ou l'Autorité Compétente dans le cadre d'une Autorisation de production.

De plus, pour toutes les informations indiquées dans l'EASA Form 52 (cases 10, 11, 12, 13) qui ont fait l'objet d'une approbation par une autorité étrangère, les justificatifs de cette approbation doivent être fournis avec l'EASA Form 52.

6. RENSEIGNEMENT D'UN EASA FORM 52 OU D'UN EASA FORM 52B

Les modèles d'EASA Form 52 « Attestation de Conformité de l'Aéronef/du système d'aéronef sans équipage à bord » et d'EASA Form 52B « Attestation de Conformité de l'Aéronef » sont disponibles sur la partie publique du site internet OSAC www.osac.aero, rubrique « Documentation » puis « Formulaires ».

6.1. Objet et domaine d'application

L'Attestation de Conformité a pour but d'autoriser l'Organisme de Production à demander un Certificat de Navigabilité (CdN) ou un Certificat de Navigabilité Restreint (CdNR) et si requis un Certificat Acoustique (CA) ou un Certificat Acoustique Restreint (CAR) pour un aéronef déterminé, à l'Autorité Compétente de l'État membre d'immatriculation.

Cas de l'organisme Partie-21 sous-partie F :

L'EASA Form 52 émis par un fabricant dans le cadre de la Partie-21 sous-partie F doit comprendre :

- une attestation déclarant que l'aéronef est conforme aux données de définition approuvées et qu'il peut fonctionner en toute sécurité,
- une attestation déclarant que l'aéronef a fait l'objet d'essais au sol et en vol conformément au 21.A.127(a).

Tout organisme de production d'aéronef dans le cadre de la Partie-21 sous-partie F doit présenter un EASA Form 52 en vue de la validation par l'Autorité Compétente :

- soit lors du transfert initial, par ses soins, de la propriété de l'aéronef,
- soit lors de la demande du premier Certificat de Navigabilité de l'aéronef.

Le tableau ci-dessous précise quel type d'Attestation de Conformité (EASA Form 52 ou EASA Form 52B) doit être émis par l'Organisme de Production en fonction du type de conception.

Les cases comportant une croix signifient que l'Organisme de Production n'est pas autorisé à produire ce type de conception.

	Conception CERTIFIÉE (Certificat de Type) Partie-21	Conception CERTIFIÉE (Certificat de Type) Partie-21 <u>Light</u>	Conception DÉCLARÉE (Déclaration de Conformité d'aéronef) Partie-21 <u>Light</u>
Organisme de Production agréé Partie-21 G	EASA Form 52	EASA Form 52	EASA Form 52B
Organisme de Production autorisé Partie-21 F	EASA Form 52	X	X
Organisme de Production Déclaré Partie-21 Light G	X	EASA Form 52B	EASA Form 52B
Entité de Production sous-partie R Partie-21 Light R	X	X	EASA Form 52B

6.2 Généralités

L'Attestation de Conformité **de l'Aéronef/du système d'aéronef sans équipage à bord (EASA Form 52) ou l'Attestation de Conformité de l'Aéronef (EASA Form 52B)** doit être conforme aux modèles **publiés**, notamment en ce qui concerne le numéro des cases et leur emplacement.

La dimension des cases peut cependant être modifiée pour s'adapter à chaque cas particulier, mais sans dépasser des limites qui rendraient l'attestation méconnaissable. En cas de doute, s'adresser à OSAC.

Le renseignement de l'Attestation de Conformité peut être, soit pré-imprimé, soit généré par ordinateur, soit manuscrit en lettres majuscules pour permettre une bonne lisibilité. L'anglais, et le cas échéant, le français sont acceptés.

Une copie de l'Attestation de Conformité et de toutes les pièces jointes doit être conservée par l'Organisme de Production.

6.3 Rédaction de l'Attestation de Conformité par l'Organisme de Production

Chaque case doit être renseignée pour que l'Attestation de Conformité soit valable.

Une Attestation de Conformité ne peut être remise à l'Autorité d'immatriculation de l'État membre sans que la définition de l'aéronef et des produits installés à bord n'ait été approuvée ou que la déclaration de conformité de conception n'ait été enregistrée auprès de l'Agence.

Les informations exigées dans les cases 9, 10, 11, 12, 13 et 14 peuvent être données en faisant référence aux documents identifiés conservés dans un dossier par l'Organisme de Production, sauf avis contraire de l'Autorité Compétente.

Cette Attestation de Conformité n'est pas supposée inclure des équipements dont l'installation est exigée par le règlement opérationnel applicable. Cependant, certains de ces éléments peuvent être inclus dans la case 10 ou dans la définition de type approuvée ou dans la définition déclarée de l'aéronef. Il est donc rappelé aux exploitants qu'ils sont responsables d'assurer la conformité au règlement opérationnel pour leur propre exploitation.

