

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES***



**Édition Chronologique n° 31 du 13 juillet 2016**

PARTIE PERMANENTE  
État-Major des Armées (EMA)

Texte 15

**INSTRUCTION N° 5583/DEF/EMA/EMP.1**

de cadrage sur l'usage des dérogations à la navigabilité des aéronefs en opération.

*Du 25 mai 2016*

ÉTAT-MAJOR DES ARMÉES : *division « emploi des forces ».*

**INSTRUCTION N° 5583/DEF/EMA/EMP.1 de cadrage sur l'usage des dérogations à la navigabilité des aéronefs en opération.**

*Du 25 mai 2016*

NOR D E F E 1 6 5 0 8 3 7 J

---

*Références :*

Code de la défense.

Décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 (JO n° 102 du 2 mai 2013, texte n° 29 ; signalé au BOC 28/2013 ; BOEM 107.1.1).

Arrêté du 25 mars 2016 (n.i. BO ; JO n° 74 du 27 mars 2016, texte n° 22).

Décision n° 2285/DEF/EMA/SC\_OPS/EMP du 5 avril 2016 (BOC n° 17 du 14 avril 2016, texte 25).

*Pièce(s) Jointe(s) :*

Deux annexes et un appendice.

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 103.2

*Référence de publication :* BOC n° 31 du 13 juillet 2016, texte 15.

---

1. Le respect de la réglementation relative à la navigabilité des aéronefs est un élément essentiel de la sécurité aérienne et de la maîtrise des risques, y compris en opération <sup>(1)</sup>.

Certains cas particuliers peuvent néanmoins nécessiter de déroger aux dispositions générales, comme le prévoit le décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 et le permettent, pour certains drones utilisés actuellement en opération, les textes de 2<sup>e</sup> référence et 3<sup>e</sup> référence <sup>(2)</sup>.

Ce régime dérogatoire peut s'appliquer à chacune des flottes d'aéronefs en cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes. Le retour le plus rapide possible au cadre d'emploi standard devra alors être recherché.

Il conviendra d'informer des décisions de dérogation, d'une part la direction de la sécurité aéronautique d'État (DSAÉ), organisme garant des principes de la navigabilité, et d'autre part l'autorité d'emploi (AE), responsable de l'exploitation du ou des aéronefs concernés.

Les modalités devant être mises en œuvre pour déroger aux dispositions de la navigabilité sont précisées en annexe I. L'annexe II. fixe les modalités d'information de la DSAÉ et de l'AE.

Les AE conservent toute latitude pour adapter les procédures <sup>(3)</sup> d'utilisation lorsque des restrictions d'emploi figurent dans des documents relevant de l'autorité technique.

2. La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

*Le général de corps d'armée,  
sous-chef d'état-major « opérations » de l'état-major des armées,*

Didier CASTRES.

---

(1) Le terme « opération » est ici entendu au sens de l'article L4123-12-II. du code de la défense.

(2) n.i. BO.

(3) Par exemple, modification de points d'attentes, de circuits de piste, etc., pour éviter le survol de zones sensibles pour les phases non critiques de la mission sur le plan tactique.

ANNEXE I.  
**MODALITÉS DE RECOURS À L'ARTICLE 10. DU DÉCRET N° 2013-367 DU 29 AVRIL 2013.**

**Préambule.**

Le recours à une dérogation prévu au II. de l'article 10. du décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 relatif à l'utilisation, à la navigabilité et à l'immatriculation des aéronefs d'État doit demeurer l'exception.

Article 10. du décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 :

« I. En cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes, les autorités d'emploi mentionnées à l'article 3. du présent décret peuvent, par décision motivée et pour une durée limitée, déroger aux dispositions du présent décret.

II. Le ministre de la défense peut donner délégation de pouvoirs au chef d'état-major des armées pour déroger, dans les conditions mentionnées à l'alinéa précédent et dans le cadre d'une opération, aux dispositions du présent décret. Sauf urgence ou impossibilité justifiée, le chef d'état-major des armées recueille l'avis de l'autorité d'emploi concernée.

Le chef d'état-major des armées peut déléguer sa signature à des officiers pour déroger aux dispositions du présent décret dans les mêmes conditions. ».

**1. CONTEXTE.**

Le II. de l'article 10. du décret susmentionné permet :

- en cas de circonstances exceptionnelles (1) ;

ou

- de nécessités opérationnelles urgentes (2),

de déroger aux règles :

- d'utilisation ;

- de navigabilité ;

- d'immatriculation,

des aéronefs militaires en opération.

