



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



P-40-00

EXPLOITATION D'AÉRONEFS FRANÇAIS PAR UN EXPLOITANT ÉTABLI, RÉSIDANT OU DONT LE PRINCIPAL ÉTABLISSEMENT SE SITUE DANS UN AUTRE ETAT

(AIR OPERATION OF FRENCH REGISTERED AIRCRAFT BY AN OPERATOR ESTABLISHED,
RESIDING OR WITH A PRINCIPAL PLACE OF BUSINESS IN ANOTHER STATE)

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 2
Version n° 0
Publiée le 20 octobre 2026

Gestion documentaire / Document management

Historique des révisions / Revision history

Edition et version	Date	Modifications / <i>Reason for changes</i>
Ed1v0	20 décembre 2024	Création et mise en œuvre à compter du 1 janvier 2025. Il simplifie le processus précédemment mis en place par échanges de messages électroniques entre les autorités, l'exploitant de l'aéronef et le propriétaire de l'aéronef. <i>New guideline, applicable as from as from January 1st, 2025. It simplifies the process that was previously in place through email exchanges between authorities, the aircraft operator and the aircraft owner.</i>
Ed2v0	20 octobre 2026	- Ajout du §9 pour préciser le cas particulier d'un aéronef français destiné à être opéré en Transport Public au sein d'un CTA d'un pays tiers. <i>Addition of §9 in order to clarify the airworthiness rules specific to a French aircraft used for Commercial Air Transport by a third Country operator</i> - Ajout de la référence à l'arrêté « opt-in » de la France par rapport à la réalisation d'une activité relevant du a du 3 de l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139. <i>Added reference of French opt-in "arrêté" for operations relevant to article 2 § 3 a) of regulation (EU) 2018/1139</i> - Note de bas de page (1) ajoutée pour mentionner le cas particulier d'un propriétaire Suisse d'un aéronef français <i>Added note (1) to clarify specific case of Swiss ownership of French registered aircraft.</i> - Modifications of § 7 g)3) pour préciser le mode d'envoi des CEN ou recommandations à OSAC <i>Update of §7 g 3) to clarify how to send to OSAC ARC or recommendations</i> - Corrections de typos et de références croisées erronées, améliorations du texte français et de la traduction en anglais (non tracé). <i>Improvement of French and English text (not marked for changes)</i>

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 ».

Any comments or suggestions regarding this guide may be submitted to OSAC via its website. To do so, the requester must locate the relevant document on the Technical Documentation page and select "Request a Change" in the "Actions" column.

Ce guide est disponible en téléchargement sur le site internet : www.osac.aero

This guide is available for download on the website: www.osac.aero.

Sommaire / Table of contents

Gestion documentaire / Document management	2
Historique des révisions / Revision history	2
Sommaire / Table of contents.....	3
1. OBJET / Subject	4
2. ABRÉVIATIONS / Acronyms	4
3. Références / References	4
4. CHAMP D'APPLICATION / Scope	5
5. CONTEXTE / Context	6
6. PRINCIPES DE LIAISON ENTRE AUTORITÉS D'IMMATRICULATION ET DE L'EXPLOITANT AÉRIEN / Liaison principles between the State of Registry and the State of the Operator	7
7. INFORMATIONS À RASSEMBLER PAR LE POSTULANT / Information to be gathered by the applicant	7
8. INFORMATION PRATIQUE ENTRE AUTORITES / Communication between Authorities.....	11
9. EXPLOITATION EN TRANSPORT PUBLIC DANS UN PAYS TIERS D'UN AERONEF FRANÇAIS / Operation of a French aircraft under a third country AOC.....	12
10. SURVEILLANCE PAR L'AUTORITE FRANCAISE / Oversight by French Authority	13

1. OBJET / Subject

La présente procédure décrit les conditions d'exploitation d'un aéronef immatriculé en France lorsqu'il est opéré par un exploitant aérien établi, résidant ou dont le principal établissement se situe dans un autre Etat (Etat Membre ou Etat tiers). Voir le champ d'application au §4.

