

Normes internationales



Annexe 7
à la Convention relative
à l'aviation civile internationale

Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 8 mars 2012 ; elle annule et remplace, à partir du 15 novembre 2012, les éditions antérieures de l'Annexe 7.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes figurent à l'Avant-propos.

Sixième édition
Juillet 2012

Organisation de l'aviation civile internationale

Normes internationales



Annexe 7
à la Convention relative
à l'aviation civile internationale

Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 8 mars 2012 ; elle annule et remplace, à partir du 15 novembre 2012, les éditions antérieures de l'Annexe 7.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes figurent à l'Avant-propos.

Sixième édition
Juillet 2012

Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, rue University, Montréal (Québec) Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Première édition, 1949
Quatrième édition, 1981
Cinquième édition, 2003
Sixième édition, 2012

Annexe 7, Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

N° de commande : AN 7
ISBN 978-92-9249-026-3

© OACI 2012

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des publications de l'OACI*. Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation à l'adresse suivante : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par
1-6	Incorporés dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	Par

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
AVANT-PROPOS	<i>VII</i>
NORMES INTERNATIONALES.....	1
1. Définitions	1
2. Classification des aéronefs.....	2
3. Marques de nationalité, marques communes et marques d'immatriculation à utiliser.....	3
4. Emplacement des marques de nationalité, des marques communes et des marques d'immatriculation.....	3
4.1 Généralités.....	3
4.2 Aérostats	3
4.3 Aérodynes	4
5. Dimensions des marques de nationalité, des marques communes et des marques d'immatriculation.....	4
5.1 Aérostats	4
5.2 Aérodynes	4
6. Type des caractères des marques de nationalité, des marques communes et des marques d'immatriculation	5
7. Registre des marques de nationalité, des marques communes et des marques d'immatriculation	5
8. Certificat d'immatriculation	5
9. Plaque d'identité	5
10. Généralités	6

AVANT-PROPOS

Historique

L'Annexe 7 contient les normes adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale comme spécifications minimales de présentation des marques appropriées de nationalité et d'immatriculation qui ont été jugées conformes à l'article 20 de la Convention. Ces normes ont été adoptées par le Conseil le 8 février 1949 conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) sous le titre d'Annexe 7 à la Convention, et ont pris effet le 1^{er} juillet 1949. Elles sont fondées sur les recommandations formulées par la Division de navigabilité lors de ses première et deuxième sessions en mars 1946 et février 1947.

Le Tableau A indique l'origine des amendements successifs ainsi que les principales questions qui ont fait l'objet des différents amendements et les dates auxquelles l'Annexe et ses amendements ont été adoptés par le Conseil, ont pris effet et sont devenus applicables.

Dispositions incombant aux États contractants

Notification des différences. L'attention des États contractants est attirée sur le fait que l'article 38 de la Convention leur impose l'obligation de notifier à l'Organisation toutes différences entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. De plus, les États contractants sont invités à tenir l'Organisation au courant de l'introduction ultérieure de toutes différences ou de l'élimination de toutes différences déjà notifiées. Une demande spéciale de notification des différences est adressée aux États contractants immédiatement après l'adoption de chaque amendement à l'Annexe.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI ; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Publication de renseignements. Les renseignements sur l'établissement, le retrait ou la modification des installations, services et procédures intéressant l'exploitation aérienne et mis en œuvre conformément aux normes de la présente Annexe devraient être notifiés et prendre effet conformément aux dispositions de l'Annexe 15.

Caractère des éléments de l'Annexe

Une Annexe comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après ; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe.

1.— *Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :*

- a) *Normes et pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit :

Norme : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à

la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Pratique recommandée : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

- b) *Appendices* contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.
- c) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.
- d) Les *tableaux* et *figures* qui complètent ou illustrent une norme ou une pratique recommandée et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme ou de la pratique recommandée correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

2.— *Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées* :

- a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.
- b) *Introduction* et *notes explicatives* figurant au début des parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.
- c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées ; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.
- d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

Choix de la langue

La présente Annexe a été adoptée en six langues — français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes en vue de son application sur le plan national et à toutes autres fins prévues dans la Convention soit sous forme originale, soit après traduction dans la langue nationale, et à notifier son choix à l'Organisation.