Case 1 Indiquer le Nom de l'État de fabrication.

Précision : Il s'agit de l'État membre de l'Organisme de Production. Voir case 4 pour le site de production.

- Case 2** Indiquer l'Autorité Compétente sous laquelle l'Attestation de Conformité est émise.
- Case 3** Un numéro de série unique devrait être pré-imprimé dans cette case pour permettre le contrôle et la traçabilité de l'Attestation, sauf dans le cas d'un document généré par ordinateur, lorsque celui-ci est programmé pour générer ce numéro.

***Précisions** : ce numéro est attribué par l'Organisme de Production, il doit respecter un ordre chronologique. Cette numérotation peut repartir de 1 chaque année mais, dans ce cas, l'année sera indiquée clairement avec le numéro. Ce numéro est lié à l'exercice d'un privilège/d'une autorisation accordé(e) à l'Organisme de Production et non pas à un type d'aéronef ou à un numéro de série d'aéronef. Dans le cas où l'Organisme de Production a plusieurs sites habilités/déclarés pour établir des EASA Form 52 ou EASA Form 52B, le cas échéant, alors chaque site pourra gérer ses propres numéros à condition que dans la structure du numéro apparaisse un radical lié au site. Il est clairement demandé que ce numéro soit pré-imprimé à moins qu'il ne soit généré de façon automatique par ordinateur (il peut être utile de faire des vérifications pour conforter la confiance accordée à un tel système).*

- Case 4** Indiquer le nom et l'adresse complète de l'Organisme de Production délivrant l'Attestation. Cette case peut être pré-imprimée. Les logos sont autorisés si la case peut les contenir entièrement.

***Précision** : dans le cas où l'Organisme de Production est agréé/autorisé pour établir la détermination finale de l'état de navigabilité dans différents sites, il faudra faire figurer l'adresse de l'Organisme de Production (siège) et celle du site qui a établi l'EASA Form 52 ou l'EASA Form 52B, le cas échéant.*

- Case 5** Noter le type d'aéronef en entier tel que défini dans le Certificat de Type et sa fiche de navigabilité correspondante ou dans la Déclaration de Conformité de Conception enregistrée auprès de l'EASA.

- Case 6** Noter les numéros de référence du Certificat de Type et son édition (*date et / ou indice*) pour l'aéronef en question ou le numéro d'enregistrement de la Déclaration de Conformité de Conception.

***Précision** : il s'agit bien de la référence du Certificat de Type de l'aéronef et non pas de celle de la fiche de navigabilité.*

- Case 7** Indiquer le numéro d'immatriculation. Si l'aéronef n'est pas immatriculé, noter le numéro accepté par l'Autorité Compétente de l'État membre et, le cas échéant, par l'Autorité Compétente d'un pays tiers.

***Précisions** : dans le cas où l'Organisme de Production demande un CdN/CdNR français, il doit porter dans cette case l'immatriculation qui lui a été indiquée par le Bureau des immatriculations de la DGAC. Sinon, il indiquera dans cette case le pays vers lequel est exporté l'aéronef et l'immatriculation qui lui aura été communiquée par les services officiels du pays importateur s'il la connaît.*

- Case 8** Noter le numéro d'identification attribué par l'Organisme de Production dans le cadre du contrôle, de la traçabilité et de l'assistance technique concernant le produit. Il est parfois appelé N° de série constructeur ou N° constructeur.

- Case 9** Noter le ou les type(s) de moteur et d'hélice en entier tel que définis dans le Certificat de Type correspondant et sa fiche de navigabilité associée ou de la Déclaration de Conformité de Conception enregistrée.

Le N° d'identification/de référence attribué par l'Organisme de Production et la position moteur / hélice sur l'aéronef doivent également être indiqués.

Pour les systèmes d'aéronefs sans équipage à bord, noter le type CMU en entier, tel que spécifié dans le certificat de type concerné, sa fiche technique associée et son numéro d'identification d'organisation de production.

Précisions : doivent figurer dans cette case, le nom de l'Organisme de Production respectif des hélices et moteurs montés sur l'aéronef avec les types et numéros de série de ces produits. Les types indiqués seront conformes à ceux figurant dans la fiche de navigabilité de l'aéronef (évidemment sans panachage si cela n'est pas certifié/déclaré). On doit aussi être capable de retrouver la localisation sur l'aéronef de chacun de ces moteurs et hélices (Numéro de série, gauche, droite).

Case 10 Modifications approuvées ou déclarées de la définition de l'aéronef.