Aux termes du II. de l'article 10., il est possible d'exploiter un aéronef en s'affranchissant d'une ou plusieurs dispositions de la réglementation mise en place pour assurer la sécurité des personnes à bord ou des tiers. Son recours ne peut être envisagé qu'une fois que toutes les autres solutions règlementaires et technico-opérationnelles auront échoué et que la nécessité d'exploiter l'aéronef est avérée. L'exploitation est alors réalisée hors du cadre d'emploi certifié dans les limites accordées par la dérogation. Dans la mesure du possible, la mise en œuvre de la dérogation doit être limitée dans le temps, et cette durée prévisionnelle notifiée à la DSAÉ et à l'AE.

Dans tous les cas, le chef d'état-major des armées (CEMA), à qui le ministre de la défense a donné délégation de pouvoir pour déroger par arrêté du 25 mars 2016 (A), reste responsable des conditions de mise en œuvre des dérogations aux exigences de la navigabilité. Celles-ci doivent donc assurer la plus grande sécurité des personnes et des aéronefs, et viser à prévenir tout risque de mise en cause pénale ou contentieuse ultérieure.

### **1.1. Dérogation aux règles de navigabilité.**

Le recours aux dispositions du II. de l'article 10. ne s'envisage qu'après avoir essayé de maintenir l'aéronef « navigable » :

- soit par le recours à la fiche de relevé d'anomalie mineure (FRAM) ou recueil des « *control inspection list* » (CIL) ;
- soit par l'application de la liste minimale d'équipements (LME) ou de la liste de tolérances techniques et d'exploitation (LTTE) ;
- soit par la voie logistique ;
- soit par la voie du prélèvement ;
- soit par la voie d'une autorisation d'écart de la part du détenteur du certificat de type ;
- soit par la voie d'une autorisation d'écart de la part de l'autorité technique ;
- soit par la voie d'une autorisation de vol de l'autorité d'emploi avec avis conforme de l'autorité idoine.

Le gain opérationnel attendu doit nécessairement être supérieur aux risques encourus pour pouvoir déroger aux règles d'utilisation (3).

### **1.2. Dérogation aux règles d'utilisation.**

En conséquence, le recours au II. de l'article 10. est exclu pour tout vol technique, vol de maintien en condition opérationnelle des équipages ou vol pouvant être assimilé par sa nature à un vol d'entraînement.

Le recours à une dérogation devra également être proscrit si l'objectif poursuivi est l'optimisation d'un vol opérationnel qui pourrait sinon être réalisé moyennant des adaptations sans impact sur les phases tactiques du vol.

### **1.3. Dérogation aux règles d'immatriculation.**

La présente instruction ne régit pas les dérogations relatives aux règles d'immatriculation.

## **2. MISE EN OEUVRE.**

Une fois toutes les voies réglementaires et technico-opérationnelles épuisées, l'unité en charge de l'entretien ou de l'exploitation de l'aéronef rend compte à l'autorité délégataire du CEMA au titre des dispositions du II. de l'article 10. de l'incapacité de réaliser la mission dans les délais impartis.

Dès lors que le recours à l'article 10. est envisagé, l'autorité délégataire du CEMA, sauf urgence ou impossibilité, sollicite l'avis de l'AE ou de ses délégataires pour évaluer les risques liés à l'exécution de la mission sous régime dérogatoire.

Si le recours à la dérogation s'avère nécessaire, la prise de décision, la consultation de l'AE concernée, et les interventions des différents opérateurs doivent être traçables. À cet effet, le « chat » portail des opérations interarmées (chat POIA) représente l'outil idoine (confidentialité, souplesse d'utilisation). Cependant, toute autre solution offrant les mêmes garanties proposées par une AE est acceptable.

Cette phase du traitement de la dérogation n'exempte pas de la nécessité d'informer la DSAÉ (voir annexe II.).

Une décision correspond à une mission pour un aéronef. Il y aura autant de formulaires tels que définis en appendice II.A. que de missions et d'aéronefs.

### 3. FIN DE L'UTILISATION DE L'ARTICLE 10. DU DÉCRET N° 2013-367 DU 29 AVRIL 2013.

Une fois que les conditions d'utilisation de l'article 10. ont pris fin, l'aéronef est de nouveau suivi selon les conditions du décret n° 2013-367 du 29 avril 2013.

L'aéronef n'est pas décrit comme ayant quitté l'environnement contrôlé. À ce titre, seule la correction du défaut qui a prévalu à ce choix permet le retour normal en maintien de navigabilité.