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

This procedure sets out the operating conditions for an aircraft registered in France and used by an operator established, residing or having its principal place of business in another State (Member State or Third Country). See the scope in §4.

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

2. ABRÉVIATIONS / Acronyms

AESA :	Agence de l'Union Européenne de la Sécurité Aérienne	<i>European Union Aviation Safety Agency (EASA)</i>
CDN :	Certificat De Navigabilité	<i>Certificate of Airworthiness (CofA)</i>
CEN :	Certificat d'Examen de Navigabilité	<i>Airworthiness Review Certificate (ARC)</i>
DSAC	Direction de la sécurité de l'aviation civile	
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale	<i>International Civil Aviation Organization (ICAO)</i>
OMA	Organisme de Maintenance Agréé	<i>Approved Maintenance Organisation (AMO)</i>
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile	
PE :	Programme d'Entretien de l'aéronef	<i>Aircraft Maintenance Programme (AMP)</i>
UE :	Union Européenne (UE)	<i>European Union (EU)</i>

3. Références / References

Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018, modifié, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne / *Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018, as amended, on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency ;*

Règlement (UE) N° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012, modifié, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil / *Regulation (EU) No 965/2012 of 5 October 2012, as amended, on technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council ;*

Règlement (UE) N° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012, modifié, établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale ou la déclaration de conformité des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour les exigences en matière de capacité des organismes de conception et de production / *Regulation (EU) No 748/2012 of 3 August 2012, as amended, on implementing rules for the airworthiness and environmental certification or declaration of compliance of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the capability requirements of design and production organisations ;*

Règlement (UE) N° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014, modifié, relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches / *Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014, as amended, on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks.*

Arrêté du 16 mars 2026 relatif à la navigabilité des aéronefs civils utilisés pour les besoins de l'Etat.

Formulaires :

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

- F-40-00-1 : formulaire de déclaration d'exploitation aérienne d'un aéronef immatriculé en France par un exploitant établi, résidant ou dont le principal établissement se situe à l'étranger.

The forms mentioned in this document are available at <https://documentation.osac.aero/> under 'Forms'.

- *F-40-00-1: form for the declaration of air operations of an aircraft registered in France by an operator established, or with a principal place of business abroad.*

4. CHAMP D'APPLICATION / Scope

Cette procédure s'applique à tout aéronef français, c.-à-d. immatriculé au registre français, assujéti à l'annexe I (Partie M) ou l'annexe V ter (Partie ML) du Règlement (UE) N° 1321/2014, et dont le propriétaire envisage de le mettre en location coque nue chez un exploitant:

- soit qui détient un agrément délivré par un Etat Membre de l'Union européenne autre que la France ou par un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, cet agrément pouvant être par exemple pour le transport aérien, des opérations aériennes spécialisées, ou un agrément national de travail aérien,
- soit basé dans un pays tiers.

Certaines données des aéronefs inscrits au registre français des immatriculations sont communiquées sur internet à titre de simple information, et peuvent être consultées en utilisant le lien suivant : https://immat.aviation-civile.gouv.fr/immat/servlet/aeronef_liste.html

La suite de cette procédure ne décrit que le cas d'un exploitant aérien établi, résidant ou dont le principal établissement se situe dans un Etat Membre de l'Union européenne autre que la France ou un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Dans le cas d'opérations aériennes par un exploitant établi, résidant ou dont le principal établissement se situe dans un pays tiers, le propriétaire ou le futur exploitant aérien doit se rapprocher de DSAC/NO/MQC (dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr) pour étudier la faisabilité du projet.

Toutefois, il précise au § 9 des clarifications en cas de projet d'un exploitant d'un pays tiers en transport public international d'un appareil français.

