



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



P-51-05

Délivrance des habilitations du personnel de certification indépendant HA-FR

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 1
Version n° 0
Publiée le 3 septembre 2026

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1v0	03/09/2026	Création.

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

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

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions	2
Sommaire	3
1. OBJET	4
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	4
2.1. Abréviations	4
2.2. Définitions	4
3. DOMAINE D'APPLICATION	5
4. RÉFÉRENCES	5
4.1. Arrêtés et règlements	5
4.2. Documents DGAC	6
5. PREAMBULE	6
6. Catégories et groupes aéronefs	6
6.1. Catégories et sous-catégories	6
6.2. Groupes aéronefs	7
7. Demande d'habilitation	8
7.1. Dossier administratif	8
7.2. Licences reconnues	8
7.3. Démonstration de l'équivalence entre le domaine couvert par la licence reconnue et le domaine d'habilitation souhaité	8
7.4. Démonstration de l'expérience requise	9
7.5. Demande initiale et d'amendement de l'habilitation	9
7.6. Renouvellement de l'habilitation	9
7.7. Retrait de l'habilitation	9

1. OBJET

La présente procédure a pour objet de définir les modalités de délivrance, d'amendement, de renouvellement et de retrait des habilitations du personnel de certification indépendant HA-FR.

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1. Abréviations

EASA/AESA :	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne ;
DSAC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ;
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile ;
OACI :	Organisation de l'aviation civile internationale ;
APRS :	Approbation pour remise en service ;
CDN :	Certificat de navigabilité de l'arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs ;
CDNS :	Certificat de navigabilité spécial de l'arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs ;
CNRS :	Certificat de navigabilité spécial restreint de l'arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs ;
CTA :	Certificat de transporteur aérien nécessaire à la réalisation d'activités de transport aérien public prévues par le troisième alinéa de l'article L. 6221-1 du code des transports.

2.2. Définitions

Aéronef léger :

- Un avion autre que motorisé complexe ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2 730 kg ;
- Un hélicoptère autre que motorisé complexe ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 1200 Kg, certifié pour transporter quatre personnes au maximum ;
- Un aéronef ELA2.

Aéronef motorisé complexe :

- Un avion qui répond à l'un des critères suivants :
 - Il a une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
 - Il est certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - Il est certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - Il est équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur ;
- Un hélicoptère qui répond à l'un des critères suivants :
 - Il est certifié pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
 - Il est certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
 - Il est certifié pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes;
- Un aéronef à rotors basculants.

Aéronef ELA1 :

- Un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1 200 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe ;
- un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg ;
- 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 ;
- 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 :

- Un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe ;
- Un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg ;
- 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 dont la MTOM est inférieure ou égale à 600 kg.

3. DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure s'applique à toutes les personnes qui postulent à, ou détiennent, une habilitation de personnel de certification indépendant HA-FR conformément à la Partie III de l'arrêté du 8 juillet 2024 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs civils immatriculés en France et exclus du champ de compétence de l'EASA.

Cette habilitation concerne le personnel ne travaillant pas pour un organisme agréé selon l'arrêté du 8 juillet 2024 et intervenant :

- Sur des aéronefs autres que légers ou dont l'exploitation nécessite un certificat de transporteur aérien (CTA) ; et
- Disposant d'un certificat de navigabilité (CDN), ou d'un certificat de navigabilité spécial (CDNS), ou d'un certificat de navigabilité spécial restreint (CNSR) tels que définis dans l'arrêté du 21 décembre 2021 susvisé.

4. RÉFÉRENCES

4.1. Arrêtés et règlements

- Arrêté du 8 juillet 2024 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs civils immatriculés en France, exclus du champ de compétence de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et des produits, pièces et équipements aéronautiques destinés à y être installés, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches ;

- Règlement (UE) n°1321/2014 modifié, amendé et les AMC/GM associés ;
- Arrêté du 3 mai 2013 fixant les règles du maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile ;
- Règlement (UE) 2018/1139 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile ;
- Réglementations étatiques ou militaires applicables au sein des Etats membres de l'Union européenne.

4.2. Documents DGAC

- F-51-05-0 Demande d'habilitation en tant que personnel de certification indépendant HA-FR.

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

5. PREAMBULE

La détention d'une habilitation délivrée par l'autorité est obligatoire, pour tous les personnels de certification indépendants, pour prononcer l'APRS conformément au paragraphe M.FR.801 de l'arrêté du 8 juillet 2024, sur tous les avions à moteur turbine ou pistons, hélicoptères à moteur turbine ou pistons classés en annexe 1 du règlement 2018/1139 de l'EASA et qui répondent aux deux conditions suivantes :

- L'aéronef est autre que léger ou son exploitation nécessite un certificat de transporteur aérien (CTA) ;
et
- L'aéronef dispose d'un certificat de navigabilité (CDN), d'un certificat de navigabilité spécial (CDNS), ou d'un certificat de navigabilité spécial restreint (CNSR) tels que définis dans l'arrêté du 21 décembre 2021 susvisé.

