Modèle de réglementation de l'AVIATION CIVILE

**[ÉTAT]**

**Partie 4 ─ IMMATRICULATION ET MARQUES DE NATIONALITÉ DES AÉRONEFS**

**VERSION 2.9**

**Novembre 2019**

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

| Emplacement | Date | Description |
| --- | --- | --- |
| Introduction | 08/2006 | Texte ajouté pour indiquer les références utilisées |
| Introduction | 11/2012 | Version de l’Amendement de l’OACI utilisée mise à jour et modifications mineures du texte |
| Introduction | 11/2019 | Texte mis à jour pour inclure les amendements aux Annexes de l’OACI |
| Table des matières | 08/2006 | Titres modifiés pour refléter les changements apportés au texte |
| Table des matières | 11/2012 | Mis à jour pour refléter le nouveau 4.2.1.5 et la NMO 4.2.1.5 |
| Table des matières | 11/2019 | Modifications de texte d’ensemble, correspondant à celles des textes réglementaires, renumérotation du 4.2. |
| 4.1 | 11/2019 | Notes 1 et 2 remaniées |
| 4.1.1.1 | 08/2006 | Nouvel article (b) ajouté |
| 4.1.1.1 | 11/2009 | (a) remanié pour clarification |
| 4.1.1.2 | 08/2006 | Définitions plus complètes |
| 4.1.1.2 | 11/2012 | Nouvelle définition ajoutée pour aéronef télépiloté. Note revue. |
| 4.1.1.2 | 11/2014 | Définitions déplacées à la Partie 1 du MCAR |
| 4.1.1.2 | 11/2019 | (a) remanié pour clarification |
| 4.1.1.3 | 11/2012 | (a) révisé pour indiquer la nouvelle abréviation de ATP |
| 4.1.1.3 | 11/2019 | (a) remanié pour clarification ; nouvelles abréviations ajoutées pour OACI et NMO |
| 4.2.1.1 | 08/2006 | Nouveaux articles (b) et (c) ajoutés |
| 4.2.1.1 | 08/2009 | Note de clarification ajoutée ayant trait à l'obligation d'avoir toujours avec soi le certificat d'immatriculation. |
| 4.2.1.1 | 11/2019 | Ajout d'un nouveau 4.2.1.1 pour cohérence textuelle dans le formatage des parties du MCAR ; points restants renumérotés. |
| 4.2.1.2 | 11/2019 | Ancien 4.2.1.1. Titre remanié pour cohérence textuelle. Remaniement de l’ensemble du texte pour clarification. |
| 4.2.1.3 | 08/2006 | Texte remanié pour indiquer que la Régie délivrera le certificat d'immatriculation d'aéronef s'il n'existe pas de directeur du registre d'immatriculation séparé |
| 4.2.1.3 | 11/2019 | Ancien 4.2.1.2. Texte remanié dans (a)(1)(iv) |
| 4.2.1.4 | 08/2006 | Nouvelle section ajoutée. |
| 4.2.1.4 | 11/2019 | Ancien 4.2.1.3. Texte remanié pour clarification. |
| 4.2.1.5 | 11/2012 | Nouvelle section ajoutée pour la classification des aéronefs |
| 4.2.1.5 | 11/2019 | Ancien 4.2.1.4. Texte remanié pour clarification. |
| 4.2.1.6 | 11/2019 | Ancien 4.2.1.5. Texte remanié pour clarification. |
| 4.3.1.2 | 08/2006 | Point (a) Ajout du terme « Régie » à la fin de la deuxième phrase Point (b) Ajout de « ou autres codes similaires pour les urgences » à la fin de la deuxième phrase Point (c) Ajout d'un nouveau (5) |
| 4.3.1.2 | 11/2019 | Ajout de langage réglementaire aux paragraphes (a) et (b) |
| 4.3.1.3 | 08/2006 | Note explicative ajoutée |
| 4.3.1.3 | 11/2012 | (a) remanié pour placer la responsabilité sur l’exploitant et clarifier que l’impératif d’immatriculation de l'aéronef s’applique à tous les exploitants d’aéronefs dans [ÉTAT], y compris les ressortissants étrangers |
| 4.3.1.3 | 11/2019 | Remanié pour clarification |
| 4.3.1.4 | 08/2006 | Article (b) remanié pour refléter les aéronefs plus lourds que l'air au lieu des aéronefs à voilure fixe et texte ajouté à propos des ballons libres sans pilote |
| 4.3.1.4 | 11/2012 | Phrase de (a) remaniée pour placer la responsabilité sur l’exploitant |