Règles de présentation

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d'adopter la présentation suivante : les *normes* sont en romain et les *notes*, dont le caractère est précisé par la mention *Note*, sont en italique. L'Annexe 7 ne contient pas de *pratique recommandée*.

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro et/ou un titre porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Tableau A. Amendements de l'Annexe 7

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption — entrée en vigueur — application
1 ^{re} édition	Première (1946) et deuxième (1947) sessions de la Division de navigabilité		8 février 1949 1 ^{er} juillet 1949 1 ^{er} novembre 1949
1 (2 ^e édition)	Cinquième réunion du Comité de navigabilité (1962)	Emplacement et dimensions des marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs.	12 novembre 1963 1 ^{er} avril 1964 1 ^{er} août 1964
2	Étude de la Commission de navigation aérienne (1967)	Modification de la définition du terme « aéronef » afin d'exclure de la catégorie des aéronefs tous les véhicules à coussin d'air, comme les aéroglisseurs et les véhicules à effet de sol.	8 novembre 1967 8 mars 1968 8 juillet 1968
3 (3 ^e édition)	Étude du Conseil (1969)	L'amendement adopté introduit les définitions des expressions « autorité d'immatriculation sous marque commune », « marque commune » et « organisme international d'exploitation », ainsi que les dispositions appropriées permettant l'immatriculation, sur une base autre qu'une base nationale, des aéronefs des organismes internationaux d'exploitation du genre envisagé à l'article 77 de la Convention.	23 janvier 1969 23 mai 1969 18 septembre 1969
4 (4 ^e édition)	Étude de la Commission de navigation aérienne (1980), réunion du Comité sur le bruit des aéronefs (1979)	Ballons libres non habités. Modification de la définition du terme « hélicoptère ».	30 mars 1981 30 juillet 1981 26 novembre 1981
5 (5 ^e édition)	Études de la Commission de navigation aérienne	Traduction des certificats d'immatriculation des aéronefs.	17 février 2003 14 juillet 2003 27 novembre 2003
6 (6 ^e édition)	Secrétariat ; Groupe d'étude sur les systèmes de véhicules aériens non habités (UASSG)	Aéronefs télépilotés.	7 mars 2012 16 juillet 2012 15 novembre 2012

NORMES INTERNATIONALES

1. DÉFINITIONS

Dans la présente Annexe, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Aérodynne. Tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre (voir Tableau 1, Classification des aéronefs).

Aéronef télépiloté (RPA). Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

Aérostat. Tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.

Autogire. Aérodynne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.

Autorité d'immatriculation sous marque commune. Autorité qui tient le registre non national ou, s'il y a lieu, la partie dudit registre où sont immatriculés les aéronefs d'un organisme international d'exploitation.

Avion. Aérodynne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Ballon. Aérostat non entraîné par un organe moteur.

Dirigeable. Aérostat entraîné par un organe moteur.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Giravion. Aérodynne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.

Hélicoptère. Aérodynne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Marque commune. Marque assignée par l'Organisation de l'aviation civile internationale à l'autorité d'immatriculation sous marque commune qui assure l'immatriculation des aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre qu'une base nationale.

Note.— Tous les aéronefs d'un organisme international d'exploitation qui sont immatriculés sur une base autre qu'une base nationale portent la même marque commune.

Matière à l'épreuve du feu. Matière capable de supporter la chaleur aussi bien ou mieux que l'acier, lorsque l'acier et la matière considérée sont utilisés dans des dimensions appropriées à la fonction particulière à remplir.

Organisme international d'exploitation. Organisme du type visé à l'article 77 de la Convention.

Ornithoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur des plans animés d'un mouvement de battement.

Planeur. Aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

2. CLASSIFICATION DES AÉRONEFS

- 2.1 Les aéronefs seront classés conformément au Tableau 1.
- 2.2 Un aéronef destiné à être utilisé sans pilote à bord sera de plus classé comme étant « non habité ».
- 2.3 Les aéronefs non habités comprendront les ballons libres non habités et les aéronefs télépilotés.

Tableau 1. Classification des aéronefs

AÉRONEF	Aérostат	Non entraîné par un organe moteur	Ballon libre	{ Ballon libre sphérique Ballon libre non sphérique		
			Ballon captif	{ Ballon captif sphérique Ballon captif non sphérique ¹		
	Aérodyne	Entraîné par un organe moteur	Dirigeable	{ Dirigeable rigide Dirigeable semi-rigide Dirigeable souple		
			Non entraîné par un organe moteur	{ Planeur Cerf-volant ⁴	{ Planeur terrestre Planeur marin ²	
	Entraîné par un organe moteur	Avion	Giravion	Autogire	{ Avion terrestre ³ Hydravion ² Avion amphibie ²	{ Autogire terrestre ³ Autogire marin ² Autogire amphibie ²
					Ornithoptère	Hélicoptère
Ornithoptère	Ornithoptère	{ Ornithoptère terrestre ³ Ornithoptère marin ² Ornithoptère amphibie ²				

1. Généralement désigné « ballon cerf-volant ».
2. On peut ajouter, s'il y a lieu, selon la construction : « à flotteurs » ou « à coque ».
3. Comprend les aéronefs équipés d'un train d'atterrissage à skis (remplacer « terrestre » par « à skis »).
4. N'est mentionné que pour respecter l'intégralité de la classification.

3. MARQUES DE NATIONALITÉ, MARQUES COMMUNES ET MARQUES D'IMMATRICULATION À UTILISER

3.1 La marque de nationalité ou la marque commune et la marque d'immatriculation seront constituées par un groupe de caractères.

3.2 La marque de nationalité ou la marque commune précédera la marque d'immatriculation. Lorsque le premier caractère de la marque d'immatriculation sera une lettre, celle-ci sera précédée d'un tiret.

3.3 La marque de nationalité sera choisie dans la série des symboles de nationalité qui figurent dans les indicatifs d'appel radio attribués à l'État d'immatriculation par l'Union internationale des télécommunications. La marque de nationalité choisie sera communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3.4 La marque commune sera choisie dans la série de symboles qui figurent dans les indicatifs d'appel radio attribués à l'Organisation de l'aviation civile internationale par l'Union internationale des télécommunications.

Note.— L'assignation d'une marque commune à une autorité d'immatriculation sous marque commune sera effectuée par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3.5 La marque d'immatriculation, constituée par des lettres, des chiffres, ou par une combinaison de lettres et de chiffres, sera assignée par l'État d'immatriculation ou par l'autorité d'immatriculation sous marque commune.

3.6 Lorsque la marque d'immatriculation comportera des lettres, les combinaisons utilisées ne devront pas pouvoir être confondues avec les groupes de cinq lettres employés dans le Code international des signaux, deuxième partie, avec les groupes de trois lettres commençant par Q employés dans le Code Q, avec le signal de détresse SOS, ou avec tous autres signaux d'urgence analogues, tels que XXX, PAN et TTT.

Note.— Pour ces codes, voir le Règlement international des télécommunications actuellement en vigueur.

4. EMPLACEMENT DES MARQUES DE NATIONALITÉ, DES MARQUES COMMUNES ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION

4.1 Généralités

Les marques de nationalité ou les marques communes et les marques d'immatriculation seront peintes sur l'aéronef, ou apposées par tout autre moyen assurant le même degré de fixité. Les marques seront tenues constamment propres et resteront toujours visibles.

