MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile
DSAC

P-22-00

Classification des aéronefs importés relevant de la règlementation européenne, ou relevant de la règlementation française et conformes à l'annexe 8 de la Convention de Chicago.



Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition nº 11
Version nº 0
Publiée le 23 novembre 2026

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 1 v0 (ex-Ind A)	04 mars 2015	Création.
Ed 2 v0 (ex-Ind B)	25 mars 2015	- Apporte des précisions concernant : o L'applicabilité de la P-22-01 relative aux aéronefs produits par un organisme 21G ou 21F français (§ 2.2), o La définition d'État tiers (autre qu'un État membre de l'EASA si l'aéronef est de compétence EASA, autre que la France si l'aéronef est une annexe II OACI) (§ 4.2), o Où doit être envoyée la demande de classification pour les usagers des départements/régions ou communautés d'outre-mer (DROM/COM) et la Nouvelle-Calédonie (§ 9.1.1), o Que, pour prétendre à une classification, l'aéronef doit également être en état de navigabilité (§ 7), o Les conditions d'intervention de DOAL/NA auprès de la cellule performance de l'environnement DGAC/DTA/SDD3 (§ 9.5). - Introduit : o L'avertissement relatif à l'obligation de disposer d'un programme d'entretien approuvé, prérequis à la délivrance du CDN (§ 5.2), o Une nouvelle définition des AD applicables qui prend en compte toutes les AD émises par la DGAC et non pas seulement celles émises au titre de l'article 14.1 (§ 9.3.1), o Les vérifications dues au titre du 21.B.420 et les conditions de réalisation de l'inspection aéronef requise (§ 10.1). - Corrige quelques erreurs éditoriales.
Ed 3 v0 (ex-Ind C)	10 avril 2015	précise dans le § 5.1.5 les dispositions applicables aux balises de détresse
Ed 4 v0 (ex-Ind D)	Août 2015	précise : o dans le § 5.2., les conditions d'éligibilité d'un aéronef à une immatriculation au registre français et supprime le formulaire DT617, o dans le § 9.3.1, le cas particulier des ballons, o en annexe 2, le circuit des différents formulaires utilisés. - modifie l'organisation du texte afin de le rendre plus lisible : o le paragraphe « abréviations et définitions » est remonté en deuxième place pour couvrir les usages qui en sont faits dans le paragraphe « domaine d'application ». o le texte des paragraphes 6, 7 et 8 déplacé dans le document pour plus de lisibilité (sans mode de révision puisque pas de changements fonctionnels) - prend en compte la diffusion de l'arrêté du 28 juillet 2015 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs, qui annule et remplace celui du 17 mai 1971, modifié. - corrige quelques erreurs éditoriales non tracées.
Ed 5 v0 (ex-Ind E)	Novembre 2016	- introduit : - dans le § 2.2 « Définitions », celles : o des activités commerciales, o des aéronefs motorisés complexes et des ELA1 - tout au long du corps du texte, les dispositions réglementaires des règlements (UE) n°2015/1088 et 2015/1536, et notamment :

		○ Dans le § 9.2, les conditions de gestion de la navigabilité et d'entretien en fonction du type d'aéronef et de leur exploitation, ○ dans le § 9.2.2, la possibilité, pour le propriétaire d'un aéronef ELA1 ne participant pas à des activités commerciales, de choisir le régime du PE déclaré, ○ dans le § 9.3.2, « Cas où un examen de navigabilité est requis », la possibilité, pour un organisme Partie M/F ou 145, de procéder à une recommandation en vue de la classification d'un aéronef, - dans le § 3.1, le cas des aéronefs précédemment inscrits au registre d'un État membre ne disposant pas de documents de bord EASA, - précise dans le § 5.2.3 b), les conditions de traitement des carnets de route et des CRM, - précise, dans le § 9.3.2 e), les équivalences acceptées qui valent attestation de conformité de l'autorité exportatrice, - introduit, dans le § 9.3.3, la conduite à tenir dans le cas de non-conformités détectées lors du processus de classification et dont l'origine avérée remonte à l'immatriculation précédente, - précise, dans le § 9.5, le cas des motoplaneurs en matière de certification acoustique, - apporte, dans le § 10.2, des précisions pour le calcul de la date de fin de validité d'un CEN, - modifie les logigrammes de l'annexe 2 pour prendre en compte ces nouvelles dispositions, - introduit l'annexe 3 listant les points de contact pour la mise en œuvre de la procédure, - prend en compte le changement d'organisation de DSAC/NO/AGR qui devient DSAC/NO/MQC - et du transfert de la responsabilité du traitement de tous les aéronefs à DSAC/NO/NAV,
Ed 6 v0 (ex-Ind F)	Janvier 2017	- précise dans le § 3.1 que pour les aéronefs : - radiés du registre français et non réimmatriculés entre temps dans un autre pays, - précédemment inscrits sur un registre non-civil, - précédemment inscrits au registre d'un État membre ne disposant pas de documents de bord EASA le processus de classification applicable sera défini, cas par cas, sur proposition du postulant. - introduit dans les § 10.2 et 10.3, les nouvelles dispositions relatives à la signature des documents de bord, transférée à OSAC à compter du 01/01/2017, - introduit, dans l'annexe, la notion de « fiche explicative ».
Ed 7 v0 (ex-Ind G)	Juillet 2017	met à jour le §10.3 vis-à-vis de la distribution des documents de bord.
Ed 8 v0 (ex-Ind H)	19 juillet 2019	- intègre le règlement (UE) 2018/1139. - précise les modalités relatives à la délivrance des documents de bord le jour de la livraison pour les aéronefs neufs dont le détenteur du Certificat de Type n'est pas français. - intègre diverses corrections mineures. - supprime la possibilité de délivrance d'un Laissez-passer valant CDN en attente de délivrance des documents pour les aéronefs non annexe I
Ed 9 v0 (ex-Ind I)	11 mai 2020	- Implémentation des règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 qui modifient le règlement (UE) n°1321/2014 notamment : ○ Partie-M modifiée. ○ Partie-CAMO, Partie-CAO et Partie-ML ajoutées.
Ed 10 v0	24 août 2023	- Mise à jour de la mise en forme du document - Précise la nécessité de fournir un CDN Export pour une classification

		- Mises à jour à la suite de la mise en ligne du nouveau site internet d'OSAC - Précise dans les chapitres de définition et d'applicabilité quels aéronefs de l'annexe 1 sont couverts ou non par la procédure P-22-00. - Intègre diverses corrections mineures (suppression des agréments M/F, M/G, …) ou améliorations mineures, qui ne sont pas tracées. - Abrogation : • Arrêté du 28 août 1978 modifié relatif à la classification des certificats de navigabilité • Arrêté du 6 septembre 1967 modifié relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils - Prend en compte la diffusion de l'arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs. - Prend en compte le changement de nom de DOAL en DOAG.
Ed 11 v0	23 novembre 2026	- §4.4.3 : suppression du service de délivrance des livrets et carnets pour les aéronefs AESA et de la page de garde pour tous les aéronefs. - Prise en compte des règlements (UE) 2026/100 du 15 janvier 2026 et 2026/56 du 23 octobre 2025

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

Cette procédure est disponible en téléchargement sur le site internet : www.osac.aero.

Sommaire

Gestion documentaire **2**
Historique des révisions 2
1. OBJET **6**
2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS **6**
2.1. Abréviations 6
2.2. Définitions 7
3. DOMAINE D'APPLICATION **8**
3.1. Aéronefs concernés 8
3.2. Personnes et organismes concernés 9
4. RÉFÉRENCES **9**
4.1. Règlements concernés 9
4.2. Documents DGAC 10
4.3. Généralités 10
4.3.1. Programme d'entretien de l'aéronef (PE) 11
4.4. Autres processus parallèles à la classification 11
4.4.1. Immatriculation 11
4.4.2. Licence de station d'aéronef 12
4.4.3. Livrets et carnets 12
4.4.4. Marques d'immatriculation et plaque d'identité nationale 13
4.4.5. Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien 13
5. ÉLIGIBILITÉ DE LA DÉFINITION DE L'AÉRONEF **13**
6. JUSTIFICATIFS A FOURNIR **14**
6.1. La demande de classification 14
6.1.1. Cas où le postulant s'adresse directement à OSAC : 14
6.1.2. Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agrée ou à un PEN indépendant : 14
6.2. Conditions de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs 15
6.2.1. Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité 15
6.2.2. Programme d'entretien 15
6.3. Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité 16
6.3.1. Cas où un examen de navigabilité n'est pas requis 16
6.3.2. Cas où un examen de navigabilité est requis 17
6.3.3. L'attestation de conformité émise par l'autorité exportatrice (CDN Export) 18
6.3.4. Anomalies détectées lors du processus de classification et dont l'origine avérée remonte à l'immatriculation précédente 19
6.3.5. Programme d'évaluation en l'absence de CDN export 19
6.4. Autres justificatifs en vue de la délivrance du CDN 20
6.5. Autres justificatifs en vue de la délivrance du CA 20
7. PROCESSUS DE DÉLIVRANCE DU CDN, DU CEN ET DU CA **21**
7.1. Vérifications réalisées par OSAC 21
7.2. Édition des documents par OSAC 21
7.3. Transmission des documents 22
7.4. Laissez-passer en attente de délivrance des documents pour les aéronefs annexe I 22
8. REDEVANCES **22**
ANNEXE 1 ..... **23**
ANNEXE 2 ..... **24**
ANNEXE 3 ..... **27**

1. OBJET

La présente procédure a pour objet de préciser les modalités de délivrance des documents de navigabilité et de limitation de nuisances sonores aux aéronefs visés au §3, au moment de leur importation et de leur inscription au registre français d'immatriculation.

