

GUIDE

RELATIF AUX AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES



CIRCUIT D'APPROBATION

REDACTEUR : LCL de FOLLIN	VERIFICATEUR: CF BONOTAUX	APPROBATEUR : GBR de BOUVIER
DATE : 01/06/2019	DATE : 01/06/2019	DATE: 01/06/2019
VISA ORIGINAL SIGNÉ	VISA ORIGINAL SIGNÉ	VISA ORIGINAL SIGNÉ

A. IDENTIFICATION

TITRE	GUI-D-004 Guide relatif aux autorisations exceptionnelles
Version	2.0
Date	Xx/xx/2019
Classification	NP
Document suivi par	Sous-direction réglementation / Division référentiels et guides
Applicabilité	Autorités d'emploi /OGMN/OE/OFM
Document abrogé	V 1.0 du 29/06/2016

B. ÉVOLUTIONS DU DOCUMENT

VERSION	DATE	NATURE DU CHANGEMENT	PARAGRAPHES	RÉDACTEUR
1.0	29/06/2016	Création	Tous	LCL de FOLLIN
2.0	01/06/2019	Mise à jour suite à parution EMAR/FR	Tous	LCL de FOLLIN

C. RÉFÉRENCES

N°	Titre / Objet document	Identification
1.	Décret n° 2013-366 du 29 avril 2013 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État	NOR : DEFD1308336D
2.	Décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR : DEFD1308366D
3.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 26 décembre 2014 fixant les attributions de l'autorité de sécurité aéronautique d'État, de l'autorité technique et des autorités d'emploi en matière d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR : DEFD1308374A
4.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 12 décembre 2014 portant organisation de la direction de la sécurité aéronautique d'État.	NOR : DEFD1308371A
5.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 26 décembre 2014 fixant les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension ou de retrait des certificats de type, des certificats de navigabilité et des autorisations de vols des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR : DEFD1308381A
6.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 26 décembre 2014 fixant les attributions de l'autorité de sécurité aéronautique d'État, de l'autorité technique, des autorités d'emploi en matière d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR : DEFD1308374A
7.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 26 décembre 2014 fixant les règles du maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR : DEFD1308378A
8.	Instruction interministérielle N°1693/ARM/DSAÉ du 11 juin 2019 dite «instruction EMAR/FR M,145, 66 et 147 » relative au maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État	NOR : ARMM1954015J
9.	Acte générique n°1447-14/DT/ASA/ANS du 3 décembre 2014	
10.	Arrêté du 25 mars 2016 accordant délégation de pouvoirs du ministre de la défense en matière de dérogation aux exigences de navigabilité des aéronefs militaires utilisés dans le cadre d'une opération,	NOR : DEFM1608558A
11.	Instruction n° D-18-004162/ARM/EMA/EMP.1/NP du 31 /07/18 relative au cadrage de l'usage de dérogation à la navigabilité des unités sous commandement opérationnel du CEMA	<i>En cours de publication au BOC</i>

D. GLOSSAIRE

AD/CN	: <i>Airworthiness Directive</i> / Consigne de Navigabilité
AdV	: Autorisation deVol
ALI	: <i>Airworthiness Limitation Items</i> / Limitations de navigabilité
AE	: Autorité d'Emploi
CDL	: <i>Configuration Deviation List</i>
EMAR	: <i>European Military Airworthiness Requirements</i>
ETOPS	: <i>Extended-range Twin-engine Operation Performance Standards</i>
GMN	: Gestion du Maintien de la Navigabilité
LME	: Liste minimale d'équipements
LTTE	: Liste de Tolérances Techniques et d'Exploitation
OE	: Organisme d'Entretien
OFM	: Organisme de formation à la Maintenance
OGMN	: Organisme de Gestion du Maintien de Navigabilité

