

AÉRONEFS RESTREINTS CNRA – CNRAC – CNSK ET CDNR : ÉVOLUTION



Concernant les aéronefs restreints, la réglementation technique reste inchangée. En revanche, la gestion administrative est simplifiée grâce à la publication, à l'été 2026, d'un arrêté qui instaure un système CDN + CEN. L'entrée en vigueur est planifiée au 1^{er} octobre 2026.

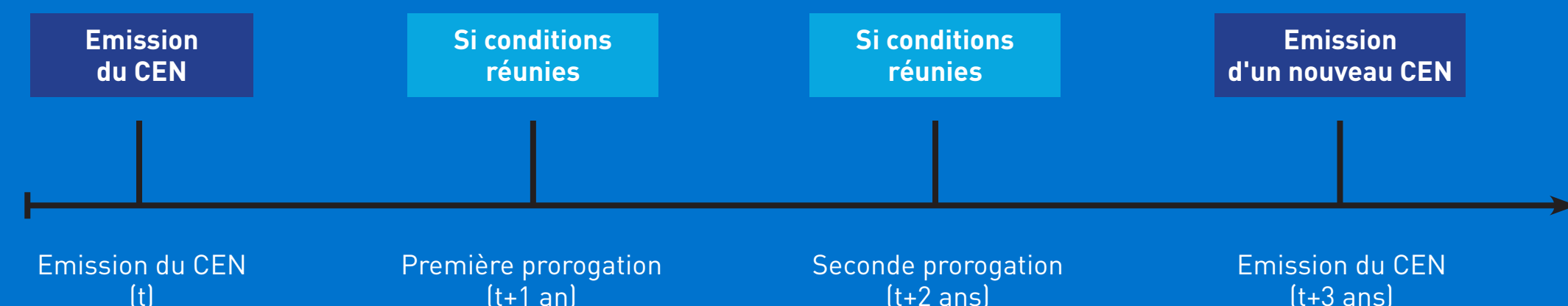
Ce qui change concrètement pour ces aéronefs :

- Un **CDN permanent** : le Certificat de Navigabilité (CDN) ne comporte plus de date de validité. Il devient permanent.
- Un **CEN associé au CDN** : la validité est désormais portée par le Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN),
- Une **gestion simplifiée** : ce **CEN est prorogeable** pour une période d'un an, jusqu'à deux fois, par le propriétaire (responsable de la gestion du maintien de la navigabilité).

Qui renouvelle le CEN :

Vous avez le choix : **directement par OSAC** ou par un **organisme agréé** (Partie CAO-FR ou CAMO-FR).
Il n'est pas possible de délivrer ce CEN s'il existe des écarts notifiés non clôturés.

Concrètement :



Conditions de prorogation :

- **Continuité de gestion** : l'aéronef doit avoir été géré en permanence par le même propriétaire depuis le dernier renouvellement de CEN.
- **Maintenance qualifiée** : sur cette même période, l'entretien doit être réalisé par des organismes agréés ou des personnes autorisées justifiant des moyens et de l'expérience requis (selon les critères publiés).
- Le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef n'a **aucune preuve ni raison de penser que l'aéronef n'est pas navigable**.

Notes :

- Les CDN valides au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté restent valides, mais tout renouvellement de CDN réalisé après le **1^{er} octobre 2026** donne lieu à la délivrance d'un couple CDN + CEN (valable 1 an) avec restitution de l'ancien CDN.
- Tous les nouveaux aéronefs entrants se voient appliquer ce **nouveau régime CDN + CEN à partir du 1^{er} octobre 2026**.

Mise à jour des référentiels

La documentation technique mise à disposition des usagers sur le site osac.aero est en cours de mise à jour pour intégrer les évolutions réglementaires et faciliter leur mise en oeuvre.

Les modalités de transitions et plus de renseignements seront disponibles après la publication des arrêtés dans une mise à jour du BI 2024-04 disponible sur le site OSAC.

Formation des inspecteurs

OSAC forme ses inspecteurs aux nouveautés induites par ces nouveaux arrêtés.

Accompagnement

Les inspecteurs et référents Méthodes d'OSAC se tiennent à la disposition des usagers pour les aider à se mettre en conformité avec les nouvelles exigences réglementaires : : instruction initiale d'agrément CAMO-FR et CAO-FR, délivrance des CDN et CEN aéronef, mise à jour des manuels, etc.

Adaptation de la surveillance

OSAC adapte ses procédures internes, outils et méthodes pour prendre en compte le nouveau règlement



CONTACT

OSAC

14 boulevard des Frères Voisin
Immeuble Zénéo - Bât. B
92137 Issy-les-Moulineaux Cedex
Tél. : 01 41 46 10 50
contact@osac.aero

<http://osac.aero>

ARRÊTÉ DU 8 JUILLET 2024 MODIFIÉ

Exigences techniques et administratives pour assurer le maintien de la navigabilité de tout aéronef civil immatriculé en France exclu du champ de compétences de l'EASA. Aéronefs dits « Annexes 1 » disposant d'un CDN de niveau OACI ou d'un CNSR.

ARRÊTÉ CEN

Relatif aux certificats d'examen de navigabilité des aéronefs qui disposent d'un CDNR, d'un CNRA, d'un CNRAC ou d'un CNSK.

QUELLES SONT LES NOUVELLES RÈGLES ?

CDN / CDNS DE NIVEAU OACI ET CNSR

L'arrêté du 8 juillet 2024 s'applique aux aéronefs annexe I disposant d'un CDN de niveau OACI (CDN ou CDNS) ou d'un CNSR (CDN Spécial Restreint). Cet arrêté remplace, pour cette typologie d'aéronef, les parties dédiées à la maintenance et à la gestion du maintien de la navigabilité de l'arrêté du 24 juillet 1991.

Dans sa version mise à jour à l'été 2026, cet arrêté, construit en miroir de la réglementation européenne équivalente, est structuré autour de huit annexes, dont voici les principales :

Partie M-FR	Partie ML-FR
Exigences techniques : Gestion du maintien de la navigabilité, maintenance incluse	
Applicable aux : Aéronefs autres que légers et/ou exploités sous CTA	Applicable aux : Aéronefs légers et non exploités sous CTA

Partie 145-FR	Partie CAMO-FR	Partie CAO-FR
Exigences organisationnelles : Conditions de délivrance ou de maintien des agréments		
Applicable aux : Organismes de maintenance des aéronefs	Applicable aux : Organismes de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs	Applicable aux : Organismes combinés pour la maintenance et la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs

NOUVELLES DISPOSITIONS

- Les **Parties M-FR et ML-FR** contiennent les exigences techniques applicables aux aéronefs et qui doivent être suivies par les entités (propriétaire, exploitant, mécanicien organisme agréé) qui sont amenées à intervenir sur les aéronefs.

- Un **agrément selon la Partie CAO-FR** permet de réaliser la gestion du maintien de la navigabilité et la maintenance d'aéronef de façon combinée au sein d'un même organisme, ou un seul de ces deux privilèges peut être exercé indépendamment. Cet organisme peut intervenir sur les aéronefs autres que motorisés complexes (CMPA) et non exploités sous CTA ainsi que sur leurs composants.

- Un **agrément selon la Partie CAMO-FR** permet de réaliser la gestion du maintien de la navigabilité sur tout type d'aéronef. La mise en place d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) est obligatoire au sein de ces organismes.

- Un **agrément selon la Partie 145-FR** permet de réaliser l'entretien sur tout type d'aéronef et ses composants. La mise en place d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) est obligatoire au sein de ces organismes.

- Un aéronef soumis à la Partie M-FR ou ML-FR dispose d'un **Certificat De Navigabilité (CDN)** qui ne porte plus de date de validité et qui est associé à un **Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN)** émis avec une durée de validité d'un an. Lors du renouvellement, il n'est pas possible de délivrer un CEN s'il existe des écarts notifiés non clôturés.

- Ce CEN est **prorogable pour une période d'un an dans la limite de deux fois**, par le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité et sous certaines conditions. La délivrance et le renouvellement du CEN peuvent être réalisés soit par OSAC, soit par un organisme agréé Partie CAO-FR ou CAMO-FR.