Précisions : dans cette case, référencer le document (et si nécessaire le chapitre) qui donne la liste des modifications appliquées sur l'aéronef et qui définissent l'aéronef en complément de la définition de type. Si certaines évolutions ou procédures ont été appliquées sous la couverture d'un Bulletin Service, alors référencer le document (et si nécessaire le chapitre) donnant la liste des Bulletins Service appliqués sur l'aéronef. Ces modifications devront bien évidemment être approuvées/déclarées soit par/à l'Autorité Compétente, soit approuvées par l'Organisme de de Conception agréé.

Case 11 Noter la liste de toutes les Consignes de Navigabilité applicables (ou équivalent) et une déclaration de conformité, ainsi qu'une description de la méthode de mise en conformité de l'aéronef ou de l'UAS concerné, y compris les produits, pièces, instruments et équipements installés et, pour les UAS, les CMU et éléments de CMU. Faire figurer toute échéance future concernant l'exigence de conformité.

Précisions : dans cette case, référencer le document (et si nécessaire le chapitre) qui donne la liste des Consignes de Navigabilité (y compris françaises et le cas échéant étrangères) applicables sur l'aéronef ou l'UAS, leur état d'application, la méthode utilisée pour la mise en conformité de l'aéronef ou de l'UAS, y compris sur les produits, pièces, instruments, équipements et matériels installés et, pour les UAS, sur les CMU et éléments de CMU. Cette liste de consignes de navigabilité doit évidemment faire apparaître non seulement les consignes émises pour le type de l'aéronef ou l'UAS mais aussi pour l'ensemble des équipements, moteurs et hélices certifiés/déclarés sur ce type d'aéronef et pour les CMU et l'ensemble des éléments de CMU dans le cas des UAS. Toute limitation liée à la Consigne de Navigabilité doit être clairement identifiée

Si l'aéronef ou l'UAS ne répond pas à une Consigne de Navigabilité, cela serait indiqué en case 13.

Case 12 Mentionner tout écart non intentionnel approuvé/déclaré par rapport à la définition de type approuvée ou déclarée ; il peut s'agir de dérogations, de divergences ou de non-conformités.

Précisions : dans cette case, référencer le document (et si nécessaire le chapitre) donnant la liste des dérogations nécessitant d'être portées à la connaissance du client et de ses autorités (les appellations peuvent dépendre de l'Organisme de Production, enregistrable, à suffixe X ou Y). Il ne s'agit pas de donner l'ensemble des dérogations et non conformités qui ont été identifiées en cours de production de l'aéronef. L'ensemble de ces dérogations et non conformités auront bien entendu été toutes approuvées/déclarées par/à l'Autorité Compétente ou approuvées par un Organisme de Conception agréé.

Case 13 Noter **seulement** les exemptions, écarts ou déviations acceptés.

Précisions : référencer le document listant les déviations volontaires aux règlements de certification de type dans le cadre de la production de cet aéronef (et non plus des non-conformités du produit comme listées en case 12). Ces déviations au règlement de

certification de type auront dû être acceptées au préalable par la DGAC, et en cas d'exportation par l'autorité du pays importateur.

Case 14 Remarques. Indiquer toute déclaration, information, donnée particulière ou limitation qui peut affecter la navigabilité de l'aéronef concerné. S'il n'existe aucune information ou donnée de ce type, indiquer : "NONE (NEANT)".

Indiquer toute non-conformité opérationnelle imposée par la réglementation OPS EASA qui pourra être portée, pour information de l'autorité d'importation, en case « Remarks/Exceptions » du CDN export.

Une non-conformité aux exigences opérationnelles de l'autorité d'importation non requise par la réglementation OPS EASA n'est pas à mentionner sauf disposition contraire prévue dans les procédures d'application des Accords Bilatéraux établis entre l'UE et les Etats tiers auquel cas la non-conformité opérationnelle sera à indiquer en case 13.

Précision : voir notamment case 16.

En l'absence d'Accord Bilatéral, si une non-conformité aux exigences opérationnelles de l'autorité d'importation est connue, elle peut être portée à la connaissance de l'autorité exportatrice pour report en case « Remarks/Exceptions » du CDN export en vue d'en informer l'autorité importatrice.

Case 15 Indiquer "Certificate of Airworthiness (Certificat de Navigabilité)" ou « Restricted Certificate of Airworthiness (Certificat de Navigabilité restreint) » ou la nature du certificat de navigabilité demandé.

Précision : Indiquer "export" si un CdN Export est demandé à la DGAC.

Case 16 Indiquer les exigences complémentaires telles que celles notifiées par un pays importateur.

Précisions : cette case est utilisée pour indiquer les exigences complémentaires demandées par l'autorité du pays importateur, par exemple l'Attestation de Conformité demandée par la FAA dans la data sheet des aéronefs certifiés aux USA. Normalement, ces exigences sont transmises par l'autorité importatrice à la DGAC et au service certification du détenteur du Certificat de Type qui retransmet ces informations à l'Organisme de Production. L'organisme de Production vérifie en final que les exigences de l'autorité du pays importateur ont bien été prises en compte et l'atteste sur l'EASA Form 52 ou l'EASA Form 52B, le cas échéant.