| 4.3.1.4 (b) | 11/2012 | Anciens (b) (1) à (3) combinés et texte remanié ; nouvelle numérotation des articles restants ; nouveau texte ajouté au (3) renuméroté |
| 4.3.1.4 | 11/2019 | Remanié pour clarification d’ensemble |
| 4.3.1.5 | 08/2006 | Titre : « Déviations » remplacé par « cas spéciaux ». Texte du précédent alinéa 4.3.1.3(b) déplacé pour devenir le nouvel article (c). |
| 4.3.1.5 | 11/2012 | Phrase de (a) remaniée pour placer la responsabilité sur l’exploitant |
| 4.3.1.5 | 11/2019 | Remanié pour clarification d’ensemble |
| 4.3.1.6 | 08/2006 | Titre : À voilure fixe remplacé par plus lourd que l'air et articles (a) et (b) remaniés pour refléter cette modification Référence aux Marques de nationalité d'hélicoptère déplacée du 4.3.1.7 au 4.3.1.6. |
| 4.3.1.6 | 09/2012 | Phrases de (a) à (e) remaniées pour placer la responsabilité sur l’exploitant |
| 4.3.1.6 | 11/2019 | Remanié pour clarification d’ensemble |
| 4.3.1.7 | 08/2006 | Texte de 4.3.1.6 déplacé et section réservée pour éviter d'avoir à renuméroter le reste de la Partie 4 |
| 4.3.1.8 | 11/2019 | Remanié pour clarification d’ensemble |
| 4.3.1.9 | 11/2012 | Texte de (a) remanié pour placer la responsabilité sur l’exploitant  Point centré pour le texte existant de (a)(3) et nouveau texte ajouté |
| 4.3.1.9 | 11/2019 | Texte modifié pour clarification d’ensemble, d'où un nouveau (b) créé à partir du texte existant |
| 4.1.1.2 (11) | 09/2006 | Définition de plus lourd que l'air révisée. |
| 4.1.1.3 | 09/2006 | Abréviations ADIZ et DEWIZ supprimées, rendu nécessaire en raison des changements apportés aux dimensions des marques d'aéronefs ailleurs. |
| 4.2.1.2 (a) (1) | 09/2006 | Habilitation pour l'immatriculation d'aéronefs clarifiée pour correspondre au modèle de loi. |
| 4.2.1.3 (b) | 09/2006 | Impératif relatif à l'imposition d'un droit d'immatriculation d'aéronef supprimé pour le laisser à la discrétion des régies de l'aviation civile individuelles. |
| 4.2.1.4 (1) | 09/2006 | Référence à la citoyenneté supprimée et remplacée par la conformité à l'alinéa 4.2.1.2. |
| 4.3.1.2 (b) | 09/2006 | Texte ajouté pour inclure le code Q. |
| 4.3.1.4 (a) | 09/2006 | Texte ajouté pour inclure le propriétaire. |
| 4.3.1.4 (b) (3) | 09/2006 | [ÉTAT] remplacé par directeur du bureau d'immatriculation ou de la Régie. |
| 4.3.1.4 (b) | 09/2006 | Remanié pour refléter la norme de l'Annexe 7. |
| 4.3.1.5 | 09/2006 | Paragraphe sur l'emplacement des marques de nationalité des aéronefs plus lourds que l'air déplacé à cet endroit. |
| 4.3.1.6 | 09/2006 | Paragraphe sur les aéronefs plus légers que l'air déplacé ici. |
| 4.3.1.7 | 09/2006 | Paragraphe sur les cas spéciaux de dimensions et d'emplacement des marques de nationalité déplacé ici. |
| 4.3.1.8 | 09/2006 | Paragraphe sur la vente des aéronefs : enlèvement des marques de nationalité, déplacé ici. |
| 4.3.1.9 | 09/2006 | Paragraphe sur la plaque d'identification requise déplacé ici. |
| NMO 4.2.1.1 | 08/2006 | Nouvelle NMO ajoutée pour montrer le certificat d'immatriculation des aéronefs. |
| NMO 4.2.1.1 | 11/2014 | Changements de format apportés au certificat d'immatriculation d'aéronef pour mieux correspondre au certificat de l’Annexe 7 de l’OACI |
| NMO 4.2.1.2 | 11/2019 | Ancienne NMO 4.2.1.1. Modifications de ponctuation |
| NMO 4.2.1.5 | 11/2012 | Nouvelle NMO ajoutée pour montrer le tableau de classification des aéronefs |
| NMO 4.2.1.6 | 11/2019 | Ancienne NMO 4.2.1.5. Nouveau (a) ajouté pour cohérence. Modification du tableau. |