Ce processus dit de « classification » permet de délivrer :

Aéronefs	Certificats de navigabilité	Documents associés
Relevant du règlement européen	CDN (EASA Form 25) ou R-CDN (EASA Form 24)	CEN (EASA Form 15a, 15b ou 15c) CA (EASA Form 45)
Annexe I, à ce règlement européen	CDN ou CDNS (de niveau OACI)	CLN ou CLNS

Note 1 : L'annexe 3 donne des renseignements utiles sur les contacts mentionnés dans cette procédure et sera mise à jour sans faire évoluer l'indice de la procédure.

Note 2 : La délivrance de laissez-passer AESA est traitée dans des procédures spécifiques.

2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

2.1. Abréviations

CA : Certificat Acoustique ;

CDN : Certificat De Navigabilité ;

CDNS : Certificat de navigabilité spécial (de niveau OACI) défini à l'article 4 de l'arrêté du 21 décembre 2021 ;

CEN : Certificat d'Examen de Navigabilité ;

CI : Certificat d'Immatriculation ;

CLN : Certificat de Limitation de Nuisances (aéronefs Annexe I) ;

CLNS : Certificat de Limitation de Nuisances Spécial (aéronefs Annexe I) ;

CMPA : Complex Motor-Powered Aircraft, aéronef motorisé complexe ;

CRM : Compte-rendu matériel (prévu au M.A.306 pour les transporteurs aériens) ;

DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ;

DSAC/NO : Direction Navigabilité et opérations de la DSAC ;

DSAC/NO/NAV : Pôle Navigabilité de DSAC/NO ;

DSAC/NO/MQC : Direction de la sécurité de l'aviation civile - Pôle Méthodes, Qualité et Compétences ;

DSAC-IR : Echelons interrégionaux de la DSAC ;

EASA ou AESA : European Union Aviation Safety Agency (AESA : Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne) ;

ICA : Instructions for Continued Airworthiness ou instructions pour le maintien de la navigabilité ;

LSA : Licence de station d'aéronef (attestation de conformité de la station radioélectrique émettrice d'un aéronef au Règlement de radiocommunication de l'Union Internationale des Télécommunications) ;

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

OSAC : Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile ;

OSAC/DOAG/NA : Service d'OSAC, en charge de la délivrance les documents de bord, ;

R-CDN : Certificat de navigabilité restreint (EASA Form 24) ;

2.2. Définitions

Aéronef motorisé complexe (CMPA) :

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

Aéronef ELA1 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) 1 et renvoie aux aéronefs habités suivants :

i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1 200 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe ;

ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg ;

iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m3 pour les ballons à air chaud, 1 050 m3 pour les ballons à gaz et 300 m3 pour les ballons à gaz captifs ;

iv) un dirigeable conçu pour un maximum de 4 occupants et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m3 pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m3 pour les dirigeables à gaz.

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

i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe ;

ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg ;

iii) un ballon ;

iv) un dirigeable à air chaud ;

v) 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,

vi) un aéronef à voilure tournante très léger.

Aéronef Light (ou léger) : désigne :

- un avion autres que motorisé complexe ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 2 730 kg ;
- un hélicoptère autres que motorisé complexe ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 1 200 kg, certifié pour maximum 4 occupants ;
- autres aéronefs ELA2/ELA1.

Aéronef Annexe I : Aéronef exclu de la réglementation communautaire car relevant d'une des catégories définies dans l'Annexe I du règlement (UE) 2018/1139, et relevant de la seule réglementation française.

Aéronef Annexe I de niveau OACI : aéronef exclu de la réglementation communautaire car relevant d'une des catégories définies dans l'Annexe I du règlement (UE) 2018/1139 et conforme aux conditions de l'article 3 ou du premier item de l'article 4 de l'Arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs.

Aéronef AESA : aéronef (civil) relevant du champ de la réglementation communautaire, c'est-à-dire, non exclu par l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139.

Classification : Délivrance du certificat de navigabilité (et des documents associés) à un aéronef au moment de son inscription au registre français d'immatriculation.

État Membre : État membre de l'Union Européenne ou État associé : Norvège, Islande, Liechtenstein et Suisse.

État tiers : pour les aéronefs relevant de la réglementation européenne : désigne un État autre qu'un État Membre, ou pour les aéronefs annexe I OACI, un État autre que la France.

Organisme Partie-CAMO : organisme agréé pour la gestion du maintien de navigabilité conformément à la Partie-CAMO de l'annexe Vc du règlement (UE) n°1321/2014 modifié.

Organisme Partie-CAO : organisme chargé de tâches combinées de navigabilité agréé conformément à la Partie-CAO de l'annexe Vd du règlement (UE) n°1321/2014 modifié.

Organisme Partie 21F ou 21G : organisme de production agréé conformément à la Partie-21, respectivement sous-partie F ou sous-partie G de l'annexe I du règlement (UE) n°748/2012 modifié.

Organisme Partie-145 : organisme d'entretien agréé conformément à la Partie-145 de l'Annexe II du règlement (UE) n°1321/2014 modifié.

PEN indépendant : Personnel habilité selon l'article ML.A.904(c) à réaliser et délivrer des examens de navigabilité. Voir P-40-02.

RS : Responsable de surveillance d'OSAC désigné pour un organisme.

SAS (Specific Airworthiness Specifications) : Conditions spécifiques de navigabilité, émises par l'AESA en application du § 21.A.173(b)(2) pour un aéronef ou une famille d'aéronefs non éligibles à un CDN de type, permettant la délivrance d'un R-CDN.

TCDS (Type Certificate Data Sheet) : Fiche de navigabilité associée à un certificat de type (ou pour les conceptions anciennes, valant CDN de type).

3. DOMAINE D'APPLICATION

3.1. Aéronefs concernés

Cette procédure concerne les aéronefs importés relevant de la règlementation européenne, ou relevant de la règlementation Française et conformes à l'annexe 8 de la Convention de Chicago, suivants :

- neufs, produits par un organisme Partie 21F ou Partie 21G d'un État membre autre que la France, ou importé d'un État dont le système de production est reconnu par l'AESA ;
- usagés, précédemment immatriculés dans un autre pays
- radiés du registre français et non réimmatriculés entre temps dans un autre pays ;
- précédemment inscrits sur un registre non-civil ;
- précédemment inscrits au registre d'un État Membre ne disposant pas de documents de bord AESA.

Toutefois, pour les 2 derniers cas listés ci-dessus, le processus de classification applicable est défini, cas par cas, sur proposition du postulant et en accord avec les services compétents de la DSAC (DSAC/NO/NAV), qui peut refuser le processus proposé.

Ce processus s'inspire généralement du cas d'un aéronef usagé importé d'un État tiers (examen de navigabilité couvrant toute la vie de l'aéronef et, pour les aéronefs précédemment non civils, attestation de l'Autorité étatique précédemment responsable).

Note 1 : Cette procédure ne couvre pas le cas des aéronefs neufs produits par un organisme Partie 21G ou Partie 21F français, qui fait l'objet de procédures spécifiques décrites dans la procédure P-22-01.

Note 2 : Seuls les aéronefs Annexe I de niveau OACI (CDN Normal et CDN Spécial) sont couverts par cette procédure. Elle ne couvre donc pas le cas les aéronefs détenant un certificat restreint, i.e. : un Certificat de Navigabilité Spécial d'Aéronef en Kit, un Certificat de Navigabilité Restreint d'Aéronef de Collection, un Certificat de Navigabilité Restreint d'Aéronef, un Certificat de Navigabilité Restreint ou un Certificat de Navigabilité Spécial Restreint.