L'obligation de détention d'une habilitation de personnel de certification indépendant HA-FR ne s'applique pas à l'APRS d'un moteur, hélice, pièce ou équipement.

6. Catégories et groupes aéronefs

6.1. Catégories et sous-catégories

Les habilitations de maintenance d'aéronefs comprennent les catégories et, le cas échéant, les sous-catégories et qualifications systèmes suivantes :

- Catégorie A, divisée entre les sous-catégories suivantes :
 - A1 Avions à turbines ;
 - A2 Avions à moteurs à pistons ;
 - A3 Hélicoptères à turbines ;
 - A4 Hélicoptères à moteurs à pistons ;
- Catégorie B, divisée entre les sous-catégories suivantes :
 - B1.1 Avions à turbines ;
 - B1.2 Avions à moteurs à pistons ;
 - B1.3 Hélicoptères à turbines ;
 - B1.4 Hélicoptères à moteurs à pistons ;
- Catégorie B2 :

L'habilitation B2 est applicable à tous les aéronefs ;

- Catégorie B2L :

L'habilitation B2L est applicable à tous les aéronefs autres que ceux du groupe 1 tel que défini au a du point HA.FR.6, et comprend les « qualifications système » suivantes :

- Communication/navigation (com/nav) ;
- Instruments ;
- Vol automatique ;
- Surveillance ;
- Systèmes de la cellule.

Une habilitation B2L comprend au minimum une qualification système ;

- Catégorie B3 :

L'habilitation B3 s'applique aux avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000 kg ;

- Catégorie L, divisée entre les sous-catégories suivantes :

- L1C : Planeurs composites ;
- L1 : Planeurs ;
- L2C : Motoplaneurs composites et avions ELA1 composites ;
- L2 : Motoplaneurs et avions ELA1 ;
- L3H : Ballons à air chaud ;
- L3G : Ballons à gaz ;
- L4H : Dirigeables à air chaud ;
- L4G : Dirigeables à gaz ELA2 ;
- L5 : Dirigeables à gaz autres que ELA2 ;

- Catégorie C

L'habilitation C est applicable aux avions et aux hélicoptères.

6.2. Groupes aéronefs

Aux fins des habilitations de maintenance d'aéronefs, les aéronefs sont classés dans les groupes suivants :

- Groupe 1 : Aéronefs motorisés complexes, hélicoptères multimoteurs, avions dont l'altitude d'exploitation maximale certifiée dépasse FL290, aéronefs équipés de systèmes de commandes de vol électriques, dirigeables à gaz autres que ELA2 et autres aéronefs nécessitant une qualification de type d'aéronef lorsque le ministre chargé de l'aviation civile le requiert.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de classer dans le groupe 2, le groupe 3 ou le groupe 4, selon le cas, un aéronef qui remplit les conditions énoncées au premier alinéa s'il estime que la complexité moindre dudit aéronef le justifie ;

- Groupe 2 : aéronefs autres que ceux faisant partie du groupe 1 qui appartiennent aux sous-groupes suivants :

Sous-groupe 2a :

- Avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur ;
- Avions à turboréacteurs et avions multimoteurs à turbopropulseurs classés par le ministre chargé de l'aviation civile dans ce sous-groupe du fait de leur complexité moindre ;

Sous-groupe 2b :

- Hélicoptères monomoteurs à turbine ;
- Hélicoptères multimoteurs à turbine classés par le ministre chargé de l'aviation civile dans ce sous-groupe du fait de leur complexité moindre ;

Sous-groupe 2c :

- Hélicoptères monomoteurs à pistons ;
- Hélicoptères multimoteurs à pistons classés par le ministre chargé de l'aviation civile dans ce sous-groupe du fait de leur complexité moindre ;
- Groupe 3 : Avions à moteurs à pistons autres que ceux faisant partie du groupe 1 ;
- Groupe 4 : Planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables, autres que ceux du groupe 1.

7. Demande d'habilitation

7.1. Dossier administratif

Toutes les demandes d'habilitation doivent, au minimum, comprendre les éléments suivants :

- Le Formulaire F-51-05-0 dûment rempli et signé ;
- Une copie de la licence acceptable (voir §7.2) ;
- Une pièce d'identité (Passeport / Carte d'identité / Permis de conduire format carte bancaire / Justificatif d'identité à usage unique émis par France Identité) en cours de validité ;
- Un justificatif de domicile daté de moins de 3 mois.

Tous les dossiers sont à envoyer par voie électronique, sur le site : <https://espaceclient.osac.aero>.

7.2. Licences reconnues

Sont acceptables pour obtenir l'habilitation de personnel de certification indépendant selon l'arrêté du 8 juillet 2024, les licences délivrées :

- Conformément à l'annexe III (partie 66) du règlement (UE) no 1321/2014 susvisé, valide ou périmée depuis moins de cinq ans ; ou
- Conformément à l'arrêté du 3 mai 2013 fixant les règles du maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile, valide ou périmée depuis moins de cinq ans ; ou
- Conformément à la réglementation étatique ou militaire applicable au sein des Etats membres de l'Union européenne, de l'Islande, de la Norvège, du Lichtenstein, de la Suisse, du Royaume-Uni et des Etats avec lesquels un agrément bilatéral existe, valide ou périmée depuis moins de cinq ans ; ou
- Conformément à tout autre référentiel réglementaire conforme à l'annexe 1, Licences du personnel, de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, valide ou périmée depuis moins de cinq ans.

7.3. Démonstration de l'équivalence entre le domaine couvert par la licence reconnue et le domaine d'habilitation souhaité

Le demandeur doit démontrer l'équivalence entre le domaine couvert par la liste détenue et le domaine d'habilitation souhaité au travers du formulaire F-51-05-0 et fournir les documents justificatifs attestant de cette équivalence si nécessaire (cela peut se limiter par la copie de la licence par exemple).

7.4. Démonstration de l'expérience requise

Le demandeur doit démontrer au travers du formulaire F-51-05-0 d'une expérience de maintenance de six mois dans la période de deux ans qui précède la demande et portant sur :

- Des aéronefs équivalents en termes de types ou de groupe aéronefs, de technologie, et de complexité, entre le domaine d'habilitation souhaité et les aéronefs couverts par la licence reconnue, et
- Une équivalence en termes de catégories et sous-catégories et de prérogatives entre le domaine d'habilitation souhaité et les aéronefs couverts par la licence reconnue.

7.5. Demande initiale et d'amendement de l'habilitation

La demande initiale d'habilitation ou tout amendement doit être envoyé via le site osac.aero avec le dossier administratif complet.

7.6. Renouvellement de l'habilitation

L'habilitation ayant une validité de 5 ans, elle doit être renouvelée. La demande de renouvellement doit être présentée entre 3 mois et 1 mois minimum avant la date d'échéance.

Le dossier envoyé se compose uniquement du formulaire F-51-05-0 et de l'habilitation originale.

OSAC vérifie la concordance entre l'habilitation et les informations qui ont permis sa délivrance et, si elle est satisfaisante, renouvelle l'habilitation et la transmet par courrier au demandeur.

Dans le cas contraire ; OSAC conduit une enquête. Et si aucune justification n'est acceptable concernant les différences observées entre l'habilitation et les informations qui ont permis sa délivrance, une procédure de retrait de l'habilitation sera engagée.

Si le demandeur dispose aussi d'une licence LMA 66, il peut demander le renouvellement de son habilitation en même temps que le renouvellement de sa licence LMA 66.

7.7. Retrait de l'habilitation

En application de la Partie HA.FR.3 de l'arrêté du 8 juillet 2024, OSAC retire une habilitation de personnel de certification HA-FR lorsqu'elle n'est pas satisfaite de la compétence du titulaire ou de la manière dont celui-ci utilise son habilitation.

En particulier, l'habilitation est retirée lorsque l'autorité a identifié un problème de sécurité ou lorsqu'elle a la preuve que son détenteur a effectuée ou a participé à un ou plusieurs des actes suivants :

- Avoir obtenu l'habilitation par falsification de preuve de la licence reconnue ou des justificatifs d'expériences ;
- Avoir eu une suspension ou un retrait de la licence reconnue et associée à l'habilitation ;
- Ne pas avoir exécuté un entretien demandé et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne qui a demandé l'entretien ;
- Ne pas avoir exécuté l'entretien requis résultant de sa propre inspection et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne pour lequel il avait été prévu d'effectuer l'entretien ;
- Avoir fait preuve d'entretien négligent ;
- Avoir falsifié l'enregistrement de l'entretien ;
- Avoir délivré un certificat de remise en service en sachant que l'entretien spécifié sur le certificat de remise en service n'a pas été effectué ou sans vérifier qu'un tel entretien a été réalisé ;
- Avoir procédé à la réalisation de l'entretien ou à la délivrance d'un certificat de remise en service sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue ;
- Avoir délivré un certificat de remise en service alors qu'il n'y avait pas de conformité avec l'arrêté du 8 juillet 2024.



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