



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



P-04-00

Autorisations exceptionnelles dans le domaine de la navigabilité

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 05
Version n° 00
Publiée le 12/01/2024

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0 (ex-Ind A)	25 Juin 2012	<p>Ce document est créé.</p> <p>Il annule et remplace les fascicules suivants :</p> <p>P-43-30 - autorisations exceptionnelles demandées par une entreprise de transport aérien</p> <p>P-44-45 - autorisations exceptionnelles demandées par une entreprise de transport aérien (ops 1 / ops 1/t & ops 3)</p>
Ed 1 v0 (ex-Ind B)	18 Mars 2015	<p>Cette révision :</p> <ul style="list-style-type: none">- modifie, dans son § 8.2 "Services compétents", le destinataire d'une demande de dérogation pour les aéronefs,- précise qui, au sein d'OSAC, est chargé de l'approbation des déviations majeures pour les aéronefs (§ 8.2),- prend en compte que dans l'attente de l'approbation par l'EASA d'une modification ou d'une réparation mineure instruite par OSAC, cas de besoin urgent, les demandes de dérogation sont à adresser directement à la DSAC par le postulant (§ 8.2),- introduit quelques modifications du texte afin d'en améliorer la lisibilité.
Ed 2 v0 (ex-Ind C)	12 Juin 2015	<p>Cette révision introduit quelques modifications dans la numérotation aux § 7.3 et .8.2⁽¹⁾</p>
Ed 3 v0 (ex-Ind D)	31 Janvier 2017	<p>Cette révision :</p> <ul style="list-style-type: none">• Prend en compte le changement d'organisation de la DSAC/NO/AGR qui devient la DSAC/NO/MQC (pôle Méthodes, Qualité et Compétences) et le transfert à la DSAC/NO/NAV du traitement de toutes les dérogations « aéronef »• Précise dans le nota 1 du § 6.1.2 que les tolérances pouvant être, le cas échéant, intégrées dans le PE sont celles prévues dans le programme constructeur.
Ed 4 v0 (ex-Ind E)	10 Octobre 2018	<p>Cette révision :</p> <ul style="list-style-type: none">• Intègre les DAE relatives aux licences de maintenance d'aéronefs• Permet le traitement en « déviation » de certaines extensions de butées d'entretien qui relèvent de la certification de type.• Définit les modalités d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures.• Prend en compte le règlement (UE) 2018/1139.
Ed5 V0	12 janvier 2024	<p>Cette révision apporte des précisions sur le périmètre et le traitement des déviations et des dérogations. Elle prend également en compte les dernières évolutions réglementaires dont notamment le règlement (UE) 2019/1383 ainsi que diverses évolutions éditoriales.</p>

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée OSAC sur le site internet. Pour cela, le demandeur doit rechercher le document concerné sur la page Documentation Technique et sélectionner « Demander une modification » dans la colonne Actions. Cette procédure est disponible en téléchargement sur le site internet : <https://documentation.osac.aero/>.

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions.....	2
Sommaire	4
1. OBJET	6
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	6
2.1. Abréviations	6
2.2. Définitions	7
3. DOMAINE D'APPLICATION	7
4. RÉFÉRENCES	8
4.1. Principaux règlements concernés	8
4.2. Documents DGAC	8
5. NATURE ET BASE REGLEMENTAIRE DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES	8
5.1. Les dérogations	8
5.2. Les déviations	8
6. TYPOLOGIE DES AUTORISATIONS	9
6.1. Autorisations exceptionnelles « aéronefs »	9
6.1.1. Dérogations	9
6.1.2. Déviations	9
6.2. Autorisations exceptionnelles « agréments »	11
6.2.1. Dérogations	11
6.2.2. Déviations	11
6.2.3. Cas particulier des modifications d'agrément nécessitant une transition.....	12
6.3. Autorisations exceptionnelles « licences de maintenance aéronefs »	12
6.3.1. Dérogation	12
6.3.2. Déviation.....	12
7. CONDITIONS D'ACCEPTABILITE	13
7.1. Caractère exceptionnel et imprévu et urgent et de durée limitée.....	13
7.2. Conséquences sur la sécurité, l'environnement et la distorsion du marché	13
8. TRAITEMENT PRATIQUE	14
8.1. Contenu du dossier de demande	14
8.2. Services compétents	15
8.3. Evaluation et décision par l'autorité	16
8.4. Suivi de la DAE	16
9. APPROBATION INDIRECTE DE CERTAINES DEVIATIONS "AERONEFS" MINEURES	16
9.1. Introduction	16
9.1.1. Cas d'un aéronef soumis à la Part ML	16
9.1.2. Cas d'un aéronef soumis à la Part M	16
9.2 Définitions	16
9.3 Rappels.....	17
9.4 Procédure d'approbation indirecte de certaines déviations « aéronefs » mineures.....	18
9.4.1 Tâches éligibles	18
9.4.2 Caractère exceptionnel de la déviation	18
9.4.3 Impact sur la sécurité et mesures compensatoires	18
9.4.4 Etendues des variations et détermination de la valeur de dépassement.....	18
9.4.5 Documentation de la déviation	19

9.4.6	Approbation de la déviation	19
9.5	Obtention de la prérogative d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures	19
9.6	Retrait de la prérogative d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures	19
9.7	Notification à l'autorité	20