Introduction

La Partie 4 du Modèle de réglementation de l’aviation civile (MCAR) stipule les impératifs relatifs à l'immatriculation des aéronefs de [ÉTAT] et régit la pose de marques de nationalité et d'immatriculation. La présente partie du MCAR est dérivée de l’Annexe 7 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) de l’Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*, jusqu’à l’amendement 6, et est complétée par le titre 14 du Code de réglementation fédérale des États-Unis (14 CFR). L’Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) n’émet aucune réglementation relative à l’immatriculation et aux marques de nationalité des aéronefs, laissant cette responsabilité aux États contractants.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Table des matières

[Partie 4 ─ Immatriculation et marques de nationalité des aéronefs 1](#_Toc61352852)

[4.1 Généralités 1](#_Toc61352853)

[4.1.1.1 Applicabilité 1](#_Toc61352854)

[4.1.1.2 Définitions 1](#_Toc61352855)

[4.1.1.3 Abréviations 1](#_Toc61352856)

[4.2 Impératifs d'immatriculation 1](#_Toc61352857)

[4.2.1.1 Applicabilité 1](#_Toc61352858)

[4.2.1.2 Certificat d'immatriculation d’aéronef 1](#_Toc61352859)

[4.2.1.3 Conditions requises pour l'immatriculation 2](#_Toc61352860)

[4.2.1.4 Demande 2](#_Toc61352861)

[4.2.1.5 Registre des aéronefs 2](#_Toc61352862)

[4.2.1.6 Classification des aéronefs 2](#_Toc61352863)

[4.3 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs 3](#_Toc61352864)

[4.3.1.1 Applicabilité 3](#_Toc61352865)

[4.3.1.2 Généralités 3](#_Toc61352866)

[4.3.1.3 Affichage des marques : Généralités 3](#_Toc61352867)

[4.3.1.4 Dimensions des marques 4](#_Toc61352868)

[4.3.1.5 Emplacement des marques sur les aéronefs plus lourds que l'air 4](#_Toc61352869)

[4.3.1.6 Emplacement des marques sur les aéronefs plus légers que l'air 5](#_Toc61352870)

[4.3.1.7 Cas spéciaux pour les dimensions et l'emplacement des marques 5](#_Toc61352871)

[4.3.1.8 Vente d'aéronefs : Enlèvement des marques de nationalité 6](#_Toc61352872)

[4.3.1.9 Plaque d'identification requise 6](#_Toc61352873)

[Partie 4 ─ Normes de mise en œuvre 3](#_Toc61352874)

[NMO 4.2.1.2 Certificat d'immatriculation d'aéronef 3](#_Toc61352875)

[NMO 4.2.1.6 Classification des aéronefs 4](#_Toc61352876)

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 4 ─ Immatriculation et marques de nationalité des aéronefs

## Généralités

Note 1 : L'Annexe 7 de l'OACI utilise l'expression « certificat d'immatriculation ». La présente partie emploie le terme « certificat d'immatriculation d'aéronef » pour se référer au même certificat car ce terme est utilisé par de nombreux États et indique plus clairement ce qu'est le certificat.

Note 2 : Au titre de la présente partie, le propriétaire de l’aéronef est responsable de son immatriculation, comme l'impose la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée. Le propriétaire de l'aéronef, ou son exploitant s'il s'agit d'une autre personne, est responsable de l'apposition de marques de nationalité sur l'aéronef avant sa mise en exploitation.

#### Applicabilité

1. La présente partie prescrit les impératifs d'immatriculation et d'apposition de marques de nationalité des aéronefs civils aux termes de loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée.
2. La présente partie ne s'applique pas aux ballons-sondes utilisés exclusivement à des fins météorologiques ou aux ballons libres sans pilote sans charge marchande.

OACI, Annexe 7 : 10

14 CFR 45.1 ; 47.1

#### Définitions

1. Les définitions figurent dans la partie 1 de la présente réglementation.

#### Abréviations

1. Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente partie :
2. **OACI –** Organisation de l’aviation civile internationale
3. **NMO –** Normes de mise en œuvre
4. **RPA –** Aéronef télépiloté

OACI, Annexe 7 : 1

## Impératifs d'immatriculation

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les impératifs relatifs à l'immatriculation des aéronefs civils de [ÉTAT].

#### Certificat d'immatriculation d’aéronef

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil remplissant les conditions requises pour être immatriculé aux termes du droit de [ÉTAT], sauf s'il a été enregistré par son propriétaire ou son exploitant aux termes des dispositions du droit de [ÉTAT] et si la Régie a délivré un certificat d'immatriculation pour ledit aéronef, lequel certificat doit se trouver à bord de cet aéronef lors de toutes ses opérations.
2. Le certificat d'immatriculation d'aéronef est rédigé dans la langue de [ÉTAT] et en langue anglaise.
3. Le certificat d'immatriculation d'aéronef sera délivré par le [DIRECTEUR DU BUREAU D’ENREGISTREMENT OU DE LA RÉGIE] sous la forme figurant à la NMO 4.2.1.2 et ses dimensions sont déterminées par le [DIRECTEUR DU BUREAU D’ENREGISTREMENT OU DE LA RÉGIE].

N. B. : L'article 29 de la Convention de Chicago requiert que le certificat d'immatriculation se trouve à bord de chaque aéronef se livrant à la navigation aérienne internationale.

Convention de Chicago, Articles 17, 18, 19, 29

OACI, Annexe 7 : 8.1 ; 8.2

14 CFR 47.3(b)

#### Conditions requises pour l'immatriculation

1. Un aéronef répond aux conditions requises pour l'immatriculation :
2. S'il est la propriété :
   * + 1. D'un ressortissant de [ÉTAT] ;
       2. D'un ressortissant individuel d'un autre État légalement autorisé à résider en permanence dans [ÉTAT] ;
       3. D'une société légalement constituée et opérant en vertu des lois de [ÉTAT] et que l'aéronef est basé et principalement utilisé dans [ÉTAT] ; ou
       4. D'une entité gouvernementale de [ÉTAT] ou d'une sous-division politique de celle-ci.
3. S'il n'est pas immatriculé aux termes des lois de tout autre État.

Convention de Chicago, Article 18

14 CFR 47.3 (a)

#### Demande

1. Une personne désirant faire immatriculer un aéronef dans [ÉTAT] doit soumettre une demande à cette fin au [DIRECTEUR DU BUREAU D’ENREGISTREMENT OU DE LA RÉGIE] sous une forme et d'une façon acceptable pour la Régie. Chaque demandeur doit :
2. Certifier la conformité au paragraphe 4.2.1.2 de la présente partie ;
3. Prouver qu'il en est propriétaire ; et
4. Signer la demande à l'encre.
5. Lorsqu'un demandeur satisfait à toutes les conditions d'immatriculation, un certificat d'immatriculation sera délivré par le [DIRECTEUR DU BUREAU D’ENREGISTREMENT OU DE LA RÉGIE].

Convention de Chicago, Article 19

14 CFR 47.5 ; 47.7

#### Registre des aéronefs

1. Comme requis par le chapitre V de la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile, telle qu’amendée, *Nationalité et propriété de l’aéronef*, la Régie tient à jour un registre des aéronefs indiquant, pour chaque aéronef immatriculé par [ÉTAT] les informations figurant sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef et toute autre information requise par la Régie.
2. Sur demande, [ÉTAT] donnera à un autre État contractant ou à l'OACI les informations relatives à l'immatriculation et/ou au titre de propriété de tout aéronef particulier immatriculé dans [ÉTAT].

Convention de Chicago, Article 21

OACI, Annexe 7 : 7

#### Classification des aéronefs

1. Les aéronefs sont classés conformément à la NMO 4.2.1.6.
2. Un aéronef devant être exploité sans pilote à bord est aussi classifié comme étant sans pilote.
3. Les aéronefs sans pilote comprennent les ballons libres sans pilote et les ATP.

OACI, Annexe 7 : 2.1 ; 2.2 ; 2.3

## Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les impératifs relatifs à l'identification des aéronefs civils de [ÉTAT] et à l'apposition de marques sur ceux-ci.