This procedure applies to any French aircraft, i.e. aircraft registered in France, subject to Annex I (Part-M) or Annex Vb (Part-ML) of Regulation (EU) No 1321/2014, and whose owner intends to dry-lease it to an operator:

- *either holding an approval issued by an EU Member State other than France or by a State party to the European Economic Area Agreement, such as an approval for Commercial Air Transport (CAT) or Specialised Operations (SPO), or a national approval for aerial work, for example*
- *or based in a third country.*

Data concerning aircraft on the French aircraft registry is published online for information purposes only and can be accessed via the following link: https://immat.aviation-civile.gouv.fr/immat/servlet/aeronef_liste.html

The remainder of the procedure only addresses the case of an aircraft operator established, residing or having a principal place of business in a Member State of the European Union other than France or a State party to the European Economic Area Agreement.

In the case of intended air operations by an operator established, residing or having its principal place of business in a third country, the owner or future aircraft operator must contact DSAC/NO/MQC (dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr) to assess the project feasibility.

Nevertheless, §9 clarifies airworthiness requirements for French aircraft to be operated by a third country operator in international commercial air transport.

ATTENTION / CAUTION

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

In the event of a French registered aircraft being sub-leased to another operator by a foreign operator authorised under this procedure, the complete process with regard to this new operator and its competent authority must be carried out again, with all the requirements specified in this procedure taken into account

5. CONTEXTE / Context

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

France does not sign 'Article 83bis' agreements with any other State, as defined by Article 83bis of the Chicago Convention on International Civil Aviation, which allows the transfer of certain functions and duties, and therefore responsibilities, incumbent on the State of Registry.

ATTENTION / CAUTION

Si le propriétaire de l'aéronef immatriculé en France, dont les opérations aériennes sont envisagées sous la conduite d'un exploitant étranger, ne répond pas aux critères ci-dessous, ces opérations ne sont pas possibles, l'aéronef ne répondant plus aux conditions d'une immatriculation française (Cf. art [L.6111-4](#) du code des transports) :

Le propriétaire est :

- soit une personne physique française ou ressortissante d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen,
- soit une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen¹ et ayant son siège statutaire ou son siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

If the owner of the French-registered aircraft intended for operations by a foreign operator, does not meet the following criteria, the envisaged operations are not permitted as the aircraft would no longer be eligible for French registration (See. Art. L6111-4 of the French Transport Code):

The owner of the aircraft must be either:

- *a French natural person or a national of another Member State of the European Union or of a State party to the Agreement on the European Economic Area¹, or*
- *a legal entity constituted in accordance with the legislation of a Member State of the European Union or of a State party to the Agreement on the European Economic Area, having its registered office or principal place of business within the territory of the French Republic, another Member State of the European Union, or another State party to the Agreement on the European Economic Area.*

¹ Consulter DSAC/NO/MQC et la Mission des Immatriculations pour le cas d'un propriétaire Suisse. / For a project of a French aircraft owned by a Swiss citizen or Organisation, contact DSAC/NO/MQC and the French aircraft registry representative at immat@aviation-civile.gouv.fr.

6. PRINCIPES DE LIAISON ENTRE AUTORITÉS D'IMMATRICULATION ET DE L'EXPLOITANT AÉRIEN / Liaison principles between the State of Registry and the State of the Operator

Au sein du dispositif réglementaire européen, l'autorité française est responsable de la surveillance de la navigabilité des aéronefs inscrits sur son registre. L'autorité ayant délivré un certificat à l'exploitant aérien est responsable de la surveillance des opérations aériennes, voire le cas échéant, du certificat d'agrément de gestion du maintien de navigabilité que cette autorité aurait délivré à un organisme (CAMO/CAO Nav) qui prend en compte l'aéronef français dans sa liste d'aéronefs en gestion.

Toutefois, selon l'alinéa 3.(ii) du point M.1 de la Partie M, l'approbation du programme d'entretien de l'aéronef et des modifications de ce programme ne peut être accordée que par l'autorité nommée par l'Etat membre d'immatriculation de l'aéronef. La France ne met pas en œuvre l'alinéa 3.(ii) de ce point. Cela implique qu'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO/CAO Nav) non français, i.e. dont la référence d'agrément ne commence pas par FR, ne peut pas appliquer une procédure d'approbation indirecte pour approuver le programme d'entretien de l'aéronef ou ses modifications pour un aéronef français soumis à la Partie M.