1. OBJET

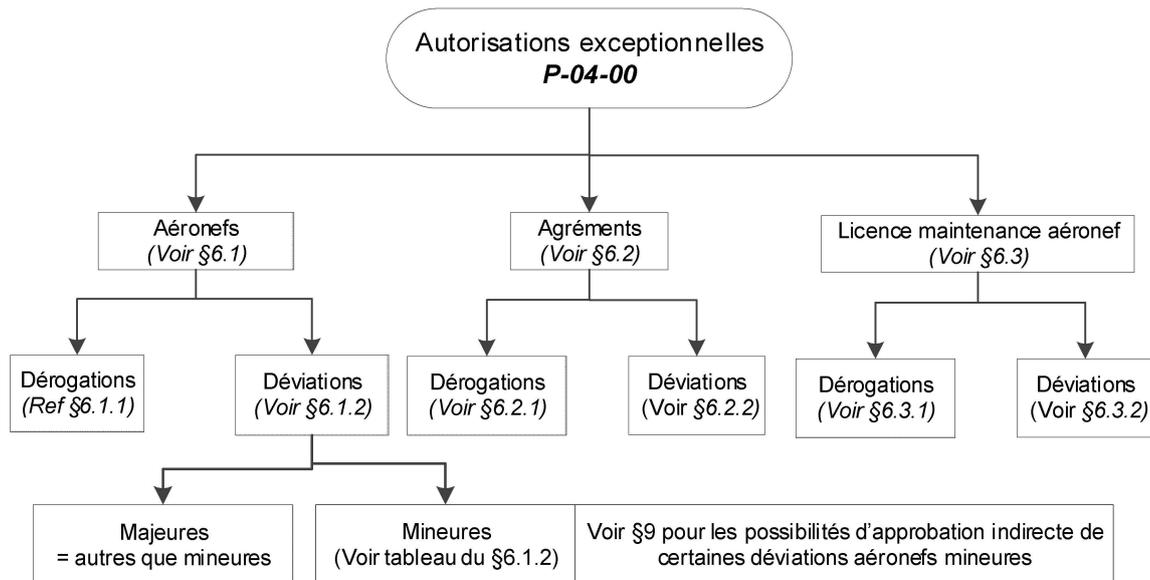
La présente procédure définit les modalités de traitement d'une autorisation exceptionnelle (dérogation ou déviation) **relevant du règlement communautaire (UE) 2018/1139**, concernant :

- les aéronefs,
- les organismes agréés,
- les licences de maintenance d'aéronefs.

Cette procédure ne traite pas des dérogations et des déviations aux exigences opérationnelles (équipement, MEL etc.) qui doivent être soumises à la DSAC/IR compétente.

Il est à noter que l'instruction et la délivrance des autorisations exceptionnelles sont soumises à redevance (cf arrêté du 28 décembre 2005).

Le logigramme ci-dessous est une synthèse de la structure de la présente procédure :



2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1. Abréviations

AD/CN :	Airworthiness Directive / Consigne de Navigabilité
ALI :	« Airworthiness Limitation Items »
BI :	Bulletin d'information
CAMO :	« Continuing Airworthiness Management Organisation » - Organisme de Maintien de la Navigabilité
CAO :	« Combined Airworthiness Organisation » - Organisme Combiné de Navigabilité
CDCCL :	« Critical Design Configuration Control Limitation »
CMPA :	« Complex Motor-Powered Aircraft » - Aéronef motorisé complexe
CMR :	« Certification Maintenance Requirement »
CSN :	« Cycles Since New » - Cycles totaux
DAE :	Demande d'Autorisation Exceptionnelle

DGAC :	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC/IR :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile / Echelons interrégionaux et Services Outremers
DSAC/NO/MQC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile / Direction Navigabilité-Opérations / Pôle Méthodes, Qualité et Compétences
DSAC/NO/NAV :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile / Direction Navigabilité-Opérations / Pôle certification suivi de navigabilité et aviation générale
EASA :	European Union Aviation Safety Agency (EASA : Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne)
ETOPS :	« Extended-range Twin-engine Operation Performance Standard »
FCE :	Formation en Cours d'Emploi (OJT en anglais)
FH :	« Flight Hour » - Heure de vol
ICA :	« Instruction for Continued Airworthiness » Instructions pour le Maintien de la Navigabilité
LLP :	« Life Limited Parts » - Pièces à durée de vie limitée
MEL :	« Minimum Equipment List »
MFD :	« Manufactured Date » – Date de fabrication
MGN :	Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du maintien de la Navigabilité
MPD :	Maintenance Planning Document
MRBR :	« Maintenance Review Board Report »
MSN :	« Manufacturer Serial Number » - Numéro de série donnée par le fabricant
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile
PE :	Programme d'Entretien
QT :	Qualification de Type
SFAR :	« Special Federal Aviation Regulation »
STCH :	« Supplemental Type Certificate Holder » - Détenteur d'un certificat de type supplémentaire
TAC :	Transport Aérien Commercial nécessitant l'obtention d'une licence d'exploitation conformément au règlement (CE) 1008/2008.
TCH :	« Type Certificate Holder » - Détenteur de certification de type
TSN :	« Time Since New » - Heures totales

2.2. Définitions

Réservé

3. DOMAINE D'APPLICATION

Aéronefs : Aéronefs immatriculés en France relevant du règlement communautaire (UE) 2018/1139 (sont donc exclus les aéronefs relevant de l'Annexe I). Sont également concernés les aéronefs relevant du règlement communautaire (UE) 2018/1139 et en instance d'immatriculation au registre français portant des marques réservées et un aéronef relevant du règlement communautaire (UE) 2018/1139 et pour lequel des marques provisoires F-W lui ont été attribuées est également soumis à cette procédure.

Organismes : Organismes titulaires d'un agrément Partie 21G, Partie 21F, Partie 145, Partie CAMO, Partie CAO ou Partie 147 délivré par la DGAC ou par OSAC.