3.2. Personnes et organismes concernés

Cette procédure concerne :

- les personnes ou organismes agréés Partie-CAMO ou Partie-CAO responsables de la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs concernés,
- les personnels d'examen de navigabilité (PEN) :
  - d'OSAC ;
  - des organismes de gestion du maintien de la navigabilité agréés Partie-CAMO ou Partie-CAO (gestion du maintien de la navigabilité) réalisant les examens de navigabilité sur les aéronefs concernés ;
  - des organismes d'entretien agréés Partie-CAO (maintenance) ou Partie-145 réalisant les examens de navigabilité sur des aéronefs répondants aux exigences de la Partie-ML importés d'un État tiers ; et
  - le personnel indépendant habilité (PEN indépendant).

4. RÉFÉRENCES

4.1. Règlements concernés

Aéronefs AESA :

- Règlement (UE) 2018/1139 ;
- Règlement (UE) n°1321/2014 modifié ;
- Règlement (UE) n°376/2014 modifié ;
- Règlement (UE) n°748/2012 modifié

Ces documents sont disponibles sur le site : https://eur-lex.europa.eu/homepage.html.

Aéronefs Annexe I OACI :

- Arrêté du 22 novembre 2002 modifié relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs ;
- Arrêté du 13 novembre 2018 relatif au certificat de limitation de nuisances des aéronefs civils qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 ;
- Arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs.

Règlements communs aux aéronefs AESA et Annexe I OACI :

- Arrêté du 28 juillet 2015, modifié, relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs ;
- Arrêté du 18 avril 2011, modifié, relatif à la licence de station d'aéronef ;

- Arrêté du 28 décembre 2005, modifié, relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.
- Arrêté du 24 juillet 1991, modifié, relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

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

4.2. Documents DGAC

- G-40-01
  - Dispositions relatives au maintien de navigabilité des aéronefs, en fonction des conditions d'exploitation des aéronefs : Part M / Part ML
  - Annexe X - Examen de navigabilité ;
  - Annexe XI – Programme et rapport d'évaluation
- RP-22-90 - Licence de station d'aéronef et certificat de conformité radio pour exportation ;
- R-20-00 - Manuel de vol et étiquettes ;
- P-41-65 - Obtention d'un code, indicatif ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord ;
- F-22-00-1 - Demande de documents de bord pour un aéronef neuf importé d'un État membre de l'UE ou d'un État tiers ;
- F-22-00-2 - Demande de documents de bord pour un aéronef usagé importé d'un État tiers ;
- F-22-00-3 - Demande de documents de bord pour un aéronef usagé importé d'un État membre avec un CEN non valide ;
- F-22-00-5 - Demande de documents de bord pour un aéronef usagé importé d'un État membre avec un CEN valide.

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

Dans un souci de simplification, le présent processus décrit de façon détaillée les modalités de classification dans le cas (le plus fréquent) d'un aéronef relevant de la réglementation communautaire.

Les spécificités de traitement des aéronefs Annexe I de niveau OACI sont indiquées en Annexe 1 de ce document.

4.3. Généralités

a) Ne peuvent prétendre à une classification française que les aéronefs :

- éligibles à une immatriculation française (voir paragraphe 4.4.1) ;
- dont la définition est certifiée par l'Autorité compétente (voir paragraphe 5) ;
- aptes à recevoir un certificat de navigabilité ou un laissez-passer (cf. : article D.121-3 du code de l'aviation civile) ;
- pour lesquels une attestation reflétant l'état de navigabilité (CDN Export) a été délivrée par l'autorité d'immatriculation précédente de l'aéronef, ou pour lesquels un programme d'évaluation accepté par l'autorité a été établi le cas échéant (Voir paragraphes 6.3.3 et 6.3.5).

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

Le propriétaire peut mandater un représentant pour les démarches de classification. Une copie du mandat est exigée. Lorsque l'aéronef est en multipropriété, le mandat doit être signé par tous les propriétaires.

c) Le paragraphe 6 définit les justificatifs à fournir par le postulant.

d) Le paragraphe 7 définit le processus de délivrance des documents issus de ce processus de classification : CDN, CEN et CA.

e) Les redevances associées font l'objet du § 8.

f) Mise en garde relative au délai nécessaire pour la classification :

L'attention des postulants est attirée sur le fait que le processus de classification peut nécessiter des démarches longues, notamment dans le cas d'un aéronef usagé importé d'un État tiers. En particulier :

- dans le cas où un examen de navigabilité est nécessaire, la prise de rendez-vous avec l'organisme chargé de l'examen nécessite un préavis ;
- si les documents nécessaires à la classification sont dans une langue autre que le français ou anglais, des traductions peuvent s'avérer nécessaires (voir notamment document R-20-00 « MANUELS DE VOL ET ÉTIQUETTES » sur le site OSAC) ;
- il est fréquent que les aéronefs précédemment immatriculés dans un État tiers présentent des modifications et/ou réparations non reconnues au titre de la réglementation de l'Union Européenne. Dans ce cas, leur approbation doit être obtenue (auprès de l'AESA ou d'un organisme de conception agréé DOA) avant délivrance du CDN ;
- la reconstitution de l'historique de la maintenance, et les éventuels sondages associés, peuvent nécessiter des démarches de recherche complexes ;
- le PE applicable à l'aéronef est un prérequis à la délivrance du CDN. Il est conseillé d'anticiper les démarches nécessaires auprès des organismes concernés, le cas échéant (Voir §4.3.1) ;
- des travaux de recalage de l'entretien peuvent être nécessaires.

Le cas échéant, un délai supplémentaire est à prévoir pour l'établissement du programme d'évaluation, son acceptation par l'autorité si applicable, ainsi que pour les activités d'enquête et le rapport d'évaluation associé.

En cas de classification d'un aéronef neuf dont l'organisme de production n'est pas surveillé par l'autorité française, si la délivrance des documents de bord est souhaitée le jour de la livraison :

- un dossier complet doit être transmis à OSAC au moins 15 jours ouvrés avant la date de livraison, et
- le dossier doit être accompagné d'un planning de livraison détaillé.

4.3.1. Programme d'entretien de l'aéronef (PE)

Le postulant à la classification d'un aéronef au registre français devrait prendre en compte le plus en amont possible les conditions de l'exploitation future. Se référer au guide G-40-01 pour voir les modalités de gestion de maintien de navigabilité applicables selon l'exploitation envisagée, et notamment comment le PE est élaboré pour l'aéronef en question (§8 du guidé cité précédemment), ainsi que les contrats à mettre en place avec les organismes impliqués dans le maintien de navigabilité.

Note : dans le cas où un organisme de gestion du maintien de la navigabilité détient un agrément qui n'est pas délivré par la France alors que ce dernier est en charge d'un aéronef français, le programme d'entretien ne peut pas être approuvé par une procédure indirecte au titre du M.A.302(c), la France ne mettant pas en œuvre le M.1(3)(ii).

4.4. Autres processus parallèles à la classification

Afin de donner une vue globale au postulant à la classification, ce paragraphe décrit les autres démarches à conduire en parallèle au processus de classification proprement dit.

4.4.1. Immatriculation

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

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

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

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

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

2. Il appartient à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen,

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

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

Avant de délivrer les documents de bord de l'aéronef, OSAC obtient de la mission des immatriculations de la DGAC un accord pour la classification. Cet accord est délivré dès lors que la mission des immatriculations de la DGAC valide le dossier d'immatriculation déposé par le postulant.

4.4.2. Licence de station d'aéronef

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

4.4.3. Livrets et carnets

a) Livrets relatifs à l'entretien

Le M.A.305 ou ML.A.305 exige que les opérations d'entretien soient enregistrées dans des livrets (aéronef, moteur).

OSAC a supprimé le service de délivrance des livrets pour les aéronefs AESA depuis le 1er janvier 2026. Les usagers peuvent se procurer un livret de leur choix répondant aux exigences réglementaires chez les fournisseurs spécialisés.

Pour les aéronefs Annexe I, l'arrêté du 24 juillet 1991 exige que le format des livrets soit approuvé par l'Autorité. Les livrets fournis par OSAC sont considérés comme approuvés. Si le propriétaire choisit un autre format, il doit le faire approuver par OSAC.

b) Carnets de route/CRM

OSAC a supprimé le service de délivrance des carnets de route pour les aéronefs AESA depuis 1er janvier 2026. Les usagers peuvent se procurer un carnet de leur choix répondant aux exigences réglementaires chez les fournisseurs spécialisés.

- pour les aéronefs AESA soumis aux exigences de la Partie-M :

Les aéronefs utilisés dans le cadre d'une activité non commerciale doivent disposer d'un carnet de route. L'exploitant peut faire néanmoins le choix d'utiliser un CRM à la place du carnet de route. Dans ce cas, le CRM doit être conforme à l'article M.A.306 et la version initiale du CRM doit être validée par OSAC.

Les aéronefs exploités en transport aérien commercial avec ou sans licence d'exploitation, en exploitation commerciale spécialisée, ou par des organismes commerciaux de formation des pilotes doivent disposer d'un CRM tel que prescrit à l'article M.A.306 ; la version initiale du CRM doit être approuvée par OSAC.

