



Royaume du Maroc
Ministère de l'Équipement du Transport et de la Logistique
Direction Générale de l'Aviation Civile



PROCEDURE : DELIVRANCE DU CDN EXPORT

Réf. : P-DSA-900-AIR

Processus : Aéronefs / Navigabilité des Aéronefs
Version : 02
Date de création : 27/09/2009

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédacteur	Groupe de Travail	-	-	-
Vérification	K.MOUNJI	CHEF DE DIVISION DSA	19 SEP. 2016	
Approbation	Z.BELGHAZI	DIRECTEUR DE L'AERONAUTIQUE CIVILE	20 SEP. 2016	

SOMMAIRE

Corps de la procédure :

1. REFERENCES REGLEMENTAIRES
2. LA DEMANDE
3. PRESENTATION DE L'AERONEF ET DU DOSSIER PAR LE POSTULANT
4. INTERVENTION DE LA DAC
5. RAPPORT
6. DEVELOPPEMENT DES POINTS SPECIFIQUES
 - 5.1. Aéronef muni d'un CDN spécial
 - 5.2. Entretien
 - 5.3. Vol de contrôle
 - 5.4. Conditions d'importation dans le pays de destination
 - 5.5. Mention sur le CDN export des moteurs et des hélices
 - 5.6. Réserves sur le CDN export
 - 5.7. Attestations ultérieures
 - 5.8. CLN export
 - 5.9. Intervention à l'étranger
7. ANNEXE 1

DIFFUSION

Points documentaires

Historique des versions :

Date	Version	Motif de la modification	Rédacteur
27/09/2009	01	Création	Groupe de Travail
06/09/2016	02	Amélioration	Groupe de Travail

Niveau de diffusion : ☒ Interne ☒ Externe ☐ Confidentiel

DELIVRANCE DU CDN EXPORT

1. REFERENCES REGLEMENTAIRES

La présente procédure est établie conformément à l'annexe 8 à la convention de Chicago, à la loi n°40-13 portant code de l'aviation civile en date du 16 Juin 2016, à l'Arrêté 545 - 72 (7 Juin 1972) Relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils.

2. LA DEMANDE

Elle doit être établie, par le propriétaire (les propriétaires en cas de multipropriété) de l'aéronef ou un représentant dûment mandaté, appelé « postulant » dans la suite du texte, en utilisant le formulaire N° F-DSA-805-AIR. Cette demande doit obligatoirement être accompagnée des documents figurant en annexe 3 de ce formulaire.

3. PRESENTATION DE L'AERONEF ET DU DOSSIER PAR LE POSTULANT

La délivrance d'un CDN export consistant, à un moment précis, à effectuer un point détaillé de la définition de l'aéronef et de son état de navigabilité, l'aéronef et sa documentation de suivi technique sont à présenter à l'inspecteur de la DAC dans un lieu et dans des conditions permettant de se livrer à toutes les vérifications et investigations nécessaires.

Le postulant produira un dossier spécifique comprenant les éléments de justification de la situation de l'aéronef. Une APRS complète (après vol de contrôle, si un tel vol est requis) devra avoir été délivrée à moins de l'existence d'une réserve identifiée et traitée comme telle dans le cadre de l'exportation interdisant précisément cette APRS.

3. INTERVENTION DE LA DAC

L'inspecteur procède à l'inspection physique de l'aéronef et aux examens de sa documentation de suivi technique et du dossier spécifique préparé par le postulant.

L'intervention est nécessairement plus étendue qu'un simple renouvellement de CDN et implique que les investigations tendent vers ce qui est pratiqué lors d'une classification. Cette intervention pourra être adaptée aux circonstances et des allègements seront envisageables sur certains points dans les cas suivants:

- l'aéronef est récent et n'a jamais subi de dommages,
- la date du dernier renouvellement de CDN remonte à moins de 2 mois,
- l'aéronef a toujours été suivi par l'inspecteur concerné,
- l'inspecteur a, par expérience, une grande confiance dans le postulant.

Dans le cas où des anomalies auraient été relevées et notées lors du renouvellement de CDN précédant l'intervention, elles devront être soldées.

4. RAPPORT

L'inspecteur rédige son rapport et l'envoie à la DAC avec les pièces qui sont à annexer.

Note :

Le rapport pouvant passer par un stade « préliminaire », il est rappelé que seul le rapport « final » est à faire signer par le postulant.

La DAC analyse le rapport de l'inspecteur. Lorsqu'elle est en possession d'un rapport final signé par le postulant et que ses éventuelles questions complémentaires ont reçu des réponses satisfaisantes, elle édite le CDN export.