E. SOMMAIRE

1. OBJET DU GUIDE	7
2. DOMAINE D'APPLICATION	7
3. DÉFINITIONS ET BASES RÉGLEMENTAIRES DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES	8
3.1. LES DÉROGATIONS	8
3.2. LES DÉVIATIONS	8
3.3. LES AUTORISATIONS D'ÉCART	9
4. TYPOLOGIE DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES	9
4.1. LES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES « AGRÉMENT »	9
4.1.1. Les dérogations	9
4.1.2. Les déviations	9
4.1.3. Cas particulier des modifications d'agrément nécessitant une transition	10
4.2. LES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES « AÉRONEF »	10
5. CONDITIONS D'ACCEPTABILITÉ.....	11
5.1. CARACTÈRE EXCEPTIONNEL/NÉCESSAIRE/URGENT DES DÉROGATIONS	11
5.2. IMPACT SUR LA SÉCURITÉ DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES	11
5.3. ÉVALUATION ET DÉCISION PAR L'AUTORITÉ DÉTENTRICE DU POUVOIR DE DÉROGER	12
5.4. MISE EN ŒUVRE DES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS EN MATIÈRE DE DÉROGATION PAR LE MINISTRE DE LA DÉFENSE AU CEMA.....	12
6. TRAITEMENT PRATIQUE	13
6.1. CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE DE DÉROGATION	13
6.2. CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE DE DÉVIATION	13
6.3. CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION D'ÉCART	14
6.4. DESTINATAIRES –ARCHIVAGE	14
7. AIDE-MÉMOIRE RELATIF AUX DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS ET SIGNATURES	14

1. OBJET DU GUIDE

Ce guide vise à :

- permettre l'appropriation, par les autorités d'emploi et les organismes agréés, des différentes autorisations exceptionnelles prévues par la réglementation relative à la navigabilité étatique (dérogation, déviation, autorisation d'écart) et concernant :
 - les aéronefs,
 - les organismes agréés par l'autorité de sécurité aérienne d'État.
- répondre aux questions des autorités d'emploi et des organismes agréés du domaine maintien de la navigabilité sur les conditions de mise en œuvre de ces dispositions exceptionnelles ; modalités de leur mise en œuvre qui relèvent, en particulier s'agissant des dérogations, de leur seule responsabilité.

Ce guide ne traite pas :

- des modalités pratiques de mise en œuvre des autorisations exceptionnelles d'ordre technique (dérogation, autorisations d'écart, etc.) relevant de l'autorité technique ou relatives aux procédures d'organismes (déviations) détenteurs d'agréments délivrés par cette autorité¹ ;
- des autorisations exceptionnelles (dérogations, exemptions d'emport, etc.) aux exigences d'exploitation (composition des équipages, minimas opérationnelles, exemptions d'emport équipements, etc.) ou aux règles de circulation aérienne (exemption d'emport d'équipements obligatoires, etc.) ;
- des autorisations de vol (AdV) qui ne constituent pas des autorisations exceptionnelles² mais un dispositif réglementaire destiné à assurer la continuité de l'exploitation de l'aéronef par l'émission d'un document de navigabilité reconnu.

2. DOMAINE D'APPLICATION

- Aéronefs : aéronefs définis à l'article 1^{er} du décret de référence 2, en particulier, aéronefs immatriculés sur le registre de la DSAÉ et pour les aéronefs n'appartenant pas à l'État et définis aux alinéas 2 du même article, sous réserve que le maintien de navigabilité soit réalisé au sein d'organismes agréés par la DSAÉ, ainsi que ceux définis aux alinéas 3 et 4, sous réserve des conditions définies à l'article 14 du même décret.
- Organismes : organismes titulaires d'un agrément EMAR/FR M, EMAR/FR 145/ EMAR/FR 147 délivrés par la DSAÉ.

¹ FRA/EMAR 21

² L'autorisation de vol n'a pas vocation à répondre à l'urgence d'une situation opérationnelle même si elle peut permettre de débloquent des situations urgentes, particulièrement dans le cas des convois où l'autorité d'emploi peut décider de faire voler un aéronef pour le transférer sur un site approprié où il pourra être dépanné. Les modalités pratiques d'établissement des AdV sont du ressort des autorités d'emploi (sauf pour la catégorie des AdV émises par l'autorité technique) et font l'objet d'un guide en ligne sur le site de la DSAÉ (guide GUI-A-005).

