



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



P-23-30

Renouvellement des laissez-passer EASA « ex- CDNR »

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 1
Version n° 0
Publiée le 03 octobre 2022

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0 (ex- Ed 1 Rév. 0)	24 mai 2011	Création.
Ed 1 v0	03 octobre 2022	<ul style="list-style-type: none">- Refonte du document- Mise à jour de certaines références réglementaires- Transfert de la délivrance du Laissez-passer de la DGAC vers OSAC- Possibilité que l'examen de navigabilité soit réalisé par un organisme agréé.- Mises à jour suite à la mise en ligne du nouveau site internet d'OSAC.- Ajout du § 9 FACTURATION.- Annulation de l'AC 105 et l'introduction du F-22-50-0.

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

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

Sommaire

1. OBJET	4
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	4
3. DOMAINE D'APPLICATION	4
4. RÉFÉRENCES	5
5. GÉNÉRALITÉ	5
6. PROCÉDURE DE RENOUVELLEMENT DU LAISSEZ-PASSER	6
6.1. Postulant	6
6.2. Conditions de vol	6
6.3. Examen de navigabilité	7
6.3.1. Cas où le postulant s'adresse directement à OSAC :	7
6.3.2. Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agréé :	7
6.4. Emission du laissez-passer	7
7. RÉVISION DU LP	8
8. FACTURATION	8
ANNEXE	9

1. OBJET

La présente procédure a pour objet de définir les modalités de renouvellement des laissez-passer « EASA » dont les conditions de vol sont basées sur la réglementation française CDNR (dits laissez-passer « ex-CDNR »).

Cette procédure annule et remplace le BI 2010/17.

Note : La délivrance initiale d'un laissez-passer ex-CDNR fait l'objet d'un traitement au cas par cas. Le postulant peut contacter le pôle DSAC/NO/NAV (sur dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr) afin de déterminer la marche à suivre.

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

Annexe I :	Annexe I du règlement (UE) 2018/1139 définissant les catégories d'aéronefs exclus du champ d'application de la réglementation communautaire ; (Note : cette annexe est une évolution de l'Annexe II du règlement de base précédent (CE) 216/2008).
CDNR :	Certificat De Navigabilité Restreint délivré conformément à l'arrêté du 12 septembre 2003 à un aéronef « orphelin » de conception française ;
CDNS :	Certificat De Navigabilité Spécial (CDN de niveau OACI mais délivré à un aéronef non conforme à une définition certifiée) ;
DGAC :	Direction Générale de l'Aviation Civile ;
DSAC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ;
EASA/ ou AESA :	European Union Aviation Safety Agency (AESA : Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne) ;
LP EASA :	Laissez-passer délivré conformément au règlement européen (UE) n°748/2012 Partie 21 ;
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile ;
Partie 21 :	Annexe I au règlement européen (UE) n°748/2012 ;
RCOA :	Restricted Certificate of Airworthiness (CDN restreint de niveau OACI, délivré conformément à la Partie 21 ; équivalent européen du CDNS français) ;
SAS :	Specific Airworthiness Specifications (exigences de navigabilité spécifiques associées à un RCOA ; le terme désigne aussi la fiche de navigabilité publiée par l'AESA, décrivant ces exigences et la configuration éligible au RCOA).

3. DOMAINE D'APPLICATION

La présente procédure s'applique aux aéronefs « orphelins » (i.e. dont le détenteur du certificat de type n'existe plus ou a renoncé au certificat de type) immatriculés en France qui font l'objet d'un laissez-passer « EASA » dont les conditions de vol sont basées sur la réglementation française CDNR.

Voir le §5 pour plus de précisions.

4. RÉFÉRENCES

- Règlement (UE) 2018/1139 ;
- Règlement (UE) n°748/2012, Partie 21, §21A.701(a)15 ;
- Règlement (UE) n°1321/2014 modifié, et les AMC/GM associés ;
- Document référencé LPEASACDNR (édition 1 du 9 septembre 2009 annexée) ;
- Fascicule OSAC RP-42-50 ;
- Arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.
- Arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef

Nota :

Les règlements européens sont consultables sur le site de l'EASA à l'adresse <https://www.easa.europa.eu>.

Les arrêtés français, dans leur version la plus récente, sont disponibles sur Légifrance à l'adresse <https://www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do>.

Les documents de la DSAC et d'OSAC sont disponibles à leur dernier indice sur le site : <https://www.osac.aero/>, rubrique « Consulter la Documentation Technique ».

5. GÉNÉRALITÉS

Plusieurs types d'appareils « orphelins » (i.e. dont le détenteur du certificat de type n'existe plus ou a renoncé au certificat de type) ont initialement été considérés par la DGAC comme ne relevant pas de la réglementation européenne (à l'époque : Annexe II). A ce titre, leur CDN a été remplacé :

- soit par un CDNS ;
- soit par un CDNR, lorsque l'appareil était éligible.

Or l'EASA a déterminé que, pour un certain nombre d'entre eux, les critères de l'Annexe II n'étaient pas satisfaits et a donc exigé que ces aéronefs fassent l'objet d'un document de navigabilité conforme à la réglementation européenne.

Dans le système européen ces aéronefs orphelins peuvent faire l'objet :

- soit d'un Restricted Certificate of Airworthiness (RCOA) basé sur des SAS (Specific Airworthiness Specifications) publiées par l'EASA.

Ces SAS renvoient à l'ancienne fiche de navigabilité DGAC associée au certificat de type.

Elles sont disponibles sur le site de l'EASA à l'adresse suivante :

<https://www.easa.europa.eu/document-library/specific-airworthiness-specifications>

- soit d'un laissez-passer au titre du § 21.A.701(a)(15) de la Partie 21

La liste des numéros de série (s/n) des aéronefs éligibles à un laissez-passer est mentionnée dans les SAS.

Peuvent y prétendre :

- les avions précédemment titulaires d'un CDNR ;
- les avions titulaires d'un CDNS ou d'un RCOA pour lesquels a été montrée la difficulté de rester en régime RCOA du fait notamment de la pénurie de pièces de rechanges.

Conformément à la réglementation européenne, les laissez-passer sont associés à des « conditions de vol » qui définissent les règles de maintien de la validité du laissez-passer (conditions d'entretien, gestion des modifications etc.).

Les conditions de vol acceptées par l'EASA fixent des règles équivalentes à celles de l'arrêté CDNR :

- Pour les avions précédemment titulaires d'un CDNR, ces règles ont été compilées dans un document référencé LPEASACDNR (édition 1 du 9 septembre 2009), joint en annexe, et référencé directement sur le laissez-passer ;
- Pour les avions rajoutés ultérieurement à la liste des n/s éligibles à un laissez-passer, et pour les avions ayant fait approuver une modification « significative » par l'EASA, les conditions de vol font l'objet d'une EASA Form 18b approuvée par l'EASA, qui fait référence au document LPEASACDNR.

6. PROCÉDURE DE RENOUELEMENT DU LAISSEZ-PASSER

6.1. Postulant

La réglementation (§ 21.A.703(a)) impose que le détenteur d'un laissez-passer émis selon le § 21.A.701(a)15 de la Partie 21 (et donc le postulant à sa délivrance ou son renouvellement) soit le propriétaire de cet aéronef.

Note : en case 5 « Détenteur » du laissez-passer, il sera noté « Le propriétaire de l'aéronef », de façon à ce que le laissez-passer reste valide en cas de changement de propriétaire.

Toutefois, en cas de location, lorsqu'il existe un contrat de location et que ce contrat prévoit que les responsabilités du propriétaire en matière de maintien de navigabilité sont transférées au locataire, celui-ci peut postuler au laissez-passer et être considéré comme son détenteur.

Dans la suite de ce document, « propriétaire » désigne le propriétaire ou, le cas échéant, le locataire.

Le propriétaire peut mandater un représentant (ex : organisme de maintenance) pour les démarches de renouvellement. Une copie du mandat sera exigée.

6.2. Conditions de vol

Pour les avions anciennement titulaires d'un CDNR, les conditions de vol sont définies dans le document LPEASACDNR, référencé directement sur le laissez-passer.

Pour les avions rajoutés ultérieurement à la liste des n/s éligibles à un laissez-passer, et pour les avions ayant fait approuver une modification « significative » par l'EASA (voir § 7), les conditions de vol font l'objet d'une EASA Form 18b approuvée par l'EASA, qui fait référence au document LPEASACDNR.

L'obtention d'une approbation des conditions de vol par l'EASA se fait :

- à l'aide du formulaire EASA Form 37, disponible en téléchargement sur le site de l'EASA : <https://www.easa.europa.eu/document-library/application-forms/focert00037> qui devra être adressé à l'EASA à l'adresse flightconditions@EASA.europa.eu, ou
- à l'aide du formulaire FO.APMAN.00046 sur le portail EASA <https://portal.easa.europa.eu>

Les formulaires EASA Form 37 et FO.APMAN.00046 contiennent en annexe le formulaire EASA Form 18b constituant les conditions de vol proprement dites.

6.3. Examen de navigabilité

Le laissez-passer est renouvelé après un examen de navigabilité.

L'examen de navigabilité vise à vérifier la conformité aux conditions de vol. Il est de même nature que celui prévu dans le cadre du renouvellement d'un CDNR (voir fascicule RP-42-50) (sous réserve de prendre en compte d'éventuelles spécificités indiquées dans les conditions de vol approuvées, notamment en cas de modification ou réparation impactant ces conditions de vol).

Cet examen de navigabilité peut être réalisé par :

- OSAC, ou
- un organisme agréé (Partie CAMO, CAO ou 145) s'il a défini dans ses manuels des modalités d'examen de navigabilité adaptées aux avions sous laissez-passer « ex-CDNR » et acceptées par OSAC*.

** on considère alors que l'organisme agréé agit « par délégation » de l'autorité*

Note : il est fortement recommandé de prendre de la marge pour garantir un recoupement des laissez-passer ; l'examen de navigabilité peut être anticipé jusqu'à 2 mois avant l'expiration du laissez-passer précédent sans affecter la date anniversaire de fin de validité.

6.3.1. 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 OSAC » / « Aéronefs ».

Le postulant remplit la demande et télécharge (upload) 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, notamment :

- la demande de renouvellement F-22-50-0 ;
- un mandat, si le signataire n'est pas le propriétaire ;
- si une durée de 3 ans est demandée : une déclaration d'entretien confiant l'entretien à un organisme agréé ou une personne reconnue compétente.

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.

6.3.2. Cas où le postulant s'adresse directement à un organisme agréé :

Lorsque l'examen de navigabilité est réalisé par un organisme agréé celui-ci adresse directement le compte rendu d'examen et le dossier de demande à OSAC à partir du site internet d'OSAC, rubrique « Services OSAC » / « Aéronefs ».

6.4. Emission du laissez-passer

Le laissez-passer est émis par OSAC pour une durée de :

- un an*, ou
- trois ans*, si le postulant fournit une déclaration d'entretien confiant l'entretien à un organisme agréé ou une personne reconnue compétente.

* avec maintien de la date anniversaire du laissez-passer précédent si le renouvellement intervient dans les 2 mois précédant l'expiration.

7. RÉVISION DU LP

Un nouveau LP doit être émis ;

- en cas de passage à un régime d'entretien hors cadre agréé ou reconnu, dans le cas d'un LP à 3 ans (la durée de validité du LP doit alors être réduite) ;
- si une information figurant sur le LP est incorrecte.

En particulier, dans le cas d'une modification ou réparation « significative » de l'aéronef (au sens du § 2 du document LPEASACDNR), une approbation doit être obtenue de l'EASA via une mise à jour des conditions de vol. Une demande d'approbation de Form 18b doit être adressée à l'EASA : voir modalités au § 6.2. Une fois la Form 18b approuvée, le laissez-passer doit être révisé pour mentionner les nouvelles conditions de vol.

La demande de révision (y compris pour le changement d'immatriculation ou le changement de type aéronef) est adressée à OSAC à partir du site internet d'OSAC.

8. FACTURATION

La délivrance du laissez-passer permanent fait l'objet d'une facturation selon les modalités définies à l'article 12, §G de l'arrêté redevances.

L'examen de navigabilité en vue du renouvellement du laissez-passer permanent est facturé selon les modalités de renouvellement d'un CDN à cycle de renouvellement égal à un an, soit :

$$1,6 \times 16 \times N$$

Où N est un coefficient fixé par arrêté redevances.

A la date du présent document, N = 8,2884

Attention : ne pas utiliser le site de paiement des redevances de la DSAC (<http://redevances.dcs.aviation-civile.gouv.fr>) pour acquitter une redevance due à OSAC.

ANNEXE

Conditions de vol applicables à un aéronef sans responsable de navigabilité de type associées au Laissez-Passer EASA

Document référencé LPEASACDNR, édition 1 du 9 septembre 2009

Les présentes conditions de vol s'appliquent à un aéronef sans responsable de navigabilité de type auquel la DGAC avait établi un CDNR selon la réglementation nationale en le considérant conforme à l'annexe II du règlement européen 1592/2002 et ensuite 216/2008 et qui finalement dépend de l'agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Un laissez-passer EASA est désormais attribué à cet aéronef. Les présentes conditions reprennent au titre du « droit du grand-père » les conditions applicables de la réglementation CDNR.

1. Validité et maintien en état de validité du LP :

Sans préjudice des conditions d'utilisation définies ci-dessous, le laissez-passer n'est valide que si l'aéronef est apte au vol, à savoir :

- a) L'aéronef est conforme à l'état dans lequel il était lors de la délivrance du laissez-passer ;
- b) L'aéronef n'a pas subi de réparations ou de modifications significatives non approuvées ;
- c) L'aéronef est entretenu conformément aux dispositions décrites dans le 2. Gestion de la navigabilité de l'aéronef ;
- d) À la suite d'une opération d'entretien l'aéronef a été approuvé pour remise en service suivant les dispositions décrites dans le 2. Gestion de la navigabilité de l'aéronef ;
- e) À la suite d'un incident ou d'un accident, l'aéronef a été remis en état conformément aux dispositions décrites dans le 2. Gestion de la navigabilité de l'aéronef.

La durée de validité du laissez passer, normalement limitée à un an, peut être fixée à trois ans sur demande du propriétaire si l'aéronef est entretenu continuellement dans un organisme agréé ou par une ou plusieurs personnes autorisées qui justifient de moyens et d'expériences appropriés.

Le ministre chargé de l'aviation civile suspend la validité du laissez passer dans l'un des cas suivants :

- a) L'expérience montre que l'aéronef présente des risques ou des dangers graves qui n'avaient pas été prévus lors de la délivrance d'un tel laissez-passer, ou
- b) Le propriétaire ne peut fournir les documents exigibles attestant du respect du programme d'entretien ou de l'application des modifications ou de réparations nécessaires au maintien de l'aptitude au vol, ou
- c) Le propriétaire ne présente pas l'aéronef à la requête du ministre chargé de l'aviation civile, ou
- d) Le propriétaire ne se conforme pas à l'obligation de fournir les renseignements sur la navigabilité exigés par les dispositions réglementaires en vigueur.

Le renouvellement du laissez-passer est soumis à la réalisation d'une visite d'inspection par l'autorité qui porte sur l'ensemble des éléments suivants :

- l'application des consignes de navigabilité en vigueur ;
- l'approbation des modifications et réparations significatives installées sur l'aéronef ;
- le respect du programme d'entretien ;
- l'évaluation du bon état général de l'aéronef, sur la base des pratiques habituelles, portant notamment sur :
 - o les commandes de vol ;
 - o l'installation motrice ;
 - o l'état de l'entoilage ou surface de l'aéronef ;
 - o l'état des pneus et freins.

2. Gestion de la navigabilité de l'aéronef (consignes de navigabilité, modifications, réparations, entretien)

Le propriétaire a la charge de se procurer les consignes de navigabilité qui concernent le type d'aéronef ou d'élément d'aéronef certifié ayant servi de référence à la construction de son aéronef et les équipements installés. Il décide de leur application. Toutefois, le propriétaire applique les consignes de navigabilité que l'AESA impose spécifiquement à son aéronef ou à ses équipements.

Toute modification ou réparation significative d'un aéronef titulaire d'un tel laissez-passer doit être soumise pour approbation à l'AESA avec la démonstration que l'aéronef modifié ou réparé continue à répondre aux conditions de navigabilité d'origine.

Une réparation ou une modification susceptible d'affecter significativement la navigabilité de l'aéronef est une intervention touchant :

- les qualités aérodynamiques ;
- le centrage ;
- les performances ;
- la structure primaire ;
- les commandes de vol ;
- le manuel de vol ;
- la définition d'une pièce critique différant significativement de la pièce d'origine (matériau, forme, dimension ou technologie). Une pièce critique est une pièce dont la défaillance remet en cause la sécurité du vol.

La demande d'approbation doit être accompagnée d'un dossier de justification de conformité ou d'équivalence aux conditions techniques ayant servi de base de certification ou d'homologation du type d'aéronef considéré.

Pour ce qui concerne l'entretien, le chapitre VII de l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale s'applique aux aéronefs détenant un tel laissez-passer sous réserve des dispositions suivantes :

- le propriétaire accepte les pièces de rechange sous sa responsabilité ; une pièce de rechange est soit :
 - une pièce provenant d'un lot du constructeur ;
 - une pièce fabriquée conformément à une définition du concepteur ;
 - une pièce fabriquée conformément à la pièce d'origine ou présentant des caractéristiques ou fonctionnalités équivalentes, sous la responsabilité du propriétaire.
- le propriétaire définit les potentiels, les durées d'utilisation et les durées de vie des éléments de l'aéronef sous sa propre responsabilité ;
- le propriétaire définit un «programme d'entretien» adapté à son aéronef.

3. Conditions d'utilisation

Les aéronefs titulaires d'un tel laissez-passer ne peuvent effectuer :

- a) Des vols à titre onéreux ; seules les activités non commerciales sont autorisées.
- b) Des vols locaux tels que prévus par l'article D. 510-7 du code de l'aviation civile ;
- c) La formation d'élèves pilotes ne disposant d'aucun titre aéronautique, sauf si l'aéronef est entretenu dans un organisme d'entretien agréé ou par une ou plusieurs personnes autorisées qui justifient de moyens et d'expériences appropriés.



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