---

(1) La notion de circonstances exceptionnelles a été dégagée par la jurisprudence du juge administratif. Elle s'applique principalement aux périodes de guerre ou de crises générales graves et recouvre notamment la survenance d'évènements graves, brutaux et imprévus, ou l'impossibilité pour l'autorité administrative qui doit agir de le faire selon le cadre légal requis, ou le caractère d'intérêt général de l'action effectuée [voir notamment arrêts du Conseil d'Etat Lecoq (1944), Marion (1948), Laugier (1948) et Entreprise Chemin (1947)].

(2) A contrario, la notion de nécessités opérationnelles urgentes n'est pas définie en droit et peut donc être appréciée sous le triple aspect de l'opérationnel, de la nécessité et de l'urgence.

(A) n.i. BO ; JO n° 74 du 27 mars 2016, texte n° 22.

(3) Notamment pour déroger à l'interdiction de survol de zones sensibles par des aéronefs dont le certificat de type ne le permet pas en partie ou en totalité.

ANNEXE II.  
**COMPTE-RENDU DE L'UTILISATION DE L'ARTICLE 10. AUX AUTORITÉS DE  
NAVIGABILITÉ.**

Lorsqu'il est fait usage d'un recours à la dérogation aux dispositions prévues par la réglementation relative à la navigabilité des aéronefs d'État, la DSAÉ et l'AE concernée doivent systématiquement en être tenues informées en utilisant le formulaire joint en l'appendice II.A.

L'ensemble des champs prévus dans le formulaire devra impérativement être rempli.

Ce formulaire sera transmis à la DSAÉ et à l'AE dans les trente jours calendaires à l'issue de la prise de décision de la dérogation. Plusieurs décisions peuvent être éventuellement regroupées pour une telle transmission, en respectant le délai précédent pour la plus ancienne des décisions.

*APPENDICE II.A.*  
***FORMULAIRE D'INFORMATION.***



# **FORMULAIRE D'INFORMATION.**

 <b>MINISTÈRE DE LA DÉFENSE</b>	<h2 style="margin: 0;">DÉROGATION AU DÉCRET N° 2013-367 DU 29 AVRIL 2013</h2>	
---	---	---

*Art. 10. I - En cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes, les autorités d'emploi mentionnées à l'article 3 du présent décret peuvent, par décision motivée et pour une durée limitée, déroger aux dispositions du présent décret.*

*II - Le ministre de la défense peut donner délégation de pouvoirs au chef d'état-major des armées pour déroger, dans les conditions mentionnées à l'alinéa précédent et dans le cadre d'une opération, aux dispositions du présent décret. Sauf urgence ou impossibilité justifiée, le chef d'état-major des armées recueille l'avis de l'autorité d'emploi concernée. Le chef d'état-major des armées peut déléguer sa signature à des officiers pour déroger aux dispositions du présent décret dans les mêmes conditions.*

Numéro / Référence :

### **1. AÉRONEF**

1.5 Documents de navigabilité :		CDN n° :	
1.1 Constructeur :	1.3 Numéro de série :	AdV n° :	Validité : / /
1.2 Type aéronef :	1.4 Immatriculation :	CEN n° :	Validité : / /

1.6 Objet de la demande de l'article 10 concernant cet aéronef (description de l'écart par rapport à la navigabilité):

### **2. DÉROGATION CADRE**

#### **MOTIF**

2.1 Nécessités opérationnelles urgentes ☐

2.2 Circonstances exceptionnelles ☐

2.3 Date de la mission	
2.4 Durée de validité de la dérogation	
2.5 HdV prévues	
2.6 Observation	

**2.7 Identification Demandeur**  
(chef détachement opérationnel)  
Fonction – Nom – Date – Signature :

### **3. CIRCONSTANCES TECHNIQUES / RESTRICTIONS D'EMPLOI**

3.1 Descriptif :

**3.2 Identification Responsable Technique Local**  
Fonction – Nom – Date – Signature :

### **4. AVIS AUTORITÉ D'EMPLOI**

4.1 Consultée : ☐ OUI ☐ NON

4.2 Si OUI avis AE : ☐ Favorable ☐ Défavorable

4.3 Référence de la consultation – Nom – Date :

4.4 Si NON raison : ☐ Urgent ☐ Imp. Justifiée

### **5. DÉCISION ARTICLE 10.II**

**5.1 Identification Autorité Délégitaire du CEMA**  
Fonction – Nom – Date – Signature :

### **6. PROCESSUS ENVISAGE DE RETOUR EN ENVIRONNEMENT DE NAVIGABILITÉ**

6.1 Descriptif :

**6.2 Identification Responsable Technique**  
Fonction – Nom – Date – Signature :

Destinataires :

- Echelon local Ops ;
- Echelon local Tech ;
- AE concernée ;
- DSAÉ ;
- Carnet nav aéronef.