Dans le cas où le fait de prendre en compte les exigences de l'autorité étrangère rend l'aéronef non conforme à sa fiche de navigabilité, les écarts non approuvés par l'EASA figurent alors dans la case 14.

Dans le cas où certaines des exigences complémentaires de l'autorité étrangère ne seraient pas respectées (par exemple CN étrangères non appliquées), alors cela doit être indiqué en case 13.

Le libellé exact des exigences complémentaires de l'autorité importatrice doit être défini avec soin. En général il fait référence à la fiche de navigabilité (ou équivalent) émise par cette autorité et aux consignes de navigabilité émises par cette même autorité. Il est évident qu'une bonne coordination doit être organisée entre cette autorité étrangère, le détenteur de la définition et l'Organisme de Production pour expliquer clairement quels sont les documents qui ont servi de référence. OSAC auprès de l'Organisme de Production doit être mis en copie de la définition certifiée/déclarée dans le pays importateur.

Si l'autorité étrangère accepte la définition approuvée/déclarée sans évolution, alors on indiquera dans cette case "définition acceptée sans conditions complémentaires".

Case 17 *Il est obligatoire de remplir intégralement toutes les cases du formulaire pour que l'Attestation de Conformité soit valide. Une copie du compte-rendu d'essais en vol et la mention de tout défaut signalé et du détail des rectifications doivent être conservés par l'Organisme de Production. Le compte-rendu doit être signé comme étant satisfaisant par le personnel de certification approprié et par un membre d'équipage de conduite (pilote d'essais ou ingénieur d'essais en vol). Les essais en vol réalisés sont ceux définis :*

. par l'organisme de conception en Partie-21F,

ou sous contrôle :

. du système de gestion de la production, suivant les paragraphes 21.A.139(d)(2)(vi) en Partie-21G ou 21L.A.124(b)(2)(vi) en Partie-21L G ou

. du système de contrôle de la production suivant le paragraphe 21L.A.273(c) en Partie-21L R,

pour assurer que l'aéronef est conforme aux données de définition applicables et qu'il peut être exploité en toute sécurité.

La liste des éléments fournis (ou disponibles) pour satisfaire les aspects de fonctionnement en sécurité relatifs à l'attestation devrait être conservée par l'Organisme de Production.

Précisions : Pour un EASA Form 52B, cocher la case correspondant au type de conception (définition certifiée de type ou données de définition déclarées)

Case 18 L'Attestation de Conformité peut être signée par la personne habilitée par l'Organisme de Production conformément au 21.A.130(a) ou 21.A.145(d) ou 21L.A.125(d) ou 21L.A.273(b). Ne pas utiliser de signature avec un tampon en caoutchouc.

Case 19 Le nom de la personne signant l'Attestation de Conformité doit être dactylographié ou imprimé de façon lisible.

Case 20 Mentionner la date de la signature de l'Attestation de Conformité.

Case 21 Mentionner la référence de l'Organisme de Production attribuée par l'Autorité Compétente en Partie 21G (exemple : FR.21G.XXXX)

ou

Dans le cadre d'une autorisation de production selon la Partie-21 sous-partie F, cette case doit :

. Indiquer « NOT APPLICABLE (NON APPLICABLE) » et

. Inclure la validation par l'Autorité Compétente. Dans ce but, la déclaration de validation devrait être incluse dans la case 21 et non pas référencée par renvoi à un document séparé. La déclaration peut être pré imprimée, portée par ordinateur ou par un tampon.

Déclaration à porter :

« After due inspection, the DGAC is satisfied that this document constitutes an accurate and valid Statement of Conformity in accordance with Part 21 Section A subpart part F (Après vérification, la DGAC accepte ce document comme étant une Attestation de Conformité valide conformément à la Partie-21 section A sous-partie F. Autorisation) ».

Porter ensuite le nom du responsable de surveillance, la date de validation, la mention « OSAC on behalf of DGAC », le visa et le tampon du signataire OSAC.

6.4 Spécificités de renseignement de la version préliminaire (« draft ») de l'Attestation de Conformité Aéronef (EASA Form 52) par l'Organisme de Production agréé Partie-21G en vue d'obtenir la délivrance anticipée du CDN Export

Dans certains cas particuliers, la transmission d'une version préliminaire de l'Attestation de Conformité (EASA Form 52 « draft ») à l'Autorité compétente en vue d'obtenir la délivrance anticipée du CDN Export correspondant (et documents d'exportation associés si requis) peut s'avérer nécessaire.