4. RÉFÉRENCES

4.1. Principaux règlements concernés

Règlementation européenne applicable :

- Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Ce règlement est communément appelé « règlement de base européen ».

La version en vigueur est disponible sur le site Internet EUR-Lex à l'adresse <http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>.

Règlementation française :

- Arrêté du 28 décembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et pris pour l'application des articles R. 611-3, R. 611-4 et R. 611-5 du code de l'aviation civile.

La version en vigueur est disponible sur le site LEGIFRANCE, le service public de la diffusion du droit par l'Internet, à l'adresse <http://www.legifrance.gouv.fr/>.

4.2. Documents DGAC

- F-04-00-1 : Demande d'autorisation exceptionnelle aéronef
- F-04-00-2 : Demande d'autorisation exceptionnelle agrément
- F-04-00-3 : Demande d'autorisation exceptionnelle licence

La version en vigueur est disponible sur le site Internet d'OSAC à l'adresse <https://documentation.osac.aero/>.

5. NATURE ET BASE REGLEMENTAIRE DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES

Les autorisations exceptionnelles peuvent être :

- des « dérogations » délivrées au titre de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139 ou
- des « déviations » pour les autres autorisations.

5.1. Les dérogations

L'article 71 du règlement de base européen (UE) 2018/1139 permet aux Etats Membres d'accorder des dérogations de durée limitée aux exigences de ce règlement et à ses règlements d'application en cas de circonstances imprévisibles **et** urgentes ou de besoins opérationnels urgents **à condition qu'aucun autre moyen de remise en conformité ne soit disponible et sous réserve de maintenir la conformité avec les exigences essentielles.**

Remarque : Ces dérogations **sont** notifiées à l'Agence, à la Commission et aux autres États Membres, avec notamment les raisons qui les motivent et, le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires appliquées. La Commission, sur avis de l'**EASA**, est susceptible de demander l'annulation de la dérogation si elle estime que les conditions de délivrance de la dérogation ne sont pas satisfaisantes.

5.2. Les déviations

Les déviations sont des autorisations exceptionnelles permettant de dévier des manuels ou des procédures approuvées de l'organisme ou du référentiel public. Elles sont accordées sur les mêmes bases réglementaires

que l'approbation de ces mêmes manuels ou procédures. Les déviations ne remettent pas en cause la conformité aux exigences réglementaires et ne peuvent pas modifier les termes du certificat.

6. TYPOLOGIE DES AUTORISATIONS

6.1. Autorisations exceptionnelles « aéronefs »

Il s'agit d'autorisations couvrant des non-conformités affectant la navigabilité de l'aéronef.

6.1.1. Dérogations

- Définition non approuvée
 - Modification/réparation non approuvée
 - Dommage/défaut non rectifié selon un standard approuvé
 - Equipement monté sans document libérateur approprié
 - Associé à la délivrance d'un laissez-passer, utilisation d'un aéronef en dehors du domaine de vol approuvé

- Butée d'entretien relevant de la certification de type non respectée (*)
 - AD/CN(**)
 - Limitations de navigabilité approuvées par l'EASA (exemples : « Airworthiness Limitations Section » Airbus, Chapitre 4 Airbus Hélicoptère,...)
 - Tâches ETOPS identifiées « not to exceed » pour laquelle le détenteur de la définition ne prévoit aucune extension via approbation de l'autorité locale

(*) voir §6.1.2 pour les cas particuliers à traiter en déviation

(**) pour les demandes de modifications de la mise en œuvre d'une CN/AD (proposition de mise en œuvre alternative), une demande d'AMOC (Alternative Methods of Compliance) doit être soumise à l'EASA.

6.1.2. Déviations

- Dépassement de butée d'entretien ne relevant pas de la certification de type et définie dans le PE de l'aéronef
- Dépassement de butée d'entretien relevant de la certification de type, définie dans le PE de l'aéronef, et pour laquelle le détenteur de la définition indique explicitement que son extension ponctuelle peut être accordée par l'autorité locale (mention dans le MPD, MRBR ou équivalent)
- Tâches ETOPS, hors celles identifiées « not to exceed »

Les déviations « aéronefs » relatives aux butées d'entretien concernent uniquement les aéronefs redevables de la Partie-M.

En l'absence de consigne définie par le détenteur de la certification de type, une déviation sera dite « mineure » dans les cas suivants (voir nota 2):

Type de butée	Valeur maximale de la déviation pour une classification « mineure »
Butées exprimées en heures de vol : <ul style="list-style-type: none"> - En TAC et/ou CMPA - En non TAC et non CMPA pour des opérations concernant les grandes visites de cellule type 2000h / 6 ans, révision générale de moteur ou d'hélice ainsi que les visites de prolongation de vie pour les planeurs. (Communément appelé "gros entretien") - En non TAC et non CMPA pour les opérations non mentionnées ci-dessus. (Communément appelé « petit entretien ») 	10% ou 500 heures (première limite atteinte) 2% 10%
Butées exprimées en calendrier : <ul style="list-style-type: none"> - 1 an ou moins - Plus de 1 an sans excéder 3 ans - Plus de 3 ans 	10% ou 1 mois (première limite atteinte) 2 mois 3 mois
Butées exprimées en cycles ou atterrissages	5% ou 250 cycles/atterrissages (première limite atteinte)

Les déviations dépassant les limites définies dans le tableau ci-dessus seront dites « majeures ».

NOTA 1 : Une tolérance aéronef est un dépassement de butée d'entretien prévue dans la documentation du détenteur de la définition de type (MRBR, MPD ou équivalent) ou par OSAC¹ comme pouvant être utilisée sans l'approbation de l'autorité compétente.