5. DEVELOPPEMENT DES POINTS SPECIFIQUES

5.1. Aéronef muni d'un CDN spécial

Un tel aéronef répond à un niveau de navigabilité conforme aux recommandations minimales de l'OACI et peut, à ce titre, recevoir un CDN export.

Les particularités qui justifient la mention « spécial » du CDN ne sont à prendre en compte comme réserves que si elles sont jugées « non exportables ». A ce titre on considérera, dans le cas d'un aéronef de conception étrangère, comme étant « exportables » les particularités correspondant à des configurations certifiées dans le pays de conception de l'aéronef.

5.2. Entretien

Le point relatif à l'entretien prendra en compte l'entretien passé et l'entretien réalisé dans le cadre de la présentation de l'aéronef pour la délivrance du CDN export. La référence sera le programme qui lui est normalement appliqué.

En l'absence d'un programme acceptable, la référence pourra être le programme d'entretien recommandé par le concepteur, auquel il conviendra de ne pas oublier d'ajouter, lorsqu'elles existeront, les exigences de maintenance découlant de la certification de type (tâches d'entretien structures et tâches d'entretien systèmes et équipements) généralement mentionnées dans les fiches de navigabilité.

Les échéances d'entretien majeures futures (visite annuelle, visite de grand entretien, révision générale moteur ou hélice) ne seront à prendre en considération que si elles sont très proches.

Par analogie avec la période de validité généralement admise pour le CDN export, celui-ci ne comportera aucune réserve si ces échéances sont éloignées de plus de 2 mois au moment de l'intervention de la DAC (Noter toutefois que ceci constitue une règle recommandée et non une exigence absolue).

5.3. Vol de contrôle

En dehors des circonstances liées à l'entretien qui feraient qu'un vol serait exigible au moment de l'intervention, l'inspecteur pourra, en fonction de sa connaissance de l'état de l'aéronef et de la qualité de l'entretien effectué sur celui-ci, s'en remettre au jugement du responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef au travers de sa déclaration d'APRS.

5.4. Conditions d'importation dans le pays de destination

L'attention des postulants est attirée sur cet aspect de la procédure. Certaines autorités sont inflexibles vis-à-vis de cette exigence et tout manquement risquera d'entraîner le refus par celles-ci de prendre en compte les CDN export émis qui ne seraient pas conformes à leurs attentes. En règle générale les autorités concernées s'attacheront à trouver sur le CDN export, la mention figurant dans leur propre fiche de navigabilité (type certificate data sheet), lorsqu'un tel document existera (le postulant devra alors se le procurer).

Aussi, une mention de déclaration de conformité avec les exigences et conditions spéciales de navigabilité fixées par l'état d'importation est motionnée sur le CDN d'export délivré quant c'est demandé par le postulant.

5.5. Mention sur le CDN export des moteurs et des hélices

Les indications relatives aux moteurs et aux hélices qui seront portées dans le CDN export seront constituées des modèles et des numéros de série des produits installés sur l'aéronef lors de son inspection. Pour que le CDN export conserve toute sa valeur, il est bien entendu souhaitable qu'elles correspondent aux moteurs et aux hélices qui équiperont effectivement l'aéronef lors de sa présentation à l'autorité du pays importateur.

5.6. Réserves sur le CDN export

Aucune réserve ne sera mentionnée sur le CDN export si l'aéronef est conforme à la définition certifiée prise en considération et s'il est apte au vol, c'est-à-dire si une APRS complète (après vol de contrôle si un tel vol est requis) a été délivrée.

Si l'aéronef bénéficie d'autorisations exceptionnelles en cours, celles-ci seront signalées sur le CDN export, car il apparaît nécessaire d'informer l'autorité du pays importateur sur l'existence d'une telle situation « dérogatoire ».

Dans le cas où l'aéronef présentera de réels points de non conformité, ceux-ci seront identifiés dans le dossier. Dans la mesure où il ne serait pas prévu par le postulant de corriger ces points et où ceux-ci ne seraient pas de nature à vider la notion de CDN export de sa signification, il pourra être admis, d'en faire état sur le CDN export, à la condition expresse que l'autorité importatrice ait donné son accord formel (voir nota ci-dessous) sur la mention qui sera inscrite en conséquence. Il appartiendra au postulant d'effectuer les démarches nécessaires auprès de cette autorité en vue de recueillir son accord qui devra être envoyé directement à la DAC et dont la référence devra être mentionnée sur le CDN export.

Nota :

L'absence de réponse de l'autorité d'importation au bout d'un délai raisonnable (de l'ordre d'une semaine), pour autant que le maximum ait été fait pour l'obtenir et que les preuves des efforts entrepris soient fournies, ne sera toutefois pas un motif suffisant pour refuser l'émission du CDN export avec les réserves.

5.7. Attestations ultérieures

Il n'est pas délivré de duplicata d'un CDN export.

5.8. CLN export

Certaines autorités demanderont qu'un CLN export soit délivré par la DAC et d'autres pas. Il appartiendra toujours au postulant de s'informer de l'exigence de l'autorité importatrice avant de rédiger sa demande.

Lorsque le postulant demandera qu'un CLN export soit délivré, le dossier qu'il doit fournir inclura les informations liées à la situation de l'aéronef vis-à-vis des exigences de limitations de nuisances contenues, soit dans la fiche de données attachée au CLN de type, soit dans la fiche explicative liée au CLNS. Ces informations feront l'objet d'une vérification par l'inspecteur de la DAC dans les mêmes conditions que pour le CDN export.

5.9. Intervention à l'étranger

Dans l'intérêt des postulants et de la DAC, la règle de base est d'effectuer les interventions en vue de la délivrance des CDN export sur le territoire national en vue, entre autres, de minimiser les déplacements des inspecteurs et de se trouver, postulants et inspecteurs de la DAC, dans des conditions de travail optimales.

Certaines considérations peuvent toutefois amener un postulant à souhaiter malgré tout que ces opérations se déroulent à l'étranger. Le postulant prend alors les risques associés à ceux d'un dossier incomplet ou d'un aéronef insuffisamment préparé. En effet, la DAC n'a pas les moyens d'attendre longuement que les points découverts non justifiés le soient ou que des compléments de visite ou des remplacements d'éléments exigés, par exemple, soient effectués. Un retour de l'inspecteur avant l'aboutissement de l'intervention n'est jamais à exclure et, dans ce cas, soit l'aéronef devra venir au Maroc, soit l'inspecteur devra retourner sur place.

Dans le cas où le postulant émettrait néanmoins le souhait d'une intervention à l'étranger, il devra joindre à sa demande, des justificatifs forts de son choix.

Il y aura également, alors, tout intérêt à ce que la mission fasse l'objet d'une sérieuse préparation, qui pourra nécessiter que l'inspecteur obtienne avant son départ le maximum de renseignements et l'assurance que ses investigations auront toutes les chances d'aboutir de manière positive.

L'acceptation de telles dispositions restera l'exception. La décision sera prise en accord avec la DAC qui sera, avant le démarrage des opérations, associé aux conditions de réalisation de ces opérations, ainsi qu'au choix de l'inspecteur chargé de l'intervention.

Annexe1 : canevas CDN EXPORT

المملكة المغربية Kingdom of Morocco وزارة التجهيز والنقل والوجستيك Ministry of Equipment, Transport and Logistic مديرية الطيران المدني Directorate of Civil Aviation	شهادة صلاحية الطيران للتصدير CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS FOR EXPORT		رقم: N° :
رقم سلسلة الطائرة Aircraft Serial Number	الصانع والرمز المميز للطائرة Manufacturer and Manufacturer's designation of aircraft	علامة الجنسية والتسجيل Nationality and Registration Marks	
New ☐	Overhauled ☐	Used ☐	
Type certificate number : رقم شهادة الصنف:			
State to which exported: بلد الاستيراد :			
Special requirements of the importing country: مساطر خاصة لبلد الإستيراد:			
Engine type : صنف المحرك: Engine serial number : رقم السلسلة المحرك:			
أصدرت شهادة صلاحية الطيران لغاية التصدير هذه طبقا للمسا طير المغربية المتعلقة بالطيران المدني و المساطر الخاصة لبلد الإستيراد المبينة أعلاه في حال وجودها <i>This Certificate of Airworthiness for Export is issued pursuant to the Moroccan civil aviation regulation.and with the special requirements notified by the importing country and/or as noted above</i> و تعليمات صلاحية الطيران باستثناء ما هو منصوص عليه أسفله: هذا المنتج مطابق للمسا طير المغربية المتعلقة بالطيران المدني <i>The product comply with all applicable Moroccan civil aviation regulations, Airworthiness Directives except the following exemption:</i> <i>Nil.</i> إن شهادة صلاحية الطيران للتصدير لا تخول الملاحة الجوية و لا تحل محل شهادة صلاحية الطيران <i>This certificate do not permit to operate the aircraft and do not serve as a substitute for C of A.</i> مدير الطيران المدني <i>Director of Civil Aviation</i> سلمت هذه الشهادة في الرباط بتاريخ <i>On Rabat, Date of issue:</i>			