La mise en œuvre de cette possibilité d'obtention anticipée d'un CDN Export sur la base d'un EASA Form 52 « draft » requière une approbation préalable de l'Autorité compétente (cf Guide G-31-00 §II.K).

La Demande de CDN Export (à établir selon la P-22-01) devra être visée par un signataire habilité suivant une procédure à décrire dans le MOP (cf Guide G-31-00 §II.K).

Les instructions pour le renseignement de l'EASA Form 52 « draft » sont les mêmes que pour l'Attestation de Conformité (voir chapitre 6.3), en tenant compte des particularités suivantes :

Case 3 Indiquer le numéro de série unique pour permettre le contrôle et la traçabilité du draft d'Attestation.

Case 4 Indiquer l'adresse de l'Organisme de Production (siège) et celle du site de livraison prévisionnel si différent.

Précisions : Si le lieu de livraison change après la demande de CDN Export, le lieu indiqué dans cette case sera corrigé sans qu'il soit nécessaire de présenter une nouvelle demande de CDN Export.

Case 13 S'il n'y a pas d'exemptions, d'écarts ou de dérogations au moment de la demande du CDN Export, indiquez : « Aucune ».

Précisions : Si une exemption, un écart ou une dérogation est établie après la demande du CDN Export, elle sera fournie à OSAC dès qu'elle sera connue. Dans ce cas, un nouveau draft d'EASA Form 52 sera établi et soumis à OSAC.

Case 14 Ajoutez et complétez : « Date de livraison : _____ (selon la planification de livraison actuelle) ».

Case 18 Indiquer la mention « non signée » (ou « unsigned »).

Précisions : Case à compléter, sur la version définitive de l'EASA Form 52, de la signature de la personne habilitée par l'Organisme de Production à viser les EASA Form 52, après vérification de la conformité de son contenu et lorsque la conformité de l'aéronef aux exigences aura été démontrée.

Case 19 Indiquer la mention « sans nom » (ou « unnamed »).

Précisions : Case à compléter sur la version définitive de l'EASA Form 52 du nom du signataire habilité.

Case 20 Indiquer la mention « non datée » (ou « undated »).

Précisions : Case à compléter sur la version définitive de l'EASA Form 52 de la date de signature du signataire habilité.

Nota : Dans le cas où le CDN Export doit être mis à jour en raison d'une modification de l'EASA Form 52, une nouvelle demande (à établir selon la P-22-01) doit être transmise à OSAC. S'il s'agit du même numéro de série, la demande doit indiquer, dans l'objet, le numéro de série.

7. ENGAGEMENT DE L'ORGANISME DE PRODUCTION D'AÉRONEF

7.1 Agrément d'Organisme de Production (Partie-21G)

Le détenteur d'un agrément de production suivant la Partie-21 sous-partie G a un certain nombre d'obligations qui sont détaillées dans les GM du 21.A.165.

GM No 3 au 21.A.165(c) : OBLIGATIONS DU DÉTENTEUR **Condition pour fonctionner en sécurité**

Avant remise de l'Attestation de Conformité à l'Autorité de l'État membre, le détenteur de l'Agrément d'Organisme de Production doit faire une évaluation de manière à confirmer les éléments énumérés ci-dessous. Les résultats documentés de cette évaluation doivent être conservés dans un dossier chez le détenteur de l'Agrément d'Organisme de Production. Il peut être exigé que certains de ces éléments soient fournis (ou rendus accessibles) à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef (et dans certains cas à l'Autorité de l'État membre d'immatriculation).

1. Matériels ou modifications qui ne satisfont pas les exigences de l'État de fabrication, mais qui ont été déclarés acceptables par l'Autorité Compétente de l'État importateur.

Précisions : ces écarts doivent être listés clairement en case 14 de l'EASA Form 52.

2. Identification des produits, pièces ou équipements qui :
 - a) ne sont pas neufs
 - b) sont fournis par l'acheteur ou le futur exploitant (incluant ceux identifiés dans les 21.A.801 (*identification des produits et des CMUs*) et 21.A.805 (*identification des pièces critiques*)).

Précisions : Ces éléments doivent être communiqués aux Autorités simultanément à la fourniture de l'EASA Form 52.