Pour pouvoir être utilisée une tolérance doit être préalablement reprise dans le programme d'entretien approuvé par l'autorité compétente pour les aéronefs relevant de la Partie M et dans le programme d'entretien approuvé par l'organisme de gestion ou le programme d'entretien déclaré par le propriétaire pour les aéronefs relevant de la Partie ML.

NOTA 2 : Les instructions pour le maintien de la navigabilité du détenteur de la définition (TCH/STCH, etc.) prévalent sur les valeurs maximales listées dans le tableau ci-dessus. Dans le cas où le TCH ne spécifie pas de limitations pour des dépassements des butées d'entretien, les limitations listées dans le tableau ci-dessus s'appliquent. En revanche, lorsque le détenteur du certificat de type limite la valeur possible d'une déviation (et non pas d'une tolérance), c'est-à-dire la possibilité de dépasser des butées d'entretien, tolérances comprises lorsqu'elles existent, les valeurs définies par le TCH sont à prendre en compte (*short term extension* ou *permitted variation* définie dans les instructions des MPD par exemple).

NOTA 3 : Les valeurs listées dans le tableau ci-dessus sont à considérer comme des dépassements au-delà des butées du PE approuvé ou déclaré, intégrant le cas échéant les tolérances prévues dans le programme constructeur ou admises par OSAC¹. Le principe de détermination de la valeur maximale de la déviation pour une classification « mineure » se fait sur la base de la butée initiale du PE sans la tolérance. Cela étant, lorsqu'une tolérance est prévue dans le PE ou admise par OSAC, elle peut être utilisée en plus de la déviation. Ainsi, une

¹ Tolérances admises par OSAC pour les aéronefs non CMPA hors exploitation commerciale sous licence et relevant de la Partie-M, cf guide G-40-01 – Annexe II disponible sur le site d'OSAC

échéance de 100h avec une tolérance de 5h pourra faire l'objet d'une déviation mineure de 10h. La tâche pourra être exécutée au maximum à 115h (100h + 5h de tolérance + 10h de déviation).

NOTA 4 : Quand une visite a fait l'objet d'une autorisation exceptionnelle, les échéances des visites suivantes seront déterminées à partir de la butée à laquelle la visite aurait dû être réalisée. Les extensions ne sont pas cumulables.

NOTA 5 : Dans le cas de butées multiples (exemple heures et calendaires), une déviation accordée sur l'une des deux butées n'affranchit pas de l'autre butée.

NOTA 6 :

Si la limitation des instructions pour le maintien de la navigabilité (ICA telles que ALI, CMR, etc.) sont incluses dans une visite, une déviation accordée sur cette visite ne suffit pas à autoriser le report de ces ICA qui doivent faire l'objet d'une demande de dérogation spécifique.

NOTA 7 : Aucune autorisation n'est nécessaire pour faire varier les butées des tâches additionnelles d'entretien intégrées par l'opérateur/gestionnaire du maintien de la navigabilité dans le PE de sa propre initiative (tâches de maintenance ajoutées au titre du M.A.302(e) ou ML.A.302 (c)(3)). Les possibilités de variation des butées de ces tâches de maintenance additionnelles sont de l'entière responsabilité du gestionnaire du maintien de la navigabilité.

6.2. Autorisations exceptionnelles « agréments »

6.2.1. Dérogations

Lorsqu'il y a non-conformité à une exigence de la sous-partie A du règlement ou que le certificat est impacté, le postulant détenteur d'un agrément peut soumettre à OSAC une demande de dérogation dans le cadre de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139, notamment dans les cas prévus au § 2.1.1.

Note : Dans le domaine de la production, 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 l'EASA et identifiée sur le certificat libérateur).

6.2.2. Déviations

Le postulant détenteur d'un agrément peut soumettre une demande de déviation à OSAC, notamment dans les cas prévus au § 5.2. Une déviation est accordée, en cas de non-respect des spécifications, lorsqu'une révision des spécifications ne serait pas adaptée à la situation : contexte imprévisible et/ou besoin urgent.

- Caractère imprévisible : le postulant doit veiller à ne pas envisager une dérogation / déviation au stade de la planification d'opérations, d'actions de maintenance, etc en lieu et place de solutions réglementairement conformes.
- Caractère urgent : s'apprécie principalement au travers de l'impact opérationnel d'un refus et de la date à laquelle les circonstances motivant la demande ont été identifiées.

Note : Conformément au BI 2017/04, les cas d'entretien en base sur site non approuvé doivent faire l'objet d'une déviation agrément en accord avec l'EASA, bien qu'il s'agisse en réalité d'une dérogation au § 145.A.75(a).

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 Part 145 : intervention sur un site en ligne non inclus au MOE, hors intervention couverte par le §145.A.75 (c) du règlement (UE) 1321/2014,
- pour un organisme CAMO ou CAO : intervention sur variante d'aéronef non prévue dans les spécifications, lorsque le certificat inclut le type d'aéronef concerné

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

L'Autorité 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 conformément aux points réglementaires 21.B.240(b), 145.B.330(b), CAMO.B.330(b), CAO.B.065(b) et 147.A.150(b) Dans ce cas, une dérogation/déviations n'est pas requise (exemple : déménagement progressif entre deux sites de production/maintenance).

6.3. Autorisations exceptionnelles « licences de maintenance aéronefs »

6.3.1. Dérogation

Lorsqu'il y a non-conformité à une exigence de la sous-partie A de l'annexe III (Partie-66) du règlement (UE) 1321/2014 modifié, le titulaire / postulant à une licence de maintenance d'aéronef peut soumettre à OSAC une demande de dérogation dans le cadre de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139, dans les cas prévus au § 5.1.