Les paragraphes 7 et 8 décrivent les obligations respectives de l'Etat d'immatriculation et de l'Etat de l'exploitant aérien d'un aéronef français tel que l'autorité française les comprend et donc les liens et échanges d'information entre les entités concernées. Le paragraphe 8 explicite le moyen de partager les informations entre les autorités, sans avoir à émettre une lettre spécifique à chaque opération aérienne. Toutefois, si l'autorité responsable de la surveillance des opérations aériennes n'est pas d'accord avec un des points mentionnés, il convient qu'elle contacte l'autorité française (DSAC/NO/MQC, dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr) avant d'autoriser un exploitant aérien sous sa tutelle à mettre en œuvre un aéronef inscrit au registre français.

Within the European regulatory framework, the French Authority is responsible for the oversight of the airworthiness of aircraft on its registry. The Authority that issued a certificate to the aircraft operator is responsible for the oversight of the air operations, and where applicable, the certificate that this authority may have issued to the continuing airworthiness management organisation (CAMO/CAO-CAM) that include the French aircraft in its list of aircraft under management.

Nevertheless, according to point 3.(ii) of point M.1 of Part-M, approval of the Aircraft Maintenance Programme and its amendments may only be granted by the authority designated by the Member State of registry of the aircraft. France does not implement point 3.(ii) of this point. Consequently, a non-French continuing airworthiness management organization (CAMO/CAO-CAM), i.e. whose approval reference does not begin with FR, cannot use an indirect approval procedure to approve the Aircraft Maintenance Programme or its amendments for a French aircraft subject to Part M.

Paragraphs 7 and 8 describe the responsibilities of the authority of the State of registry and the authority of the State of the operator as understood by French DGAC, and therefore the links and information to be exchanged between the concerned stakeholders. Paragraph 8 aims at liaising between authorities, without the need to issue a dedicated letter for each flight operations of a French aircraft by a foreign operator. Should the authority responsible for the oversight of Air Operations disagree with the content of paragraph 7 or 8, it shall contact DSAC/NO/MQC (dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr) prior to authorising an aircraft operator under its oversight to start air operations with a French registered aircraft.

7. INFORMATIONS À RASSEMBLER PAR LE POSTULANT / Information to be gathered by the applicant

a) Le postulant, i.e. un exploitant aérien d'un pays européen répondant aux critères spécifiés au paragraphe 4, souhaitant exploiter un aéronef français (i.e. immatriculé en France) constitue un dossier avec les documents suivants, qu'il tient à la disposition de l'autorité française en cas de demande :

a) The applicant, i.e. an operator from a European country meeting the criteria set out in paragraph 4, wishing to operate a French aircraft (i.e. registered in France) must compile a file containing the following documents, and keep it at the disposal of the French authority in the event of a request for information:

- Un document (procuration du propriétaire de l'aéronef, contrat, etc.) montrant que le propriétaire de l'aéronef autorise la prise en location coque nue de son aéronef par l'exploitant considéré. En particulier, en cas de prise en sous-location(s), une preuve explicite est attendue afin de montrer que le propriétaire autorise l'exploitant « final » d'utiliser son aéronef.
 - Le contrat de prise en location coque-nue entre le propriétaire, ou le cas échéant le preneur en cas de sous-location(s), et l'exploitant aérien (détenteur d'un agrément pouvant être pour le transport aérien, des opérations aériennes spécialisées, ou autres) qui spécifie (les aspects financiers peuvent être enlevés ou masqués) :
 - Nom de l'exploitant avec référence au(x) certificat(s) sous lequel (lesquels) l'aéronef concerné doit être exploité. Si une sous-location à un autre exploitant étranger est envisagée, le cas de l'exploitant « final » doit être traité conformément aux dispositions de cette procédure. A noter qu'une copie du (des) certificat(s) peut être demandée par l'autorité française.
 - Une description des responsabilités des différentes parties prenantes en ce qui concerne l'exploitation de l'aéronef (propriétaire, locataire, exploitant, CAMO/CAO Nav, principal Organisme de Maintenance Agréé (OMA), etc.).
 - La période de location et des opérations aériennes.
 - Une description des opérations aériennes autorisées et des limitations éventuelles (en particulier identifier les pays où les opérations aériennes sont conduites ou les restrictions, ...).
 - L'identification de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef, et sur demande, la copie de son certificat d'agrément et le contrat entre les parties (CAMO/CAO Nav et exploitant) dans le cas où le gestionnaire n'est pas rattaché à l'exploitant aérien (opérations aériennes spécialisées +
- *a document (power of attorney from the aircraft owner, contract, etc.) showing that the aircraft owner authorizes the dry-lease of its aircraft to the operator in question. In particular, in the case of sub-lease(s), explicit proof is required to show that the owner authorises the 'final' operator to use his aircraft.*
 - *the dry lease agreement between the owner or, where applicable, the lessee in the case of a sublease(s) and the operator (holder of an approval which may be for air transport, for specialised air operations, or other) that specifies (all financial aspects can be removed or masked):*
 - *name of the operator with reference to its certificate(s) under which the aircraft concerned is to be operated. If a sublease to another foreign operator is contemplated, the case of the 'final' operator must be processed in accordance with the requirements of this procedure. A copy of the certificate(s) may be requested by the French authority.*
 - *a description of the responsibilities of the various stakeholders in relation to the operation of the aircraft (owner, lessee, operator, CAMO/CAO-CAM, main Approved Maintenance Organisation (AMO), etc).*
 - *the period of lease and air operations.*
 - *a description of authorized air operations and possible limitations (in particular identify the countries where air operations are conducted or the restrictions, etc.).*
 - *the identification of the organisation responsible for the continuing airworthiness management of the aircraft, and on request, a copy of its approval certificate and the contract between the parties (CAMO/CAO-CAM and operator) in the event that the CAMO/CAO-CAM is not part of the operator (specialised air*

CAMO indépendant, etc.) ou est au sein d'un même groupement économique de transporteurs aériens.

- L'identification de l'OMA principal agréé selon l'annexe II (Partie 145) ou l'annexe V quinquies (Partie CAO) du Règlement (UE) N° 1321/2014 qui sera contractualisé pour effectuer de la maintenance sur cet aéronef. Le contrat entre les parties et le(s) agrément(s) de l'OMA sera (seront) tenu(s) à la disposition de l'autorité française en cas de demande.
- L'engagement formel de l'organisme responsable de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef qu'il communiquera les informations pertinentes explicités par cette procédure, à tout OMA qu'il contractera pour l'entretien de cet aéronef.

b) Hormis dans les cas suivants :

- le maintien de la navigabilité de l'aéronef est ou reste géré par un CAMO/CAO Nav français ; ou
- l'aéronef est assujéti à l'annexe V ter (Partie ML) du Règlement (UE) N° 1321/2014,

le CAMO/CAO Nav responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef fait approuver par OSAC le programme d'entretien de l'aéronef pour le besoin des opérations aériennes envisagées (via le site internet : <https://espaceclient.osac.aero/>, section "Aéronefs").

Toute modification ultérieure du programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvée dans les mêmes conditions.

- c) L'exploitant aérien transmet à l'autorité française (dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr) une copie du certificat d'exploitant d'aéronefs et les spécifications opérationnelles applicables lorsque l'aéronef français est mis en liste de flotte, et lorsqu'il en est retiré.
- d) Il est rappelé que les pilotes d'un appareil français doivent détenir une licence de pilote valide et conforme aux exigences de l'annexe I (Partie FCL) du Règlement (UE) N° 1178/2011.
- e) Lorsque l'aéronef concerné est équipé d'une balise de détresse (406 Mhz) avec le code pays « France » (i.e. code pays 227 ou code Outre-Mer), le propriétaire de la balise doit renseigner le

operations + CAMO, etc.) or is within a single air carrier business grouping.

- *the identification of the main AMO approved in accordance with Annex II (Part-145) or Annex Vd (Part-CAO) of Regulation (EU) No 1321/2014 that will be contracted to carry out maintenance on this aircraft. The contract between the parties and the AMO's certificate(s) shall be made available to the French authority on request.*
- *an undertaking by the organisation responsible for the continuing airworthiness management of the aircraft that it will communicate the relevant information detailed in this procedure to any AMO it contracts to maintain this aircraft.*

b) *Except in the following cases,*

- *the continuing airworthiness of the aircraft is or remains managed by a French CAMO/CAO-CAM; or*
- *the aircraft is subject to Annex Vc (Part-ML) of Regulation (EU) No 1321/2014,*

the CAMO/CAO-CAM responsible for the management of the aircraft continuing airworthiness shall obtain OSAC approval (using the website <https://espaceclient.osac.aero/>, section "Aircraft") for the Aircraft Maintenance Programme (AMP) for the purposes of the contemplated air operations

Any subsequent amendment to the AMP must be approved under the same conditions.

- c) *The operator provides the French authority (dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr) with a copy of the certificate of aircraft operator and the applicable operations specifications when the French aircraft is placed on its fleet list, and when it is withdrawn.*
- d) *Pilots of French registered aircraft must hold a valid pilot licence that complies with the requirements of Annex I (Part-FCL) of Regulation (EU) No 1178/2011.*
- e) *Where the aircraft concerned is equipped with an Emergency Locator Transmitter (ELT, 406Mhz) programmed with the country code 'France' (i.e. country code 227 or overseas territories code), the*

point de contact de l'exploitant aérien dans le registre français des balises de détresse accessible à l'adresse :

<https://www.registre406.cnes.fr/homepage>. Ceci est nécessaire pour que ce point de contact puisse répondre rapidement au service de recherche et sauvetage, que l'appareil vole ou pas, en cas de déclenchement de la balise et lever les doutes sur les cas d'alerte intempestive.

Note : Seul le propriétaire d'une balise de détresse qui a initialement enregistré cette balise dans le registre français des balises de détresse peut accéder à l'enregistrement de cette balise dans ce registre.

Le cas échéant, si l'aéronef concerné était équipé d'une balise enregistrée dans un autre pays, il conviendrait de faire les démarches nécessaires auprès du service du pays en question afin que le service de recherche et sauvetage puisse accéder rapidement aux informations de l'exploitant aérien pour l'identifier.

- f) « Enfin, l'exploitant de tout aéronef immatriculé en France doit respecter toutes les restrictions d'espace aérien prescrites par les autorités françaises, telles que définies dans l'AIC français, actuellement [AIC A011/26](#), ou toute autre restriction remplaçant l'AIC sur ce sujet ».
- g) Le postulant s'assure que des processus soient mis en place afin que :
- g1) les événements relatifs à la sécurité soient rapportés :

Les comptes rendus d'événements relatifs à la sécurité d'un aéronef immatriculé en France et exploité par un exploitant aérien établi, résidant ou dont le principal établissement se situe dans un Etat Membre de l'Union européenne autre que la France, ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen conformément aux points M.A.202, ML.A.202, 145.A.60, et/ou CAMO.A.160, selon le cas, doivent être effectués selon les modalités suivantes :

- pour un organisme détenant un agrément délivré par OSAC, rendre compte des événements selon les règles habituelles précisées par OSAC en dehors de cette procédure.

<https://espaceclient.osac.aero/declarer-un-evenement-de-securite>

- pour un organisme détenant un agrément délivré selon le Règlement (UE) N° 1321/2014

ELT owner must register the operator's point of contact (POC) in the French ELT register accessible at

<https://www.registre406.cnes.fr/homepage>. This is necessary to allow this POC can respond promptly to the Search and Rescue (SaR) service, whether the aircraft is flying or not, in the event of the ELT activation, and to remove any doubts in case of false alerts.

Note: Only the owner of an ELT who initially registered this ELT in the French ELT register can access the record of this ELT in this registry.

Where applicable, if the aircraft concerned is equipped with an ELT registered in a country other than France, the necessary steps should be taken with the service in that country to ensure that the SaR services can rapidly access the aircraft operator's information to identify it.

- f) Finally, the operator of any aircraft registered in France shall comply with all airspace restrictions prescribed by the French authorities, as defined in the French AIC—[currently AIC A011/26](#)—or any other restriction that replaces the AIC on that matter.*
- g) The applicant ensures that processes are in place to ensure that:*
- g1) safety-related events are reported:*

Reporting of occurrences relating to the safety of an aircraft registered in France and operated by an aircraft operator established, residing or having its principal place of business in a Member State of the European Union other than France, or in a State party to the European Economic Area Agreement, in accordance with points M.A.202, ML.A.202, 145.A.60, and/or CAMO.A.160, as applicable, must be made in the following manner:

- *for an organisation holding an approval issued by OSAC, report the occurrences in accordance with the usual rules established by OSAC in its publications other than this procedure.*

<https://espaceclient.osac.aero/declarer-un-evenement-de-securite> ; (click on the EN tab on the right for English)

- *for an organisation holding an approval issued in accordance with Regulation (EU) No 1321/2014 by an authority other than the*

par une autorité autre que l'autorité française, établir les rapports d'événements et les envoyer en langue anglaise ou française à l'adresse suivante :

cr-evenements.techniques@osac.aero.

- Pour une personne physique (propriétaire, personne qualifiée pour l'exécution de la visite pré-vol, ...) notifier de préférence via les moyens mis en place par l'organisme employeur, ou le cas échéant, à titre individuel en suivant les consignes publiées par l'Autorité française.

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide_notifier_incident_0.pdf

<https://espaceclient.osac.aero/download-guide>

g2) les consignes opérationnelles soient exécutées :

Les consignes opérationnelles émises par l'AESA ou la DGAC française ayant une incidence sur le maintien de la navigabilité doivent être exécutées dans les délais impartis.

g3) un Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN) valide est disponible :

Une copie de tout CEN, émis ou étendu par un CAMO, CAO, ou OMA agréé selon la Partie 145 doit être transmis à OSAC par l'intermédiaire du service en ligne ([Services OSAC](#)).

De même, toute recommandation relative à la délivrance du CEN doit être transmise à OSAC par l'intermédiaire du service en ligne ([Services OSAC](#)).

g4) tout besoin de laissez-passer ou dérogations soit traité par OSAC :

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

French authority, establish occurrence reports in French or English and email them to: cr-evenements.techniques@osac.aero

- *For natural persons (owner, person qualified to carry out the pre-flight inspection...) notifications should preferably be made through the channels set up by the employing organisation. If you wish to notify individually, follow the instructions published by the French authority:*

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide_notifier_incident_0.pdf

<https://espaceclient.osac.aero/download-guide>

g2) operational directives are accomplished:

Any operational directive issued by EASA or by DGAC France with a continuing airworthiness impact must be accomplished within the specified timeframes.

g3) a valid Airworthiness Review Certificate (ARC) is available:

A copy of any ARC issued or extended by a CAMO, CAO, or AMO approved in accordance with Part 145 shall be submitted to OSAC through the online service portal ([OSAC services](#)).

In the same way, any recommendation for the issue of the ARC shall be submitted to OSAC through the online service portal (OSAC services).

g4) any need for permits to fly and exemptions is handled by OSAC:

Any need for permits to fly or any airworthiness-related exemptions must be requested to OSAC via the website <https://espaceclient.osac.aero/>, section "Aircraft".

8. INFORMATION PRATIQUE ENTRE AUTORITES / Communication between Authorities

Le postulant, i.e. un exploitant aérien d'un pays européen répondant aux critères spécifiés au paragraphe 4, souhaitant exploiter un aéronef français (i.e. immatriculé en France), doit pour faire sa demande utiliser le formulaire F-40-00-1 dans sa version en vigueur, téléchargeable sur le site d'OSAC

The applicant, i.e. an operator from a European country meeting the criteria set out in paragraph 4, wishing to operate a French aircraft (i.e. registered in France) must use the current version of form F-40-00-1 for their application, which can be downloaded from the OSAC website: <https://www.osac.aero/>. They

<https://www.osac.aero/>. Il remplit le formulaire et l'envoie par messagerie électronique aux adresses suivantes : camo.etranger@osac.aero et dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr.

Le postulant doit fournir une copie de ce formulaire complété à l'autorité de l'Etat des opérations aériennes.

Si l'autorité de l'Etat des opérations aériennes a une question à propos du formulaire complété, elle contacte la DSAC à l'adresse suivante : dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr.

complete the form and send it by email to the following addresses: camo.etranger@osac.aero and dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr.

The applicant must provide a copy of this completed form to the authority of the State of the Operator.

If the authority of the State of the Operator has any questions about the completed form, it should contact the DSAC at: dsac-mqc-r8-bf@aviation-civile.gouv.fr

9. EXPLOITATION EN TRANSPORT PUBLIC DANS UN PAYS TIERS D'UN AERONEF FRANÇAIS / Operation of a French aircraft under a third country AOC

Pour un aéronef motorisé complexe, le M.A.201 impose un organisme CAMO et un organisme agréé selon la Partie 145 pour traiter les aspects de la navigabilité quel que soit le type d'exploitation aérienne. Ainsi, la navigabilité d'un aéronef motorisé complexe français utilisé par un exploitant d'un pays tiers continuera à être ainsi géré.

Pour un aéronef motorisé non complexe, il faut considérer l'annexe 19 de la Convention de Chicago qui impose un système de gestion de la sécurité (SGS) à l'exploitant de tout aéronef utilisé en transport public international ainsi qu'aux organismes délivrant des services de maintenance (gestion du maintien de la navigabilité comprise) à un tel exploitant. Or la partie CAO du règlement (UE) n° 1321/2014 ne prévoit pas de SGS pour ces organismes, étant donné que les aéronefs utilisés en transport public sont exclus de son champ d'application.

Ainsi, pour tout aéronef motorisé non complexe français utilisé en transport public international par un exploitant aérien d'un pays tiers les exigences suivantes s'appliquent :

- *Maintien de la navigabilité géré par un organisme agréé selon la Partie CAMO du règlement (UE) N° 1321/2014 ;*
- *Maintenance effectuée par un ou plusieurs organismes de maintenance agréés selon la partie 145 du règlement (UE) N°1321/2014,*
- *Programme d'entretien de l'aéronef approuvé par OSAC.*

For complex motor-powered aircraft, point M.A.201 requires a CAMO and a maintenance organisation approved in accordance with Part 145 to deal with airworthiness aspects, regardless of the kind of air operations. Therefore, the airworthiness of complex motor-powered aircraft registered in France and operated by third country operators shall continue to be managed accordingly.

For non-complex motor-powered aircraft, consider ICAO annex 19 that requires a Safety Management System for managing and maintaining aircraft used in international commercial air transport. However, Part CAO of regulation (EU)No 1321/2014 does not require SMS for these organisations, as their scope does exclude aircraft used in Commercial Air Transport.

Therefore, for any French non-complex motor-powered aircraft to be operated by a third-country operator in Commercial Air Transport, the following requirements must be met:

- *Continuing airworthiness managed by an organisation approved in accordance with Part CAMO of Regulation (EU) No 1321/2014*
- *Maintenance performed by one or several organisations approved in accordance with Part 145 of Regulation (EU) No 1321/2014*
- *Aircraft Maintenance Programme approved by OSAC*

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

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

L'exploitant aérien paie à OSAC les taxes et redevances pour le traitement des demandes, notamment pour l'approbation du programme d'entretien de l'aéronef, de délivrance de laissez-passer, d'exemption, etc.

The French authority, as the authority of the State of Registry, may at any time verify the compliance of the aircraft with the requirements of Regulation (EU) No 1321/2014. It may suspend the ARC or the Certificate of Airworthiness (CofA) of the aircraft and will notify the authority of the State of the Operator of any findings.

The aircraft operator shall pay OSAC the fees and charges for processing applications, in particular for approving the AMP, issuing permits to fly, exemption, etc.



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