3. Documents techniques qui identifient l'emplacement et les numéros de série des équipements pour lesquels des exigences particulières de traçabilité s'appliquent à des fins de maintien de la navigabilité, incluant ceux identifiés dans les 21.A.801 et 21.A.805.
4. Livret aéronef et état d'application des modifications concernant l'aéronef comme exigé par l'EASA.
5. Livrets (ou fiches de suivi) des autres produits identifiés dans le 21.A.801 et installés dans le cadre de la définition de type comme exigé par l'EASA.
6. Rapport de masse et centrage de l'aéronef terminé.
7. Liste des éléments manquants ou des défauts qui n'affectent pas la navigabilité ; il peut s'agir, par exemple d'aménagements ou de BFE (Buyer Furnished Equipment). (Les éléments peuvent être enregistrés dans un livret technique ou autre support approprié en vue d'informer de manière formelle l'utilisateur et l'EASA).
8. Documents d'après-vente accompagnant le produit exigé par d'autres règlements ainsi que par les CS et GM associés, comme le Manuel d'Entretien, le catalogue des pièces ou la liste minimale d'équipements de référence (MMEL) qui doivent refléter l'état de définition de l'aéronef concerné. Un bilan électrique et un schéma de câblage doivent aussi être fournis.
9. Enregistrements qui démontrent l'exécution des tâches d'entretien appropriées aux heures de vols de réception effectuées par l'aéronef. Ces enregistrements doivent montrer l'état d'entretien de l'aéronef concerné en regard des tâches d'entretien recommandées par le constructeur et par le document/rapport MRB.

Précisions : il s'agit aussi bien des tâches d'entretien de l'aéronef que de l'ensemble des moteurs, hélices et équipements montés à bord de l'aéronef (canots de sauvetage, extincteurs, ...).

10. Détails de l'état d'aptitude au service de l'aéronef par rapport :
 - a) aux pleins de carburant et d'huile,
 - b) à la mise à disposition des matériels de secours exigés pour l'exploitation, par exemple les radeaux de sauvetage, etc...
11. Détails de l'aménagement intérieur approuvé s'il diffère de celui approuvé lors de la définition de type.
12. Un Manuel de Vol approuvé, conforme à l'état de définition et à l'état des modifications de l'aéronef concerné, doit être disponible.

Précisions : le manuel de vol doit aussi être approuvé par l'Autorité Compétente dans la configuration adéquate. L'approbation du manuel de vol est acquise dans un cadre de certification, mais le contrôle, du fait qu'il est approuvé en relation à un aéronef donné, est exercé dans le cadre de la production (exactement comme pour les évolutions de définition).

13. Démontrer que les contrôles pour déceler des corps étrangers à tous les stades appropriés de fabrication ont été effectués de manière satisfaisante.
14. Les marques d'immatriculation sont indiquées sur la partie extérieure de l'aéronef comme exigé par la réglementation nationale. Si la réglementation nationale l'exige, fixer une plaque à l'épreuve du feu donnant l'identité du/des propriétaire(s).

Précisions : selon la réglementation française, pour les aéronefs immatriculés en France, les marques d'immatriculation doivent répondre au § 5.2.4 de la procédure 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)).

La plaque d'immatriculation doit être placée conformément à la procédure P-22-01.

La plaque d'identification de l'aéronef fait partie de la définition approuvée et doit être en accord avec les 21.A.801 et 21.A.803.

15. Lorsque applicable, il doit exister un Certificat Acoustique et un certificat pour la station radio de bord. (Nota : en France, maintenant LSA).

Précisions : selon la réglementation française, pour les aéronefs immatriculés en France :

La LSA est exigée pour les aéronefs conformément aux textes figurant dans le guide RP-22-90 (Licence de Station d'Aéronef et Certificat de Conformité Radio pour exportation).

16. Le compas magnétique et/ou les systèmes indicateurs de cap installés ont été réglés et compensés et une carte de compensation a été affichée dans l'aéronef.
17. Liste de criticité des logiciels.

Précisions : cette information est normalement acquise en cours de certification du type de l'aéronef et fait partie des documents de la certification de type. Il n'y a pas lieu de rééditer une liste de tels logiciels si l'industriel a bien prévu de préciser la criticité des différents logiciels dans les modifications qui peuvent être montées sur l'aéronef.

18. Enregistrements des mesures et des réglages des débattements des gouvernes.

Précisions : en règle générale, ce sont toutes les informations nécessaires pour la maintenance ultérieure de l'aéronef qui doivent être compilées et être fournies au client afin qu'il soit capable de démonter et remonter les différents éléments de son aéronef,

même ceux qui présentent des caractéristiques propres à chaque aéronef ne figurant pas dans le manuel d'entretien.

19. Détails des installations qui seront retirées avant de commencer l'exploitation commerciale de l'aéronef (par exemple, kits de convoyage concernant : carburant, radio ou navigation).
20. Lorsque des travaux d'entretien ont été effectués dans le cadre du 21A.163(d), fournir un certificat d'approbation pour remise en service qui comprend une attestation que l'aéronef est en état de fonctionner en sécurité.
21. Liste de tous les Bulletins Service applicables et des Consignes de Navigabilité qui ont été appliqués.