Exemples :

Il est possible de demander une dérogation pour obtenir une qualification de type sur un avion à moteur à pistons modifié pour être équipé d'un moteur à turbines à condition qu'au minimum les conditions suivantes soient remplies :

- Détenir une licence avec la catégorie B1.2 et le groupe 3
- Justifier de l'expérience sur le type avion à pistons en question
- Détenir la catégorie B1.1
- Valider en centre de formation approuvé Partie-147 la QT sur le moteur à turbine.

6.3.2. Déviation

Lorsqu'il y a non-conformité à un standard établi par OSAC dans son référentiel public, c'est-à-dire dans les règles, guides et procédures disponibles sur le site internet www.osac.aero, ne remettant pas en cause la conformité aux exigences de la sous-partie A de la Partie-66 et donc ne nécessitant pas une dérogation à une exigence réglementaire, le titulaire / postulant à une licence de maintenance aéronef peut soumettre à OSAC une demande de déviation, tel que prévu au § 5.2.

Exemple :

Un postulant à la licence peut demander une déviation à la règle R-50-01 pour obtenir un crédit d'examen pour une catégorie non-mentionnée dans le document (crédit d'examen autorisé pour B1-1 mais pas pour B1-3 par exemple).

7. CONDITIONS D'ACCEPTABILITE

7.1. Caractère exceptionnel et imprévu et urgent et de durée limitée

Le postulant doit démontrer :

- que sa demande a pour cause des **circonstances imprévisibles et urgentes**¹, ou qu'il y a un besoin opérationnel urgent, et
- que toutes les pistes non dérogatoires ont été explorées pour y faire face²,

L'autorité ne délivrera l'autorisation que pour une portée et une durée limitée au strict minimum.

7.2. Conséquences sur la sécurité, l'environnement et la distorsion du marché

Le postulant doit apporter toutes les justifications et proposer toutes les mesures compensatoires jugées nécessaires pour garantir que la sécurité, la protection de l'environnement et la conformité aux exigences essentielles sont garanties, si nécessaire par l'application de mesures d'atténuation.

Par ailleurs, il devra montrer que sa demande n'impacte pas les conditions du « marché » et donc n'engendre pas de distorsion commerciale vis-à-vis d'une éventuelle concurrence.

De plus, le postulant devra préciser les conditions éventuelles mettant un terme à la dérogation telles que approbation, mise en conformité de la configuration, etc.

Exemples de dispositions compensatoires/mesures d'atténuation :

- **Autorisations « aéronefs » :**
 - une visite supplémentaire du rang inférieur,
 - une vérification particulière,
 - des inspections répétitives,
 - des limitations d'emploi (y compris suspension de certains privilèges opérationnels tels que l'ETOPS)
- **Autorisations « agréments » :**
 - **étude de risques et plan d'action associé**
 - **audit interne complémentaire**
- **Autorisations « licences »**
 - **refresh théorique et/ou pratique**
 - **complément de connaissances théoriques**

Certaines autorisations exceptionnelles « aéronefs » peuvent nécessiter un avis favorable du détenteur de **certificat de type**. OSAC se réserve le droit de demander qu'un tel avis lui soit fourni dans tous les cas qu'il jugerait nécessaire.

¹ Une autorisation exceptionnelle ne doit pas être envisagée a priori lors de la planification des actions de mise en conformité avec la réglementation.

² L'autorisation exceptionnelle ne doit pas être utilisée comme un moyen de s'affranchir sans motif valable d'une procédure normale plus contraignante ou plus coûteuse. En particulier, s'agissant des autorisations aéronefs, la possibilité d'un laissez-passer doit être envisagée en priorité. Toutefois, la solution « autorisation exceptionnelle » est la seule possible lorsque le type de vol envisagé ne peut réglementairement pas être réalisé sous laissez-passer (notamment transport aérien commercial et travail aérien).

8. TRAITEMENT PRATIQUE

8.1. Contenu du dossier de demande

La demande doit être déposée sur le site internet d'OSAC, via la section correspondante de la rubrique Services :

- AERONEFS pour les demandes d'autorisation exceptionnelle « aéronef »,
- ORGANISMES AGREES pour les demandes d'autorisation exceptionnelle « agrément »,
- MECANICIENS pour les demandes d'autorisation exceptionnelle « licence ».

Le dossier de demande doit contenir :

- le formulaire de demande d'autorisation exceptionnelle « aéronef », « agrément » ou « licence », complété et signé, comprenant les informations suivantes :
 - l'identification claire de l'objet de la demande,
 - les articles réglementaires ou les paragraphes du manuel qui ne sont plus respectés,
 - les privilèges opérationnels impactés,
 - les justifications du caractère imprévisible et urgent des circonstances ou des besoins opérationnels et urgents qui motivent la demande, ainsi que la date à laquelle les circonstances motivant la demande ont été identifiées,
 - les justifications de l'absence de solutions non dérogoires adéquates,
 - la durée pour laquelle le postulant estime la dérogation souhaitable pour lui permettre de retrouver une situation nominale au titre des mesures qu'il va mettre en œuvre, le caractère répétitif ou non de la dérogation,
 - les justifications que la sécurité, la protection de l'environnement et le caractère non-discriminatoire sont garanties, si nécessaire par l'application de mesures compensatoires,
 - les mesures prises pour recouvrer une situation normale dans les délais de l'autorisation exceptionnelle, de façon à éviter de devoir demander une prolongation,
 - pour les aéronefs, la situation de l'aéronef dans son cycle d'entretien et l'état technique de l'appareil, ainsi que la date à laquelle les circonstances motivant la demande ont été identifiées,.
 - Tout document permettant de supporter la demande (rapport d'audit, avis constructeur, relevé d'expérience,...).