- pour les aéronefs AESA soumis aux exigences de la Partie-ML :

Les aéronefs doivent disposer d'un carnet de route. L'exploitant peut faire néanmoins le choix d'utiliser un CRM à la place du carnet de route. Dans ce cas, le CRM devrait être conforme à l'article M.A.306 et la version initiale du CRM doit être validée par OSAC.

- Pour les aéronefs relevant de l'annexe I :

La réglementation opérationnelle impose la tenue d'un carnet de route.

Si le propriétaire fait le choix du carnet de route proposé par OSAC, il le demande en même temps que les documents relatifs à la classification. Depuis le 1er janvier 2026, la page de garde n'est plus renseignée et éditée par OSAC.

Si le propriétaire fait un autre choix (ou en cas de demande de dispense de carnet de route sur la base d'un CRM en tenant lieu), un accord doit être demandé à DSAC/NO/OH.

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

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

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

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

- aménagement cabine ;
- obligation d'emport d'équipements ;
- codage des matériels radioélectriques (adresse 24 bits OACI, code SELCAL, codage/enregistrement des ELT 406 MHz) : voir document P-41-65 (Pour les planeurs et les ballons la demande doit être effectuée à l'adresse dédiée à ces aéronefs, voir annexe 3 de la présente procédure) ;
- etc.

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

Cela ne dispense pas le postulant d'obtenir les autorisations opérationnelles requises.

Note : Les dispositions concernant les balises de détresse sont décrites dans l'arrêté du 21 décembre 2018 relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

La balise de détresse de l'aéronef doit être correctement programmée (immatriculation de l'aéronef, exploitant) et pour toute balise qui est codée « française » (i.e. code pays = 226, 227, 228), elle doit être enregistrée sur le site CNES, avec le point de contact désigné correctement renseigné.

5. ÉLIGIBILITÉ DE LA DÉFINITION DE L'AÉRONEF

Le démarrage du processus de classification n'est possible que si le type d'aéronef concerné fait l'objet d'une approbation de conception par l'autorité compétente, selon le tableau suivant :

Autorité	Certificat	Approbation de conception
AESA	CDN (EASA Form 25)	Certificat de type
	R-CDN (EASA Form 24)	▪ Certificat de type restreint, ou ▪ SAS
DGAC	CDN	Certificat de type (ou Fiche de navigabilité seule en cas de conception ancienne)
	CDNS	Certification individuelle, sur la base : ▪ d'un ancien certificat de type retiré ▪ d'une certification étrangère ▪ d'une évaluation individuelle spécifique

Il doit être également démontré que le régime de production de l'aéronef est reconnu par l'AESA, c'est-à-dire, s'assurer que le constructeur est (était) agréé :

- selon la Partie 21G ou autorisé selon la Partie 21F,
- par une Autorité Nationale (certificats libératoires émis avant l'entrée en vigueur de la réglementation européenne),
- par un État dont le système de production est (était) reconnu par l'AESA ou un État Membre.

Ne pouvoir attester que l'aéronef a été produit dans un environnement reconnu par l'AESA est un point bloquant dont il faut rendre compte dans les délais les plus courts à la DSAC et à OSAC.

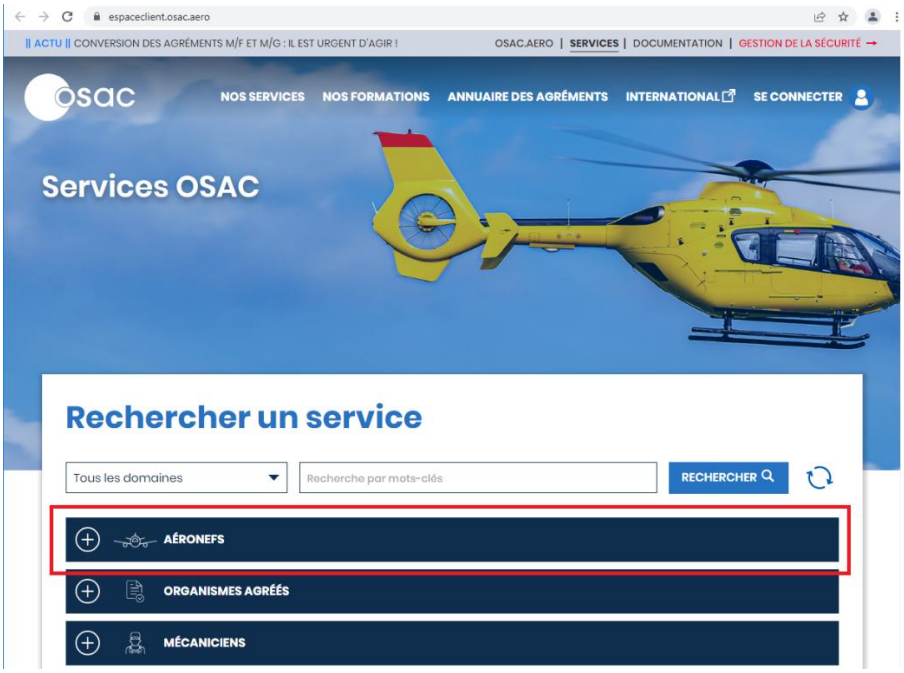
6. JUSTIFICATIFS A FOURNIR

6.1. La demande de classification

Le circuit des différents formulaires référencés dans la présente procédure est décrit en annexe 2, selon que le postulant s'adresse à OSAC, à un organisme agréé ou un PEN indépendant.

6.1.1. Cas où le postulant s'adresse directement à OSAC :

La demande de rendez-vous avec un inspecteur OSAC s'effectue à partir du site internet d'OSAC, rubrique « Services » / « Aéronefs » : https://espaceclient.osac.aero/.



Le postulant remplit la demande et télécharge le (ou les) formulaire(s) approprié(s), les documents et pièces justificatives qui devront être mises à disposition de l'inspecteur pour l'étude du dossier et/ou pendant l'examen.

Le cas échéant, une copie du mandat doit être jointe (voir § 4.3.b).

Dès la validation du formulaire de demande en ligne, le « service planification » d'OSAC organise le rendez-vous en fonction du lieu demandé et des disponibilités de l'inspecteur OSAC.

6.1.2. Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agrée ou à un PEN indépendant :

Le postulant a la possibilité de faire réaliser l'examen de navigabilité pour la classification de tout aéronef auprès d'un organisme agréé, et pour les aéronefs redevables de la Partie-ML et dont l'exploitation est non commerciale, également par un PEN indépendant.

À la suite de l'examen de navigabilité, l'organisme agréé ou selon le cas, le PEN indépendant doit télécharger, le dossier de demande via la page web d'OSAC https://espaceclient.osac.aero/, rubrique « Aéronefs ».

6.2. Conditions de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs

Le récapitulatif des conditions de gestion du maintien de navigabilité et d'entretien en fonction du type aéronefs et du type d'exploitation est présenté dans le §2 du guide G-40-01.

6.2.1. Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité

Le postulant à la classification d'un aéronef indique le responsable du maintien de navigabilité de celui-ci, soit par défaut le propriétaire de l'aéronef, soit un organisme de gestion de maintien de navigabilité agréé à cet effet.

En cas de gestion par un organisme agréé, une copie du contrat de gestion est fournie lors de la classification. Pour les transporteurs aériens, dans l'attente de l'inscription en liste de flotte de l'aéronef, le postulant fournit un engagement à gérer celui-ci dans son organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

En cas de location, si le locataire n'apparait pas sur le Certificat d'Immatriculation, une copie du contrat de location doit être jointe.

6.2.2. Programme d'entretien

Le postulant indique si le PE est approuvé, déclaré ou le cas échéant lorsque la propriétaire ne matérialise pas le PE tel que prévu au ML.A.302(e).

Pour un aéronef soumis aux exigences de la Partie-M, le PE approuvé est un prérequis à la délivrance du CDN.

Pour un aéronef soumis aux exigences de la Partie-ML, le PE déclaré par le propriétaire ou approuvé par l'organisme qui effectue la gestion du maintien de la navigabilité est transmis au dossier de classification. Si le propriétaire décide de ne pas faire de PE en se conformant aux exigences du ML.A.302(f), alors il mentionne ce choix sur le formulaire de demande.

Note 1 : voir le G-40-01 au §8 pour le contenu du PE et son approbation ou déclaration.