3. DÉFINITIONS ET BASES RÉGLEMENTAIRES DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES

Les autorisations exceptionnelles prévues par la réglementation³ sont :

- les dérogations accordées au titre de l'article 10 de l'arrêté de référence 2;
- les déviations ;
- les autorisations d'écarts.

3.1. LES DÉROGATIONS

Une dérogation est une décision autorisant une non-conformité à la réglementation.

En matière de navigabilité, c'est la décision de s'écarter, des règles définies par le corpus documentaire relatif aux règles de navigabilité (décret, dispositions réglementaires et infra réglementaires).

Cette possibilité est encadrée par l'article 10 du décret de référence 2 : le pouvoir de déroger aux dispositions du décret de référence 2 confère à certaines autorités, en particulier aux autorités d'emploi, ou à leur(s) délégué(s) nommément désigné(s), la capacité d'accorder des dérogations, par décision motivée et pour une durée limitée en cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes.

L'instruction de référence 11 fournit des instructions de cadrage.

Nota : les « dérogations » objet de la présente procédure, ne concernent pas les dérogations « produits » (non-conformités non intentionnelles à la définition certifiée de l'élément fabriqué, faisant l'objet d'une approbation par l'organisme de conception ou de l'autorité technique, et identifiée sur le certificat libérateur).

3.2. LES DÉVIATIONS

Une déviation est l'acceptation d'une non-conformité aux spécifications d'un organisme.

Dans le domaine du maintien de la navigabilité étatique⁴, les déviations sont des autorisations exceptionnelles portant sur les procédures définies par l'organisme agréé, dans son manuel de spécifications approuvé par la DSAÉ.

Ces autorisations relèvent des prérogatives de l'autorité qui délivre l'agrément de l'organisme et approuve son manuel de spécifications ; à savoir la DSAÉ.

Nota : une déviation ne peut être accordée que si elle demeure conforme aux exigences définies par la réglementation. Dans le cas contraire, il s'agit d'une dérogation.

³ L'autorisation d'emploi temporaire prévue par l'article 55 de l'arrêté de référence 5 relève de prérogatives de la DGA/AT non traitées dans ce guide.

⁴ Dans l'aviation civile, le terme « déviation » recouvre aussi l'acceptation d'une non-conformité à des spécifications sur un produit. Dans le domaine de la navigabilité étatique, la notion d'« autorisation d'écart » est retenue pour ces cas.

3.3. LES AUTORISATIONS D'ÉCART

Une autorisation d'écart est l'acceptation d'une non-conformité aux conditions techniques prévues par la certification d'un produit, d'un équipement ou d'une pièce.

En d'autres termes, il s'agit de l'acceptation d'une non-conformité au certificat de type et la fiche de navigabilité associée ainsi qu'aux spécifications d'entretien d'un produit, d'un équipement ou d'une pièce relevant de la certification de type et définies dans le programme d'entretien correspondant.

Ces autorisations relèvent de l'autorité technique (DGA/AT), ou le cas échéant du détenteur du certificat de type (du certificat de type supplémentaire) s'il est agréé FRA/EMAR 21 et dispose des privilèges afférents à ce type d'autorisation.

4. TYPOLOGIE DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES

Il convient de distinguer les autorisations exceptionnelles relatives aux agréments des organismes, de celles relatives aux aéronefs.

4.1. LES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES « AGRÉMENT »

4.1.1. Les dérogations

Lorsqu'il est envisagé de ne pas répondre à une (des) disposition(s) ou exigence(s) de la réglementation et/ou que le certificat d'agrément est impacté, le cas doit être traité comme une demande de dérogation dans le cadre de l'article 10 du décret de référence 2 sous réserve de répondre aux conditions d'acceptabilité définies dans le décret et dont des critères d'appréciation sont proposées au paragraphe 5 « conditions d'acceptabilité ».

Nota : Pour les AE Défense, une instruction sous timbre EMA⁵ encadrant la mise en œuvre de ces dispositions, est disponible. Elle inclut un formulaire de demande.