Note : la DSAC considère comme indispensable pour les aéronefs motorisés complexes de disposer d'une non-objection du constructeur en cas de demande de poursuite des opérations commerciales. L'avis doit spécifiquement couvrir le cas et la durée demandées. Dans tous les cas, cet avis est un élément favorable à l'instruction de la demande.

8.2. Services compétents

Autorisations exceptionnelles			Destinataire de la demande :	Service approuvateur	Postulant
Catégorie	Cas	Nature			
Aéronef	Définition : <ul style="list-style-type: none"> ○ Modification/réparation non approuvée ○ Dommage/défaut non rectifié selon un standard approuvé ○ Equipement monté sans document libératoire approprié 	Dérogation	OSAC (TAC : copie à DSAC/IR)	DSAC/NO	Responsable de la gestion de l'aéronef (propriétaire ou exploitant ou organisme Part CAMO ou organisme Part CAO) ⁽¹⁾
	AD, limitation de navigabilité approuvée par l'EASA, ou tâche ETOPS « not to exceed » pour laquelle le détenteur de la définition ne prévoit aucune extension via approbation de l'autorité locale		OSAC (TAC : copie à DSAC/IR)		
	Butées d'entretien hors limitation de navigabilité ou AD Limitation de navigabilité pour laquelle le détenteur de la définition prévoit une extension via approbation de l'autorité locale	Déviations majeure ou mineure	OSAC	OSAC	
Agrément	Non-conformité avec la sous-partie A des règlements (Partie-21G / 21F / 145 / 147 / CAMO / CAO)	Dérogation	OSAC	DSAC/NO	Organisme titulaire / postulant à l'agrément
	Non-conformité au référentiel approuvé de l'organisme et/ou au référentiel public OSAC ne répondant pas à une exigence de la sous-partie A du règlement	Déviations		OSAC	
Licence	Non-conformité avec la sous-partie A du règlement (Partie-66)	Dérogation	OSAC	DSAC/NO	Titulaire / postulant à l'obtention de la licence
	Non-conformité au référentiel public OSAC ne répondant pas à une exigence de la sous-partie A du règlement	Déviations		OSAC	

(1) Exception : cas des évolutions de conception en attente d'approbation de l'EASA.

Lorsqu'une dérogation est accordée pour permettre l'exploitation d'aéronefs en attente de l'approbation par l'EASA d'une évolution de conception instruite par la DSAC ou OSAC, la dérogation peut être accordée au postulant à l'évolution de conception. Elle précise qu'elle ne s'applique qu'aux aéronefs immatriculés en France pour lesquels l'urgence opérationnelle est avérée.

8.3. Evaluation et décision par l'autorité

Dans le cadre de l'évaluation de la demande, un contrôle sur site (autorisation « organisme ») ou une inspection physique de l'aéronef concerné (autorisation « aéronef ») peuvent être conduits par OSAC.

Le postulant ne peut considérer que sa demande a été acceptée (et donc en particulier, pour les autorisations aéronefs, que l'aéronef est apte au vol) qu'à réception de l'accord écrit du service approbateur.

8.4. Suivi de la DAE

Lors de la validation de certaines déviations ou dérogations, des mesures compensatoires peuvent être demandées (contrôles supplémentaires, audit, mise à jour de manuel d'organisme, etc).

Le postulant doit appliquer ces mesures compensatoires dans les temps impartis et faire un retour à l'inspecteur OSAC avec toutes les pièces justificatives nécessaires.

Par ailleurs le postulant doit confirmer à l'inspecteur qu'il a retrouvé une situation normale dans la limite de durée accordées par la dérogation ou la déviation validée.

9. APPROBATION INDIRECTE DE CERTAINES DEVIATIONS "AERONEFS" MINEURES

9.1. Introduction

Ce chapitre précise les attendus d'OSAC concernant le contenu et l'utilisation de la procédure d'approbation indirecte de certaines déviations « aéronefs » mineures.

9.1.1. Cas d'un aéronef soumis à la Part ML

Les aéronefs redevables de la Partie-ML dont l'entretien est réalisé suivant un PE approuvé ou déclaré conformément à l'article ML.A.302 ne sont pas concernés.

9.1.2. Cas d'un aéronef soumis à la Part M

Le §4 de l'appendice I de l'AMC M.A.302 et AMC M.B.301(b) précise qu'un **organisme gestionnaire du maintien de la navigabilité** peut faire varier les périodes d'entretien prescrites dans le PE d'un aéronef **redevable de la Partie-M** sous couvert d'une approbation directe de l'autorité compétente ou à travers une procédure développée dans le PE et approuvée par cette même autorité compétente. Cette procédure peut soit être développée dans le PE, soit y être référencée et être développée dans le **manuel de l'organisme**. Cette possibilité ne concerne que les aéronefs immatriculés F-XXXX.

L'approbation indirecte des déviations « aéronefs » mineures concerne uniquement les aéronefs **redevables de la Partie-M** dont la gestion du maintien de la navigabilité est assurée par un organisme titulaire d'un agrément **Partie-CAMO ou Partie-CAO** délivré par l'autorité française et qui dispose de la prérogative d'approbation indirecte du PE, **pour les aéronefs immatriculés en France**.

Les aéronefs **redevables de la Partie-M** dont la gestion du maintien de la navigabilité est assurée par un organisme **titulaire d'un agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO** non délivré par l'autorité française ne peuvent bénéficier de l'approbation indirecte des déviations « aéronefs » mineures dont il est question dans ce chapitre , **l'autorité française ayant choisi de ne pas mettre en œuvre les dispositions**.