6.3. Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité

6.3.1. Cas où un examen de navigabilité n'est pas requis

<table>
<tr><th>Cas</th><th>Formulaire à utiliser</th><th colspan="2">Justificatifs à produire à OSAC</th></tr>
<tr><td>Aéronef neuf produit par un organisme Partie 21G non français (*****)</td><td rowspan="3">F-22-00-1</td><td>EASA Form 52 (*) (**)</td><td rowspan="3">+ historique d'exploitation/maintenance entre la date d'édition du document ci-contre et la date de présentation à OSAC (***)</td></tr>
<tr><td>Aéronef neuf produit par un organisme Partie 21F non français</td><td>EASA Form 52 validée par l'Autorité de surveillance de l'organisme (*) (**)</td></tr>
<tr><td>Aéronef neuf importé d'un État tiers</td><td>Attestation de conformité émise par l'Autorité d'exportation, attestant la conformité à une définition approuvée par l'AESA (typiquement : CDN export) (*) (**) (voir § 6.3.3)</td></tr>
<tr><td>Aéronef usagé transféré d'un État membre avec un CEN valide (****)</td><td>F-22-00-5</td><td colspan="2">Copie du CDN, du CA et original du CEN</td></tr>
</table>

(*) Le postulant doit être en mesure de reconstituer, de manière exhaustive, la vie de l'aéronef entre la délivrance du CDN export, EASA Form 52 ou équivalent et la date de présentation du dossier à OSAC (par exemple, aéronef immobilisé en « grande visite » ou en chantier de modification, …).

Si ce document (CDN Export, EASA Form 52, ou équivalent) date de plus de 60 jours au moment de la demande de classification, le postulant soumet à OSAC, pour obtenir son accord sur l'acceptabilité du dossier, une demande d'acceptation justifiée (causes de dépassement de la validité de ce document, preuves du maintien de la navigabilité de l'aéronef depuis l'émission du document et si besoin mesures conservatoires mises en œuvre).

Après étude OSAC peut conditionner l'émission de son accord à la mise en œuvre de dispositions compensatoires (exemple : contrôles complémentaires, remplacement de pièces à vie limite, etc.).

Si cela est jugé nécessaire, OSAC peut demander l'avis de la DSAC/NO sur l'acceptabilité d'un dossier, ou sur la nature des mesures compensatoires à mettre en œuvre.

(**) Pour les ballons :

Il doit être déterminé si la Form 52 ou l'attestation de l'autorité exportatrice couvre ou non l'ensemble du ballon. Deux cas sont possibles :

- la Form 52 ou l'attestation de l'autorité exportatrice couvre l'ensemble du ballon : le formulaire à utiliser est le F-22-00-1
- la Form 52 ou l'attestation de l'autorité exportatrice ne couvre pas l'ensemble du ballon : il est alors nécessaire de faire un parcours de navigabilité sur les équipements installés en complément de l'enveloppe et non couverts par la Form 52 ou l'attestation de l'autorité exportatrice (éléments de traçabilité de production si les éléments sont neufs ou éléments de maintenance si les éléments sont usagés). Il s'agit alors de s'assurer de la conformité de la configuration revendiquée et le formulaire à utiliser est le F-22-00-2, cas d'un parcours complet de la configuration et de l'état de navigabilité du ballon, ce dernier étant considéré alors comme usagé importé d'un État tiers.

(***) Cet historique attestera :

- des heures et cycles effectués depuis la date d'émission du document,

- de l'approbation, par l'AESA, des modifications et des réparations appliquées depuis la date d'émission du document,
- de l'application :
- des AD émises ou reprises par l'AESA et des CN émises par la DGAC (voir G-40-01, §7.1.2), depuis la date d'émission du document,
- des AD répétitives,
- du strict respect des limitations de navigabilité (ALI, CMR),
- du strict respect des exigences de la Partie-M lors de la réalisation de toute opération d'entretien à compter de la date d'émission du document.

(****) En fonction de la durée de validité restante du CEN, et notamment dans le cas où elle est inférieure à 90 jours, il peut être jugé financièrement intéressant par le postulant de demander l'établissement d'un CEN 15a ou un CEN 15c, sans passer par la procédure de transfert. Si c'est le cas, un examen de navigabilité est requis et le formulaire à utiliser devient le F-22-00-3.

(*****) Airbus et Airbus Helicopters ayant un agrément de production délivré par l'AESA et étant sous contrôle de l'AESA, ils sont à considérer dans le cadre de cette procédure comme des organismes Partie 21G non français.

6.3.2. Cas où un examen de navigabilité est requis

Un examen de navigabilité est requis pour :

- un aéronef usagé importé d'un État tiers ou d'un État membre sans CDN valide,
- un aéronef usagé transféré d'un autre État Membre avec un CEN périmé,
- un aéronef soumis à la Partie-ML et ayant un CEN émis par un PEN indépendant sous couvert d'une licence de maintenance nationale,
- un changement de régime de la Partie-ML vers la Partie-M lors de la classification.

Note : voir le guide G-40-01 § 13 pour les modalités de réalisation des CEN.

L'examen de navigabilité doit être réalisé sur la base du PE en vigueur (voir § 6.2.2), après travaux de recalage si nécessaires.

Toute non-conformité identifiée durant l'examen de navigabilité doit être rectifiée avant délivrance du CDN (sauf, exceptionnellement, dérogation accordée par DSAC/NO).

Justificatifs à produire à OSAC :

Cas	Formulaire à utiliser	Justificatifs à produire à OSAC
Cas d'un aéronef usagé importé d'un État tiers ou d'un État membre sans CDN valide : Examen de navigabilité réalisé par un organisme agréé ou un PEN indépendant	F-22-00-2	▪ Attestation de conformité émise par l'Autorité d'exportation, attestant de l'état de navigabilité de l'aéronef (typiquement : **CDN export**) requis au titre du 21.A.174 (b)(3), (voir § 6.3.3) (***) ▪ Recommandation de délivrance d'un CEN (et pièces jointes) pour les aéronefs répondants aux exigences de la Partie-M, ou ▪ CEN (et pièces jointes) pour les aéronefs répondants aux exigences de la Partie-ML (**)
Cas d'un aéronef usagé transféré d'un État Membre avec un CEN échu (*) : Examen de navigabilité réalisé par un organisme	F-22-00-3	▪ Recommandation de délivrance d'un CEN (et pièces jointes) pour les aéronefs répondants aux exigences de la Partie-M ▪ CEN (et pièces jointes) pour les aéronefs répondants aux exigences de la Partie-ML (**)

agréé ou un PEN indépendant		Note : la copie du CDN (Form 25 ou 24) et du CEN échu valent attestation de conformité de l'autorité exportatrice
Cas d'un aéronef lorsque l'examen de navigabilité est réalisé par OSAC	Mêmes formulaires que ci-dessus	

(*) Aéronefs radiés du registre français et non réimmatriculés entre temps dans un autre pays sont examinées comme importés d'un État membre avec un CEN périmé (avec F-22-00-3).

(**) La Partie-ML ne prévoit pas de délivrance de recommandations pour les aéronefs y répondant. De ce fait, il est admis que le PEN puisse délivrer un CEN 15c sans que les documents CI, CDN, LSA, CA ne soient encore disponibles. Les cases des formulaires non utilisées seront notées « N/A classification en cours ».

(***) Lorsque le certificat de navigabilité initial de l'aéronef a été délivré conformément à la Partie 21/21L, mais a ensuite été retiré ou abandonné, les documents suivants doivent être fournis en remplacement du certificat de navigabilité pour l'export (CDN export) :

- Une attestation précisant :
  - les motifs du retrait ou de la renonciation au certificat de navigabilité ;
  - les conditions dans lesquelles l'aéronef a été maintenu et entretenu depuis ce retrait ou cette renonciation ;
  - toute information pertinente relative à l'état technique et à l'historique de l'aéronef ;
- Un programme d'évaluation, élaboré et mis en œuvre conformément aux dispositions du §6.3.5, sauf indication contraire notifiée par OSAC.

6.3.3. L'attestation de conformité émise par l'autorité exportatrice (CDN Export)

Une attestation de conformité émise par l'Autorité d'exportation, attestant de l'état de navigabilité de l'aéronef (typiquement : CDN export) requise au titre du 21.A.174 (b)(3), doit être jointe à la demande en cas d'importation d'un état tiers.

Elle sert notamment à confirmer la qualité de l'entretien passé (signalement et rectification des défauts, qualification du personnel de maintenance, qualité des pratiques de maintenance …), qui a pu être réalisé dans un cadre réglementaire non reconnu par l'AESA.

Il appartient au postulant de prendre toutes dispositions pour obtenir le document pour export (CDN export) auprès de l'autorité d'immatriculation de l'aéronef qu'il veut importer, AVANT LA RADIATION DE L'AERONEF DU REGISTRE D'IMMATRICULATION PRECEDENT et avant de postuler pour une classification en France.

Le postulant doit être en mesure de reconstituer, de manière exhaustive, la vie de l'aéronef entre la délivrance du CDN export et la date de présentation du dossier à OSAC (par exemple, aéronef immobilisé en « grande visite » ou en chantier de modification, …).

