

L'immatriculation des avions et des aéronefs de l'aviation civile

Description

Vous connaissez sans doute les règles et obligations liées à l'immatriculation des voitures, des motos, des [scooters](#), des camions et peut-être même des bateaux, mais qu'en est-il de l'immatriculation des avions et des aéronefs appartenant au domaine de l'aviation civile ?

Pour chaque véhicule destiné à circuler sur route, sur l'eau ou dans les airs, la Loi prévoit des mesures par rapport à [l'immatriculation \(cerfa 13750\)](#) et les avions n'en sont pas exclus. Bien sûr, nous parlons ici des aéronefs privés faisant partie de l'aviation civile et non des avions de ligne ou des avions militaires, auxquels des règles spécifiques et très différentes s'appliquent.

[Obtenir ma carte grise en ligne](#)

Est-il nécessaire d'immatriculer un avion ou un aéronef privé ?

L'immatriculation des aéronefs français mais également à l'international est régie par les règles fixées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale désignée sous l'acronyme OACI. C'est cette organisation qui est en charge de concevoir les règles, de les faire appliquer et d'innover afin de permettre la meilleure gestion possible des avions civils qui existent et qui parcourent le ciel.

Selon les règles internationales de l'OACI ayant été signées au moment de la Convention de Chicago en 1944, tout aéronef est dans l'obligation d'être immatriculé. C'est l'article 20 de cette convention qui explicite que « tout aéronef engagé dans le trafic international doit porter des marques de nationalité et d'immatriculation ».

D'un point de vue législatif, il est possible de retrouver l'ensemble des lois qui régissent l'aviation civile dans le [Code de l'Aviation Civile](#).

L'OACI s'occupe des avions de l'aviation civile au niveau mondial mais délègue à certains organismes nationaux appartenant à chacun des pays la tenue des registres d'immatriculation. Elle fixe également des normes en ce qui concerne le format requis pour l'immatriculation, ainsi que son marquage extérieur sur l'aéronef.

Les règles concernant la taille et l'emplacement de cette immatriculation sont décidées par l'organisation. En plus du marquage extérieur, à leur niveau, de nombreux pays exigent qu'en complément du marquage extérieur de l'immatriculation, celle-ci soit aussi gravée sur une plaque qui doit elle-même être fixée sur ou dans l'avion en question.

Cette plaque ne doit pas être quelconque : elle doit être à l'épreuve du feu afin de pouvoir être en mesure d'identifier l'appareil lors d'un accident ou d'un crash, qui peut provoquer un incendie et qui laisse alors souvent celui-ci dans un état de destruction avancé.

Chaque aéronef dispose de sa propre immatriculation et deux appareils ne peuvent posséder le même identifiant au même moment. C'est là tout le principe de l'immatriculation qui sert à identifier les appareils et à les distinguer entre eux.

Cependant dans un certain nombre de pays, les immatriculations peuvent parfois être réutilisées par un autre avion, mais uniquement lorsque celui qui en était le porteur originel n'est plus en service. Comme tous les autres véhicules soumis à une obligation d'immatriculation, les aéronefs privés sont susceptibles de changer d'immatriculation au fil de leur existence, en raison par exemple de son changement de main.

Si l'OACI gère l'ensemble des règles pour l'aviation civile, des obligations spécifiques sont appliquées par chaque pays en ce qui concerne les avions militaires, mais il n'en est pas de même pour la réglementation des aéronefs privés qui est beaucoup plus uniforme à l'échelle mondiale.

Il est également possible en se basant sur son immatriculation et son constructeur de retrouver tous les aéronefs en se rendant sur [ce site de l'aviation civile](#).

Les règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Le principe inhérent à l'aviation civile est relativement récent, il n'est apparu qu'à la fin

de la Première Guerre Mondiale, en raison de la nécessité de pouvoir identifier chaque aéronef commercial ou privé selon son pays de rattachement administratif. Cependant, ce système qui semblait simple s'est rapidement compliqué.

Le système d'immatriculation des aéronefs de l'aviation civile n'est pas très élaboré de base, il se compose d'une première lettre qui est suivie d'un tiret puis d'un groupe de lettres ou de chiffres. Les premières immatriculations sous la forme « F-Axxx » (pour la France) trouvent leurs origines dans les années 1919-1920.

Mais le fait est que de très nombreux cas particuliers sont à connaître et chacun d'entre eux modifie la règle d'origine. L'OACI utilise pour épeler les identifiants des avions l'alphabet phonétique de l'OTAN. Entre le nombre limité de lettres dans l'alphabet et l'apparition de nombreux nouveaux pays (ex-URSS, anciennes colonies...), il y a maintenant de très nombreux lieux différents d'où il est possible de procéder à l'immatriculation d'un aéronef.

Pour cette raison, plusieurs pays disposent de deux lettres ou alors d'une lettre et d'un chiffre, suivis d'un tiret puis de chiffres ou de lettres, ce qui se rapproche du type d'immatriculation pratiqué dans l'aéronautique.

Il est précisé plus haut dans cet article que c'est l'OACI qui définit les règles concernant le format de l'immatriculation, sa taille et son emplacement sur les avions. La suite de caractères qui compose le format est donc la suivante :

- Les premiers caractères représentent le code OACI de chaque pays,
- Ceux qui suivent (lettres ou chiffres) sont un code d'identification défini par chaque pays,
- Notez que dans le cas où le code d'identification attribué par le pays débute avec une lettre et non un chiffre, un tiret doit la précéder.

Concrètement, en France, le Code de l'aviation civile précise les éléments suivants :

- L'indicatif de la nationalité se traduit par un « F » majuscule se prononçant « Foxtrot ». Ce « F » précède la marque d'immatriculation.
- La marque d'immatriculation quant à elle est composée de quatre lettres. Un tiret la sépare de l'indicatif de nationalité.
- Les règles d'attribution de la marque d'immatriculation sont régies et précisées par l'Organisme de la Sécurité de l'Aviation Civile (OSAC).

Pour le cas des Etats-Unis, pour illustrer par un autre exemple, le code pays qui est « F » pour la France est alors « N ». Le code d'identification commence par un chiffre, il

n'y a pas de tiret qui vient séparer les différentes parties et l'immatriculation apparaît donc sous la forme « N123456 ».

Comment faire immatriculer son aéronef

Pour démarrer les démarches et la procédure d'immatriculation de votre avion, orientez-vous vers les services et le site du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire. Afin d'effectuer une opération au registre, vous devez établir votre requête selon le formulaire correspondant, que vous pouvez télécharger [ici](#), parmi d'autres formulaires pouvant vous être utiles.

Ce formulaire doit être établi en deux exemplaires signés par le propriétaire de l'aéronef aussi appelé demandeur, puis est à envoyer par courrier accompagné de [diverses pièces justificatives originales](#) à l'adresse suivante :

DGAC – DTA/SDT/3

Bureau immatriculation des aéronefs

50 rue Henry Farman

75720 PARIS Cédex 15

Enfin, il existe une procédure qui est une démarche préalable à l'envoi du dossier d'inscription initiale d'un aéronef au registre français d'immatriculation des aéronefs civils. Il s'agit de la procédure de réservation de marques d'immatriculation. Toutes les informations relatives à cette procédure se trouvent sur [ce document explicatif](#).

Pour plus d'informations sur les démarches et pour télécharger le formulaire de réservation de marques d'immatriculation, rendez-vous sur [cette page du site du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire](#), qui est dédiée à ce type de requête.