Exemples :

- certification de travaux par un personnel non habilité ;
- exécution de l'entretien d'un type d'aéronef non listé au certificat d'agrément ;
- exécution d'une maintenance en base sur un site non listé.

Nota : pour cet exemple, s'il n'y a pas de notion d'urgence opérationnelle, une telle demande doit faire l'objet d'une déviation, voire d'une demande de modification majeure au manuel de spécification de spécifications de l'organisme.

La DSAÉ est rendue destinataire des dérogations émises⁶.


4.1.2. Les déviations

Sont considérées comme « déviations », les autorisations couvrant une non-conformité aux spécifications approuvées de l'organisme qui n'impactent ni la conformité aux autres exigences du règlement ni le certificat d'agrément.

En d'autres termes, la déviation ne porte que sur le fait que les spécifications ne sont pas respectées. Si le caractère urgent et/ou ponctuel de la déviation ne justifiait son traitement par une autorisation exceptionnelle, elle serait susceptible d'être approuvée au travers d'une révision des spécifications.

⁵ Référence 12

⁶ Réf : Article 4 de l'arrêté de référence 6

	Guide relatif aux autorisations exceptionnelles		
	GUI-D-004	Edition 2.0	Xx/xx/2019

Exemple : Exercice d'un privilège optionnel non prévu dans les spécifications (lorsqu'un tel privilège n'a pas à faire l'objet d'une mention sur le certificat) :

- pour un atelier EMAR/FR 145 : intervention en ligne sur un site/dans un hangar non inclus au MOE ;
- pour un organisme EMAR/FR M: pour un détachement isolé, utilisation d'un moyen alternatif pour l'enregistrement des données d'entretien (papier, logiciel de substitution, etc) en lieu et place de celui prévu (Atams, am@sys etc..) et permettant de répondre à l'exigence afférente à l'enregistrement des données d'entretien.
- exemple : déménagement progressif entre 2 sites de production/maintenance.

Nota : la numérotation des déviations est à tracer avec un formalisme de même nature que le CRIS.

4.1.3. Cas particulier des modifications d'agrément nécessitant une transition

La DSAÉ peut autoriser, avant leur approbation, la mise en œuvre totale ou partielle de certaines modifications envisagées par l'organisme dans le cadre d'un plan de transition, qui ne nécessite alors pas de dérogation/déviations (exemple : *changement de Dirigeant Responsable*).

4.2. LES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES « AÉRONEF »

Les autorisations exceptionnelles « aéronef » sont des acceptations de non-conformité(s) aux conditions techniques prévues par la certification d'un aéronef et à ses données d'entretien.

Elles concernent l'aéronef lui-même (défaut sur un équipement, une pièce pour laquelle aucune tolérance n'est prévue dans une LME/LTTE (ou une CDL), son maintien de navigabilité (non réalisation d'un entretien, etc..) ou encore la conformité de son utilisation telle que définie par le manuel de vol.

Elles peuvent relever, selon les circonstances, d'une dérogation de type « article 10 » ou d'une autorisation d'écart.

- En situation normale et conformément aux attributions définies par l'arrêté de référence 3, ces autorisations exceptionnelles « aéronef » relèvent des attributions de l'AT (ou le cas échéant d'organisme agréé FRA/EMAR 21 J et disposant de prérogatives sur le périmètre concerné (modifications, réparations, etc..)) qui, sur demande d'une autorité d'emploi, autorise un écart.

Ex :

- *modification/réparation non approuvée ;*
- *dommage/défaut non rectifié selon un standard approuvé ;*
- *équipement monté sans document libératoire approprié ;*
- *modification impérative non appliquée ;*
- *AD/CN non appliquée ;*

- échéance du PRE non respectée⁷ ;
- écart par rapport à la LMER.
- En cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes, ce type de non-conformité peut relever du traitement d'une dérogation « article 10 ».

5. CONDITIONS D'ACCEPTABILITÉ

5.1. CARACTÈRE EXCEPTIONNEL/NÉCESSAIRE/URGENT DES DÉROGATIONS

La notion de circonstances exceptionnelles existe en droit et fait l'objet d'une jurisprudence. Les circonstances exceptionnelles s'appliquent principalement aux périodes de guerre ou de crises générales graves.