14 CFR 45.1

#### Généralités

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil immatriculé dans [ÉTAT] si les marques de nationalité et d'immatriculation n'y figurent pas conformément aux impératifs de la présente section. La ou les lettres servant à identifier la nationalité de l'aéronef comme étant de [ÉTAT] sont conformes aux normes définies dans l'Annexe 7 de l’OACI. La marque de nationalité est suivie de la marque d'immatriculation, qui est une série de chiffres et/ou de lettres affectés par le [DIRECTEUR DU BUREAU D’ENREGISTREMENT OU DE LA RÉGIE]. Lorsque le premier caractère de la marque d'immatriculation est une lettre, celle-ci est précédée d'un tiret.
2. Sauf autrement autorisé par la Régie, personne ne peut placer sur quelque aéronef que ce soit un dessin, une marque ou un symbole qui modifie les marques de nationalité et d'immatriculation ou prête à confusion avec celles-ci. Les marques pouvant prêter à confusion avec les signaux de cinq lettres utilisés dans le Code international des signaux, Partie II, les combinaisons de trois lettres commençant par Q utilisées dans le Code Q ou le code de détresse SOS ou autres codes similaires pour les urgences comme XXX, PAN et TTT, ne sont pas utilisées.

*N. B. : Pour une référence à ces codes, voir la réglementation des télécommunications internationales actuellement en vigueur.*

1. Les marques permanentes de nationalité et d'immatriculation d'aéronef doivent :
2. Être peintes sur l'aéronef ou y être apposées par d'autres moyens assurant un niveau similaire de permanence ;
3. Ne pas avoir d'ornementation ;
4. Faire contraste avec la couleur de fond ;
5. Être lisibles ; et
6. Être propres et lisibles en tout temps.

Convention de Chicago, Article 20

OACI, Annexe 7 : 3.1 ; 3.2 ; 3.3 ; 3.5 ; 3.6 ; 4.1

14 CFR 45.21(a)–(c)

Code international des signaux, Partie II

#### Affichage des marques : Généralités

1. Nul n’est autorisé à exploiter un aéronef dans [ÉTAT] si les marques composées d'une ou de plusieurs lettres de l'alphabet latin en majuscules indiquant la nationalité de l’État d'immatriculation ne sont pas affichées sur l'aéronef, suivies de la marque d'immatriculation de l'aéronef en chiffres arabes, lettres de l'alphabet latin en majuscules, ou une combinaison des deux.

*N. B. : La marque de nationalité est choisie parmi une série de symboles de nationalité des indicatifs radio affectés au bureau d'enregistrement de l'État par l'Union internationale des télécommunications.*

OACI, Annexe 7 : 3.3 ; 6.1

14 CFR 45.23 (a)

#### Dimensions des marques

1. Nul n’est autorisé à exploiter un aéronef si les marques répondant aux impératifs requis par la présente section pour leurs dimensions ne sont pas affichées sur l'aéronef.
2. HAUTEUR. Les caractères des marques sont de la même hauteur et :
3. Pour les aéronefs plus lourds que l'air, faire :
   * + 1. Au moins 50 centimètres de hauteur si elles sont sur les ailes ; et
       2. Au moins 30 centimètres de hauteur si elles sont sur le fuselage (ou une structure équivalente) et les surfaces de l'empennage vertical ; ou
       3. Toute taille déterminée par l’État d'immatriculation, tenant compte du besoin de pouvoir identifier l’aéronef à tout moment, si l’aéronef ne possède pas d’ailes ou de fuselage, ou si ces parties sont trop petites pour y accueillir les marques décrites aux paragraphes 4.3.1.4(i) et (ii) de la présente sous-section.
4. Au moins 50 centimètres de hauteur pour les aéronefs plus légers que l'air autres que les ballons libres sans pilote.
5. Les ballons libres sans pilote et autres aéronefs plus légers que l’air dont les dimensions sont insuffisantes pour accepter des marques d’au moins 50 centimètres de hauteur sont déterminés par le [DIRECTEUR DU BUREAU D’ENREGISTREMENT OU DE LA RÉGIE] en tenant compte des dimensions de la charge sur laquelle la plaque d’identification est apposée.
6. LARGEUR. La largeur des caractères est les deux tiers de leur hauteur, sauf pour le chiffre « 1 » et la lettre « I », dont la largeur fait un sixième de la hauteur.
7. ÉPAISSEUR. Les caractères et les tirets sont d’une couleur unie présentant un contraste clair par rapport au fond. La largeur des lignes est égale à un sixième de la hauteur des caractères.
8. ESPACEMENT. L'espace entre chaque caractère ne fait pas moins d'un quart de la largeur d'un caractère.
9. UNIFORMITÉ. Les marques requises par la présente partie pour les aéronefs plus lourds que l’air doivent avoir les mêmes hauteur, largeur, épaisseur et espacement des deux côtés de l'aéronef.

OACI, Annexe 7 : 4.2.3 ; 4.3.1 ; 4.3.2 ; 4.3.3 ; 5.1.1 ; 5.1.2 ; 5.1.3 ; 5.2.1 ; 5.2.2 ; 5.2.3 ; 6.2 ; 6.3 ; 6.4

14 CFR 45.22 (d) ; 45.29

#### Emplacement des marques sur les aéronefs plus lourds que l'air

1. Nul n’est autorisé à exploiter un aéronef plus lourd que l’air s’il n’affiche pas une fois les marques sur la surface inférieure de la structure de l'aile, comme suit :
2. Les marques doivent être situées sur la moitié gauche de la surface inférieure de la structure de l'aile, sauf si elles s'étendent sur toute celle-ci.
3. Pour autant que faire se peut, les marques doivent se trouver à distance égale entre le bord d'attaque et le bord de fuite des ailes.
4. Le haut des lettres et des chiffres doit être orienté vers le bord d'attaque de l'aile.
5. Pour un aéronef plus lourd que l'air ayant un fuselage (ou une structure équivalente) et/ou une surface d'empennage vertical, les marques doivent se trouver sur les surfaces de l'empennage vertical ou les côtés du fuselage, comme suit :
6. Si elles se trouvent sur les surfaces de l'empennage vertical, les marques doivent figurer horizontalement des deux côtés d'un empennage vertical unique ou sur les surfaces extérieures d'un empennage vertical multiple.
7. Si elles se trouvent sur les surfaces du fuselage, les marques doivent figurer horizontalement des deux côtés de celui-ci, entre le bord de fuite de l'aile et le bord d'attaque du stabilisateur horizontal.
8. Si des fuseaux moteurs ou autres appareils se trouvent à l'endroit décrit au paragraphe 4.3.1.5(b)(2) de la présente sous-section et font partie intégrante de l'aéronef, les marques peuvent les couvrir.

OACI, Annexe 7 : 4.3.1 ; 4.3.2

14 CFR 45.25

#### Emplacement des marques sur les aéronefs plus légers que l'air

1. DIRIGEABLES. Nul n'est autorisé à exploiter un dirigeable s'il n'affiche pas les marques sur :
2. La carène, où les marques figurent dans le sens de la longueur de chaque côté de celle-ci et sur la surface supérieure de la ligne de symétrie ; ou
3. Les surfaces des stabilisateurs horizontal et vertical :
   * + 1. Sur le stabilisateur horizontal, les marques figurent sur la moitié droite de la surface supérieure et la moitié gauche de la surface inférieure, le haut des lettres et des chiffres dirigé vers le bord d'attaque ; et
       2. Sur le stabilisateur vertical, les marques figurent de chaque côté de la partie inférieure du stabilisateur, les chiffres et les lettres étant placés horizontalement.
4. BALLONS SPHÉRIQUES (AUTRES QUE LES BALLONS LIBRES SANS PILOTE). Nul n’est autorisé à exploiter un ballon sphérique si les marques ne sont pas affichées en deux endroits diamétralement opposés à proximité de la circonférence horizontale maximale du ballon.
5. BALLONS NON SPHÉRIQUES (AUTRES QUE LES BALLONS LIBRES SANS PILOTE). Nul n’est autorisé à exploiter un ballon non sphérique si les marques ne sont pas affichées de chaque côté, près de la coupe transversale maximale du ballon, immédiatement au-dessus de la ralingue ou des points de fixation des câbles de suspension de la nacelle.
6. AÉRONEFS PLUS LÉGERS QUE L'AIR (AUTRES QUE LES BALLONS LIBRES SANS PILOTE). Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef plus léger que l’air si les marques affichées sur ledit aéronef ne sont pas visibles à la fois des côtés et du sol.
7. BALLONS LIBRES SANS PILOTE. Nul n'est autorisé à exploiter un ballon libre sans pilote si les marques ne sont pas affichées sur la plaque d'identification.

OACI, Annexe 7 : 4.2.1 ; 4.2.2 ; 4.2.3 ; 4.2.4 ; 4.2.5

14 CFR 45.27(b)–(d))

#### Cas spéciaux pour les dimensions et l'emplacement des marques

1. Si l'une ou l'autre surface autorisée pour l'affichage des marques requises est suffisamment grande pour répondre aux impératifs de dimension de la présente section et que l'autre ne l'est pas, les marques de pleines dimensions sont apposées sur la plus grande surface.
2. Si ni l'une ni l'autre surface n'est assez grande pour les marques de pleine dimension, la Régie peut autoriser des marques aussi grandes que cela s'avère pratique, apposées sur la plus grande des deux surfaces.
3. Si, en raison de la configuration de l'aéronef, il n'est pas possible d'apposer les marques conformément aux dispositions de la présente partie, le propriétaire peut demander une procédure différente à la Régie.

OACI, Annexe 7 : 5.1.3 ; 5.2.3

14 CFR 45.22 (d) ; 45.29

#### Vente d'aéronefs : Enlèvement des marques de nationalité

1. Lorsqu'un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] est vendu, le titulaire du certificat d'immatriculation enlève, avant sa livraison à l'acheteur, toutes les marques de nationalité et d'immatriculation de [ÉTAT], sauf si l'acheteur est un ressortissant ou autre entité légale, comme stipulé au paragraphe 4.2.1.3(a)(1) de la présente partie.

14 CFR 45.33

#### Plaque d'identification requise

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef immatriculé aux termes du droit de [ÉTAT] si une plaque d'identification n’y est pas apposée :
2. Comportant le type, le modèle, le numéro de série et les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef.
3. Faite d'un matériau ignifugé ou de tout autre matériau ininflammable dont les propriétés physiques conviennent.
4. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef immatriculé aux termes du droit de [ÉTAT] si une plaque d'identification n’y est pas fixée bien en vue près de l’entrée principale, ou :
5. Dans le cas d'un ballon libre sans pilote, affichée bien en vue sur l’extérieur de la charge ; et
6. Dans le cas d’un ATP, fixée bien en vue près de l’entrée ou du compartiment principal ou fixée bien en vue sur l’extérieur de l’aéronef s’il n’y a pas d’entrée ou de compartiment principal.

N. B. : La marque d'immatriculation figurant sur la plaque d'identification doit être changée chaque fois que l'immatriculation de l'aéronef change.

OACI, Annexe 7 : 9.1 ; 9.2

14 CFR 45.11

MODÈLE DE RÉGLEMENTATON DE L’AVIATION CIVILE

[ÉTAT]

Partie 4 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Version 2.9

Novembre 2019

Pour faciliter les références, le numéro affecté à chaque NMO correspond à celui du règlement qui y est associé. Par exemple, la NMO 4.2.1.2 reflète une norme requise par le paragraphe 4.2.1.2 de la présente partie.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 4 ─ Normes de mise en œuvre

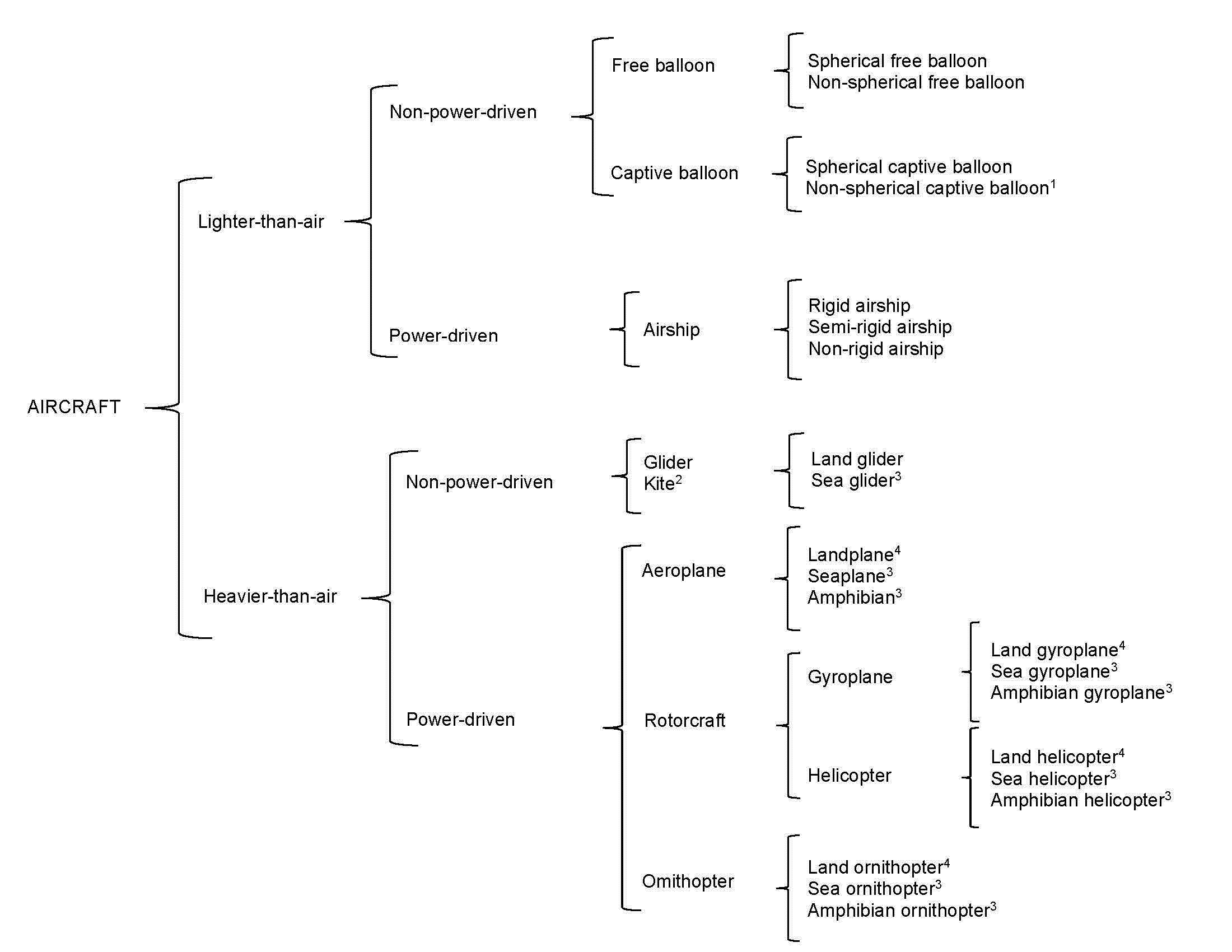
#### NMO 4.2.1.2 Certificat d'immatriculation d'aéronef

1. Le certificat d'immatriculation d'aéronef délivré par le [DIRECTEUR DU BUREAU D’ENREGISTREMENT OU DE LA RÉGIE] se présente comme suit :

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| À l'usage exclusif de la CAA | [ÉTAT]  [CAA]  [Ministère des Transports]  **CERTIFICAT D'IMMATRICULATION D'AÉRONEF** | | À l'usage exclusif de la CAA | | |
| 1. Marques de nationalité et d'immatriculation :  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | 2. Avionneur et sa désignation de l'aéronef :  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | 3. Numéro de série de l'aéronef :  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | |
|  |  | |  |  | |
| 4. Nom du propriétaire : |  | | | | |
|  |  | | | | |
| 5. Adresse du propriétaire : |  | | | | |
|  |  | | | | |
|  |  |  | |  |  |
| 6. Il est certifié par les présentes que l'aéronef décrit ci-dessus a été dûment enregistré par [NOM DU BUREAU D'ENREGISTREMENT] conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944 et aux [LOIS ET RÈGLEMENTS DE L'ÉTAT]. | | | | | |
| Signature : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | |
| Date de délivrance [jj/mm/aaaa] : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | |
| À l'usage exclusif de la CAA | | | | | |

#### NMO 4.2.1.6 Classification des aéronefs

1. Les aéronefs sont classifiés comme suit :



Aéronef plus léger que l’air

Ballon libre

Ballon captif

Dirigeable

Ornithoptère

Giravion

Planeur  
Cerf-volant2

Avion

Autogire

Avion terrestre4

Hydravion3

Amphibie3

Planeur terrestre

Planeur marin3

Motopropulsé

Non motopropulsé

Hélicoptère terrestre4

Hélicoptère marin3

Hélicoptère amphibie3

Autogire terrestre4

Autogire marin3

Autogyre amphibie3

Ornithoptère terrestre4

Ornithoptère marin3

Ornithoptère amphibie3

Hélicoptère

Dirigeable rigide

Dirigeable semi-rigide

Dirigeable non rigide

Ballon sphérique captif

Ballon non sphérique captif1

Ballon libre sphérique

Ballon libre non sphérique

Non motopropulsé

Motopropulsé

Plus lourd que l’air

AÉRONEF

1. Généralement appelé « ballon cerf-volant ».
2. Aux fins d’exhaustivité seulement.
3. Comprend les aéronefs ayant un train d'atterrissage de type ski (remplacer « terrestre » par « ski »).
4. « Flottant » ou « bateau » peut être ajouté si cela est approprié.