4.2 Aérostats

4.2.1 *Dirigeables.* Les marques des dirigeables apparaîtront soit sur l'enveloppe, soit sur les empennages. Si les marques sont portées par l'enveloppe, elles seront disposées dans le sens de la longueur sur les deux côtés de l'enveloppe et en outre sur la surface supérieure le long du méridien vertical. Si les marques sont portées par les empennages, elles apparaîtront sur l'empennage horizontal et sur l'empennage vertical; les marques sur l'empennage horizontal seront disposées sur la moitié droite de la surface supérieure et sur la moitié gauche de la surface inférieure, le haut des lettres et des chiffres dirigé vers le bord d'attaque; les marques sur l'empennage vertical seront disposées sur la moitié inférieure de l'empennage, de chaque côté, les lettres et les chiffres étant placés horizontalement.

4.2.2 *Ballons sphériques (excepté les ballons libres non habités).* Les marques apparaîtront en deux endroits diamétralement opposés. Elles seront disposées près de l'équateur du ballon.

4.2.3 *Ballons non sphériques (excepté les ballons libres non habités)*. Les marques apparaîtront de chaque côté. Elles seront disposées près du maître-couple, immédiatement au-dessus de la bande de gréement ou des points d'attache des câbles de suspension de la nacelle.

4.2.4 *Aérostats (excepté les ballons libres non habités)*. Les marques disposées latéralement seront visibles aussi bien des côtés que du sol.

4.2.5 *Ballons libres non habités*. Les marques apparaîtront sur la plaque d'identité (voir section 9).

4.3 Aérodynes

4.3.1 *Ailes*. Les marques des aérodynes apparaîtront une fois sur l'intrados des ailes. Elles seront disposées sur la moitié gauche de l'intrados, à moins qu'elles ne s'étendent sur tout l'intrados. Autant que possible elles seront disposées à égale distance des bords d'attaque et de fuite. Le haut des lettres et des chiffres sera dirigé vers le bord d'attaque.

4.3.2 *Fuselage (ou structure en tenant lieu) et empennage vertical*. Les marques des aérodynes apparaîtront soit de chaque côté du fuselage (ou de la structure en tenant lieu) entre les ailes et l'empennage, soit sur les moitiés supérieures de l'empennage vertical. Lorsque les marques sont disposées sur un empennage à dérive unique, elles apparaîtront de chaque côté de cette dérive. Lorsqu'elles sont disposées sur un empennage à dérives multiples, elles apparaîtront sur les faces extérieures des dérives extrêmes.

4.3.3 *Cas spéciaux*. Si un aérodyne ne comporte pas les éléments correspondant à ceux mentionnés aux § 4.3.1 et 4.3.2, les marques apparaîtront de manière telle que l'aéronef puisse être facilement identifié.

5. DIMENSIONS DES MARQUES DE NATIONALITÉ, DES MARQUES COMMUNES ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION

Les lettres et les chiffres appartenant au même groupe de marques seront d'égale hauteur.

5.1 Aérostats

5.1.1 La hauteur des marques portées par les aérostats, à l'exception des ballons libres non habités, sera d'au moins 50 centimètres.

5.1.2 Dans le cas des ballons libres non habités, les dimensions des marques seront déterminées par l'État d'immatriculation, compte tenu des dimensions de la charge utile à laquelle est fixée la plaque d'identité.

5.1.3 *Cas spéciaux*. Dans le cas d'un aérostat ne possédant pas de partie assez grande pour l'apposition des marques visées au § 5.1.1, les dimensions des marques seront déterminées par l'État d'immatriculation compte tenu de la nécessité d'une identification facile de l'aérostat.

5.2 Aérodynes

5.2.1 *Ailes*. La hauteur des marques portées par les ailes des aérodynes sera d'au moins 50 centimètres.

5.2.2 *Fuselage (ou structure en tenant lieu) et empennage vertical*. La hauteur des marques portées par le fuselage (ou par la structure en tenant lieu) et par l'empennage vertical des aérodynes sera d'au moins 30 centimètres.