Pour permettre l'exploitation des « Instructions pour le maintien de la navigabilité », émises par le détenteur du CdN de type comme requis par le 21.A.7, par l'utilisateur, le détenteur du CdN de type doit aussi fournir les heures de fonctionnement et/ou cycles de tous les équipements ou pièces à suivi de potentiel tels qu'indiqués dans le manuel de maintenance.

7.2 Autorisation de production (Partie-21F)

Les obligations d'un détenteur d'une Autorisation de production suivant la Partie-21 sous-partie F sont détaillées dans le 21.A.129 et ses AMC/GM.

AMC No 3 du 21.A.129(c) : OBLIGATIONS DU FABRICANT - Condition pour fonctionner en sécurité

Avant remise de l'Attestation de Conformité à l'Autorité de l'État membre, le détenteur de l'Autorisation de production doit faire une évaluation de manière à confirmer les éléments énumérés ci-dessous. Les résultats documentés de cette évaluation doivent être conservés dans un dossier chez le détenteur de l'Autorisation de production. Il peut être exigé que certains de ces éléments soient fournis (ou rendus accessibles) à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef et à l'Autorité Compétente, pour validation de l'Attestation de Conformité.

NOTA : La liste des éléments est identique à celle du 7.1.

7.3 Organisme de Production Déclaré (Partie-21L G)

Les obligations d'un Organisme de Production Déclaré suivant la Partie-21L sous-partie G sont détaillées dans le 21L.A.127 et ses AMC/GM.

GM2 21L.A.127(c) du 21L.A.127(c) : OBLIGATIONS DE L'ORGANISME DE PRODUCTION DÉCLARÉ

Aéronef – Condition pour fonctionner en sécurité

Avant remise de l'Attestation de Conformité Aéronef (EASA Form 52B) à l'Autorité Compétente de l'État membre d'immatriculation, l'Organisme de Production Déclaré doit faire une évaluation de manière à confirmer les éléments énumérés ci-dessous. Les résultats documentés de cette évaluation doivent être conservés dans un dossier chez l'Organisme de Production Déclaré. Il peut être exigé que certains de ces éléments soient fournis (ou rendus accessibles) à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef (et dans certains cas à l'Autorité Compétente de l'État membre d'immatriculation).

1. Matériels ou modifications de définition qui ne satisfont pas les exigences de l'État de fabrication, mais qui ont été acceptés par l'Autorité Compétente de l'État importateur.

Précisions : ces écarts doivent être listés clairement en case 14 de l'EASA Form 52B.

2. Identification des produits ou des pièces qui :
 - a) ne sont pas neufs

b) sont fournis par l'acheteur ou le futur exploitant (y compris ceux identifiés dans le 21L.A.252(b)(1)).

Précisions : Ces éléments doivent être communiqués aux Autorités simultanément à la fourniture de l'EASA Form 52B.

3. Documents techniques qui identifient l'emplacement et les numéros de série des équipements pour lesquels des exigences particulières de traçabilité s'appliquent à des fins de maintien de la navigabilité, incluant ceux identifiés dans le 21L.A.252(b)(1)
4. Livret aéronef et état d'application des modifications concernant l'aéronef comme exigé par l'EASA.
 - Livrets (ou fiches de suivi) des autres produits identifiés dans le 21L.A.252(b)(1) et installés dans le cadre de la définition de type comme exigé par l'EASA.
6. Rapport de masse et centrage de l'aéronef terminé.
7. Liste des éléments manquants ou des défauts qui n'affectent pas la navigabilité ; il peut s'agir, par exemple d'aménagements ou de BFE (Buyer Furnished Equipment). (Les éléments peuvent être enregistrés dans un livret technique ou autre support approprié en vue d'informer de manière formelle l'utilisateur et l'EASA).
8. Documents d'après-vente accompagnant le produit exigé par d'autres règlements ainsi que par les CS et GM associés, comme le Manuel d'Entretien, le catalogue des pièces, tout ce qui doit refléter l'état de définition de l'aéronef concerné. Un bilan électrique et un schéma de câblage doivent aussi être fournis.
9. Enregistrements qui démontrent l'exécution des tâches d'entretien appropriées aux heures de vols de réception effectuées par l'aéronef. Ces enregistrements doivent montrer l'état d'entretien de l'aéronef concerné en regard des tâches d'entretien recommandées par l'Organisme de Production.

Précisions : il s'agit aussi bien des tâches d'entretien de l'aéronef que de l'ensemble des moteurs, hélices et équipements montés à bord de l'aéronef (extincteurs, ...).

10. Détails de l'état d'aptitude au service de l'aéronef par rapport :
 - a) aux pleins de carburant et d'huile,
 - b) à la mise à disposition des matériels de secours exigés pour l'exploitation.
11. Un Manuel de Vol approuvé, conforme à l'état de définition et à l'état des modifications de l'aéronef concerné, doit être disponible.