OSAC-DM / Juin 2026

NOUVELLES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

			CATÉGORIE D'AÉRONEF		
Partie M-FR			NON LÉGER		LÉGERS
Partie ML-FR			MOTORISÉ COMPLEXE (CMPA)	AUTRES QUE MOTORISÉ COMPLEXE	AUTRES QUE MOTORISÉ COMPLEXE
TYPE D'EXPLOITATION	COMMERCIALE	AVEC CTA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M.FR.201(e)(2) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par l'organisme agréé Partie CAMO-FR détenteur du CTA. ▪ M.FR.201(e)(3) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie 145-FR et/ou EASA Partie-145*. ▪ M.FR.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.FR.302. ▪ M.FR.306 - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.FR.306. 		
		SANS CTA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M.FR.201(f)(2) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie CAMO-FR. ▪ M.FR.201(f)(3) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie 145-FR et/ou EASA Partie-145*. ▪ M.FR.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.FR.302. ▪ M.FR.306 - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.FR.306. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M.FR.201(h)(2) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie CAMO-FR ou Partie CAO-FR. ▪ M.FR.201(h)(3) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie 145-FR et/ou Partie CAO-FR et/ou EASA Partie-145* et/ou EASA Partie-CAO*. ▪ M.FR.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.FR.302. ▪ M.FR.306 - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.FR.306. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ML.FR.201(e) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie CAMO-FR ou Partie CAO-FR. ▪ ML.FR.201(e)(2) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie 145-FR et/ou Partie CAO-FR et/ou EASA Partie-145* et/ou EASA Partie-CAO*. ▪ ML.FR.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au ML.FR.302.
	NON COMMERCIALE		<ul style="list-style-type: none"> ▪ M.FR.201(i)(1) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef peut être assurée par un organisme agréé Partie CAMO-FR ou Partie CAO-FR ou par le propriétaire de l'aéronef. ▪ M.FR.201(g)(2) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie CAMO-FR. ▪ M.FR.201(g)(3) - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie 145-FR et/ou EASA Partie-145*. ▪ M.FR.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.FR.302. ▪ M.FR.306 - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.FR.306. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M.FR.201(i)(1) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef peut être assurée par un organisme agréé Partie CAMO-FR ou Partie CAO-FR ou par le propriétaire de l'aéronef. ▪ L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par : <ul style="list-style-type: none"> • un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie 145-FR et/ou Partie CAO-FR, • un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) EASA Partie-145* et/ou EASA Partie-CAO* si gestion par un organisme agréé, • un mécanicien habilité HA-FR (limité), • le pilote propriétaire (limité). ▪ M.FR.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.FR.302. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ML.FR.201(f) - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef peut être assurée par un organisme agréé Partie CAMO-FR ou Partie CAO-FR ou par le propriétaire de l'aéronef. ▪ L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par : <ul style="list-style-type: none"> • un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie 145-FR et/ou Partie CAO-FR, • un ou plusieurs organismes agréés EASA Partie-145* et/ou EASA Partie-CAO* si gestion par un organisme agréé, • un mécanicien habilité HA-FR, • le pilote propriétaire (limité). ▪ ML.FR.302 - Le programme d'entretien de l'aéronef : <ul style="list-style-type: none"> • doit être approuvé par l'organisme de gestion et conforme au ML.FR.302 si l'aéronef est géré par un organisme, ou • doit être déclaré par le propriétaire si l'aéronef n'est pas géré par un organisme agréé et conforme au ML.FR.302.

* En application de la Partie E-FR de l'arrêté.

LES RÉGIMES D'EXPLOITATION

▪ **Exploitation commerciale** : tout type d'exploitation d'un aéronef contre rémunération ou à tout autre titre onéreux.

▪ **CTA** : Certificat de Transporteur Aérien nécessaire à la réalisation d'activités de transport aérien public prévues par le troisième alinéa de l'article L. 6221-1 du code des transports.

LES CATÉGORIES D'AÉRONEFS

▪ **Aéronef léger** :

- Avion autre que CMPA de MTOM maximale de 2 730 kg,
- Hélicoptère autre que CMPA de MTOM maximale de 1 200 kg, ayant une capacité de 4 occupants maximum,
- Autres aéronefs ELA2 (Aéronefs ELA1 inclus).

▪ **Aéronef motorisé complexe (CMPA) :**

• **Avion certifié pour :**

- une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
- une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
- une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- être équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur.

• **Hélicoptère certifié pour :**

- une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
- une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
- une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes.

• **Aéronef à rotors basculants**

▪ **Aéronef ELA1 :**

- Avion autre que CMPA de MTOM maximale de 1 200 kg,
- Planeur ou motoplaneur de MTOM maximale de 1 200 kg,
- Ballon à air chaud de volume maximal 3 400 m³,
- Ballon à gaz de volume maximal 1 050 m³,
- Ballon à gaz captif de volume maximal 300 m³,
- Dirigeable à air chaud conçu pour un maximum de 4 occupants et de volume maximal 3 400 m³,
- Dirigeable à gaz conçu pour un maximum de 4 occupants et de volume maximal 1 000 m³.

▪ **Aéronef ELA2 :**

- Avion autre que CMPA de MTOM maximale de 2 000 kg,
- Planeur ou motoplaneur de MTOM maximale de 2 000 kg,
- Ballon,
- Dirigeable à air chaud,
- Dirigeable à gaz avec les caractéristiques suivantes :
 - Poids statique de 3% maximum,
 - Poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
 - Conception simple et classique de la structure, du système de commande et sur système de ballonnets, et
 - Commandes non assistées ;
- Aéronef à voilure tournante très léger de MTOM maximale de 600 kg

Note : Les définitions des catégories d'aéronef sont les mêmes que celles du système EASA.

OSAC-DM / Juin 2026

OSAC-DM / Juin 2026