5.2.3 *Cas spéciaux.* Dans le cas d'un aérodyne ne possédant pas d'éléments correspondant à ceux visés aux § 5.2.1 et 5.2.2 ou dont les parties ne sont pas assez grandes pour l'apposition des marques qui sont indiquées dans ces paragraphes, les dimensions des marques seront déterminées par l'État d'immatriculation compte tenu de la nécessité d'une identification facile de l'aérodyne.

6. TYPE DES CARACTÈRES DES MARQUES DE NATIONALITÉ, DES MARQUES COMMUNES ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION

6.1 Les lettres seront en caractères romains majuscules, sans ornementation. Les chiffres seront des chiffres arabes, sans ornementation.

6.2 La largeur de chaque caractère (sauf la lettre I et le chiffre 1) et la longueur des tirets seront les deux tiers de la hauteur d'un caractère.

6.3 Les caractères et les tirets seront en traits pleins et d'une couleur qui tranche nettement sur le fond. L'épaisseur des traits sera le sixième de la hauteur d'un caractère.

6.4 Chaque caractère sera séparé du caractère qui le précède ou le suit immédiatement par un espace au moins égal au quart de la largeur d'un caractère. Un tiret sera ici considéré comme un caractère.

7. REGISTRE DES MARQUES DE NATIONALITÉ, DES MARQUES COMMUNES ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION

Chaque État contractant ou autorité d'immatriculation sous marque commune tiendra à jour un registre donnant, pour chaque aéronef immatriculé par cet État ou cette autorité, les renseignements consignés sur le certificat d'immatriculation (voir section 8). Dans le cas des ballons libres non habités, le registre indiquera la date, l'heure et l'emplacement du lancement, le type du ballon et le nom de l'exploitant.

8. CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

8.1 Le certificat d'immatriculation sera la reproduction du certificat illustré à la Figure 1 quant au libellé et à la disposition.

Note.— *Le format est laissé à la discrétion de l'État d'immatriculation ou de l'autorité d'immatriculation sous marque commune.*

8.2 Les certificats d'immatriculation établis dans une autre langue que l'anglais contiendront une traduction en anglais.

Note.— *L'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que tous les aéronefs employés à la navigation internationale doivent avoir à bord leur certificat d'immatriculation.*

9. PLAQUE D'IDENTITÉ

9.1 L'aéronef portera une plaque d'identité sur laquelle seront inscrites, au moins, sa marque de nationalité ou sa marque commune et sa marque d'immatriculation. La plaque sera faite de métal à l'épreuve du feu ou de toute autre matière à l'épreuve du feu possédant les propriétés physiques convenables.

- 9.2 La plaque d'identité sera fixée à l'aéronef de manière bien visible près de l'entrée principale ou :
- dans le cas d'un ballon libre non habité, fixée de manière bien visible à l'extérieur de la charge utile ;
 - dans le cas d'un aéronef télépiloté, fixée de manière bien visible près du compartiment principal ou, s'il n'y a pas d'entrée ou de compartiment principal, à l'extérieur de l'aéronef.

10. GÉNÉRALITÉS

Les dispositions de la présente Annexe ne s'appliqueront ni aux ballons pilotes météorologiques utilisés exclusivement à des fins météorologiques ni aux ballons libres non habités sans charge utile.

*	État <i>ou</i> Autorité d'immatriculation sous marque commune Ministère Direction ou Service	*
CERTIFICAT D'IMMATRICULATION		
1. Marque de nationalité ou marque commune et marque d'immatriculation	2. Constructeur et désignation de l'aéronef donnée par le constructeur	3. N° de série de l'aéronef
4. Nom du propriétaire		
5. Adresse du propriétaire		
6. Il est certifié par les présentes que l'aéronef ci-dessus désigné a été dûment inscrit dans le conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale (nom du registre) en date du 7 décembre 1944 et (†)		
(Signature)		
Délivré le		
(†) Lois et règlements applicables.		
*		

* Réserve à l'État d'immatriculation ou à l'autorité d'immatriculation sous marque commune.

Figure 1. Certificat d'immatriculation

— FIN —

ISBN 978-92-9249-026-3



9 789292 490263