Précisions : le manuel de vol doit aussi être approuvé/déclaré par/auprès de l'Autorité Compétente dans la configuration adéquate. L'approbation du manuel de vol est acquise dans un cadre de certification/déclaration, mais le contrôle, du fait qu'il est approuvé/déclaré en relation à un aéronef donné, est exercé dans le cadre de la production (exactement comme pour les évolutions de définition).

12. Démontrer que les contrôles pour déceler des corps étrangers à tous les stades appropriés de fabrication ont été effectués de manière satisfaisante.
13. Les marques d'immatriculation sont indiquées sur la partie extérieure de l'aéronef comme exigé par la réglementation nationale. Si la réglementation nationale l'exige, fixer une plaque à l'épreuve du feu donnant l'identité du/des propriétaire(s).

Précisions : selon la réglementation française, pour les aéronefs immatriculés en France, les marques d'immatriculation doivent répondre au §5.2.4 de la procédure P-22-01 (Délivrance des documents de bord aux aéronefs neufs fabriqués par un organisme agréé 21G ou 21F français).

La plaque d'immatriculation doit être placée conformément à la procédure P-22-01.

La plaque d'identification de l'aéronef fait partie de la définition approuvée/déclarée et doit être en accord avec le 21L.A.252(b)(1).

14. Lorsque applicable, il doit exister un Certificat Acoustique et un certificat pour la station radio de bord. (*Nota : en France, maintenant LSA*).

Précisions : selon la réglementation française, pour les aéronefs immatriculés en France :

La LSA est exigée pour les aéronefs conformément aux textes figurant dans le guide RP-22-90 (Licence de Station d'Aéronef et Certificat de Conformité Radio pour exportation).

5. Le compas magnétique ou les systèmes indicateurs de cap installés ont été réglés et compensés et une carte de compensation a été affichée dans l'aéronef.
16. Enregistrements des mesures et des réglages des débattements des gouvernes.

Précisions : en règle générale, ce sont toutes les informations nécessaires pour la maintenance ultérieure de l'aéronef qui doivent être compilées et être fournies au client afin qu'il soit capable de démonter et remonter les différents éléments de son aéronef, même ceux qui présentent des caractéristiques propres à chaque aéronef ne figurant pas dans le manuel d'entretien.

17. Lorsque des travaux d'entretien ont été effectués dans le cadre du 21L.A.126(e), fournir un certificat d'approbation pour remise en service qui comprend une attestation que l'aéronef est en état de fonctionner en sécurité.
18. Liste de tous les Bulletins Service applicables et des Consignes de Navigabilité qui ont été appliqués.

Pour permettre l'exploitation des « Instructions pour le maintien de la navigabilité », émises par le détenteur du CdN de type comme requis par le 21L.A.9, par l'utilisateur, le détenteur du CdN de type doit aussi fournir les heures de fonctionnement et/ou cycles de tous les équipements ou pièces à suivi de potentiel tels qu'indiqués dans le manuel de maintenance.

7.4 Entité de Production sous-partie R (Partie-21L R)

GM1 21L.A.274(b) Émission d'une Attestation de Conformité d'aéronef (EASA Form 52B) ou [...]

Il est de la responsabilité de l'Entité de Production sous-partie R qui fabrique selon la sous-partie R de s'assurer que chaque produit [...] est conforme aux données de définition applicables et est en état de fonctionner en toute sécurité avant d'émettre et de signer l'Attestation de Conformité d'aéronef pertinente (EASA Form 52B) [...].

Au cours de la fabrication, l'Entité de Production sous-partie R est censée utiliser les installations, systèmes, processus et procédures qu'elle a établis pour s'acquitter des obligations des 21L.A.273 et 21L.A.275 qui lui incombent.

L'Autorité Compétente s'attachera à inspecter et investiguer les enregistrements, produits ou pièces nécessaires pour s'assurer que l'aéronef est conforme à la définition pour laquelle la conformité à la définition a été déclarée.

Pour permettre à l'Autorité Compétente de procéder, dans les meilleurs délais, à l'inspection et aux investigations, l'Attestation de Conformité Aéronef doit être établie et soumise à l'Autorité Compétente immédiatement après l'achèvement satisfaisant de l'inspection et des essais finaux de production.

8. REMISE DES DOCUMENTS DE NAVIGABILITE

La procédure d'obtention des documents de navigabilité, pour laquelle la fourniture de l'Attestation de Conformité de l'Aéronef/du système d'aéronef sans équipage à bord (EASA Form 52) ou de l'Attestation de Conformité de l'Aéronef pour la Partie Light (EASA Form 52B) est une condition nécessaire mais non suffisante, est traitée dans la procédure P-22-01 en vigueur.



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