9.2 Définitions

Dans le cadre du présent chapitre (§9) :

Déviaton aéronef : Dépassement d'une butée d'entretien qui nécessite l'approbation de l'autorité compétente. Une déviation sera dite mineure lorsque le dépassement n'excède pas les valeurs définies dans le tableau du §6.1.2 de la présente procédure.

Tolérance aéronef : Dépassement de butée d'entretien prévue dans la documentation du détenteur de la définition de type (MRBR, MPD ou équivalent) ou par OSAC¹ comme pouvant être utilisée sans l'approbation de l'autorité compétente. Une tolérance doit être reprise dans le programme d'entretien approuvé pour pouvoir être utilisée.

9.3 Rappels

- Par défaut, et conformément à la présente procédure P-04-00, toute déviation (même mineure) doit faire l'objet d'une demande auprès d'OSAC. Cependant, une approbation par délégation des déviations « aéronefs » mineures est possible à condition que l'organisme dispose d'une procédure conforme aux dispositions du §9.4 et approuvée par OSAC.
- Une extension de la butée d'entretien à travers une déviation s'applique à un seul aéronef, pour une occasion unique.
- Les valeurs de dépassement autorisées sont à considérer comme des dépassements au-delà des butées du PE approuvé qui intègre, le cas échéant, les tolérances prévues dans la documentation du constructeur ou OSAC². Exemple pour un CMPA :

Intervalle recommandé par la documentation constructeur et repris dans le PE approuvé	Tolérance issue de la documentation constructeur et reprise dans le PE approuvé	Déviations mineures maximales conformément au §6.1.2	Intervalle avec déviation mineure maximale
4000 FH	5% soit 200 FH	10% soit 400 FH	4000 FH + 200 FH + 400 FH soit 4600 FH

Dans l'exemple ci-dessus, une déviation au-delà de 4600 FH sera considérée majeure.

- Les instructions du TCH pour le maintien de la navigabilité prévalent sur cette procédure. Dans le cas où le TCH ne spécifie pas de limitations pour des dépassements des butées d'entretien, les limitations citées dans cette procédure s'appliquent.
- Aucun dépassement ne sera autorisé, que ce soit par approbation indirecte ou par approbation directe, s'il y a des évidences ou des raisons de penser que cela pourrait mettre en danger la sécurité du vol.
- Seul OSAC peut accepter ou non la délégation d'approbation de déviation mineure pour le dépassement de butées d'entretien dans les limites définies dans cette procédure.
- En fonction des résultats de la surveillance, OSAC peut, si cela s'avère nécessaire, retirer cette prérogative.
- Une déviation mineure est un moyen de **permettre à l'organisme gestionnaire du maintien de la navigabilité** de maintenir en service l'aéronef concerné pendant une période limitée jusqu'à ce que la maintenance due soit réalisée. Cela implique que tout doit être mis en œuvre par l'organisme gestionnaire du maintien de la navigabilité afin de limiter la quantité et la durée de ces déviations.
- Les principes de variation des périodicités décrites dans cette procédure ne couvrent pas le cas des extensions pérennes (voir M.A.302(e)) de la périodicité des tâches contenues dans un PE. Seuls les

¹¹ Tolérances admises par OSAC pour les aéronefs non CMPA hors exploitation commerciale *sous licence et relevant de la Partie-M, cf guide G-40-01 – Annexe II* disponible sur le site d'OSAC

² Tolérances admises par OSAC pour les aéronefs non CMPA hors exploitation commerciale dans le *guide G-40-01 Annexe II* disponible sur le site d'OSAC

éléments liés au suivi de la fiabilité (ou justificatif équivalent) des aéronefs peuvent permettre de justifier des extensions pérennes de périodicités de tâches.

9.4 Procédure d'approbation indirecte de certaines déviations « aéronefs » mineures

9.4.1 Tâches éligibles

La procédure d'approbation indirecte des déviations « aéronefs » mineures doit préciser les tâches éligibles en sachant qu'aucune délégation d'approbation ne peut être octroyée sur :

- des consignes de navigabilités (AD/CN),
- des tâches qui sont incluses dans les Airworthiness Limitation Section (comme par exemple les LLP, items SFARS, CDCCL, ALI, CMR, ou les items du chapitre 4) **et dans les ETOPS CMP**, même si le détenteur de la définition indique qu'une extension ponctuelle peut être accordée par l'autorité locale.

Ainsi la possibilité d'approbation indirecte des déviations « aéronefs » ne concerne pas tous les cas de déviations aéronefs mineures du §6.1.2.

9.4.2 Caractère exceptionnel de la déviation

La déviation exceptionnelle d'une butée d'entretien ne doit pas être prise en compte a priori pour la programmation de l'entretien. Son usage doit être limité à des situations exceptionnelles, imprévues et justifiées.

Ainsi, la justification du caractère exceptionnel de la déviation doit être explicitement prévue par la procédure d'approbation indirecte. Toutes les pistes non dérogoires doivent avoir été explorées, l'octroi d'une déviation ne doit pas être utilisé comme un moyen de s'affranchir sans motif valable d'une procédure normale plus contraignante ou plus coûteuse.

Afin de confirmer l'aspect exceptionnel, l'organisme doit également vérifier les déviations déjà approuvées sur l'appareil en question et sur la flotte exploitée. En cas d'usage trop important ou récurrent des déviations, la procédure doit prévoir la mise en œuvre d'un plan d'action pour rechercher les causes de cet usage important/récurrent des déviations pour y remédier.

