

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 100 du 24 juin 2019

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 1

INSTRUCTION N° 5583/ARM/EMA/EMP.1

instruction de cadrage sur l'usage des dérogations au décret de navigabilité pour les aéronefs du ministère des armées sous commandement opérationnel du chef d'état-major des armées.

Du 21 juin 2019

INSTRUCTION N° 5583/ARM/EMA/EMP.1 instruction de cadrage sur l'usage des dérogations au décret de navigabilité pour les aéronefs du ministère des armées sous commandement opérationnel du chef d'état-major des armées.

Du 21 juin 2019

NOR A R M S 1 9 5 4 3 6 5 J

Référence(s) :

- [Code du 24 juin 2019 de la défense \(Dernière modification le 1er janvier 2019\)](#)
- [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.](#)

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

Pièce(s) jointe(s) :

Deux annexes et un appendice.

Texte(s) abrogé(s) :

- [Instruction N° 5583/DEF/EMA/EMP.1 du 25 mai 2016 de cadrage sur l'usage des dérogations à la navigabilité des aéronefs en opération.](#)

Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [103.2](#).

Référence de publication :

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.

Cependant, le [décret n° 2013-367 du 29 avril 2013](#) modifié permet « en cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes » de déroger à cette réglementation. Ces éventuelles dérogations sont strictement encadrées et ne peuvent être ordonnées, pour le ministère des armées, que par une autorité d'emploi ou le chef d'état-major des armées (CEMA) en vertu de la délégation consentie par l'arrêté du 25 mars 2016⁽¹⁾ modifié.

La présente instruction ne traite que des dérogations ordonnées par le CEMA en application du II de l'article 10 du [décret n° 2013-367 du 29 avril 2013](#) pour les missions exécutées sous son commandement opérationnel.

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 convient d'informer des décisions de dérogation, d'une part l'autorité de 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 AE conservent toute latitude pour adapter les procédures⁽²⁾ d'utilisation lorsque des restrictions d'emploi figurent dans des documents relevant de l'autorité technique.

L'annexe I précise les modalités à mettre en œuvre dans le cadre d'une procédure de dérogation.

L'annexe II fixe les modalités d'information de la DSAÉ et des AE.

Cette instruction abroge et remplace l'[instruction n° 5583/DEF/EMA/EMP1/NP du 25 mai 2016](#).

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

Notes

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

(2) 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.

ANNEXES

ANNEXE I.

MODALITÉS DE RECOURS À L'ALINÉA II DE L'ARTICLE 10. DU DÉCRET N° 2013-367 DU 29 AVRIL 2013.

PRÉAMBULE

Le recours à une dérogation selon l'alinéa II de l'article 10 du [décret n° 2013-367 du 29 avril 2013](#) précité 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](#) modifié

« 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

L'alinéa II de l'article 10 du décret susmentionné permet :

- en cas de circonstances exceptionnelles⁽³⁾ ou
- de nécessités opérationnelles urgentes⁽⁴⁾.

de déroger aux règles :

- d'utilisation ;
- de navigabilité ;
- d'immatriculation des aéronefs militaires sous commandement opérationnel du CEMA.

Aux termes de l'alinéa 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 ont échoué et que la nécessité d'exploiter l'aéronef est avérée. L'exploitation est alors réalisée hors du cadre d'emploi certifié et 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.

Par son arrêté du 25 mars 2016⁽⁵⁾, le ministre de la défense délègue au CEMA son pouvoir de déroger. Le CEMA délègue ensuite sa signature à différentes autorités nommément désignées.

Dans le cas d'opérations sous son commandement, le CEMA 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 Dérogation aux règles de navigabilité et d'utilisation.

Le recours aux dispositions de l'alinéa 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 CIL (Control Inspection List) ;
- 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 de navigabilité et d'utilisation.

Le recours à l'alinéa II de l'article 10 est exclu pour tout vol de maintien en condition opérationnelle des équipages ou vol pouvant être assimilé par sa nature à un vol d'entraînement sans nécessités opérationnelles.

Le recours au II de l'article 10 peut être envisagé, uniquement en dernier recours, pour un (ou plusieurs) vol(s) technique(s) nécessaire(s) à la remise en ligne

d'un aéronef dès lors qu'un vol opérationnel de cet aéronef sous dérogation article 10 est prévu immédiatement à l'issue du vol technique ou que la non-remise en ligne de l'aéronef fait peser un risque manifeste et disproportionné sur la mission de la force au profit de laquelle cet aéronef est opéré.

Le recours à une dérogation devra 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.

Dans le cadre de l'exécution d'un vol sur le territoire national au profit d'un autre ministère (demande de concours ou réquisition) et nécessitant le recours à une dérogation au cadre de la navigabilité, l'entité en charge du suivi de la navigabilité de l'armée mettant en œuvre l'aéronef concerné devra systématiquement informer le cabinet du ministre (cellule en charge du TN, CM11) avant l'exécution dudit vol.

2 Dérogation aux règles d'immatriculation.

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

2. MISE EN ŒUVRE

Une fois épuisées toutes les voies réglementaires et technico-opérationnelles compatibles avec le tempo opérationnel, l'unité en charge de l'entretien ou de l'exploitation de l'aéronef rend compte au contrôleur opérationnel de la mission de l'incapacité de réaliser la mission dans les délais impartis.

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

- si le contrôleur opérationnel bénéficie de la délégation de signature du CEMA, sur la base de l'avis de l'AE recueilli et de son appréciation de l'opportunité de la mission il choisit de prononcer ou non la dérogation.
- si le contrôleur opérationnel ne bénéficie pas de la délégation de signature du CEMA, il adresse au CEMA ou au délégataire identifié dans la chaîne hiérarchique de l'opération considérée, une recommandation sur la base de l'avis de l'AE recueilli et de son appréciation de l'opportunité de la mission. Le CEMA ou le délégataire identifié choisit ensuite de prononcer ou non la dérogation.

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. A cet effet, le « chat » sur le portail des opérations interarmées (POIA) représente l'outil idoine (confidentialité, souplesse d'utilisation). Cependant, toute autre solution offrant les mêmes garanties proposées par une AE est acceptable.

L'ensemble du processus de dérogation est tracé au travers du formulaire en appendice A de l'annexe II puis transmis selon les dispositions précisées en annexe II.

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

Chaque dérogation est associée à un aéronef identifié et précise la durée de validité et le nombre de vols ou le type d'opération.

3. FIN DE L'UTILISATION DE L'ARTICLE 10

Une fois que les actions programmées et proposées lors de la demande ont été effectuées, l'aéronef est de nouveau suivi selon les conditions du [décret n° 2013-367 du 29 avril 2013](#) précité et n'est pas décrit comme ayant quitté l'environnement contrôlé.

Notes

(3) 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'événements 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)).

(4) *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.

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

ANNEXE II.

COMPTE RENDU DE L'UTILISATION DE L'ALINÉA II 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 via le formulaire traçant la demande et la décision, joint en l'appendice A de l'annexe II.

Une fois la dérogation signée, le délégataire du CEMA ayant procédé à la signature de cette dérogation s'assure de la transmission :

- d'une copie dématérialisée du dossier à la DSAÉ ;

- du document à l'autorité d'emploi concernée par le moyen le plus approprié (papier ou dématérialisé) :

— Armée de Terre :

COMALAT, BA 107 – Route de Gisy, 78129 Villacoublay AIR

— Marine Nationale :

Chef d'état-major de la Marine, 60 boulevard du général Martial Valin – CS21623, 75509 Paris cedex 15

— Armée de l'Air :

Général chargé des affaires nucléaires, de la sécurité aérienne et de la navigabilité de l'état-major de l'armée de l'air, EMAA, 60 boulevard du général Martial Valin CS21623 – 75509 Paris cedex 15

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

Ce formulaire est transmis à la DSAÉ et à l'AE dans les 30 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 DE DÉROGATION

[formulaire](#)

Pour la ministre des armées et par délégation :

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

Grégoire de SAINT QUENTIN.

FORMULAIRE DE DÉROGATION

 Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE		DÉROGATION « Article 10 » Numéro d'enregistrement	
1. Marques de nationalité et d'immatriculation F-XXXX		2. Constructeur et désignation du type de l'aéronef XXXXXXXXXX	
		3. Numéro de série de l'aéronef XXXX	
4. Autorités Autorité d'emploi : Autorité demandant la dérogation :		4 bis. Numéro des certificats CDN-AA-XXXX-XX-XXXX CEN-AA-XXXX-XX-XXXX valide jusqu'au XX/XX/XXXX	
5. Types de vol couverts par la présente dérogation : Cette dérogation est délivrée conformément aux dispositions de l'article 10 du 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'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile pour permettre à l'aéronef désigné ci-dessus et dans les conditions précisées au §7, de réaliser : ☐ vol(s) sous commandement opérationnel du CEMA sur avis de l'AE ; <i>Référence de la demande d'avis :</i> <i>Référence de l'avis :</i> ☐ autre(s) vol(s). En raison de ☐ circonstances exceptionnelles (<i>ex : manifestations à fort rassemblement de personnes, événements majeurs,</i> ☐ nécessité opérationnelles urgentes (<i>ex : qualification technique ou humaine impérative, vie en péril, opérations imprévisibles décisives etc.</i>)			
6. Objet de la dérogation (sous-entend que le reste est conforme)			
7. Restrictions ou mesures conservatoires :			
8. Validité La présente autorisation de vol est valide du XX/XX/XXXX au XX/XX/XXXX pour X vol(s) ou pour telle mission ou pour un nombre de vols illimité			
9. Actions programmées à l'issu de la dérogation pour revenir en conformité par rapport aux règles.			
10. Décisions de la personne compétente (commentée si nécessaire) :		11. Nom, fonction, date et signature de la personne compétente :	