Les nécessités opérationnelles urgentes, en revanche, ne sont pas une notion familière du droit. Elles seront donc appréciées sous le triple aspect de l'**opérationnel**, de la **nécessité** et de l'**urgence**.

De ces notions, il découle que l'autorité qui déroge ou son délégataire doit s'interroger sur la réalisation effective des critères d'acceptabilité suivants⁸ :

- l'anormalité de la situation montre que l'application des exigences de navigabilité normales ne peut être intégralement envisagée compte tenu de la situation inhabituelle ;
- la demande a pour cause des circonstances en principe imprévues⁹ et l'urgence de la situation justifie l'action ;
- la situation montre l'absence d'alternative (logistique, autres moyens disponibles, etc¹⁰.) en regard d'un risque opérationnel actuel ou imminent ;
- le recours à cette décision n'est pas envisagé comme un moyen de s'affranchir sans motif valable d'une procédure normale plus contraignante ou plus coûteuse ;
- l'analyse des risques¹¹ conclut que l'intérêt préservé est supérieur à l'intérêt sacrifié.

La dérogation ne peut être accordée par principe que pour une durée limitée. Le délai d'exploitation de l'aéronef hors exigence de navigabilité doit donc être défini et les conditions de retour dans l'environnement navigabilité doivent être prévues ab-initio dans toute la mesure du possible.

5.2. IMPACT SUR LA SÉCURITÉ DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES

Toute demande pour la mise en œuvre de dispositions exceptionnelles doit pouvoir être justifiée par le demandeur et le cas échéant, *apostériori* par l'autorité décisionnaire.


⁷ Par acte technique cité en référence 10, la SIMMAD (DMAé) dispose d'une délégation limitée sur les limites d'entretien calendaire certifiées.

⁸ Critères pour partie repris de la procédure P-04-00 de l'aviation civile.

⁹ Ainsi, une dérogation ne doit pas être envisagée a priori lors de la planification des actions de mise en conformité avec la réglementation.

¹⁰ En particulier, s'agissant des dérogations « aéronefs », la possibilité de recourir à une autorisation de vol doit être envisagée en priorité. Toutefois, la solution du recours à la «dérogation » peut être la seule possible lorsque le type de vol envisagé ne peut pas règlementairement être réalisé sous autorisation de vol.

¹¹ Analyse de sécurité des vols (technique, risques aéronautiques) /situation opérationnelle

	Guide relatif aux autorisations exceptionnelles		
	GUI-D-004	Edition 2.0	Xx/xx/2019

Des mesures compensatoires peuvent être proposées pour garantir qu'un niveau de sécurité acceptable est maintenu par rapport à une éventuelle prise de risque consentie.

Dans tous les cas, des mesures pour revenir dans l'environnement de navigabilité doivent être signifiées.

5.3. ÉVALUATION ET DÉCISION PAR L'AUTORITÉ DÉTENTRICE DU POUVOIR DE DÉROGER

Pour ce qui est des dérogations « articles 10 », il appartient aux autorités détentrices du pouvoir de déroger de définir les modalités pratiques de demande et d'identifier les étapes/services chargés de l'évaluation (destinataire de la demande) et de la décision.

Dans le cadre de l'évaluation de la demande de dérogation, un contrôle sur site (dérogation « organisme ») ou une inspection physique de l'aéronef concerné (dérogation « aéronef ») de la part de l'autorité d'approbation ne peut être exclu. Cependant, les conditions de prise d'une dérogation, par définition urgente et imprévisible, risquent d'être incompatibles avec ce processus.

Le demandeur ne peut en principe¹² considérer que sa demande a été acceptée (et donc en particulier, pour les dérogations aéronefs, que l'aéronef est apte au vol) qu'à réception de l'accord formel de l'autorité d'approbation.

5.4. MISE EN ŒUVRE DES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS EN MATIÈRE DE DÉROGATION PAR LE MINISTRE DE LA DÉFENSE AU CEMA

Par arrêté de référence 11, une délégation de pouvoirs a été établie au profit du CEMA afin de pouvoir déroger en opérations dans le cadre de l'article 10 aux exigences du décret de référence 2, à la double condition factuelle suivante :

- en cas de **circonstances exceptionnelles** ou de **nécessités opérationnelles urgentes** ;
- dans le cadre **d'une opération mobilisant des capacités militaires se déroulant à l'extérieur du territoire français ou des eaux territoriales françaises**, quels que soient son objet, sa durée ou son ampleur, y compris la libération d'otages, l'évacuation de ressortissants ou la police en haute mer.

Dans ces conditions, le CEMA peut déléguer sa signature à l'autorité adéquate placé sous son autorité au sein de la chaîne de commandement pour autoriser l'utilisation d'un aéronef non conforme aux conditions de navigabilité prévues par le décret de référence 2 et par les arrêtés du 3 mai 2013 de référence 5 et 7 ainsi que les instructions EMAR (FR) et FRA de référence 8 et 9 relatives au maintien de la navigabilité. Sauf urgence ou impossibilité justifiée, le CEMA recueille l'avis de l'AE avant l'utilisation de l'aéronef sous dérogation.

Des délégations de signature subséquentes sur le fondement de cette délégation de pouvoir sont à prévoir.

Nota : Se référer au chapitre 7 du présent guide traitant des délégations de pouvoirs et signatures.

¹² sauf cas de force majeure, dument justifié.

6. TRAITEMENT PRATIQUE

6.1. CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE DE DÉROGATION

La forme à adopter pour ce type de dossier relève de l'autorité détentrice du pouvoir dérogatoire ou de son délégataire qui en décrit les modalités, voire un formulaire dans son/ses manuel(s) de spécifications d'organisme.

À titre indicatif et pour répondre aux exigences entourant ce type d'autorisations exceptionnelles, la DSAÉ recommande que cette demande prenne en compte au minimum les éléments suivants :

- **identification claire de l'objet de la demande** : *DEROGATION AÉRONEF* ou *ORGANISME* ;
- *selon le cas* :

<i>Dérogation aéronef (article 10)</i>	<i>Dérogation organisme (article 10)</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Identification de l'aéronef <ul style="list-style-type: none"> ▪ Type ▪ Immatriculation ▪ Constructeur / Détenteur du CdT ▪ N° de série ▪ Référence et dates de validité des documents de navigabilité (CdN, CEN, AdV) 	<ul style="list-style-type: none"> • Identification de l'organisme <ul style="list-style-type: none"> ▪ Type et référence d'agrément OGMN/ OE / OFM ▪ Implantation
<ul style="list-style-type: none"> • Motif : Préciser le caractère exceptionnel/imprévu/urgent des circonstances qui motivent la demande 	
<ul style="list-style-type: none"> • Description de l'écart 	<ul style="list-style-type: none"> • Énoncé des exigences réglementaires qui ne sont plus respectées et/ou privilèges opérationnels impactés
<ul style="list-style-type: none"> • Identification du demandeur (Fonction – Nom - Date – Signature) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Recueil des avis techniques locaux / responsable organisme : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Avis ▪ Proposition de restrictions d'emploi ou techniques et des mesures compensatoires ▪ Mesures prises/envisagées pour recouvrer une situation normale dans les délais de l'autorisation exceptionnelle 	
<ul style="list-style-type: none"> • Identification du responsable technique local / organisme (Fonction – Nom - Date – Signature) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Avis et visa d'autorité d'emploi (Fonction – Nom - Date – Signature) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Décision de dérogation et visa (Fonction – Nom - Date – Signature) 	

6.2. CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE DE DÉVIATION

Toute demande de déviation transmise à la DSAÉ doit au minimum inclure les éléments suivants :

- identification de l'organisme : type et référence d'agrément (OGMN/ OE / OFM) et implantation ;
- motif de l'objet de la demande
- exposé des circonstances qui motivent la demande ;

- énoncé des spécifications d'organismes qui ne sont plus respectées et/ou privilèges impactés ;avis successifs sur les suites à donner par la chaîne de l'autorité d'emploi (RQ-DQ) incluant :
 - avis ;
 - proposition de restrictions d'emploi ou techniques et des mesures compensatoires ;
 - mesures prises pour recouvrer une situation normale ou recourir à une modification de l'agrément.

Un formulaire de demande de déviation EMAR (FR) Form.107 est disponible en ligne.

6.3. CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION D'ÉCART

Les autorisations d'écart ne relèvent pas de procédures de la DSAÉ mais de la DGA/AT.

6.4. DESTINATAIRES –ARCHIVAGE

La DSAÉ est rendue systématiquement destinataire¹³ :

- des dérogations et autorisations d'écart accordées (pour information) ;
- des demandes de déviations (pour décision) ;

Toutes les autorisations exceptionnelles font l'objet d'un archivage conformément aux termes des instructions de référence 8.

7. AIDE-MÉMOIRE RELATIF AUX DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS ET SIGNATURES¹⁴

Les autorités administratives exercent les compétences qui leur sont confiées, selon le cas, par la Constitution, la loi ou le règlement. A ce titre, elles sont habilitées, dans leur domaine de compétences, à autoriser ou prescrire telle action ou tel acte.

La compétence des autorités administratives, régulièrement investies, peut ainsi se définir comme leur capacité juridique à adopter des normes ou à prendre des actes.

Il y a donc vice d'incompétence quand une autorité administrative prend une décision sans avoir la qualité pour le faire. L'incompétence de l'auteur de la décision entache cet acte d'illégalité.

En raison de l'importance des compétences qui leur sont attribuées et du nombre d'actes qui en résultent, les autorités administratives ne peuvent exercer toutes leurs attributions personnellement, même si elles disposent d'agents instruisant les affaires relevant de leur domaine de compétence.

L'action administrative peut également nécessiter d'être conduite au plus près des administrés et de déconcentrer la prise des décisions les concernant.

Le droit administratif permet, pour répondre à ces préoccupations, aux autorités ou agents subordonnés de disposer, sous certaines conditions, de la compétence d'autorités administratives supérieures. Le principal mécanisme d'aménagement des règles de compétence au sein de l'administration est la délégation de compétence.

¹³ Le cas échéant, avec le degré de classification adapté.

¹⁴ Référence publication « courrier juridique de la défense » N° 8 page

10 http://portail.sga.defense.gouv.fr/juridique/sites/juridique/IMG/pdf/CJD_juillet_2015-2.pdf

Le droit administratif distingue deux formes de délégation de compétences :

- 1) **la délégation de signature**, qui est un procédé par lequel une autorité administrative charge une autre autorité, qui lui est subordonnée, d'agir en son nom, dans un cas ou une série de cas déterminés ;

- 2) **la délégation de pouvoirs**, qui opère un transfert de compétences d'une autorité administrative à une autre autorité.

En résumé, il est à retenir :

La délégation de signature :	La délégation de pouvoirs :
- ne dessaisit pas le délégant du pouvoir de signer, qui peut être exercé concurremment avec le délégataire. C'est une simple mesure d'organisation du service.	- dessaisit le titulaire de ses pouvoirs au profit du délégataire et opère une nouvelle répartition des compétences.
- revêt un caractère personnel. C'est une mesure prise <i>intuitu personae</i> . Une exception : les responsables ministériels mentionnés à l'article 1 ^{er} du décret n° 2005-850 du 27 juillet 2005 conservent la délégation de signature qu'ils tiennent du ministre dont ils relèvent en raison l'acte publié au Journal officiel et les nommant dans leurs fonctions.	- revêt un caractère impersonnel. C'est une mesure prise <i>ès fonctions</i> .
- devient caduque lorsque s'achèvent les fonctions du délégant ou du délégataire (même exception que précédemment).	- reste en vigueur en cas de changement de titulaire des fonctions du délégant ou du délégataire.
- est limitée aux attributions du délégataire. La délégation peut de plus être restreinte aux cas d'absence ou d'empêchement du délégant.	- ne peut cesser que si un acte de même nature et de même niveau y met fin.

Nota : la délégation de pouvoirs dessaisit aussi le titulaire de sa responsabilité. Une telle délégation doit être prévue par décret et mise en place par arrêté.