Si ce CDN Export date de plus de 60 jours au moment de la demande de classification, le postulant soumet à OSAC, pour obtenir son accord sur l'acceptabilité du dossier, une demande d'acceptation justifiée (causes de dépassement de la validité de ce document, preuves du maintien de la navigabilité de l'aéronef depuis l'émission du CDN Export et si besoin mesures conservatoires mises en œuvre).

Après étude OSAC peut conditionner l'émission de son accord à la mise en œuvre de dispositions compensatoires (exemple : contrôles complémentaires, remplacement de pièces à vie limite, etc.).

Si cela est jugé nécessaire, OSAC peut demander l'avis de la DSAC/NO sur l'acceptabilité d'un CDN Export, ou sur la nature des mesures compensatoires à mettre en œuvre.

Note : pour les aéronefs annexe I, un CDN national valide, établi par l'Autorité exportatrice de moins de deux mois, vaut attestation de conformité.

6.3.4. Anomalies détectées lors du processus de classification et dont l'origine avérée remonte à l'immatriculation précédente

Ces anomalies, administratives ou relevant de la navigabilité, (exemples : absence de preuve d'approbation d'une évolution de conception, certificat de navigabilité non conforme, butée application d'une AD non respectée, …) relevées par le PEN et/ou par OSAC, doivent être rapportées par OSAC/DOAG/NA (voir annexe 3) à DSAC/NO/NAV (voir annexe 3) pour information de l'autorité d'immatriculation précédente.

Selon le cas, le PEN et/ou OSAC fournit les éléments de preuve à l'appui de l'anomalie (photos, etc.) citée au §4 du II.3 des formulaires F-22-00-2 et F-22-00-3.

6.3.5. Programme d'évaluation en l'absence de CDN export

Dans des cas exceptionnels, et sous réserve de l'accord préalable d'OSAC, une demande peut être instruite sans certificat de navigabilité pour l'export (CDN export), à condition que l'ensemble des exigences suivantes soit respecté :

1. Conditions préalables

- OSAC s'assure que l'attestation de navigabilité n'a pas été refusée par l'autorité de l'État d'immatriculation précédent pour des raisons de navigabilité, sauf si ces non-conformités ont été identifiées, traitées et résolues.
- OSAC dispose d'éléments probants permettant de confirmer la définition approuvée selon laquelle l'aéronef a été initialement conçu, construit et livré.
- Un programme d'évaluation, destiné à compenser l'absence de CDN export, est élaboré et soumis à OSAC pour acceptation préalable.
- Les investigations prévues dans le programme sont réalisées conformément à ce programme accepté.
- Les résultats de ces investigations sont formalisés dans un rapport d'évaluation.
- Le demandeur fournit l'ensemble des informations ayant servi à l'élaboration du programme et du rapport, ainsi que les copies correspondantes.

2. Objectif du programme d'évaluation

Le programme d'évaluation vise à démontrer, au moyen d'examens approfondis réalisés par un organisme agréé ou par OSAC, que :

- l'aéronef et sa documentation permettent la délivrance d'un certificat de navigabilité ;
- toute anomalie, non-conformité ou défaillance est identifiée et fait l'objet des actions correctives nécessaires pour assurer la conformité aux exigences de navigabilité applicables.

Ce programme complète les activités normales de maintien de la navigabilité et d'examen de navigabilité, sans s'y substituer.

3. Responsabilités

L'élaboration et la mise en œuvre du programme d'évaluation relèvent :

- d'un organisme agréé conformément au point CAMO.A.125(g) de la Partie CAMO ou au point CAO.A.095(c)(3) de la Partie CAO du règlement (UE) n°1321/2014 ;
- ou d'OSAC, uniquement à la demande du postulant et pour les aéronefs dont la MTOM est inférieure ou égale à 2 730 kg.

Lorsque le programme est élaboré par un organisme agréé, il doit impérativement être accepté par OSAC avant toute mise en œuvre.

4. Contenu du programme d'évaluation

Le programme d'évaluation définit les investigations nécessaires pour établir :

- la conformité de l'aéronef à sa définition de type approuvée ;

- l'état des modifications et réparations ;
- l'historique et la conformité des opérations de maintenance ;
- la situation globale de l'aéronef au regard du maintien de la navigabilité.

Les modalités détaillées relatives à l'élaboration des programmes et des rapports d'évaluation sont définies dans l'annexe XI du guide G-40-01.

5. Cas exceptionnels soumis à acceptation d'OSAC

Les situations pouvant justifier l'absence de CDN export incluent notamment :

- des troubles civils, conflits ou situations de guerre dans l'ancien État d'immatriculation ;
- la cessation d'activité de l'autorité de l'aviation concernée ;
- des manquements graves et répétés aux normes minimales de navigabilité de l'OACI ;
- l'absence de procédure de délivrance de CDN export par l'autorité concernée ;
- un document de navigabilité incomplet ou datant de plus de 60 jours ;
- le refus de délivrance d'un CDN export après radiation de l'aéronef, l'autorité n'étant alors plus responsable de sa surveillance.

Dans ces cas, la demande peut être acceptée à titre exceptionnel si OSAC est convaincu de l'impossibilité réelle d'obtenir le document. Cette situation doit rester ponctuelle et ne pas constituer une pratique récurrente.

6. Justification du demandeur

Le demandeur doit fournir une justification écrite détaillée expliquant l'impossibilité d'obtenir un CDN export, accompagnée de tous les éléments de preuve nécessaires.

6.4. Autres justificatifs en vue de la délivrance du CDN

Aéronef importé d'un État tiers ou aéronef neuf :

- Devis de masse et centrage correspondant à la configuration actuelle de l'aéronef ;
- Page(s) de garde du manuel de vol (si requis) et liste des suppléments éventuels.

Langue des manuels, étiquettes, marquages (voir R-20-00 « Manuels de vol et étiquettes ») : en l'absence d'examen physique par OSAC, par un organisme agréé ou par un PEN indépendant, tout moyen permettant de démontrer la conformité aux exigences de l'arrêté du 28 juillet 2015 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs (attestation d'un organisme agréé, copies, photos etc.) est acceptable.

6.5. Autres justificatifs en vue de la délivrance du CA

Tous les avions et les hélicoptères sont soumis à une certification acoustique, sauf :

- les avions non CMPA dont la date de demande du certificat de type est antérieure au 1er janvier 1975 et pour lesquels un premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1980,
- les avions spécialement conçus et utilisés pour l'acrobatie, le travail agricole ou la lutte contre les incendies,
- les hélicoptères dont la date de demande du certificat de type est antérieure au 1er janvier 1985,
- les hélicoptères spécialement conçus et utilisés pour des travaux agricoles, la lutte contre l'incendie ou le transport de charges externes.

Au sens de l'Annexe 16 de l'OACI, seuls les motoplaneurs dont la puissance motrice permet un décollage autonome sont soumis à l'obligation de détenir un certificat acoustique dans les mêmes conditions qu'un avion à hélices dont la masse ne dépasse pas 8 618 kg.

L'obtention du CA nécessite que :

- les conditions de délivrance du CDN soient satisfaites,

- la configuration de l'aéronef soit certifiée du point de vue des nuisances sonores.

Le postulant doit donc lister l'ensemble des caractéristiques de l'aéronef (et notamment, les modifications/réparations impactant les niveaux de bruit) et identifier les niveaux de bruit certifiés.

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

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

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

Si l'aéronef n'est pas soumis à l'obligation de détenir un CA mais qu'il est conforme à une définition acoustique approuvée, le postulant peut faire le choix de demander un CA.

7. PROCESSUS DE DÉLIVRANCE DU CDN, DU CEN ET DU CA

7.1. Vérifications réalisées par OSAC

OSAC procède aux vérifications nécessaires à la délivrance :

- du CDN (Cf. 21.B.320) :
  - éligibilité de la demande ;
  - vérification des justificatifs fournis ;
  - le cas échéant, examen de navigabilité de l'aéronef (voir § 6.3.2) ;
  - si nécessaire, inspections complémentaires selon §§ 21.B.326 et 21.B.327 ;
  - définition des limitations à porter sur le CDN (cas des R-CDN).
- du CA (Cf. 21.B.420) :
  - éligibilité de la demande ;
  - vérification des justificatifs fournis ;
  - inspection de l'aéronef.

Cette inspection est réalisée au cours de l'examen de navigabilité pour les aéronefs pour lesquels un tel examen est requis.

Lorsque l'examen de navigabilité n'est pas requis, le contrôle, par le PEN, de la configuration physique de l'avion par rapport aux données du CA ou de la demande de CA, se fait sur la base d'un document du responsable de la gestion du maintien de la navigabilité attestant que les modifications acoustiques référencées sur le CA ou la demande de CA sont bien enregistrées comme effectuées dans la documentation de l'aéronef (livret aéronef, APRS atelier 145, …).

7.2. Édition des documents par OSAC

OSAC/DOAG/NA édite le CDN, le CEN (pour les dossiers basés sur une recommandation) et le CA lorsque :

- les vérifications décrites au § précédent ont été réalisées, et que
- la mission des Immatriculations a confirmé que le dossier d'Immatriculation peut aboutir.

Le CDN et le CA sont datés et signés par un responsable habilité d'OSAC.

Le CEN (pour les dossiers basés sur une recommandation) est daté et signé par OSAC/DOAG/NA :

- la date de délivrance retenue est celle d'édition du CDN (sans dépasser la date de l'examen de plus de 90 jours) ;

- la durée du CEN est de 1 an (sauf raison particulière de limiter cette durée comme prévu au M.A.904(e), avec l'accord de DSAC/NO).

La date de fin de validité = date d'édition du CEN + un an (un CEN édité le 10 mars 2016 a une date de fin de validité le 09 mars 2017 à 24h00).

Une copie des CDN, CEN et CA, datés et signés, sont archivés dans le système d'information d'OSAC par OSAC/DOAG/NA.

Note : Pour les aéronefs soumis aux exigences de la Partie-ML, la délivrance du CEN 15c est faite le jour de l'examen par le PEN. Il a donc une date de délivrance antérieure à la date de délivrance du CDN mais la règle « la date de fin de validité = date d'édition du CEN + un an » reste inchangée (voir exemple ci-dessus).

7.3. Transmission des documents

Les copies des documents signés (CDN, CEN, CA, LSA, ...) par OSAC/DOAG/NA sont transmises par e-mail, à la mission des Immatriculations de la DGAC qui émet le Certificat d'Immatriculation (CI) et l'envoie au postulant. Après confirmation de l'émission du CI, les documents signés (CDN, CEN, CA, LSA, ...) sont à leur tour envoyés par OSAC au postulant.

Pour les aéronefs soumis aux exigences de la Partie-ML, l'original du CEN 15c fait le jour de l'examen est restitué au postulant. Il n'est pas délivré d'autre CEN par OSAC.

7.4. Laissez-passer en attente de délivrance des documents pour les aéronefs annexe I

Pour les aéronefs relevant de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 uniquement, dès que les conditions d'édition du CDN sont réunies (y compris l'accord de la mission des immatriculations, voir § 4.4.1), un laissez-passer valant CDN peut être délivré, à la demande du propriétaire, pour permettre une exploitation hors activités commerciales, dans la limite du territoire français, dans l'attente de la réception des documents signés. La forme de la demande de laissez-passer valant CDN est laissée libre, et doit être faite en même temps que la demande de délivrance des documents de bord.

8. REDEVANCES

Conformément à l'article 12 de l'arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, les opérations de classification réalisées par OSAC sont facturées au temps passé, au tarif horaire en vigueur (y compris en cas d'abandon).

Sont également facturés :

- le cas échéant, les frais de mission,
- le cas échéant, les frais et les temps de déplacement en cas d'intervention hors du territoire de la République Française,
- des frais d'édition des documents.

Les laissez-passer prévus au § 7.4 sont facturés en tant que « Laissez-passer ne nécessitant pas d'investigation complémentaire ».

ANNEXE 1

AERONEFS ANNEXE I OACI

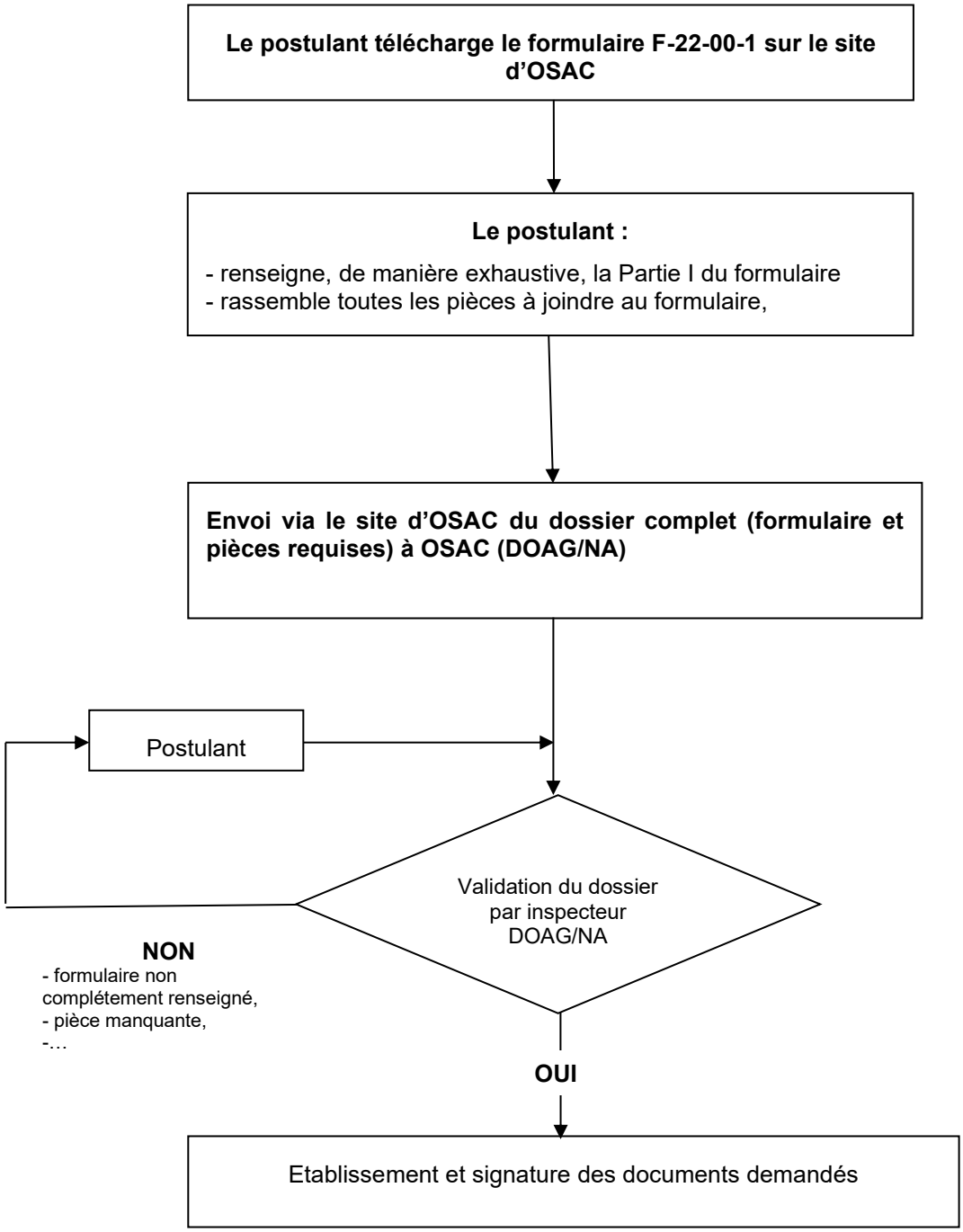
Les modalités de classification sont équivalentes à celles des aéronefs soumis à la réglementation communautaire, sous réserve de transposer les notions applicables comme suit :

Notion applicable dans le dispositif communautaire	Notion correspondante dans le dispositif national
Références réglementaires et autres notions dans le domaine des certificats de navigabilité :	
Partie 21/H, Partie M/I	Article R133-1 du code de l'aviation civile Arrêté Partie 21 Arrêté du 21 décembre 2021
CDN illimité + CEN	CDN à durée limitée
CDN ou R-CDN délivré conformément à un CDN de type	CDN délivré conformément à un CDN de type (ou Fiche de navigabilité en cas de conception ancienne) ou, le cas échéant, fiche explicative
R-CDN délivré conformément à des SAS	CDNS
Autorité compétente pour la certification de la conception : AESA	Autorité compétente pour la certification de la conception : DGAC
Examen de navigabilité réalisé par OSAC, un organisme agréé, ou un PEN indépendant.	N/A (tous les examens de navigabilité de classification sont réalisés par OSAC)
Transfert d'un autre État membre sans examen de navigabilité	N/A (toutes les classifications donnent lieu à un examen de navigabilité par OSAC)
Références réglementaires et autres notions dans le domaine des certificats acoustiques :	
Partie 21/I	Arrêté du 13 novembre 2018
CA	CLN ou CLNS
Références réglementaires dans le domaine de l'entretien :	
Partie-M ou Partie-ML	Règlements opérationnels notamment arrêté du 24 juillet 1991 pour l'aviation générale (chapitre VII de l'Annexe)

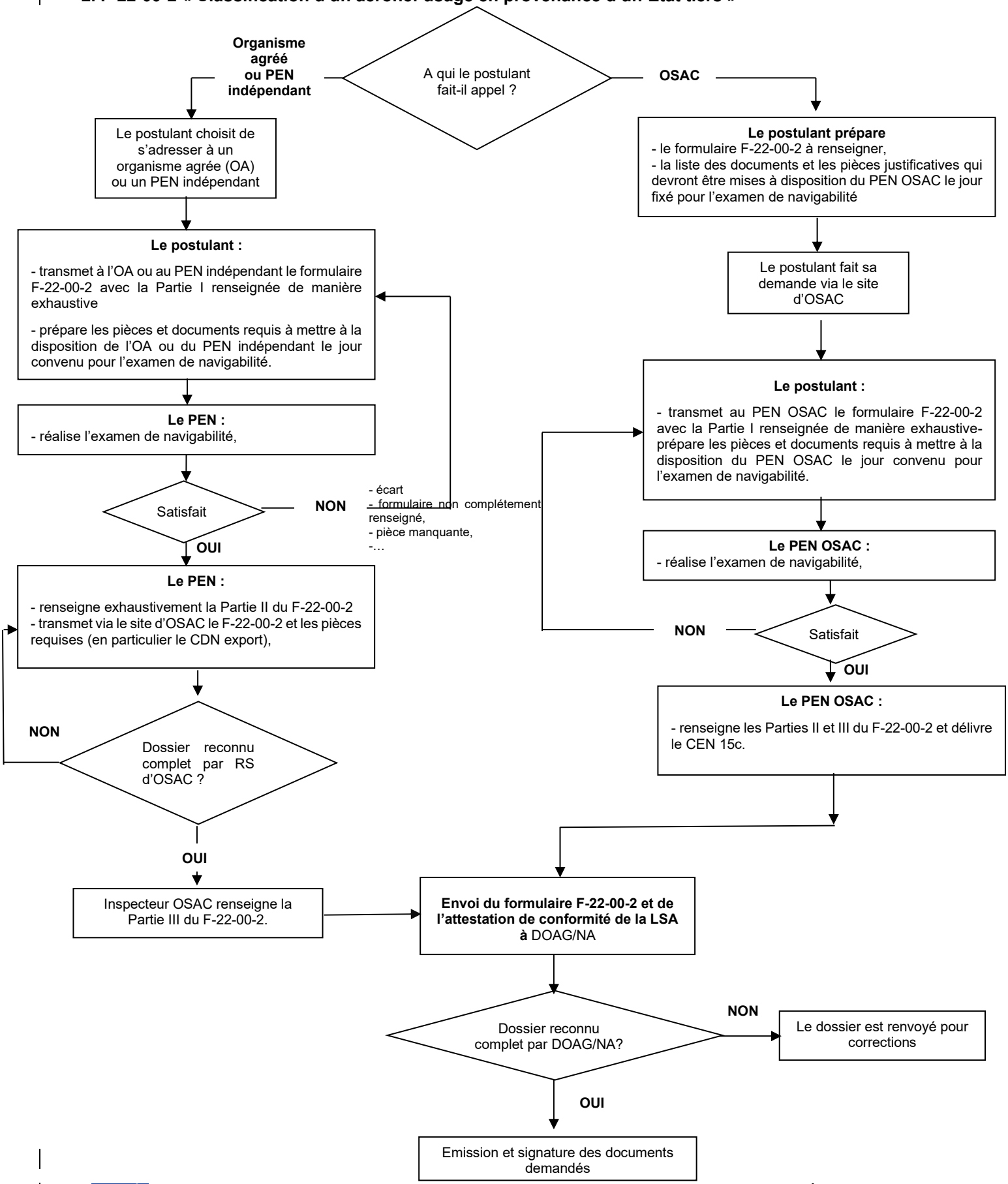
ANNEXE 2

CIRCUIT DES DIFFÉRENTS FORMULAIRES UTILISÉS

1. F-22-00-1 « Classification d'un aéronef neuf »

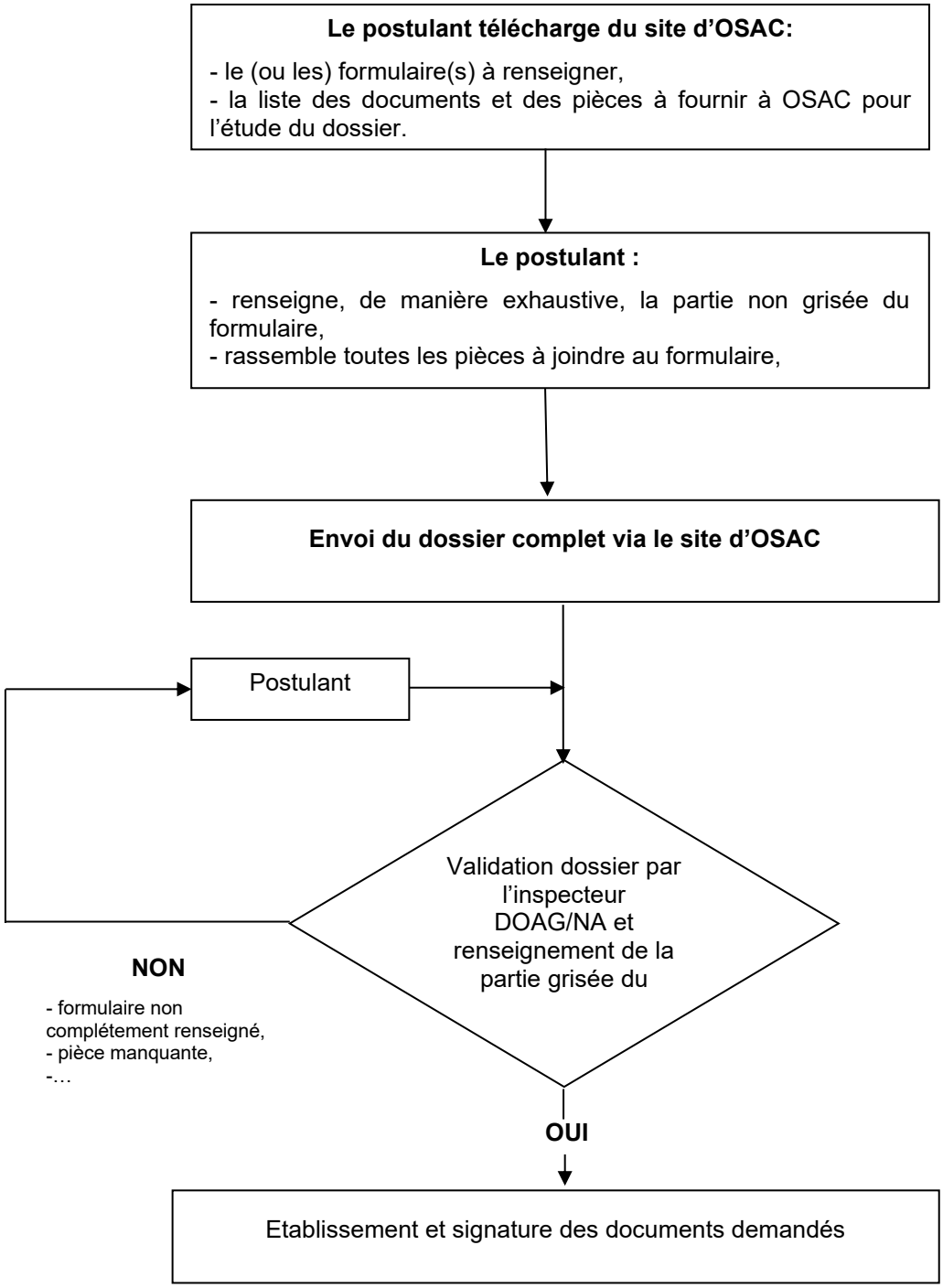


2. F-22-00-2 « Classification d'un aéronef usagé en provenance d'un État tiers »



3. F-22-00-3 « Classification d'un aéronef importé d'un État membre avec un CEN non valide »
Idem § 2 ci-dessus.
Lire « F-22-00-3 » au lieu de « F-22-00-2 ».

4. F-22-00-5 « Aéronef usagé transféré d'un État membre avec un CEN valide »



ANNEXE 3

POINTS DE CONTACT POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CE DOCUMENT

► DSAC/NO/NAV :

Adresse générique : dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr

► OSAC/DOAG/NA :

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

Services/Aéronefs/Classification d'un aéronef sur le registre français : https://espaceclient.osac.aero/

► OSAC :

Approbation des PE : Les demandes d'approbation d'un programme d'entretien sont déposées sur la page web d'OSAC : https://espaceclient.osac.aero/ Rubrique : Services/Aéronefs/Programme d'entretien.

► Mission des immatriculations de la DGAC :

immat@aviation-civile.gouv.fr

► Configurations acoustiques certifiées et niveaux de bruit accessibles sur le site AESA
« Aviation Professionals and Industry / Product certification / Shortcuts: Noise Type Certificates"
https://www.easa.europa.eu/domains/environment/easa-certification-noise-levels

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr