

Direction de la sécurité aéronautique d'État

Programme de Sécurité de l'Aéronautique d'État



Edition 2.0
du 21 novembre 2018



PRÉFACE	P. 5
AVERTISSEMENT	P. 6
CHAPITRE 1	
Politique et objectifs en matière de sécurité aéronautique d'état	P. 7
1.1 Politique en matière de sécurité	P. 7
1.2 Le dispositif de la sécurité de l'aéronautique d'État	P. 7
1.3 Le cadre juridique international et national	P. 8
1.4 Responsabilités de sécurité de l'aéronautique d'État	P. 9
1.5 Gouvernance de la sécurité aéronautique d'État	P. 11
1.6 Politique de mise en oeuvre	P. 13
1.7 Le régime dérogatoire	P. 14
1.8 Retour d'expérience et évolution de la politique de la sécurité	P. 15
CHAPITRE 2	
Gestion du risque aéronautique pour l'aéronautique d'état	P. 16
2.1 Stratégie ascendante	P. 16
2.2 Stratégie descendante	P. 17
CHAPITRE 3	
Assurance de la sécurité pour l'aéronautique d'état	P. 18
3.1 Supervision de la sécurité	P. 18
3.2 Surveillance axée sur les risques	P. 18
3.3 Collecte, analyse et échange des données liées à la sécurité	P. 19
3.4 Suivi des réponses aux recommandations	P. 19
3.5 Gestion du changement	P. 20
3.6 Amélioration des structures et processus concourant à l'amélioration continue de la sécurité aéronautique	P. 20
CHAPITRE 4	
Promotion de la sécurité	P. 21
4.1 Formation et sensibilisation	P. 21
4.2 Partage de l'information	P. 21
GLOSSAIRE	P. 22



Il aura fallu moins d'un siècle pour que l'aviation étatique devienne un acteur clef du monde dans lequel nous vivons. Elle est un formidable outil qui contribue grandement à la protection des intérêts vitaux de notre nation, ainsi qu'au succès des opérations ou des missions confiées à nos organisations par nos dirigeants politiques. Cependant, en raison des lois physiques et humaines qui la gouvernent, elle reste intrinsèquement plus vulnérable et présente plus de risque que la plupart des activités sociotechniques. Un accident aérien se solde souvent par des victimes, des pertes financières et, *in fine*, par une perte capacitaire.

Le monde de l'aéronautique s'est considérablement complexifié, tant par la multiplication des acteurs organisationnels et la densification de leurs interactions, que par les progrès techniques réalisés, engendrant de nouvelles problématiques relevant souvent du domaine du facteur humain. Par ailleurs, la transformation numérique, l'arrivée simultanée de nouveaux aéronefs, l'imbrication civilo-étatique de plus en plus forte, l'accroissement du trafic aérien, la mise en place du ciel unique européen, le recours à des solutions innovantes d'affrètement ou de location pour nos missions, la montée en puissance des drones, le développement exponentiel des avions connectés, les dépendances entre l'aéronautique et les moyens spatiaux sont autant de défis majeurs à relever dans une société de plus en plus judiciairisée et à qui nous nous devons d'apporter un haut niveau d'assurance. La sécurité aéronautique n'est certes pas une finalité en soi. Néanmoins, elle est primordiale, en particulier au travers de ses activités de réglementation, de supervision et de promotion, pour encadrer nos activités et réussir nos missions, tout en préservant le niveau de souplesse nécessaire pour nous permettre de répondre aux situations les plus urgentes et les plus critiques au niveau de risque assumé requis.

Face à cette mutation profonde, l'aviation étatique s'est dotée d'un ensemble intégré de réglementations et d'activités de gestion ayant pour objectif l'amélioration de sa sécurité, ce dont rend compte le Programme de Sécurité de l'Aéronautique d'État. Le PSAÉ, prévu dans le décret 366 du 29 avril 2013 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État, est non seulement une obligation réglementaire ; il est surtout un document de synthèse qui définit un cadre maîtrisé de gestion de sécurité aéronautique tout en respectant les dispositifs préalablement existants. Préconisant une approche systémique, seule méthode capable d'appréhender les problématiques liées à la sécurité aéronautique dans leur globalité, le PSAÉ est un outil de dialogue entre les différents grands acteurs de la sécurité aéronautique qui, quelles que soient leurs différences, ont la volonté commune de rendre le système aéronautique étatique efficace, résilient et d'offrir la garantie aux autorités gouvernementales et à nos concitoyens que les standards de sécurité nécessaires et adaptés à nos missions sont utilisés pour exploiter la flotte des aéronefs de l'État.

Outil indispensable de la sécurité aéronautique, le PSAÉ est non seulement un document à diffuser très largement mais aussi à décliner au sein des organisations étatiques, car il contribue directement et intrinsèquement au succès des missions confiées à l'aéronautique d'État.



Général d'armée aérienne Vincent Carré
Inspecteur général des armées - Air

Le général d'armée aérienne Vincent CARRÉ
Inspecteur général des armées - Air

L'aéronautique d'État participe à la défense des intérêts vitaux de la France, ainsi qu'à la réalisation des missions confiées par le gouvernement. La finalité de l'aéronautique d'État est donc la réalisation des missions opérationnelles qui lui sont attribuées.

Ces missions doivent être réalisées en toutes circonstances dans un cadre maîtrisé avec pour objectif permanent la recherche du plus haut niveau de sécurité possible, compatible avec l'exécution des missions opérationnelles.

Aussi, et conformément au chapitre V du décret¹ portant création de la Direction de la Sécurité Aéronautique d'État (DSAÉ), cette dernière a élaboré, en collaboration avec la Direction Générale pour l'Armement Autorité Technique (DGA-AT), le Bureau Enquêtes Accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État (BEA-É) et les autorités d'emploi (AE)², un Programme de Sécurité de l'Aéronautique d'État (PSAÉ), avec le souci constant de ne pas obérer la capacité des autorités d'emploi à remplir leurs missions respectives.

Le PSAÉ décrit le dispositif de gestion de la sécurité de l'aéronautique d'État et son mode opératoire. Il ne saurait donc en rien affecter l'autorité ni limiter la responsabilité des différents acteurs de la sécurité aéronautique, que ce soit dans le domaine de leur organisation ou dans celui de la conception et de l'exécution de leurs missions.

¹Décret n°2013-366 du 29 avril 2013 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État.

²Les autorités d'emploi sont :

- Le chef d'état-major de l'armée de terre ;
- Le chef d'état-major de la marine nationale ;
- Le chef d'état-major de l'armée de l'air ;
- Le directeur général de la gendarmerie nationale ;
- Le délégué général pour l'armement ;
- Le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises ;
- Le directeur général des douanes et des droits indirects.

Remarque : La direction générale pour l'armement (DGA) héberge l'autorité technique ainsi que l'autorité d'emploi pour les aéronefs possédés par la DGA.

1.1. Politique en matière de sécurité

Tout en préservant en permanence l'autonomie d'action indispensable à la réalisation des missions étatiques, la politique de sécurité aéronautique de l'État a pour finalité de garantir un niveau de risque consenti et maîtrisé dans l'accomplissement des missions dévolues aux autorités d'emploi et compatible avec les enjeux de ces missions. Par ailleurs, elle est une contribution de l'aviation d'État à la sécurité aéronautique globale, tant au niveau national qu'international.

Mise en œuvre conjointement par l'autorité de sécurité aéronautique d'État (DSAÉ), l'autorité technique (DGA-AT), et les autorités d'emploi (AE)³, cette politique :

- définit le dispositif de la sécurité aéronautique d'État ;
- respecte les cultures opérationnelles propres à chaque AE ;
- prend en compte les organisations en place au sein des AE et de la DGA-AT dans le domaine de la sécurité aéronautique et vise à renforcer l'efficacité des démarches engagées, dans une logique d'amélioration, de prévention et de cohérence globale des ressources humaines et financières ;
- contribue à la compatibilité des activités de l'aéronautique d'État avec la sécurité des aéronefs civils ;
- favorise une collaboration active avec les autorités civiles nationales et internationales pour protéger les intérêts de l'aéronautique d'État dans les évolutions réglementaires futures de l'aviation civile.

L'indépendance du BEA-É implique que cet organisme ne soit pas lié à cette politique. En effet, dans le cadre de ses enquêtes relatives aux événements aériens, le BEA-É est susceptible d'évaluer cette politique et sa mise en œuvre.

La pierre angulaire d'un dispositif de gestion de sécurité efficace est une culture de sécurité saine fondée sur un climat de confiance réciproque entre les différents acteurs, qu'ils soient de première ligne ou cadres responsables. L'autorité de sécurité aéronautique d'État (DSAÉ), l'autorité technique (DGA-AT), le directeur du BEA-É s'engagent à promouvoir une telle culture et les autorités d'emploi s'engagent à la développer au sein de leur organisation.

Remarques :

1. L'AE est à la fois autorité de sécurité au sens qu'elle réglemente et surveille les activités relevant de la formation du personnel navigant et de l'exploitation de ses aéronefs, et exploite ses aéronefs.
2. Avec l'arrivée des drones de petite taille et simples d'emploi, de nouvelles exploitations hors AE apparaissent au sein de l'aviation d'État. Ces exploitations donnent de fait un rôle d'acteurs dans le domaine de la sécurité aéronautique d'État à ceux qui les réalisent. Ces derniers doivent donc s'appuyer sur les compétences et l'expertise des trois organismes à compétence nationale.

1.2. Le dispositif de la sécurité de l'aéronautique d'État

1.2.1 Articulation

- La sécurité aéronautique d'État s'articule principalement autour de trois organismes à compétence nationale (la DSAÉ, le BEA-É et la DGA-AT) et des 7 AE. Les 10 organismes ou organisations précités forment, par les domaines de compétence couverts, les relations institutionnelles qui les lient et les interactions qui les animent, le cœur du système de la sécurité aéronautique d'État.
- Cependant, d'autres organismes contribuent à la sécurité aéronautique d'État sans pour autant qu'il s'agisse de leur mission principale - DMAé⁴, SID⁵, SSA⁶ ... - Leur rôle est toutefois essentiel dans certains domaines très spécifiques qui complètent l'action des acteurs de 1er rang.

³ Dans le reste du document et par convention, l'AE qualifie non pas la personne institutionnelle mais l'organisation étatique exploitant des aéronefs qui lui est subordonnée.

⁴ DMAé : Direction de la maintenance aéronautique.

⁵ SID : Service d'infrastructure de la défense.

⁶ SSA : Service de santé des armées.

1.2.2 Contenu

- Un corpus réglementaire qui encadre l'ensemble des activités de l'aviation étatique. Il s'articule suivant cinq axes : circulation aérienne, exploitation des plateformes, navigabilité, exploitation des aéronefs et formation du personnel. Cette approche globale, autrement appelée *Total System Approach*, permet de se prémunir des lacunes et des chevauchements en matière de réglementation, susceptibles de fragiliser le dispositif et de générer des confusions. La mise en œuvre de ce corpus réglementaire est assurée par un ensemble d'actions décrites dans le chapitre 3 du présent document ;
- Des outils permettant une gestion systématique des risques aéronautiques, afin que de potentiels événements indésirables ne se produisent pas ;
- Un système permettant l'étude des événements indésirables qui ont eu lieu, afin qu'ils ne se reproduisent pas.

1.3. Le cadre juridique international et national

1.3.1. Le cadre juridique international

Ni la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, conformément à son article 3, ni le règlement (CE) N°2018/1139 du Parlement Européen et du Conseil du 04 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne, conformément à son article 2, ne s'appliquent aux aéronefs d'État.

Néanmoins, la République française s'est engagée à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'elle établit des règlements pour ses aéronefs d'État. Pour cela, une coordination étroite est mise en œuvre avec la DGAC⁷, notamment dans le domaine de l'interopérabilité.

1.3.2 Le cadre juridique national

Toutes les réglementations relatives à l'aéronautique d'État sont subordonnées aux lois de la République française en vigueur.

Par ailleurs, et conformément au droit international et européen, l'aviation étatique est réglementée, afin d'assurer notamment sa propre sécurité et la sécurité de l'aviation civile. Les décrets 2013-366 et 2013-367 réglementent l'activité aéronautique de l'État. Ces dispositions sont déclinées par 5 arrêtés spécifiques. Le programme de sécurité de l'aéronautique d'État est prévu par ce cadre juridique.

Nonobstant l'absence d'impératif d'application de la réglementation de l'aviation civile aux aéronefs d'État, il est malgré tout donné la possibilité aux AE de se soumettre à celle-ci. Ce faisant, elles acceptent alors d'être surveillées et contrôlées par les autorités civiles compétentes.

Toutefois, le fondement juridique et les modalités de l'action du BEA-É incluent ceux en vigueur dans l'aviation civile, adaptés aux spécificités de l'aéronautique d'État, conformément à l'article L.3125-2 du code de la défense.

Enfin, et conformément à l'article L. 3125-2 du code de la défense⁸, les dispositions du titre II du livre VI de la première partie législative du code des transports applicables aux enquêtes de sécurité menées à la suite d'un accident ou incident grave de l'aviation civile, ainsi que les articles L. 6222-2 à L. 6223-3 du même code, sont applicables à l'enquête de sécurité relative à un accident ou un incident survenu à un aéronef conçu exclusivement à usage militaire ou exploité en circulation aérienne militaire ou à un aéronef qui n'est pas inscrit au registre d'immatriculation de l'aviation civile.

⁷ DGAC : Direction générale de l'aviation civile.

⁸ Les termes ministère de la défense et ministère des armées désignent ici le même ministère. Pour le premier, il s'agit de l'acception employée dans les décrets publiés au JO RF avant le changement de nom de « ministère de la défense » en « ministère des armées ».

1.4. Responsabilités de sécurité de l'aéronautique d'État

1.4.1 Concernant la DSAÉ

Dans le cadre de la politique de sécurité aéronautique de l'État, les objectifs de la DSAÉ sont les suivants :

- promouvoir une approche globale de la sécurité ;
- assurer la cohérence d'ensemble de la sécurité aéronautique d'État en coordonnant et en contrôlant la mise en œuvre du programme de sécurité de l'aéronautique d'État (PSAÉ) ; préparer les révisions du PSAÉ ; recueillir auprès des AE, les orientations et les objectifs de sécurité susceptibles d'être proposés au comité directeur de la DSAÉ. Ce rôle est assuré par le bureau études et amélioration de la sécurité (BEAS) ;
- réglementer et surveiller les activités liées à l'immatriculation, à la délivrance des certificats de navigabilité, au maintien de la navigabilité des aéronefs, à la délivrance d'agrément aux organismes de maintien de la navigabilité (organismes de gestion, de maintenance et de formation) et à la délivrance de licences au personnel de maintenance. Ce rôle est assuré par la direction de la navigabilité (DIRNAV) ;
- réglementer les activités liées à la circulation aérienne militaire et la gestion des espaces aériens ; surveiller les prestataires défense de services de navigation aérienne ; produire l'information aéronautique de la défense ; homologuer les plateformes aéronautiques de la défense et participer à l'élaboration de la réglementation de la circulation aérienne générale (CAG). Ce rôle est assuré par la direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM) ;

Remarques :

Le directeur de la circulation aérienne militaire et le directeur du transport aérien coprésident le directoire de l'espace aérien français. Ce directoire veille à la coordination des actions de l'État dans les domaines :

- de l'organisation de l'espace aérien national et des espaces aériens placés sous juridiction française ;
- de la réglementation de leur utilisation. Il veille également à la compatibilité des règles applicables à chaque circulation aérienne et fixées conjointement par le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre des armées.

Les orientations stratégiques en matières d'actions conjointes entre les deux ministères sont fixées dans l'accord cadre Défense-Transport relatif aux évolutions dans le domaine de la politique de gestion de l'espace aérien national.

- établir, porter, promouvoir et défendre les intérêts de l'aviation d'État dans les travaux institutionnels, réglementaires et techniques européens, notamment liés au projet Ciel Unique Européen, dans le but de préserver l'accès à l'espace aérien des aéronefs d'États mais aussi dans le cadre de la clause d'effort acceptée par les États et notamment l'obligation qu'ont les aviations étatiques d'assurer la sécurité vis-à-vis des trafics civils. Ce rôle est assuré par le bureau des affaires internationales ;
- en matière de formation du personnel navigant et de l'exploitation des aéronefs d'État : exercer au profit des autorités d'emploi des fonctions de veille réglementaire, d'expertise et de conseil ; représenter, auprès des instances civiles et militaires, nationales et internationales, les positions déterminées préalablement avec les autorités d'emploi ; sur demande des autorités d'emploi ou sur décision du comité directeur, émettre des propositions d'harmonisation. Ce rôle est assuré par le bureau formation des équipages et exploitation des aéronefs (BFEA).

Remarques :

Les règlements relatifs à la navigabilité sont élaborés en étroite collaboration avec la DGA-AT et les AE et ceux relatifs à la CAM sont élaborés en étroite collaboration avec les AE. Leurs révisions sont du ressort de la DSAÉ, à son initiative ou sur demande d'une ou plusieurs AE.

1.4.2. Concernant la DGA-AT

L'autorité technique navigabilité est le délégué général pour l'armement. Il exerce les fonctions d'autorité technique pour les aéronefs étatiques.

Par ailleurs, les responsables de pôle technique exercent également un rôle d'autorité technique de sécurité des personnes et des biens sur les programmes et opérations dont la DGA assure la maîtrise d'ouvrage, et qui consiste à formuler et valider des avis d'ordre technique lorsque la sécurité des personnes et des biens est en jeu.

1.4.3. Concernant le BEA-É

Conformément à l'article 1er du décret portant création du BEA-É, cet organisme à compétence nationale est indépendant, tant dans son mode de fonctionnement que dans le cadre des missions qui lui sont dévolues. Par ailleurs, tous les agents du BEA-É, ainsi que les experts auxquels cet organisme peut faire appel, sont soumis au secret professionnel.

Le BEA-É est chargé :

- de procéder aux enquêtes de sécurité relatives aux accidents ou incidents survenus aux aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou à ceux qui appartenant à l'État français ou à tout autre État qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu à l'article 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- d'effectuer les enquêtes de sécurité relatives aux accidents ou incidents survenus, dans le cadre d'une activité de défense, au cours d'une opération de largage de personnel ou de matériels au départ d'un aéronef, lorsque celui-ci ou le comportement de son équipage peuvent être rangés parmi les causes de cet accident.

1.4.4. Concernant les AE

Les AE sont différentes en taille et sont structurées différemment. Elles ont, par ailleurs, des missions, des domaines d'emploi et une culture propres à chacune.

Tout en respectant l'existant, dans le cadre de la politique de sécurité aéronautique de l'État, la déclinaison du PSAÉ par les AE revêt les objectifs suivants :

- formaliser leur politique de sécurité aéronautique⁹ et la diffuser à l'ensemble de ses personnels, ainsi qu'aux organismes partenaires ;
- mettre en place un dispositif de gestion de la sécurité correspondant à un ensemble structuré et organisé de moyens, de procédures et de procédés visant à améliorer la sécurité tout en préservant la capacité à faire les missions. Lorsqu'un tel dispositif existe et donne satisfaction à l'AE, il s'agit dès lors de le décrire dans sa documentation ;

Préconisation

Il est préconisé aux AE d'adopter une structure organisationnelle susceptible de favoriser une approche globale et transverse de la sécurité aéronautique.

Préconisation

Les AE possèdent potentiellement plusieurs systèmes ou dispositifs de gestion dans différents domaines, par exemple et de manière non exhaustive, tels que la qualité, la sécurité, la sûreté, les risques de santé et de sécurité au travail.

Il est préconisé de s'assurer de la cohérence entre tous les systèmes ou dispositifs de gestion. Cette cohérence présente potentiellement plusieurs avantages :

- réduction des risques organisationnels globaux ;
- réalisation d'un équilibre entre des objectifs qui pourraient être incompatibles.

⁹ Document cadre propre à chaque AE.

- formaliser les rôles, responsabilités et imputabilités de chacun ;
- veiller à ce que l'organisation soit correctement pourvue en ressources humaines, financières et matérielles ;
- adopter une logique d'amélioration continue de la sécurité aéronautique ;
- veiller à ce que l'ensemble des dispositions prises par les AE permette qu'une question de sécurité reçoive l'attention requise en fonction de son degré d'importance ;
- réglementer et surveiller les activités liées à la formation de leur personnel navigant et à l'exploitation des aéronefs ;
- assurer une coordination étroite entre elles, ou avec des forces étrangères, dans le domaine de l'interopérabilité. L'interopérabilité doit, dans ce document, être comprise sous le seul prisme de la sécurité aéronautique. Par exemple et de manière non exhaustive, des aéronefs hors Marine Nationale peuvent être amenés à opérer depuis ses bâtiments de surface. Il s'agit de s'assurer de la compatibilité entre les normes de sécurité des aéronefs et des bâtiments de surface ;
- s'assurer que les prestataires de services ont un niveau de conformité au moins équivalent à celui exigé par la réglementation nationale en vigueur et que les activités de ces prestataires ne dégradent pas le niveau de sécurité des AE.

Remarques :

Les AE ont la possibilité de solliciter la DSAÉ pour effectuer une étude d'impact de sécurité ou un audit à leur profit. Les avis rendus par la DSAÉ sont consultatifs et ne sont communiqués qu'au seul commanditaire.

1.4.5. Cas particuliers des aéronefs affrétés

L'affrètement d'aéronefs pour réaliser des activités aériennes au profit de l'aviation d'État pose non seulement des problématiques relevant de la sécurité aérienne, mais nécessite également des clarifications d'un point de vue juridique ou réglementaires. Des études approfondies pilotées par l'état-major des armées sont en cours.

Néanmoins, il est recommandé que la compétence du BEA-É soit systématiquement recherchée en cas d'évènement aérien impliquant un aéronef affrété par un quelconque organisme d'État.

1.5. Gouvernance de la sécurité aéronautique d'État

1.5.1. Comité directeur de la direction de la sécurité aéronautique d'État

Présidé par l'IGA-air, le comité directeur (CODIR) de la direction de la sécurité aéronautique d'État, qui se réunit au moins une fois par an, est défini dans l'article 5 du décret n° 2013-366 du 29 avril 2013 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État.

Il est chargé :

1. d'examiner le bilan annuel d'activité, de fixer les orientations stratégiques et d'approuver le programme d'action de la direction de la sécurité aéronautique d'État ;
2. d'approuver le programme de sécurité de l'aéronautique d'État ;
3. de recueillir l'accord :
 - a) des autorités d'emploi sur les propositions d'évolution de la réglementation technique relative à la navigabilité et à l'immatriculation des aéronefs d'État ;
 - b) du directeur général de la gendarmerie nationale, du chef d'état-major de l'armée de terre, du chef d'état-major de la marine, du chef d'état-major de l'armée de l'air et du délégué général pour l'armement sur les propositions d'évolution de la réglementation technique relative à la circulation aérienne, à l'organisation et à la gestion des espaces aériens ;
4. de statuer sur toute question soumise par le directeur de la sécurité aéronautique d'État ou par l'un de ses membres.

Par surcroît, le CODIR est le comité pour l'aviation étatique où les questions relatives à la sécurité aéronautique de niveau stratégique peuvent être abordées.

Enfin, d'après le décret n° 2013-366 du 29 avril 2013 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État, le comité directeur de la DSAÉ s'appuie sur la consultation régulière des représentants des administrations concernées.

Aussi, le groupe permanent consultatif de la navigabilité (GPC NAV) et le groupe permanent consultatif de la circulation aérienne (GPC CAM), définis par l'arrêté du 3 mai 2013 portant organisation de la direction de la sécurité aéronautique d'État, permettent d'alimenter les travaux du CODIR DSAÉ sous l'angle métier et dans leurs domaines d'expertise respectifs.

1.5.2. Concernant la DGA-AT

L'organisation d'un CODIR NAV et d'un COPIL NAV sont en cours d'instruction au niveau de la DGA-AT.

Ces instances pourraient traiter les points suivants :

- faire un bilan de la sécurité des aéronefs d'Etat, relatif au suivi de la navigabilité ;
- évaluer la maturité des organismes agréés dans leurs activités au profit de l'aéronautique d'État (dont les organismes disposant d'agrément de conception ou de production, les autorités d'emploi communiquant des événements relatifs à la sécurité) ;
- évaluer l'atteinte des objectifs de sécurité ;
- identifier les dangers à surveiller et à gérer ;
- identifier les sujets à partager avec la DSAÉ et avec les AE en tant que de besoin ;
- actualiser les orientations et les objectifs de sécurité ;
- diffuser les orientations et les objectifs de sécurité ;
- décliner et mettre en œuvre les objectifs de sécurité ;
- communiquer les décisions et actions statuées lors du CODIR DSAÉ et du GPC NAV relevant de l'exercice de l'autorité technique ;
- remonter tout élément concernant la sécurité aéronautique d'État, tant relatif aux aéronefs qu'aux organismes dans leurs activités au profit de l'aéronautique d'État ;
- recueillir les propositions visant à améliorer la sécurité ;
- faire un bilan des actions menées et évaluer l'atteinte des objectifs.

1.5.3. Concernant les AE

Le spectre des domaines relatifs à la sécurité aéronautique des AE est très large. Il couvre, en particulier, ceux traitant de la formation de leurs équipages et de l'exploitation de leurs aéronefs dont elles sont seules responsables. Les AE s'efforceront de mettre en place un comité au sein duquel les questions de sécurité sont évoquées à un niveau stratégique.

Le format, l'organisation, la fréquence et le contenu de ces comités relèvent de la responsabilité propre des AE.

Enfin, elles peuvent utilement y inviter chacun des trois organismes à compétence nationale.

1.5.4. Revues de sécurité

Les revues de sécurité ont pour vocation de dégager des synergies au sein de chaque organisme et d'élaborer une stratégie de sécurité cohérente. La DSAÉ, la DGA-AT, le BEA-É et les 7 AE peuvent utilement organiser des revues de sécurité ou équivalents au sein de leur propre organisation. Le format, l'organisation, la fréquence et le contenu de ces revues relèvent de la responsabilité propre de chacun des organismes précités.

Par ailleurs et dans la mesure du possible, les AE assisteront aux revues de sécurité des aéroports et aérodromes sur lesquels leurs aéronefs sont basés et qui sont gérés par des prestataires civils.

1.6. Politique de mise en œuvre

La mise en œuvre de la politique de sécurité aéronautique d'État est le processus au cours duquel tous les acteurs de la sécurité aéronautique mobilisent leurs ressources pour réaliser les objectifs définis par le PSAÉ.

1.6.1. Application du PSAÉ par les AE

Les autorités d'emploi déclinent et mettent en œuvre à leur niveau le PSAÉ. Elles restent libres du choix des structures et des processus utilisés. Par ailleurs, elles se conforment à la mise en œuvre des orientations proposées par la DSAÉ et approuvées par le CODIR.

Dans le cadre de sa responsabilité d'autorité de sécurité aéronautique d'État, le directeur de la sécurité aéronautique d'État contrôle la mise en œuvre du PSAÉ par les AE au travers de bilatérales annuelles. Ces bilatérales sont également l'occasion de recueillir les orientations et les objectifs de sécurité aéronautique

proposés par les AE. Enfin, au travers des bilatérales, les AE peuvent s'exprimer sur tout sujet relatif à la sécurité aérienne. Il s'agit de favoriser le dialogue et l'échange d'informations non seulement avec la DSAÉ, mais aussi entre toutes les AE.

Chaque bilatérale fait l'objet d'un procès-verbal adressé par la DSAÉ à l'AE concernée.

À l'issue de l'ensemble des bilatérales, une synthèse de l'ensemble des travaux est réalisée et présentée pour approbation au CODIR DSAÉ, finalisant ainsi le cycle annuel du PSAÉ.

1.6.2 BEA-É

Le BEA-É analyse les événements survenus afin de diffuser d'éventuelles recommandations de sécurité. Conformément à l'instruction interministérielle n°7401/DEF/CAB du 15 mai 2007, relative à la conduite des enquêtes de sécurité menées par le bureau enquêtes accidents défense air¹⁰, les destinataires de recommandation de sécurité ont 90 jours après leur réception pour faire connaître les suites qu'ils entendent leur donner.

1.6.3 DGA-AT

La DGA-AT décline et met en œuvre à son niveau le PSAÉ. Elle reste libre du choix et des structures utilisées. Elle applique les orientations proposées par le PSAÉ et, à terme, approuvées au CODIR NAV.

Les réunions bilatérales entre la DSAÉ et la DGA-AT sont l'occasion de partager les orientations et les objectifs de sécurité aéronautique, d'échanger sur le retour d'expérience de la mise en œuvre du dispositif de gestion de la sécurité et d'identifier les nouveaux enjeux et dangers décelés.

1.6.4 Les écarts observés lors des actions de surveillance

- Navigabilité : la catégorisation des d'écarts identifiables par la DGA-AT et la DSAÉ est référencée dans l'arrêté du 3 mai 2013 fixant les règles de 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.
- Plateformes de la défense : la catégorisation des d'écarts identifiables par la DSAÉ est référencée dans l'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM relative à l'infrastructure, aux équipements, aux procédures d'exploitation et de maintenance, aux conditions d'homologation et de surveillance des aérodromes de la défense du 6 février 2017.
- Services rendus au profit de la circulation aérienne militaire (CAM) : la catégorisation des d'écarts identifiables par la DSAÉ est référencée dans l'instruction n° 4350/DSAÉ/DIRCAM relative à la surveillance des prestataires de services de la navigation aérienne de la défense pour les services rendus au profit de la CAM.
- Services rendus au profit de la circulation aérienne générale (CAG) : la catégorisation des d'écarts identifiables par la DSAÉ est référencée dans l'instruction n°4050/DSAÉ/DIRCAM relative à la surveillance des prestataires de la défense qui rendent les services de navigation aérienne en circulation aérienne générale.
- Formation des équipages et exploitation des aéronefs : le traitement des écarts observés lors des audits internes, inspections ou tous autres moyens de contrôle conduits par les AE est de leur responsabilité exclusive. Lorsque ces dernières ont fait le choix de se soumettre à la réglementation de l'aviation civile, elles respecteront le mode opératoire des autorités civiles compétentes.

¹⁰ Ancienne appellation du BEA-É, modifiée par le décret n°2018-346 du 9 mai 2018, dont le nom est désormais Bureau Enquêtes Accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État ou BEA-É

1.7. Le régime dérogatoire

1.7.1. Article 10 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

I. – En cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes, les autorités d'emploi [...] 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.

Remarques :

- Les exigences de navigabilité délimitent le périmètre d'application de l'article 10. Ces dernières sont définies dans l'annexe II du règlement (CE) N°2018/1139 du Parlement Européen et du Conseil du 04 juillet 2018 modifiant le règlement (CE) N°216/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 20 février 2008 cité dans le visa 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 dont est issu l'article 10.
- La délégation de pouvoirs pour les opérations extérieures au territoire national a été donnée au chef d'état-major des armées par la ministre des armées dans un arrêté en date du 25 mars 2016. Cet arrêté a été modifié par l'arrêté du 16 mai 2018 qui étend la délégation de la ministre aux opérations conduites sur le territoire national.

1.7.2 Plateformes de la défense

Le titre IV, de l'instruction n° 4450/DSAÉ/DIRCAM fixe les conditions d'octroi d'une dérogation ou d'acceptation d'une non-conformité au référentiel réglementaire.

1.7.3 Autres dérogations liées à la formation des équipages et à l'exploitation des aéronefs d'État à l'exclusion de ce qui relève du domaine de certification des aéronefs

La complexité des missions dévolues aux aéronefs d'État et le caractère évolutif de l'environnement dans lequel s'effectuent ces missions ne permettent pas aux AE d'anticiper toutes les situations possibles.

Afin de favoriser l'exécution des missions tout en conservant la maîtrise des risques aéronautiques, les AE ont la possibilité de délivrer des dérogations aux limites d'emploi de leurs aéronefs et de leurs équipages moyennant les prérequis suivant :

- la dérogation doit être précédée d'une évaluation du risque. L'AE est libre de choisir la méthode qui lui convient le mieux ;
- la dérogation doit être délivrée au bon niveau de responsabilité ;
- la dérogation doit être communiquée au demandeur par tout moyen assurant sa traçabilité¹¹ ;
- la dérogation doit préciser les dépassements autorisés et les limites fixées.

Lorsque les AE ont fait le choix de se soumettre à la réglementation de l'aviation civile, elles formuleront leurs demandes de dérogations auprès des autorités civiles compétentes, lorsque la réglementation le permet.

¹¹ Courrier, FAX, Message, SMS, Téléphone enregistré et confirmé par message...

1.8. Retour d'expérience et évolution de la politique de la sécurité

Un retour d'expérience sur les dérogations (cf. 1.7.1 à 1.7.3) ainsi que les résultats de la supervision de la sécurité (cf. 3.1) permettent d'identifier et d'évaluer les écarts entre les situations réelles rencontrées au niveau opérationnel et les conditions de délivrance des certificats de type ou les conditions d'emploi des équipages et des aéronefs. Une analyse d'impact doit être menée par la DSAÉ, la DGA-AT et les AE, dans leurs domaines de responsabilité

respectifs, pour évaluer les conséquences et les risques que ces écarts produisent. Cela peut amener à amender la politique et les objectifs de sécurité, à revoir la base de certification pour tenir compte des évolutions de l'exploitation, voire engager des rénovations pour prendre en compte ces évolutions de la base de certification ou à revoir les conditions d'emploi des équipages et des aéronefs.

La gestion du risque aéronautique est la fonction qui a pour objectif de maîtriser les risques associés aux dangers identifiés susceptibles de porter préjudice à l'aviation étatique, en les atténuant à un niveau consenti.

Cette fonction doit permettre de lier les questions de sécurité identifiées avec les plans d'actions et les initiatives entreprises pour les maîtriser.

Dans le but d'établir leur plan d'action de sécurité, la DSAÉ, la DGA-AT et les AE s'efforceront :

- de recueillir les données de sécurité ;
- d'identifier de manière méthodique et systématique les dangers relatifs à la sécurité aérienne de l'aviation étatique présents et à venir ;
- de prendre connaissance et d'étudier les dangers identifiés par la direction générale de l'aviation civile, par l'agence européenne de sécurité aérienne et par l'OACI, ainsi que les mesures d'atténuation prévues, afin d'en évaluer l'impact sur le niveau de sécurité de l'aviation étatique ;

Stratégies préconisées d'identification des dangers

- ▶ **Réactive** : les événements indésirables sont la manifestation de points de fragilité du système en place et doivent, au travers d'études, permettre d'identifier les dangers qui ont contribué directement ou indirectement à un tel événement ;
- ▶ **Préventive** : en s'appuyant sur la fonction d'assurance de la sécurité, décrite en partie 3 du présent document, cette approche repose sur l'analyse des situations existantes ou en temps réel
- ▶ **Proactive** : cette approche permet d'identifier de potentiels dangers à venir, en particulier lorsque l'environnement est en phase de mutation, ainsi que dans le cadre de la gestion du changement.

- d'évaluer les risques associés, afin de définir les priorités. Il est recommandé d'aborder les questions de sécurité sous l'aspect de la préservation des ressources humaines, matérielles et financières, en d'autres termes les capacités opérationnelles, mais également sous l'aspect des dommages au tiers et enfin sous l'aspect du risque institutionnel qui pèse sur l'aviation étatique, en d'autres termes la crédibilité auprès du pouvoir politique et de la population ;
- d'atténuer les risques au niveau consenti.

Préconisation en termes d'atténuation des risques

La gestion du risque aéronautique n'est pas une fin en soi, mais sert à préserver le potentiel d'action des unités pour leur permettre de réaliser leurs missions. Aussi, il est souhaitable de tenir compte, à titre d'exemple et de façon non exhaustive, de la durée programmée d'exploitation des flottes pour les problématiques d'équipements et, pour les missions, du contexte opérationnel, de leur criticité et de leur degré d'urgence.

2.1. Stratégie ascendante

Dans le cadre du PSAÉ, les AE :

- sont responsables de la gestion des risques inhérents à leurs activités aéronautiques ;
- établissent les directives qui régissent la gestion du risque aéronautique ;
- identifient des axes d'effort en matière de sécurité aéronautique en s'appuyant en particulier sur le système de collecte, propre ou collectif, des données relatives à la sécurité. Ces axes d'effort seront inclus dans un plan d'actions périodique ou ponctuel de l'AE ;
- déterminent des mesures de prévention à prendre pour faire face aux risques identifiés, les diffusent et vérifient qu'elles sont connues et appliquées ;
- s'efforceront de dégager des synergies, lorsque cela est possible, par exemple grâce à l'exploitation de flottes communes, la pratique de savoir-faire similaires ou de même nature, dans le but de partager les bonnes pratiques.

L'atteinte des objectifs relève de la responsabilité de chaque AE.

STRATÉGIE ASCENDANTE

Expurgés de données confidentielles, en particulier celles relevant des opérations spéciales, les AE communiqueront à la DSAÉ, à la DGA-AT et au BEA-É les dangers qu'elles identifient, leurs plans d'actions et leur politique en matière de sécurité. Cette démarche a pour objectif de permettre à ces trois organismes à compétence nationale de faire une synthèse globale et une analyse transverse des questions de sécurité de l'aviation étatique. Cette stratégie est indissociable de la stratégie dite descendante décrite *infra*.

2.2. Stratégie descendante

Les décisions du CODIR de la DSAÉ, outre le fait qu'elles fixent la feuille de route annuelle de la DSAÉ, constituent les priorités stratégiques en matière de sécurité aéronautique pour l'aviation d'État. Elles doivent être complémentaires des décisions relatives à la sécurité aéronautique prises par les AE et la DGA-AT dans leurs domaines de compétence.

Aussi, des objectifs globaux pour l'aéronautique d'État sont définis conjointement par la DSAÉ, la DGA-AT et les AE, puis validés par le CODIR.

Les événements aériens notifiés¹² au BEA-É font systématiquement l'objet d'analyses, susceptibles d'orienter les objectifs de sécurité de l'aviation d'État.

L'atteinte de ces objectifs globaux fait l'objet d'un dialogue entre le directeur de la sécurité aéronautique d'État, le délégué général pour l'armement, voire ses délégués, le directeur du BEA-É et les AE.

STRATÉGIE DESCENDANTE

La DSAÉ recueille et analyse les dangers identifiés par la DGAC et l'AESA, et analyse l'impact sur le niveau de sécurité de l'aviation d'État des mesures d'atténuation des risques associés. Le résultat de ce recueil et de ces études est partagé par la DSAÉ avec l'ensemble des acteurs étatiques.

La DGA-AT réalise un retour d'expérience des faits techniques les plus marquants, complété par les avis recueillis auprès des industriels, évalue le niveau d'activité et produit un rapport qu'elle communique à l'ensemble des acteurs de l'aéronautique d'État. Par ailleurs, la DGA-AT partagera toutes informations liées à la sécurité aéronautique recueillis auprès des industriels et susceptibles d'intéresser l'aéronautique d'État.

Dans le cadre des commissions de sécurité des vols relatives aux événements techniques relevant de son champ de compétence, la DGA-AT s'efforce de déterminer les causes contributives des événements dans un but de correction et de prévention. Elle adresse des recommandations aux organismes concernés afin d'améliorer le niveau de sécurité et de prévenir toute répétition de l'évènement.

Dans le cadre des enquêtes de sécurité relatives aux accidents et aux incidents relevant de son champ de compétence, le BEA-É s'efforce de déterminer les causes contributives des événements dans un but de prévention. Il adresse des recommandations aux organismes concernés, afin d'améliorer le niveau de sécurité et de prévenir toute répétition de l'évènement.

Par ailleurs, le BEA-É peut aussi, sur la base de faisceaux d'éléments dont il a connaissance, déclencher des enquêtes thématiques à son initiative.

Enfin, le BEA-É échange régulièrement les informations relatives aux événements aériens, ainsi que les événements auprès des structures étrangères européennes comparables. Plus globalement, toutes les informations liées à la sécurité aéronautique susceptibles d'intéresser l'aéronautique d'État sont exploitées et partagées par le BEA-É.

Conformément au protocole signé par la DSAÉ et le BEA-É, les directeurs de ces deux organismes sont convenus de rechercher les synergies potentielles dans le but de renforcer la sécurité aéronautique d'État.

Chaque AE partagera les informations, qu'elle jugera pertinentes, recueillies lors de séminaires de sécurité réalisés en dehors du cadre de l'aviation d'État avec l'ensemble des acteurs étatiques.

La DSAÉ s'efforcera d'effectuer une synthèse globale et une analyse transverse des questions de sécurité de l'aviation étatique, et cherchera à définir des axes de progrès (orientation ou objectif).

Le résultat de cette synthèse et de cette analyse est partagé avec l'ensemble des acteurs étatiques. Après concertation avec les AE, les axes de progrès seront proposés pour validation au CODIR de la DSAÉ.

Cette stratégie est indissociable de la stratégie dite ascendante décrite *supra*.

¹² Conformément à l'arrêté du 6 février 2006 fixant la liste des incidents devant être portés à la connaissance du BEA-É.

L'assurance de la sécurité est la fonction qui permet de garantir que les risques aéronautiques sont maîtrisés. Ce processus permet de s'assurer que l'aéronautique d'État est en recherche constante de l'amélioration de la sécurité.

3.1. Supervision de la sécurité

Le système de supervision de la sécurité aéronautique d'État inclut l'approbation initiale et la surveillance des activités de l'aviation étatique et des moyens permettant la mise en œuvre de ses aéronefs. Il s'assure qu'ils sont conformes aux règlements nationaux établis et qu'ils sont exécutés en respectant le niveau de sécurité consenti.

La supervision se fait au moyen d'audits, d'inspections et d'enquêtes.

Dans les domaines de la circulation aérienne militaire et de l'exploitation des plateformes, la supervision de la sécurité relève d'une responsabilité partagée entre les AE et la DSAÉ. Dans ceux de la navigabilité et de la formation du personnel, à l'exception des équipages, la supervision de la sécurité relève d'une responsabilité partagée entre les AE, la DGA-AT et la DSAÉ. Dans le domaine de la formation des équipages et de l'exploitation des aéronefs, la surveillance de la sécurité est de la responsabilité exclusive des AE. L'évolution de l'exploitation des aéronefs, au cours du temps, est évaluée régulièrement afin de vérifier que cette exploitation est toujours cohérente avec les conditions de délivrance des certificats de type de ces mêmes aéronefs.

Pour les AE, elle consiste à s'assurer que leurs structures garantissent le respect des réglementations en vigueur dans les domaines précités, et qu'elles mettent en œuvre les actions de suivi et de contrôle selon un processus permanent. Ce processus doit permettre la détection et la correction des écarts constatés par rapport aux objectifs de sécurité ainsi que l'identification des voies de progrès.

Pour la DGA-AT, elle consiste à s'assurer qu'elle respecte la réglementation en vigueur et qu'elle met en œuvre les actions de suivi et de contrôle des organismes auxquels elle a délivré un agrément de conception ou un agrément de production, selon un processus permanent.

Par ailleurs, la DGA-AT met en œuvre un processus de qualification des compétences du personnel contribuant aux activités d'autorité technique.

Enfin, la DGA-AT veille à ce que soient respectées les conditions de reconnaissance des autres autorités de certification.

Pour la DSAÉ, elle consiste dans les domaines de la circulation aérienne militaire, de l'exploitation des plateformes et du maintien de la navigabilité, en la mise en place de mécanismes destinés à contrôler que les AE suivent les directives réglementaires ou prennent en compte les préconisations, recherchent des mesures correctives et suivent leur mise en œuvre et leur efficacité. La gestion des écarts et observations est décrite au paragraphe 1.7 du présent document.

Si la surveillance est une activité fondamentale de la gestion de la sécurité, elle n'est pas sans conséquence sur l'activité des organismes surveillés. L'ampleur de cette activité est susceptible d'alourdir le fardeau administratif. Aussi, les organismes responsables d'activité de surveillance chercheront à se coordonner, dans le but de réaliser ces actes au plus juste besoin, voire à effectuer des audits groupés, lorsque cela s'avère possible et pertinent.

3.2. Surveillance axée sur les risques

L'aviation étatique est en train de mettre au point un système de surveillance axée sur les risques, afin de porter son effort dans les domaines qui présentent la plus grande fragilité ou exposés aux risques les plus sévères.

Outre les bénéfices escomptés sur le niveau de sécurité aéronautique, cette démarche est de nature à alléger le fardeau de la supervision en permettant des programmes de surveillance, non plus répétitifs et systématiques, mais adaptés au juste besoin.

Toutefois, cette approche n'a pas pour vocation à se substituer à la surveillance axée sur la mise en conformité, en particulier lors des approbations initiales.

3.3. Collecte, analyse et échange des données liées à la sécurité

Conjugués aux mécanismes précédents, les AE doivent mettre en place des mécanismes de collecte et stockage de données^{13 14} communes ou propres à chaque AE sur les dangers et risques de sécurité.

Les AE et la DGA-AT s'attachent à mettre en place des processus permettant à leur personnel de faire des propositions d'amélioration de la sécurité et de signaler tout nouveau danger identifié, toute augmentation d'un niveau de risque, tout dysfonctionnement ou événement dont ils sont la cause, victimes ou témoins. L'ensemble de ces informations obligatoires ou volontaires couvre tous les domaines (humain, environnemental, technique,...).

Les AE ont obligation de porter à la connaissance du BEA-É l'ensemble des événements affectant la flotte qu'elles mettent en œuvre¹⁵.

Par ailleurs, les AE sont encouragées à aller au-delà de leur obligation réglementaire et à partager avec le

BEA-É l'ensemble des événements impactant la sécurité aérienne dont elles ont connaissance, afin qu'il puisse les analyser et proposer le cas échéant des recommandations de nature à améliorer le niveau de sécurité de l'aviation d'État tout entière.

A ce titre, la DSAÉ et DGA AT peuvent également être utilement destinataires de ces informations portant sur la sécurité de l'aéronautique d'État.

La DSAÉ favorise le partage et l'échange, en tant que de besoin, entre AE et la DGA-AT, en particulier lorsqu'elles mettent en œuvre du matériel commun ou des savoir-faire semblables.

L'efficacité du PSAÉ repose sur la complémentarité et la bonne coordination des mécanismes de recueil, de stockage et de traitement des données (intégrité, pertinence et confidentialité), ainsi que de leurs évolutions.

3.4. Suivi des réponses aux recommandations

3.4.1. Concernant les recommandations émises par le BEA-É dans le cadre des enquêtes de sécurité

Tous les organismes concernés par de telles recommandations doivent y répondre dans les 90 jours à réception des dites recommandations. Les réponses doivent être adressées au cabinet du ministre de tutelle, ainsi qu'au BEA-É et à la DSAÉ.

Chaque année, le BEA-É organise une journée au profit des AE, et en présence de la DSAÉ, consacrée au bilan du suivi des réponses aux recommandations. Le BEA-É publie également un rapport annuel, lequel est adressé à ses destinataires à la suite de la journée organisée au profit des AE.

3.4.2. Concernant les recommandations émises par la DGA-AT

Les recommandations publiées par la DGA-AT comprennent, entre autres, les approbations de modifications. Les bulletins de service publiés par les industriels disposant des prérogatives mentionnées dans leur agrément de conception sont à prendre en compte au même titre que les recommandations de la DGA-AT.

3.4.3. Concernant les réponses apportées par les AE aux recommandations de la commission défense de sécurité de la gestion du trafic aérien (CDSA) et du groupe permanent du directoire de l'espace aérien pour la sécurité de la gestion du trafic aérien (GPSA)

La DSAÉ est chargée de réaliser une synthèse des réponses apportées par les AE aux recommandations de la CDSA et des GPSA. Le résultat de cette synthèse est partagé par la DSAÉ avec l'ensemble des acteurs étatiques.

3.4.4. Autres domaines

Lorsque les AE ont fait le choix de se soumettre à la réglementation de l'aviation civile, elles répondront aux recommandations formulées par les autorités civiles compétentes conformément à la réglementation.

¹³ En particulier, l'application OASIS (*On line Air Safety Information System*) permet de standardiser le flux de remontée des informations de sécurité aérienne, de fédérer et mettre à disposition ces informations et les rapports d'analyse issus de différentes AE et de produire automatiquement des statistiques.

¹⁴ L'application eCRFT (Compte-rendu de fait technique) est utilisée pour communiquer les CRE (Compte-rendu d'évènement) à la DGA-AT selon les modalités définies dans l'instruction n°2011-161278 du 31 mai 2011.

¹⁵ cf. arrêté du 6 février 2006 fixant la liste des incidents devant être portés à la connaissance du BEA-É.

3.5. Gestion du changement

3.5.1. Études d'impact de sécurité

Chaque AE ainsi que la DGA-AT s'efforceront d'identifier les changements qui peuvent avoir une incidence sur le niveau de risque, et d'identifier et gérer les risques de sécurité qui peuvent découler de ces changements.

À ce titre, elles peuvent demander à la DSAÉ de les accompagner dans une démarche de changement. Les avis rendus par la DSAÉ sont consultatifs et ne sont communiqués qu'au seul commanditaire.

Dans le cadre de l'instruction d'un acte technique, les études d'analyse de sécurité sont menées puis incluses dans un rapport de présentation afin de pouvoir statuer sur les décisions. Ce rapport de présentation reste au niveau de la DGA-AT.

3.5.2. Veille réglementaire

La DSAÉ, la DGA-AT, le BEA-É et les AE effectuent une veille réglementaire dans leurs domaines de compétences respectifs, partagent entre eux les données recueillies et étudient les impacts possibles des changements identifiés sur le niveau de sécurité aéronautique.

3.6. Amélioration des structures et processus concourant à l'amélioration continue de la sécurité aéronautique

Les AE ainsi que la DGA-AT s'efforceront de surveiller et d'évaluer l'efficacité de leur structure et de leurs processus internes, afin d'en améliorer les performances.

Quant au dispositif global de gestion de la sécurité étatique, son évaluation et son amélioration peuvent être abordées lors du CODIR de la DSAÉ.

Le but de la promotion de la sécurité est d'encourager son développement et son succès en favorisant et en maintenant une culture positive de la sécurité, essentielle au fonctionnement efficace d'une gestion de la sécurité, et qui soutient le programme de sécurité de l'aéronautique d'État.

Une culture positive de la sécurité se caractérise par un engagement actif des autorités, par du personnel formé à la sécurité aéronautique, par un système de diffusion des informations performant et un retour d'expérience à tous les niveaux sur les actions prises à la suite de comptes rendus de dysfonctionnements ou d'événements.

4.1. Formation et sensibilisation

La DSAÉ, la DGA-AT, le BEA-É et les AE s'assurent, chacun en ce qui les concerne, que le personnel nécessitant une formation ou une sensibilisation à la sécurité aéronautique a été identifié et que les formations pour chaque catégorie de personnel ont été définies.

La DSAÉ, la DAG-AT, le BEA-É et les AE s'informent mutuellement sur leur calendrier annuel d'actions de formation et de sensibilisation ainsi que des évolutions envisagées ou rencontrées. Ces informations permettent à la DSAÉ de proposer, si nécessaire, un soutien adapté pour la réalisation des actions programmées.

4.1.1 Formation à la sécurité aéronautique

Chaque organisme gère ses propres activités de formation et de sensibilisation au profit de son personnel.

La DSAÉ propose à la DGA-AT, au BEA-É et aux AE des formations de sécurité aéronautique pour le personnel exerçant des responsabilités en la matière.

4.1.2 Sensibilisation

La DSAÉ œuvre à renforcer la sensibilisation :

- à la sécurité aéronautique des responsables de haut niveau des AE, amenés à assumer des responsabilités qui peuvent avoir une influence directe ou indirecte sur le niveau de sécurité. Cette sensibilisation participe à l'émergence d'une vision partagée de la sécurité aéronautique d'État ;
- aux études de sécurité, aux *Safety Management Systems* (SMS) de la circulation aérienne militaire (CAM) et de la circulation aérienne civile (CAG), au profit des prestataires de services de navigation aérienne de la défense.

La DSAÉ organise également des réunions d'information, d'échanges et de réflexion, régulières ou ponctuelles, au profit des acteurs de la sécurité aéronautique.

Les AE peuvent solliciter les organismes à compétence nationale afin d'organiser toute action de sensibilisation qui leur semble pertinente. Elles mènent en leur sein toute action de sensibilisation jugée nécessaire, en particulier et dans la mesure du possible, au profit de leurs prestataires de services.

4.2 Partage de l'information

La DSAÉ, la DGA-AT, le BEA-É et les AE font de la sécurité aéronautique un élément central de leurs préoccupations, et entretiennent la conscience du risque, en tenant leur personnel et celui des prestataires de services extérieurs informés de toute action ou question importante relative à la sécurité.

Les AE établissent et diffusent une documentation relative aux processus principaux mis en place et veillent à ce que tout le personnel concerné soit informé des activités de gestion de sécurité, ainsi que de sa responsabilité.

A

AE : autorité d'emploi.
AESA : agence européenne de sécurité aérienne.
AT : autorité technique.

B

BEAÉ : bureau enquêtes et accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État.
BEAS : bureau études et amélioration de la sécurité.
BFEA : bureau de la formation du personnel navigant et de l'exploitation des aéronefs.

C

CAG : circulation aérienne générale.
CAM : circulation aérienne militaire.
CdN : certificat de navigabilité.
CDSA : commission défense de sécurité de la gestion du trafic aérien.
CdT : certificat de type.
CE : commission européenne.
CODIR : comité directeur.
COPILOTAGE : comité de pilotage.
CRE : compte rendu d'évènement.
CRFT : compte rendu de fait technique.

D

DEA : directoire de l'espace aérien.
DGA : direction générale de l'armement.
DGAC : direction générale de l'aviation civile.
DIRCAM : direction de la circulation aérienne militaire.
DIRNAV : direction de la navigabilité.
DMAé : direction de la maintenance aéronautique.
DSAÉ : direction de la sécurité aéronautique d'État.

G

GPC : groupe permanent consultatif.
GPSA : groupe permanent du directoire de l'espace aérien pour la sécurité de la gestion du trafic aérien.

I

IGA-Air : inspecteur général des armées-Air

O

OACI : organisation de l'aviation civile internationale.
OASIS : on line air safety information system.

P

PSAÉ : programme de sécurité de l'aéronautique d'État.

S

SID : service d'infrastructure de la défense.
SMS : système de management de la sécurité.
SSA : service de santé des armées.

U

UE : Union européenne.

(PAGE VIERGE)



Directeur de la sécurité aéronautique d'État
Base aérienne 107 - Route de Gisy
78129 Villacoublay Air

ISBN 978-2-11152844-4