9.4.3 Impact sur la sécurité et mesures compensatoires

La procédure doit prévoir la mise en place d'un processus d'évaluation de l'impact sur la sécurité de l'octroi de la déviation, processus qui doit déboucher sur la mise en place de mesures compensatoires telles que :

- une visite supplémentaire du rang inférieur,
- une vérification particulière,
- des inspections répétitives,
- des limitations d'emploi (y compris suspension de certains privilèges opérationnels tels que l'ETOPS),
- etc.

9.4.4 Etendues des variations et détermination de la valeur de dépassement

La procédure doit spécifier l'étendue des variations autorisées. L'étendue maximale d'une déviation « aéronefs » mineure, est donnée dans le tableau du §6.1.2.

La procédure doit faire explicitement mention des règles suivantes :

- Dans le cas de butées multiples (exemple : heures et calendaires), la limite la plus restrictive doit être appliquée.
- Le cumul des déviations n'est pas autorisé : si une déviation a été utilisée, l'opération suivante doit être programmée sur la base de la butée théorique précédente. Exemple : si une visite de 100h due à N heures a été réalisée à (N+7) heures, la visite 100h suivante doit être réalisée à (N+100) heures, soit sous 93h.
- Si une opération d'entretien a été anticipée, l'opération suivante doit être programmée en appliquant la périodicité à la date effective de réalisation : il n'est pas autorisé d'utiliser la déviation pour programmer l'opération à la date théorique initiale. Exemple : si une visite 100h due à N heures a été réalisée à (N-7) heures, la visite 100h suivante doit être réalisée à (N+93) heures (+10h de déviation en cas d'imprévu).

La procédure doit identifier les moyens mis en œuvre et les personnels autorisés à statuer sur le fait que les déviations approuvées de manière indirecte respectent les étendues maximales approuvées par l'autorité

nationale pour l'organisme gestionnaire du maintien de la navigabilité concerné et que les règles applicables aux butées multiples et au non-cumul des déviations sont à tout moment respectées.

9.4.5 Documentation de la déviation

Toute déviation « aéronef » mineure approuvée par délégation doit être documentée. Pour cela, la procédure doit préciser le processus et les documents utilisés pour assurer que chaque déviation octroyée comprend les informations suivantes :

- identification de l'appareil (type, immatriculation, MFD, MSN, TSN, CSN),
- identification des tâches en question et périodes définies dans le PE,
- situation en cours de l'appareil vis-à-vis de son planning d'entretien,
- évaluation des inspections précédentes,
- quantification de l'extension demandée et comparaison avec la butée théorique. Si une première extension a été approuvée par délégation, précision de l'extension approuvée, de l'extension demandée supplémentaire et de l'extension complète vis-à-vis de la butée du PE,
- liste des travaux reportés et des défauts reportés qui sont affectés par cette demande d'extension,
- justification du besoin d'une telle extension,
- éventuels impacts opérationnels,
- confirmation que la demande ne couvre aucune tâche incluse dans les Airworthiness Limitation Section (comme par exemple les LLP, items SFARs, CDCCL, ALI, les CMR ou les items du chapitre 4),
- actions de compensation (par exemple: tâches d'entretien prévues pour compenser cette extension),
- enregistrement & archivage des documents justificatifs appuyant la déviation.

9.4.6 Approbation de la déviation

La procédure doit décrire le processus d'approbation de la déviation. Pour cela, la procédure doit identifier les personnels autorisés à approuver ces déviations. Ceux-ci doivent avoir les compétences, les moyens et l'autorité nécessaire (exemple : Responsable de la Surveillance de la Conformité / Responsable Qualité, Responsable désigné, Responsable d'Entretien, Responsable de Navigabilité, ...) pour :

- vérifier le contenu de la demande de déviation,
- accepter ou non la demande (caractère exceptionnel justifié, acceptabilité des mesures compensatoires, respect de la procédure, etc.),
- approuver formellement la demande ou la refuser,
- archiver la demande,
- diffuser l'approbation de la déviation à l'autorité,
- assurer un suivi.

Le suivi des déviations doit s'inscrire dans un processus d'amélioration continue de l'organisme demandeur et doit permettre de démontrer que les éventuelles mesures compensatoires du §9.4.3 ont bien été mises en œuvre dans les temps.

Par ailleurs, la procédure doit également définir les règles de notification vers l'opérateur/exploitant de l'octroi d'une déviation et prévoir la notification systématique d'OSAC à chaque octroi.

9.5 Obtention de la prérogative d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures

L'obtention de la prérogative d'approbation indirecte des déviations « aéronef » mineures doit faire l'objet d'un amendement majeur du manuel de l'organisme et ne peut pas être octroyée lors de la délivrance d'un agrément (instruction initiale). Cette prérogative ne sera pas accordée avant un an après obtention de l'agrément et à condition que l'organisme dispose de la prérogative d'approbation indirecte des PE.

OSAC se réserve le droit de délivrer la prérogative d'approbation indirecte des déviations « aéronefs » mineures uniquement sur certains des types d'aéronefs en gestion dans l'organisme gestionnaire du maintien de la navigabilité en question et avec des limites d'extension pouvant être inférieures aux limites mentionnées dans le tableau du §6.1.2 qui sont des maximums.

9.6 Retrait de la prérogative d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures

Il est rappelé que dans le cadre de la surveillance de l'agrément, OSAC sera amené à vérifier l'utilisation des approbations indirectes des déviations « aéronefs » mineures octroyées par l'organisme.

Si leur utilisation s'avère abusive, OSAC pourra être amené à remettre en question la délégation d'approbation.

9.7 Notification à l'autorité

Lorsque l'organisme utilise sa prérogative d'approbation indirecte des déviations « aéronef » mineures, il doit notifier la déviation mineure qu'il a accordé via la section ORGANISMES AGREES de la rubrique Services du site internet OSAC.



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr