

PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Indice **G**
Juillet 2017

Classification des aéronefs importés

autres que les aéronefs Annexe II sous certificat restreint

P-22-00



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

ÉVOLUTION DE LA PROCEDURE

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à contact@osac.aero.

CE DOCUMENT EST REVISE
ANNULE ET REMPLACE LES FASCICULES SUIVANTS :
P-22-09 - CLASSIFICATION DES AERONEFS NEUFS IMPORTES
P-22-10 - CLASSIFICATION DES AERONEFS IMPORTES

Cette procédure, révisée à l'indice B :

- apporte des précisions concernant :
 - l'applicabilité de la P-22-01
 - la définition d'Etat tiers,
 - où doit être envoyée la demande de classification pour les usagers de l'outre-mer,
 - les conditions pour prétendre à une classification,
 - les conditions d'intervention auprès de DGAC/DTA/SDD3 ;
- introduit :
 - l'avertissement de disposer d'un programme d'entretien approuvé,
 - une nouvelle définition des AD applicables,
 - les vérifications dues au titre du 21.B.420 ;
- corrige quelques erreurs éditoriales.

L'indice C précise les dispositions applicables aux balises de détresse.

La révision à l'indice D

- précise :
 - dans le § 5.2., les conditions d'éligibilité au registre français et supprime le formulaire DT617,
 - dans le § 9.3.1, le cas particulier des ballons,
 - en annexe 2, le circuit des différents formulaires utilisés.
- clarifie l'organisation du texte (§ « abréviations et définitions » ,§ 6, 7 et 8 déplacés,)
- prend en compte l'arrêté du 28 juillet 2015 traitant des immatriculations en France.
- corrige quelques erreurs éditoriales.

La révision à l'indice E

- 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 :
 - o Dans le § 9.2, les conditions de gestion de la navigabilité et d'entretien en fonction du type d'aéronef et de leur exploitation,
 - o 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,
 - o 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 Etat 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 moto-planeurs 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,

La révision à l'indice F :

- précise dans le § 3.1 que pour les aéronefs :
 - radiés du registre français et non ré-immatriculés entre temps dans un autre pays,
 - précédemment inscrits sur un registre non-civil,
 - précédemment inscrits au registre d'un Etat membre ne disposant pas de documents de bord EASA

le processus de classification applicable sera défini, au 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 ».

| La révision à l'indice G met à jour le §10.3 vis-à-vis de la distribution des documents de bord.

SOMMAIRE

1	OBJET	5
2	ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	5
2.1	<i>Abréviations</i>	5
2.2	<i>Définitions</i>	6
3	DOMAINE D'APPLICATION.....	8
3.1	<i>Aéronefs concernés</i>	8
3.2	<i>Personnes et organismes concernés</i>	8
4	RÉFÉRENCES	9
4.1	<i>Principaux règlements concernés</i>	9
4.2	<i>Documents DGAC</i>	9
5	PROCESSUS DE CLASSIFICATION	10
5.1	<i>Généralités</i>	10
5.2	<i>Autres processus parallèles à la classification :</i>	10
5.2.1	<i>Immatriculation</i>	10
5.2.2	<i>Licence de station d'aéronef</i>	11
5.2.3	<i>Livrets et carnets</i>	11
5.2.4	<i>Marques d'immatriculation et plaque d'identité nationale</i>	12
5.2.5	<i>Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien</i>	12
6	Réservé	13
7	ELIGIBILITE DE LA DEFINITION DE L'AERONEF	13
8	Réservé	13
9	JUSTIFICATIFS A FOURNIR.....	13
9.1	<i>La demande de classification</i>	13
9.1.1	<i>Cas où le postulant s'adresse directement à OSAC :</i>	13
9.1.2	<i>Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agréé (Partie M/G+I, Partie 145 ou Partie M/F pour les aéronefs ELA1 NCO) :</i>	14
9.2	<i>Régime d'entretien prévu</i>	15
9.2.1	<i>Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité</i>	15
9.2.2	<i>Programme d'entretien (PE)</i>	15
9.2.3	<i>Exception : exploitation différée</i>	16
9.3	<i>Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité</i>	16
9.3.1	<i>Cas où un examen de navigabilité n'est pas requis</i>	17
9.3.2	<i>Cas où un examen de navigabilité est requis</i>	18
9.3.3	<i>Anomalies détectées lors du processus de classification et dont l'origine avérée remonte à l'immatriculation précédente</i>	20
9.4	<i>Autres justificatifs en vue de la délivrance du CDN</i>	20
9.5	<i>Autres justificatifs en vue de la délivrance du CA</i>	20
10	PROCESSUS DE DELIVRANCE DU CDN, DU CEN ET DU CA	21
10.1	<i>Vérifications réalisées par OSAC</i>	21
10.2	<i>Edition des documents par OSAC</i>	21
10.3	<i>Transmission des documents</i>	21
10.4	<i>Laissez-passer en attente de délivrance des documents</i>	22
11	REDEVANCES.....	22
	ANNEXE 1 : Aéronefs Annexe II OACI.....	23
	ANNEXE 2 : Circuit des différents formulaires utilisés	24
	ANNEXE 3 : Points de contacts pour la mise en œuvre de ce document.....	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) Laissez-passer (EASA Form 20)	CEN CA
Annexe II, à ce règlement européen	CDN ou CDNS (de niveau OACI)	CLN ou CLNS

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

2 ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1 Abréviations

ELA1 NCO :	Aéronefs ELA1 qui ne participent pas à des activités commerciales ;
EASA/AESA :	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne ;
CA :	Certificat Acoustique (EASA Form 45) ;
CAC :	Code de l'Aviation Civile ;
CDN :	Certificat De Navigabilité ; Selon le contexte, pris au sens étroit : certificat délivré en conformité à un CDN de type non restreint (par opposition au R-CDN ou au CDNS) ;
CDNS :	Certificat de navigabilité spécial (de niveau OACI) prévu au § B.1 de l'arrêté du 28 août 1978 ;
CEN :	Certificat d'Examen de Navigabilité (EASA Form 15a, 15b ou 15c) ;
CI :	Certificat d'Immatriculation ;
CLN :	Certificat de Limitation de Nuisances (aéronefs Annexe II) ;
CLNS :	Certificat de Limitation de Nuisances Spécial (aéronefs Annexe II) ;
CMPA :	Complex Motor-Powered Aircraft
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 Certification, Suivi de Navigabilité et Aviation générale de DSAC/NO ;
DSAC/NO/MQC :	Direction de la sécurité de l'aviation civile - Pôle Méthodes, Qualité et Compétences ;
DSAC-IR :	Echelons interrégionaux de la DSAC ;
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/DOAL/NA : Service d'OSAC, situé à Issy les Moulineaux, en charge de la délivrance des documents de bord.

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

CAT : Transport Aérien Commercial, au sens de l'article 1.3 du règlement (UE) No 1321/2014, c'est-à-dire réalisé dans le cadre d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement européen (CE) 1008/2008. (Non concernés : CTA ballons, CTA de A vers A dont OPS3R) ;

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.

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

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

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

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

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

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

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

Aéronef Annexe II : Aéronef exclu de la réglementation communautaire car relevant d'une des catégories définies dans l'Annexe II du règlement (CE) 216/2008, et relevant de la seule réglementation française ;

Aéronef EASA : aéronef (civil) relevant du champ de la réglementation communautaire, c'est-à-dire, non exclu par l'annexe II.

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

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

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

Etat membre de l'EASA : Etat membre de l'Union Européenne ou Etat associé : Norvège, Islande, Liechtenstein et Suisse ;

Etat tiers : pour les aéronefs relevant de la réglementation européenne : Etat autre qu'un Etat membre de l'EASA ;
pour les aéronefs annexe II OACI : Etat autre que la France ;

Organisme Partie M/G (appelé aussi CAMO) : organisme agréé pour la gestion du maintien de la navigabilité

Organisme Partie M/G+I (appelé aussi CAMO+) : organisme Partie M/G (CAMO) disposant du privilège prévu au M.A.711(b)) approprié, c'est-à-dire agréé pour le type d'aéronef concerné et, le cas échéant, autorisé à réaliser des examens de navigabilité selon le MA904.

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

SAS (Specific Airworthiness Specifications) : Conditions spécifiques de navigabilité, émises par l'EASA 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 CDN de type (ou, pour les conceptions anciennes, valant CDN de type)

3 DOMAINE D'APPLICATION

3.1 Aéronefs concernés

Les aéronefs concernés sont les aéronefs :

- neufs, produits par un organisme Partie 21F ou Partie 21G d'un autre Etat membre, ou importé d'un Etat tiers dont le système de production est reconnu par l'EASA ;
- usagés, précédemment immatriculés dans un autre pays (Etat Membre ou Etat tiers).

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 : Cette procédure ne couvre pas le cas des aéronefs Annexe II qui ne sont pas de niveau OACI (restreints : CNRA, CDNR, CNSK, CNRAC).

Les aéronefs suivants sont également concernés :

2. Aéronefs radiés du registre français et non ré-immatriculés entre temps dans un autre pays,
3. Aéronefs précédemment inscrits sur un registre non-civil,
4. Aéronefs précédemment inscrits au registre d'un Etat membre ne disposant pas de documents de bord EASA.

Toutefois, pour ces cas particuliers, le processus de classification applicable sera défini, au cas par cas, sur proposition du postulant et en accord avec DSAC/NO/NAV, qui peut refuser le processus proposé.

Ce processus s'inspirera généralement du cas d'un aéronef usagé importé d'un Etat 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).

3.2 Personnes et organismes concernés

Cette procédure concerne :

- les personnes ou organismes agréés Partie M/G responsables de la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs concernés,
- les personnels d'examen de navigabilité (PEN) :
 - o d'OSAC,
 - o des organismes agréés Partie M/G+I (appelés aussi CAMO+ dans la suite du texte) réalisant les examens de navigabilité sur les aéronefs concernés et
 - o des organismes agréés Partie M/F et Partie 145 réalisant les examens de navigabilité sur des aéronefs ELA1 qui ne participent pas à des activités commerciales (ELA1 NCO) importés d'un Etat tiers en vue de l'établissement d'une recommandation.

4 RÉFÉRENCES

4.1 Principaux règlements concernés

Aéronefs EASA :

- Partie 21 (annexe au règlement (UE) n° 748/2012) :
 - Sous-partie H pour les CDN ou R-CDN ;
 - Sous-Partie P pour les laissez-passer ;
 - Sous-Partie I pour les CA.
- Partie M (annexe I au règlement (UE) n° 1321/2014) :
 - M.A. 901 et 902 pour le CEN ;
 - M.A.903 pour les conditions de transfert d'un aéronef usagé d'un autre Etat membre ;
 - M.A.904 pour l'importation d'un aéronef usagé d'un Etat tiers.

Ces documents sont disponibles sur le site de l'Agence.

Aéronefs Annexe II OACI :

- Arrêté du 28 août 1978 relatif à la classification des certificats de navigabilité ;
- Arrêté du 22 novembre 2002 relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs (Partie 21) ;
- Arrêté du 6 septembre 1967 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils ;
- Arrêté du 30 juillet 1975 relatif aux conditions de délivrance des certificats de limitation de nuisances des aéronefs ;

Règlements communs aux aéronefs EASA et Annexe II OACI :

- Arrêté du 28 juillet 2015 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs ;
- Arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef ;
- Réglementation opérationnelle ;
- Arrêté du 28 décembre 2005, modifié, relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile ;

Ces documents sont disponibles sur le site :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/aeronefs>

4.2 Documents DGAC

- G-24-00 - Examen de navigabilité ;
- 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 ;

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

5 PROCESSUS DE CLASSIFICATION

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 II de niveau OACI sont indiquées en Annexe 1 de ce document.

5.1 Généralités

- a) Ne peuvent prétendre à une classification française que les aéronefs :
- éligibles à une immatriculation française (voir paragraphe 5.2.1) ;
 - dont la définition est certifiée par l'Autorité compétente (voir paragraphe 7) ;
 - en état de navigabilité.
- 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 sera exigée.
- c) Le paragraphe 9 définit les justificatifs à fournir par le postulant.
- d) Le paragraphe 10 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 § 11.
- 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 Etat 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 ;
- il est fréquent que les aéronefs précédemment immatriculés dans un Etat tiers présentent des modifications et/ou réparations non approuvées dans le système européen. Si le propriétaire choisit de ne pas déposer ces éléments non approuvés, leur approbation devra être obtenue (auprès de l'EASA ou d'un organisme de conception agréé DOA) avant délivrance du CDN ;
- la reconstitution de l'historique de maintenance, et les éventuels sondages associés, peuvent nécessiter des démarches de recherche complexes ;
- le PE approuvé/déclaré est un prérequis à la délivrance du CDN. Dans le cas d'une approbation, il est conseillé d'anticiper les démarches auprès des organismes concernés. ;
- des travaux de recalage de l'entretien peuvent être nécessaires.

Ces facteurs de délai doivent être anticipés lors de la programmation du démarrage de l'exploitation sous immatriculation française.

5.2 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.

5.2.1 Immatriculation

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

	P - 22 - 00	Indice G	Juillet 2017	Page : 10
---	--------------------	-----------------	---------------------	------------------

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 de l'aviation civile) :

- a) *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,*

Nota : 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.

- b) *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,*

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

Pour les modalités d'immatriculation, consulter la page « immatriculation des aéronefs » qui est sur le site DGAC (Accueil du site > Transports > Secteur Aérien > Espace professionnel > Immatriculation >).

Une copie de la demande de certificat d'immatriculation sera fournie par le postulant.

5.2.2 Licence de station d'aéronef

Les aéronefs équipés d'un ou plusieurs émetteurs radioélectriques doivent détenir une LSA, à demander en même temps que la classification : voir document RP-22-90.

5.2.3 Livrets et carnets

a) *Livrets relatifs à l'entretien*

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

Si le propriétaire fait le choix des livrets proposés par OSAC, il les demande en même temps que les documents issus de la classification. Les pages de garde tamponnées de ces livrets sont transmises en même temps que le CDN.

Pour les aéronefs Annexe II, 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) *Carnet de route*

- pour les aéronefs EASA :

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

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

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

- Pour les aéronefs relevant de l'annexe II :

La réglementation opérationnelle impose la tenue d'un carnet de route dont le format est accepté par l'Autorité.

Si le propriétaire fait le choix du carnet de route proposé par OSAC, considéré comme accepté, il le demande en même temps que les documents issus la classification. La page de garde tamponnée du carnet est transmise en même temps que le CDN.

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:

- pour les transporteurs aériens : au RS en charge de la surveillance de l'organisme Partie M/G ;
- pour l'aviation générale : à DSAC/NO/NAV.

Lorsqu'un document de type CRM est utilisé en aviation générale et que l'aéronef est géré par un organisme Partie M/G, le document nécessite un double accord :

- accord de DSAC/NO/NAV en tant que carnet de route,
- accord d'OSAC (ou approbation indirecte) en tant que document d'interface avec l'exploitant dans le cadre de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

5.2.4 Marques d'immatriculation et plaque d'identité nationale

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

5.2.5 Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien

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

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

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

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

Note : Information au postulant au sujet des dispositions relatives aux balises de détresse :

L'arrêté du 15 avril 2009 modifié relatif au codage et à l'enregistrement des balises de détresse (NOR : DEVA0910114A) demande, dans son article 8, que tous les aéronefs dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré, en France ou à l'étranger à compter du 1er juillet 2012, soient équipés d'ELT compatibles avec le protocole de localisation normalisé. Ce qui signifie que la ou les balise(s) doit (doivent) fournir la position GPS de l'aéronef lors d'une activation.

Pour les aéronefs concernés, conformément à l'article 9 de l'arrêté, une dérogation à cette exigence peut être obtenue sur demande justifiée auprès du bureau SAR de la DGAC (voir annexe 3).

6 Réservé

7 ELIGIBILITE DE LA DEFINITION DE L'AERONEF

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
EASA	CDN (EASA Form 25)	Certificat de type
	R-CDN (EASA Form 24)	<ul style="list-style-type: none">▪ 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 : <ul style="list-style-type: none">▪ 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'EASA, 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'EASA ou un Etat Membre.

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

8 Réservé

9 JUSTIFICATIFS A FOURNIR

9.1 La demande de classification

9.1.1 Cas où le postulant s'adresse directement à OSAC :

La demande de rendez-vous avec un inspecteur OSAC s'effectue auprès du service planification à partir du site Internet, rubrique « Prendre rendez-vous » :



Dès la validation du formulaire de demande en ligne, le « service planification » (voir annexe 3) organise le rendez-vous en fonction du lieu demandé et des disponibilités de l'inspecteur OSAC.

Le postulant reçoit par courriel la confirmation de son rendez-vous ainsi que le (ou les) formulaire(s) à renseigner et la liste des documents et des pièces 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 § 5.1.b).

Nota : pour les départements/régions ou communautés d'outre-mer (DROM/COM) et la Nouvelle-Calédonie, envoyer la demande à votre RS de la zone.

9.1.2 Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agréé (Partie M/G+I, Partie 145 ou Partie M/F pour les aéronefs ELA1 NCO) :

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

Dans tous les cas, le postulant est soumis aux mêmes exigences.

Note : le postulant a toute latitude pour se rapprocher de l'inspecteur OSAC en charge de la surveillance de l'organisme agréé auquel il prévoit de s'adresser pour réaliser l'examen de navigabilité.

9.2 Régime d'entretien prévu

Le tableau ci-dessous récapitule les conditions de gestion de navigabilité et d'entretien en fonction du type des aéronefs et de leur exploitation :

Type d'exploitation et catégorie d'aéronef			Aéronef motorisé complexe (CMPA)		Aéronef autre que motorisé complexe (non-CMPA)	
			CAMO requis ?	Organisme de maintenance requis?	CAMO requis ?	Organisme de maintenance requis?
Exploitation commerciale	Transport Aérien Commercial	Nécessitant une licence délivrée en accord avec le règlement (CE) n° 1008/2008	Oui, un CAMO est requis et doit faire partie du CTA (M.A.201(e))	Oui, un organisme Part-145 est requis (M.A.201(e))	Oui, un CAMO est requis et doit faire partie du CTA (M.A.201(e))	Oui, un organisme Part-145 est requis (M.A.201(e))
		Sans licence				
	Autre exploitation commerciale	Opération commerciale spécialisée	Oui, un CAMO est requis (M.A.201(f))	Oui, un organisme Part-145 est requis (M.A.201(f))	Oui, un CAMO est requis (M.A.201(h))	Oui, un organisme Part-145 ou Part-M/F est requis (M.A.201(h))
		ATO commercial				
Opération non commerciale (y compris exploitation limitée)			Oui, un CAMO est requis (M.A.201(g))	Oui, un organisme Part-145 est requis (M.A.201(g))	Non, un CAMO n'est pas requis (M.A.201(i))	Non, un organisme Part-145 ou Part-M/F n'est pas requis (M.A.201(i))

Note : Le règlement (UE) n°1321/2014 a été modifié au 25 août 2016 pour remplacer la notion d'aéronefs lourds par la notion d'aéronefs motorisés complexes CMPA. (Complex Motor-Powered Aircraft). La DSAC a notifié à l'EASA, à la Commission européenne, et aux autres Etats membres, l'application des dispositions du paragraphe 4 de l'article 14 du règlement (CE) n° 216/2008 pour ainsi accorder une dérogation aux dispositions établies par le règlement (UE) n°1321/2014, tel qu'amendé par le règlement (UE) n°2015/1536, notamment en ce qui concerne les exigences d'établir un contrat avec un CAMO et un Partie-145 pour les avions bi-turbopropulseurs de MTOM ≤ 5 700 Kg non utilisés dans le cadre d'une exploitation commerciale. Une demande de dérogation doit être faite pour chaque aéronef concerné.

9.2.1 Responsable de la gestion du maintien de la navigabilité

Le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité doit être identifié (propriétaire/locataire ou organisme partie M/G, selon le cas), voir § 9.2 ci-dessus.

En cas de gestion par un organisme Partie M/G, une copie du contrat de gestion (ou, pour les transporteurs aériens, un engagement à gérer l'aéronef dans le cadre de l'agrément Partie M/G dans l'attente de l'inscription en liste de flotte) doit être fournie avant la classification.

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

9.2.2 Programme d'entretien (PE)

Quelle que soit la solution retenue, approbation ou déclaration pour les aéronefs ELA1 NCO, le PE approuvé ou déclaré est un prérequis à la délivrance du CDN.

En conséquence, comme déjà signalé au § 5.1, il est conseillé d'anticiper les démarches auprès des organismes concernés :

- organisme Partie M/G ou OSAC (voir annexe 3), si l'organisme Partie M/G ne dispose pas de la prérogative requise,
- organisme partie 145 ou M/F, si le propriétaire s'est adressé à un tel organisme pour d'élaboration du PE.

Note : En cas de transfert depuis un autre Etat membre, le PE approuvé par l'Autorité d'exportation devient invalide.

Même si le contenu technique est inchangé (sous réserve d'une prise en compte appropriée des nouvelles conditions d'exploitation et de la conformité aux éventuelles exigences nationales prévues au M.A.302(d)(i)), :

- une nouvelle approbation doit être prononcée par OSAC (sauf cas d'approbation indirecte par un organisme Partie M/G) sur demande du nouveau responsable de gestion de la navigabilité.
Ou,
- pour les aéronefs ELA1 NCO, le propriétaire peut choisir le régime du PE « déclaré ».

a) Approbation du PE par OSAC ou un organisme Partie M/G

Le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef (propriétaire ou organisme Partie M/G selon le cas) doit approuver (s'il dispose de cette prérogative) ou faire approuver par OSAC un programme d'entretien établi conformément au MA302 :

- pour les aéronefs exploités en aviation générale, l'étude et l'approbation du PE sont réalisées par le service DOAL/PE (voir annexe 3).
- pour les autres aéronefs, contacter le RS en charge de la surveillance de l'organisme Partie M/G, si ce dernier ne dispose pas de la prérogative requise ou l'inspecteur en charge du dossier de classification.

b) Régime du PE « déclaré » par le propriétaire

Le propriétaire d'un aéronef ELA1 NCO peut choisir le régime du PE « déclaré ».

Le PE est alors élaboré sur la base:

- du "Programme d'Inspection Minimum" (MIP), ou
- des exigences du M.A.302(d) et M.A.302(e), c'est-à-dire des différentes ICA applicables au modèle d'aéronef, comme c'est actuellement le cas pour les PE approuvés.

Le PE devra ensuite être personnalisé à la configuration de l'aéronef.

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

Le propriétaire de l'aéronef ayant choisi le régime du PE déclaré, atteste :

- qu'il s'agit du programme d'entretien de l'aéronef, pour l'immatriculation donnée, et
- qu'il est pleinement responsable de son contenu ainsi que de l'ensemble des déviations introduites par rapport aux recommandations contenues dans les ICA.

9.2.3 Exception : exploitation différée

Applicabilité : aéronefs neufs ou transférés sans examen de navigabilité depuis un autre Etat membre.

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

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

9.3 Démonstration que l'aéronef est en état de navigabilité

	P - 22 - 00	Indice G	Juillet 2017	Page : 16
---	--------------------	-----------------	---------------------	------------------

9.3.1 Cas où un examen de navigabilité n'est pas requis

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

(*) Si ces documents datent de plus de 60 jours au moment de la demande de classification, un accord doit être obtenu de DSAC/NO qui pourra définir des dispositions compensatoires (exemple : contrôles complémentaires par OSAC).

(**) Pour les ballons :

Il devra 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 Etat tiers.

(***) Cet historique attestera :

- des heures et cycles effectués depuis la date d'émission du document,
- de l'approbation, par l'EASA, des modifications et des réparations appliquées depuis la date d'émission du document,
- de l'application :
 - des AD émises ou reprises par l'EASA et des CN émises par la DGAC (voir G-40-01, annexe 1, § 1), 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, 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.

9.3.2 Cas où un examen de navigabilité est requis

a) *Le M.A.710 requiert un examen pour :*

- un aéronef usagé importé d'un Etat tiers (M.A.904),
- un aéronef usagé transféré d'un autre Etat membre avec un CEN périmé.

b) *Organismes habilités à réaliser l'examen de navigabilité :*

L'examen de navigabilité peut être réalisé par un PEN appartenant à un organisme Partie M/G+I approprié (voir § 2.2 « Définitions »), par un PEN d'OSAC ou par le PEN d'un organisme agréé Partie M/F ou 145.

L'examen de navigabilité peut être réalisé par un PEN d'un organisme agréé Partie M/F ou 145 :

- si l'aéronef concerné est un aéronef ELA1 NCO usagé importé d'un Etat tiers, et
- si l'organisme réalise en parallèle la visite annuelle prévue au PE.

c) *Cas où l'examen de navigabilité peut être réalisé par OSAC :*

- Aéronef de 2730 kg ou moins, ballon, ou
- Aéronef géré par un organisme Partie M/G situé dans un Etat tiers, ou
- lorsque la DSAC considère qu'il existe un risque potentiel pour la sécurité.

d) *Réalisation de l'examen de navigabilité :*

Se référer aux procédures de l'organisme Partie M/G+I, guide G-24-00 « Examens de navigabilité ».

Le formulaire correspondant au cas rencontré décrit les actions à mener pour la réalisation de l'examen de navigabilité applicable.

S'agissant de la situation de l'entretien, l'examen de navigabilité doit être réalisé sur la base du PE en vigueur (voir § 9.2.2), après travaux de recalage si nécessaires.

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

e) *Justificatifs à produire à OSAC :*

Cas	Formulaire à utiliser	Justificatifs à produire à OSAC
<p>Examen de navigabilité réalisé par un organisme Partie M/G+I :</p> <ul style="list-style-type: none"> Cas d'un aéronef usagé importé d'un Etat tiers (examen de type « classification » selon MA904) 	F-22-00-2	<ul style="list-style-type: none"> Attestation de conformité émise par l'Autorité d'exportation, attestant de l'état de navigabilité de l'aéronef (typiquement : CDN export) (*) Recommandation de délivrance d'un CEN (et pièces jointes)
<ul style="list-style-type: none"> Cas d'un aéronef importé d'un Etat membre avec un CEN périmé (examen de type «renouvellement») 	F-22-00-3	<ul style="list-style-type: none"> Recommandation de délivrance d'un CEN (et pièces jointes) Nota : la copie du CDN (Form 25 ou 24) et du CEN échoué valent attestation de conformité de l'autorité exportatrice
<p>Examen de navigabilité réalisé par un organisme Partie M/F ou 145 :</p> <p>Cas d'un aéronef ELA1 NCO usagé importé d'un Etat tiers (examen de type « classification » selon MA904)</p>	F-22-00-2	<ul style="list-style-type: none"> Attestation de conformité émise par l'Autorité d'exportation, attestant de l'état de navigabilité de l'aéronef (typiquement : CDN export) (*) Recommandation de délivrance d'un CEN (et pièces jointes) Preuves réalisation visite annuelle prévue au PE
Examen de navigabilité réalisé par OSAC	Mêmes formulaires que ci-dessus	

(*) Si ce document date de plus de 60 jours au moment de la demande de classification, sauf si le postulant est en mesure de reconstituer, de manière exhaustive, la vie de l'aéronef entre la délivrance du CDN export et la date de présentation à OSAC (par exemple, aéronef immobilisé en « grande visite » ou en chantier de modification,...), un accord de DSAC/NO doit être obtenu par le postulant. Cet accord pourra définir des dispositions compensatoires (exemple : contrôles complémentaires par OSAC).

Cette attestation est importante car 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'EASA. En cas d'impossibilité démontrée d'obtenir cette attestation, une dérogation doit être obtenue de DSAC/NO qui définira des dispositions compensatoires (pouvant aller jusqu'à des travaux d'entretien complémentaires de l'aéronef et/ou de ses équipements).

Nota : pour les aéronefs annexe II, un CDN national valide, établi par l'Autorité exportatrice il y a moins de deux mois, vaut attestation de conformité.

9.3.3 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/DOAL/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 fourniront 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.

9.4 Autres justificatifs en vue de la délivrance du CDN

Aéronef importé d'un Etat tiers ou aéronef neuf :

- Devis de masse et centrage accompagné de la définition de la configuration pesée ;
- 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 ou par un CAMO, 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 Partie M/G, copies, photos etc.) est acceptable.

9.5 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 ont 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 moto-planeurs 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 8618 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 EASA, accessibles sur le site EASA (Voir annexe 3).

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

Lorsque la base EASA ne couvre pas la configuration de l'aéronef considéré ou en cas d'incohérence entre les données EASA et celles du manuel de vol ou en cas d'absence de données de bruit dans le manuel de vol, contacter OSAC/DOAL/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.

10 PROCESSUS DE DELIVRANCE DU CDN, DU CEN ET DU CA

10.1 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 § 9.3.2) ;
 - 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 fera 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, ...).

10.2 Edition des documents par OSAC

OSAC/DOAL/NA édite le CDN, le CEN et le CA lorsque :

- les vérifications décrites au § précédent ont été réalisées, et que
- le bureau des Immatriculations a confirmé que le dossier d'immatriculation pourrait aboutir.

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

Le CEN est daté et signé par OSAC/DOAL/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/DOAL/NA.

10.3 Transmission des documents

Les copies des documents signés (CDN, CEN, CA, LSA, ...) par OSAC/DOAL/NA sont transmises par e-mail, au bureau des Immatriculations de la DGAC qui émet le Certificat d'Immatriculation (CI) et l'envoi 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.

10.4 Laissez-passer en attente de délivrance des documents

Dès que les conditions d'édition du CDN sont réunies (y compris l'accord du bureau des immatriculations, voir § 5.2.1), un laissez-passer peut être délivré, à la demande du propriétaire, pour permettre une exploitation hors activités commerciales dans l'attente de la réception des documents signés :

- pour les avions non-CMPA, planeurs, ballons et hélicoptères : le laissez-passer est délivré par OSAC (sans justification complémentaire) ;
- pour les avions CMPA : le laissez-passer est délivré par DSAC/NO/NAV, si demandé conformément au Bulletin d'Information 2007/16 disponible sur le site d'OSAC dans la rubrique Documentation Technique.

11 REDEVANCES

Conformément à l'article 12 de l'arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat 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 temps de déplacement à l'étranger,
- des frais d'édition des documents (le CDN et le CEN comptant pour un seul document).

Les laissez-passer prévus au § 10.4 sont facturés en tant que « Laissez-passer ne nécessitant pas d'investigation complémentaire ».

ANNEXE 1

AERONEFS ANNEXE II OACI

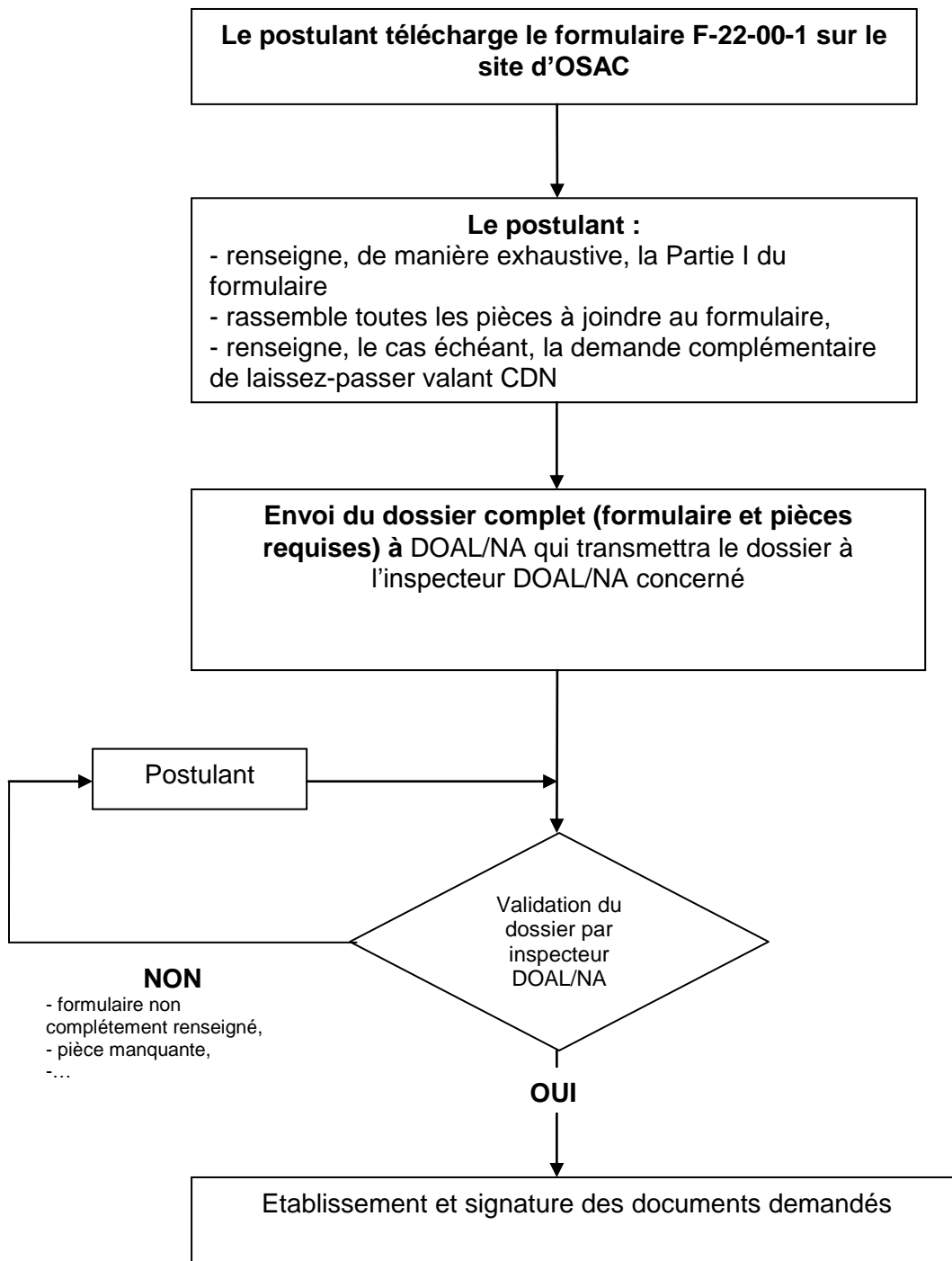
Les modalités de classification sont équivalentes à celles des aéronefs soumis à la réglementation communautaire, sous réserve de transposer les notions applicables comme suit :

Notion applicable dans le dispositif communautaire	Notion correspondante dans le dispositif national
<i>Références réglementaires et autres notions dans le domaine des certificats de navigabilité :</i>	
Partie 21/H, Partie M/I	Article R133-1 du CAC Arrêté Partie 21 Arrêté du 6 septembre 1967
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 : EASA	Autorité compétente pour la certification de la conception : DGAC
Examen de navigabilité réalisé par OSAC, un organisme Partie M/G+I, M/F ou 145	N/A (tous les examens de navigabilité de classification sont réalisés par OSAC)
Transfert d'un autre Etat membre sans examen de navigabilité	N/A (toutes les classifications donnent lieu à un examen de navigabilité par OSAC)
<i>Références réglementaires et autres notions dans le domaine des certificats acoustiques :</i>	
Partie 21/I	Arrêté du 30 juillet 1975
CA	CLN ou CLNS
<i>Références réglementaires dans le domaine de l'entretien :</i>	
Partie M	Règlements opérationnels notamment arrêté du 24 juillet 1991 pour l'aviation générale (chapitre VII de l'Annexe)

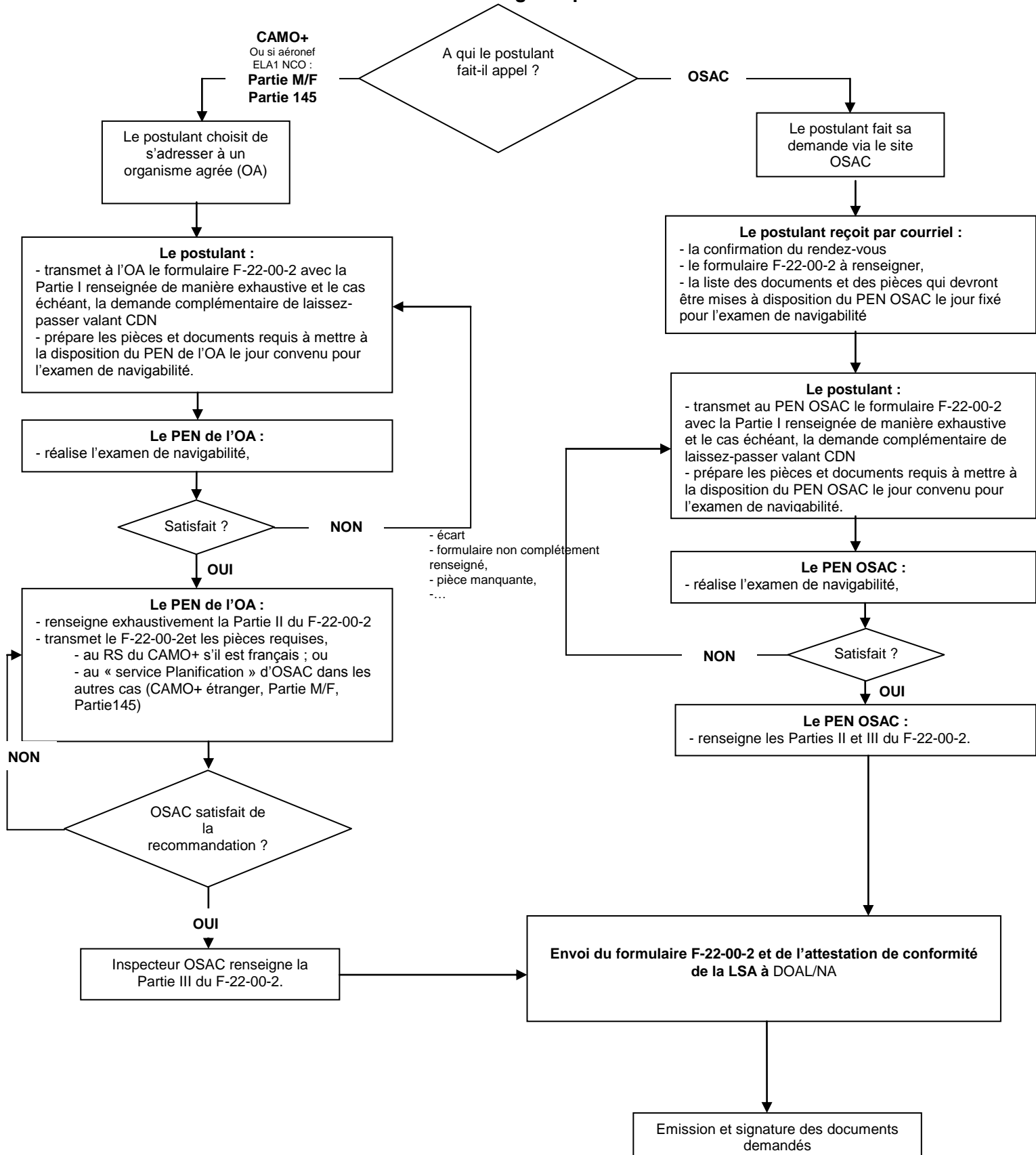
ANNEXE 2

CIRCUIT DES DIFFERENTS FORMULAIRES UTILISES

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



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



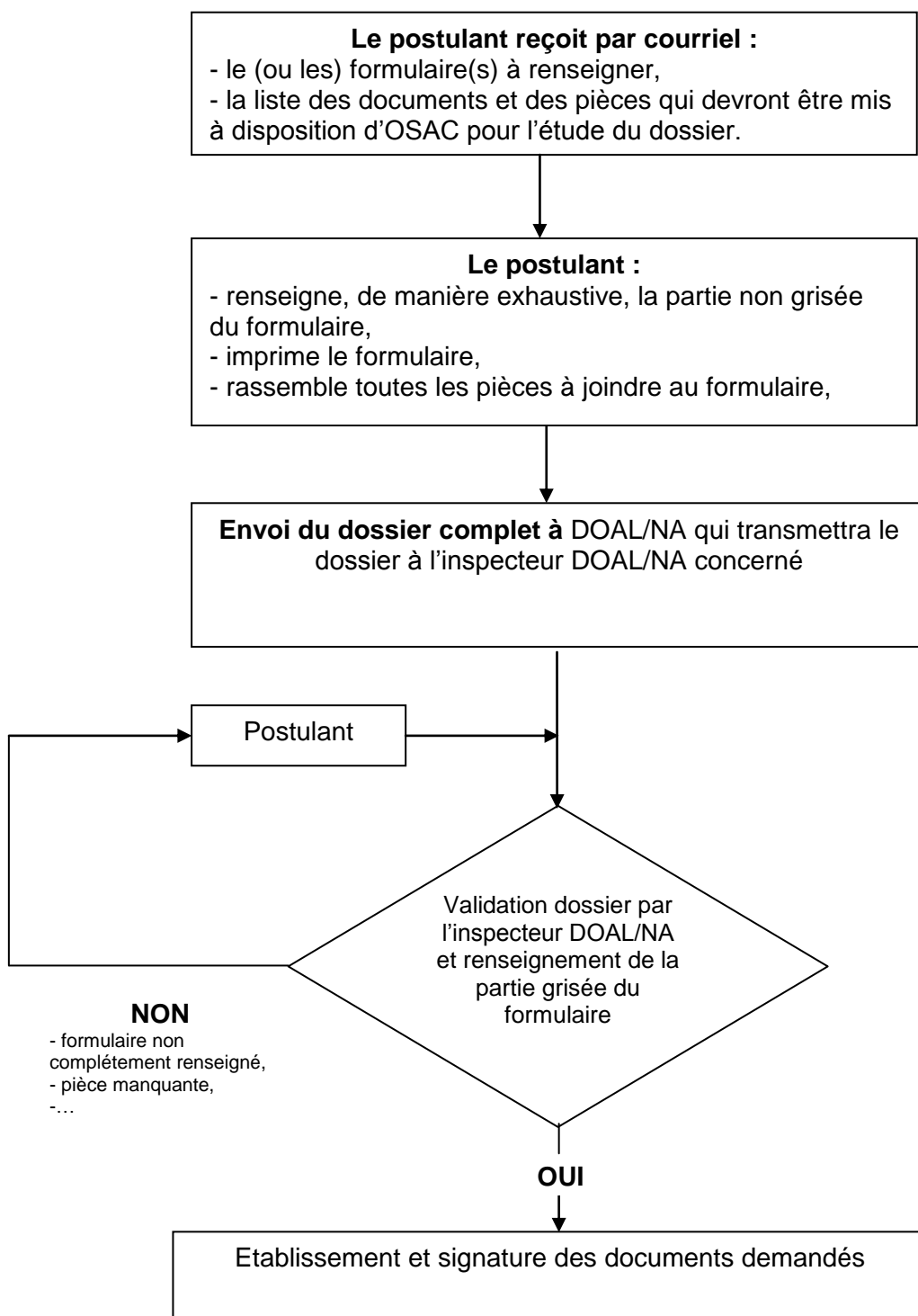
3. F-22-00-3 « Classification d'un aéronef importé d'un Etat membre avec un CEN périmé »

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 Etat membre avec un CEN valide »

La demande est systématiquement faite sur le site OSAC (voir § 9.1).



ANNEXE 3

POINTS DE CONTACT POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CE DOCUMENT

► DSAC/NO/NAV :

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

► OSAC/DOAL/NA :

Par courrier :

OSAC/DOAL/NA

14, boulevard des Frères Voisin - Immeuble Zénéo

92137 Issy-les-Moulineaux cedex

Par courriel :

- pour les planeurs et les ballons : jean-claude.salaun@osac.aero

- pour les autres aéronefs : nadia.kastriottis@osac.aero

► Service Planification d'OSAC :

examen.nav@osac.aero

► Approbation des PE par OSAC :

- RS de l'organisme partie M/G ou

- Pour les aéronefs non-CMPA non exploités commercialement : OSAC/DOAL/PE :
approbation-PE.DOAL@osac.aero

► Bureau SAR de la DGAC :

francoise.despreaux@aviation-civile.gouv.fr

ketty.butchle@aviation-civile.gouv.fr

fabienne.cazoulat@aviation-civile.gouv.fr

► Bureau des immatriculations de la DGAC :

immat@aviation-civile.gouv.fr

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

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

- Rotorcraft - [TCDSN rotorcraft](#)
- Heavy propeller driven aeroplanes - [TCDSN heavy props](#)
- Jet aeroplanes - [TCDSN jets](#)
- Light propeller driven aeroplanes - [TCDSN Light props](#)