

*Direction générale de l'aviation civile***Circulaire n° 2001-46 du 29 juin 2001 relative à la mise en œuvre de la réglementation relative au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (SSLIA)**

NOR : EQUA0110138C

Pièces jointes : 7 annexes.*Textes abrogés* :

L'arrêté du 5 septembre 1979 relatif à l'organisation et au fonctionnement des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ;

L'instruction n° 20-943 DNA/2/G du 11 septembre 1979 ;

L'instruction complémentaire n° 1-20-841 DNA2/G du 14 août 1980 ;

L'instruction complémentaire n° 2-20-773 DNA2/G du 23 septembre 1983 ;

L'instruction complémentaire n° 3-20-129 DNA2/G du 2 avril 1985 ;

L'instruction complémentaire n° 4-20-420 DNA2/G du 19 mai 1994.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement et le ministre de l'intérieur à Mesdames et Messieurs les préfets de département ; Messieurs les chefs du service technique des bases aériennes et du service technique de la navigation aérienne ; Messieurs les chefs des services déconcentrés du ministère de l'équipement, des transports et du logement (direction générale de l'aviation civile ; directeurs de l'aviation civile et directeur régional de l'aviation civile Antilles-Guyane, chefs du service d'Etat de l'aviation civile de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Nouvelle-Calédonie, de Polynésie française, chef du service de l'aviation civile de la Réunion, Mayotte-iles éparses), au ministère de l'intérieur ; Monsieur le directeur de la défense et de la sécurité civiles ; IGACEM ; DGAC : SBA [GA/GCI/SUR] ; DNA ; SFACT ; DTA ; Messieurs les chefs des SSBA, à Monsieur le directeur général d'ADP ; Monsieur le délégué général de l'UCCEGA.

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (SSLIA) a pour objet principal de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef dans la zone dite « d'aérodrome » ou dans la « zone voisine d'aérodrome » par la mise en place sur les plates-formes de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis. C'est un service de première intervention d'urgence dans l'attente du déploiement du dispositif que prévoit le plan de secours spécialisé d'aérodrome.

La réglementation en vigueur en ce domaine, telle qu'elle était issue de l'arrêté du 5 septembre 1979, a été profondément modifiée pour tenir compte des évolutions techniques, financières, juridiques et organisationnelles qui ont affecté cette mission.

Au plan technique, la France doit respecter les nouvelles exigences supérieures de sécurité fixées par l'annexe 14 de l'OACI.

Par ailleurs, l'arrêt du Conseil d'Etat du 20 mai 1998 « syndicat des compagnies aériennes autonomes » en qualifiant les missions des « services de sécurité, d'incendie et sauvetage » de « missions incombant par nature à l'Etat » assurées dans l'intérêt général de l'ensemble de la population et en s'opposant ainsi à leur financement par voie de redevances pour services rendus par les seuls usagers de l'aérodrome, a entraîné des conséquences financières et juridiques concernant leur exercice :

– ainsi, la loi de finances pour 1999 a créé la taxe d'aéroport et le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA) alimenté par la taxe de l'aviation civile pour pourvoir notamment au financement des services de sécurité et de sûreté relevant de l'autorité de l'Etat sur les aérodromes ;

– par ailleurs, la loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998 relative à l'organisation de certains services au transport aérien (art. L. 213.3 du code de l'aviation civile) a établi un nouveau cadre juridique pour l'exercice de ces missions en posant trois principes :

– elle impose la présence sur les aérodromes, quelle que soit leur importance, de certains services aux usagers dont le SSLIA ; cette obligation érige ainsi ces activités en services d'intérêt général participant intrinsèquement à l'activité aéroportuaire et les place dans une position spécialisée par rapport aux autres moyens de secours publics ;

– ces missions sont déléguées à l'exploitant d'aérodrome, sous l'autorité du préfet ; le rôle imparti à chacun des acteurs intervenant dans le cadre du SSLIA est maintenant clairement défini ; la compétence de l'Etat est rappelée tant en ce qui concerne son rôle d'unique autorité de police sur l'aérodrome exercé par le préfet ou par l'autorité militaire selon l'affectation principale de l'aérodrome, qu'en ce qui concerne son pouvoir réglementaire général pour fixer le cadre d'exercice desdits services ;

– les exploitants d'aérodromes ont le choix entre une exécution directe du service ou sa sous traitance.

Ce nouveau cadre législatif posé par l'article L. 213.3 nécessitait, enfin, une adaptation de l'organisation du service considéré pour prendre en compte les rôles respectifs de l'Etat et de l'exploitant tels qu'ils ont été redéfinis.

La nouvelle réglementation technique relative au SSLIA repose donc désormais sur :

- l'art L. 213-3 du code de l'aviation civile ;
- le décret n° 2001-26 du 9 janvier 2001 (*JO* du 11 janvier 2001) relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (art. D. 213-1 à D. 213-1-12 du code l'aviation civile) ;
- l'arrêté interministériel du 9 janvier 2001 pris pour l'application du décret précité.

Cette réglementation entre en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2001.

Son extension aux territoires d'outre-mer, à la Nouvelle-Calédonie et à Mayotte est en cours, en liaison avec le secrétariat d'Etat à l'outre-mer. La présente circulaire ne concerne donc pas ces collectivités.

La présente circulaire a pour objet d'explicitier cette réforme et d'apporter les précisions nécessaires à son entrée en vigueur.

I. - LE DOMAINE D'APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION

I. - 1. **Un critère organique**

Conformément aux articles L. 213-3 et D. 213-1 du code de l'aviation civile le SSLIA est placé sous l'autorité du préfet. Il en résulte que :

- sont seuls concernés, les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (art. R. 221-1) ou agréés à usage restreint (art. D. 232-1) dès lors qu'ils sont affectés à titre principal à l'aviation civile ;
- sont exclus, jusqu'à l'intervention de dispositions adaptées à leurs contraintes aéronautiques les aérodromes affectés principalement à la défense nationale et placés sous l'autorité de chaque commandant de bases aériennes (art. L. 213-2).

I. - 2. **Un critère matériel**

L'article D. 231-1 exclut les aérodromes spécialement et totalement aménagés pour l'utilisation des hélicoptères, ou hélisations. Cette disposition ne saurait aboutir à morceler une emprise ou à écarter de la présente réglementation un aérodrome qui accueille des hélicoptères, le cas échéant sur une aire spécialement aménagée, et reçoit également d'autres aéronefs.

Des règles particulières pour les hélisations seront publiées ultérieurement. Dans cette attente, il convient de se référer aux recommandations exposées dans l'annexe 1.

II. - LE CONTENU DE LA RÉGLEMENTATION

Le décret du 9 janvier 2001, articles D. 213-1 à D. 213-1-12, et son arrêté d'application traitent des aspects fonctionnels et techniques du SSLIA et abordent les cinq thèmes suivants :

- l'organisation du service ;
- les moyens humains ;
- les moyens matériels ;
- le fonctionnement du service ;
- le contrôle de l'Etat.

II. - 1. **L'organisation du SSLIA**

Elle découle du niveau de protection requis sur l'aérodrome et du mode d'exercice du service choisi par l'exploitant.

II. - 1.1. *La définition du niveau de protection de l'aérodrome*

Les principes

Afin de déterminer les moyens matériels et humains à mettre en œuvre sur une plate-forme, le décret et l'arrêté du 9 janvier 2001 reprennent les principes posés au niveau international par l'OACI en matière de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs qui prévoient notamment que pour chaque niveau de risques potentiels, des moyens adaptés à leur résorption doivent être pré-disposés sur la plate forme aéroportuaire pour en limiter les conséquences dommageables.

Les moyens d'intervention à mettre en œuvre en cas d'incident ou d'accident dépendent pour l'essentiel des dimensions des aéronefs qui globalement représentent le nombre de personnes transportées. L'arrêté du 9 janvier 2001 définit ainsi, en fonction de ces dimensions (la longueur hors tout et la largeur maximale du fuselage) dix classes d'avions, numérotées de 1 à 10 de façon croissante par rapport à la taille des avions.

A ces dix classes d'avions correspondent dix niveaux de protection définis et caractérisés, selon les cas, par une dotation en eau et agent extincteur, une dotation en nombre de véhicules spécifiques de lutte contre l'incendie et un effectif en personnels.

Le niveau de protection requis sur une plate-forme est déterminé au regard des avions de la classe la plus élevée « qui utilisent normalement l'aérodrome ».

La détermination de ce niveau de protection tient également compte du fait que le risque sur un aérodrome croît avec le

nombre de mouvements qui y sont opérés. Celui-ci est donc pris en considération pour adapter les moyens au risque réel.

Dans ce cadre, le seuil de vingt quatre mouvements traduit la notion d' utilisation normale d'un aérodrome retenue par l'OACI. Ce seuil, la classe d'avions la plus élevée A, la prise en compte du nombre de mouvements « pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic », ainsi que la possibilité pour le ministre de retenir un niveau de protection requis correspondant à la classe d'avions A-1 pour les plates-formes pour lesquelles le nombre de mouvements d'avions relevant de la classe la plus élevée A et des classes supérieures non retenues est inférieur à 700 permettent de définir les moyens minimaux à mobiliser au regard du risque réel.

Ainsi, l'usage d'une plate-forme, par un avion dont la classe est supérieure au niveau de protection publié et effectuant des vols de manière occasionnelle, n'est pas exclue.

Le niveau de protection requis peut en outre être modulé en fonction de variations journalières, hebdomadaires ou saisonnières du trafic de la plate-forme. En effet, sur certains aérodromes, les mouvements des avions programmés qui sont dimensionnant pour la détermination du niveau de protection ont lieu seulement pendant des périodes pouvant être clairement définies et, en dehors de ces périodes, le trafic n'est constitué que d'avions de classe inférieure. Il est alors possible d'envisager, pendant ces périodes de baisse du trafic, de réduire les moyens matériels et humains mis en œuvre sur la plate-forme. Toutefois, le niveau de protection assuré ne pourra être inférieur à la classe d'aéronefs la plus élevée qui doit, au regard des données de trafic connues et disponibles, utiliser l'aérodrome durant ces périodes, quel que soit le nombre de mouvements.

Le niveau de protection réglementaire et ses éventuelles modulations sont publiés au *Journal officiel* et par la voie de l'information aéronautique. Cette dernière, alimentée par les services déconcentrés de l'aviation civile, ne peut annoncer des niveaux de protection ou des modulations inférieurs à ceux publiés au *Journal officiel*, sauf en cas d'indisponibilité temporaire des moyens ; dans ce dernier cas, il sera fait une application stricte de l'article 25 de l'arrêté du 9 janvier 2001. A cet égard, compte tenu de l'importance pour l'usager de détenir une exacte connaissance du niveau de protection assuré, il est primordial que toute modulation temporaire de niveau soit préalablement et clairement publiée dans les documents d'information aéronautiques (cartes VAC ou NOTAM essentiellement).

Les modalités de détermination du niveau

Conformément aux termes de l'article D. 213-1-1, le ministre chargé de l'aviation civile est seul compétent après consultation de l'exploitant, pour déterminer le niveau de protection d'un aérodrome et pour le réviser, si nécessaire.

A cet effet, il vous appartient d'élaborer, à l'aide de l'imprimé-type de l'annexe 2, le dossier permettant de définir ce niveau, de consulter l'exploitant et de formuler vos propositions au directeur général de l'aviation civile, service des bases aériennes.

La définition du niveau de protection en fonction des normes applicables au 1^{er} juillet 2001 s'appuiera sur les données connues en matière de trafic à la date du 1^{er} avril 2001. Ensuite, chaque année, une vérification de l'adéquation de ce niveau sera effectuée, sur la base des données des années antérieures et, pour les programmes prévisionnels de vols, sur les informations disponibles à la date du 1^{er} avril.

Pour déterminer le niveau de protection d'une plate-forme, il convient :

- de considérer que tout décollage ou tout atterrissage d'avion constitue un mouvement ;
- d'identifier, par classes d'avions, les mouvements réalisés sur l'aérodrome durant les trois mois consécutifs de plus fort trafic, cette période étant appréciée pour l'année précédant la date de calcul du niveau et non par année civile ; dans le cas où les trois mois consécutifs de plus fort trafic, en terme de nombre de mouvements, ne seraient pas les trois mois consécutifs de plus fort trafic au regard des classes d'avions les plus élevées fréquentant la plate-forme, cette dernière période sera retenue ;
- de distinguer les vols réguliers et les vols non réguliers sur la base de la définition posée par le règlement CEE 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ; pour les vols réguliers, doivent être pris en compte les nombres de mouvements réalisés par classes pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic de l'année antérieure à la date de fixation du niveau ; en revanche, pour les vols non réguliers, il sera tenu compte de la moyenne des mouvements réalisés pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic des trois dernières années ;
- de rapprocher de cette comptabilisation par type de vols, les mouvements prévisionnels par classe d'avions sur l'aérodrome si ceux-ci sont connus précisément et si leur nombre apporte une modification substantielle dans la répartition du trafic réalisée jusqu'alors ;
- après avoir obtenu le nombre de mouvements réalisés par classe d'avions par addition des chiffres correspondant aux types de vols, de fixer le niveau N de protection de l'aérodrome au niveau de la classe d'avions la plus élevée, dite A, dès lors qu'elle comporte seule, ou avec les classes d'avions de niveau supérieur assurant un nombre de mouvements inférieur ou égal à 24, un nombre de mouvements égal ou supérieur à 700 ; si ce nombre de mouvements calculé est inférieur à 700, le niveau de protection pourra correspondre à la classe d'avions immédiatement inférieure (A-1) à la classe A.

L'annexe 2 fait état de divers exemples illustrant la méthode de calcul du niveau de protection. De plus, une liste indicative des classes des principaux avions civils est diffusée à toutes fins utiles conjointement avec la présente circulaire.

L'objet principal du SSLIA étant « de sauver des vies humaines », lorsqu'un aéronef n'est pas destiné à du transport de passagers, seul le tiers de sa longueur réelle est pris en compte pour définir la classe d'avions associée. L'article 2 de l'arrêté énumère ainsi de manière non limitative diverses catégories de vols.

II. - 1.2. Les modalités d'exercice du service

Les exploitants d'aérodromes définissent librement les modalités d'exécution du service dans le cadre fixé par la loi (art. L. 213-3). Ils peuvent assurer directement le service ou conclure une convention avec le service départemental d'incendie et de secours (SDIS), l'autorité militaire présente sur le terrain ou « *un organisme agréé* ». Le décret n° 99-1162 du 29 décembre 1999, publié au *JO* du 30 décembre 1999, précise les conditions dans lesquelles un organisme peut être agréé.

Dans un souci de simplification des procédures administratives, le régime de délivrance et de maintien de l'agrément aux organismes sollicités par les exploitants d'aérodrome pour exercer les activités du SSLIA a été conçu suivant le mode déclaratif où la charge de la preuve du respect de la réglementation incombe à la personne exécutant le service et non à l'Etat.

Cela se traduit par l'engagement pris par l'organisme de respecter à tout moment les conditions techniques fixées par l'administration, sous peine de retrait de l'agrément.

L'agrément est délivré au niveau préfectoral pour un aérodrome déterminé.

II. - 2. Les moyens humains

L'OACI recommande l'affectation d'un nombre suffisant de personnels pour utiliser les matériels et équipements dans leur capacité maximale de manière à atteindre les objectifs fixés, dont un délai bref d'intervention. L'arrêté fixe en conséquence le nombre de personnels minimal en fonction du niveau de protection de l'aérodrome et des équipements requis.

II. - 2.1. L'agrément des personnels

Le cadre général

Les personnels, à l'exception des responsables de service sur les aérodromes de niveau de protection inférieur ou égal à 5, sont soumis à agrément pour pouvoir exercer leur activité.

Cet agrément est délivré par l'autorité préfectorale et est valable sur un seul aérodrome à la fois. Pour autant, il est possible d'octroyer à une même personne :

- par un même acte, plusieurs agréments valables sur différents aérodromes du département ;
- par des actes distincts, plusieurs agréments pour des aérodromes implantés dans différents départements.

Mais juridiquement, les différents agréments délivrés demeurent distincts l'un de l'autre, notamment au regard de leurs conditions de maintien de validité.

L'agrément est fonction de l'exercice effectif attendu, ce qui explique les différences entre les agréments de responsable du SSLIA, de chef de manœuvre et de pompier d'aérodrome.

Pour les pompiers et chefs de manœuvre, le maintien de l'agrément est subordonné à diverses exigences dont une condition minimale d'exercice de 150 heures par trimestre au sein du SSLIA. Cette exigence vise à s'assurer que les personnels, par une présence fréquente sur l'aérodrome et une pratique régulière, détiennent une bonne connaissance des lieux et les capacités optimales de réaction en cas de nécessité d'intervention. Ce critère doit cependant s'apprécier au regard des diverses organisations du service sur les aérodromes. Ainsi, lorsque le pompier détient plusieurs agréments et participe au SSLIA sur plusieurs aérodromes, il y a lieu de considérer l'ensemble des services qu'il effectue au sein des SSLIA sur les différents aérodromes. Par ailleurs, lorsque un agrément concerne des aérodromes de niveau inférieur à 6, notamment ceux sur lesquels le service n'est pas permanent, la condition précitée pourra aussi être considérée comme réalisée dès lors que 30 vacations auront été assurées dans le trimestre.

Les modalités de délivrance du certificat médical ont été redéfinies et tiennent compte de l'arrêté du 6 mai 2000 fixant notamment les conditions d'aptitude médicale des sapeurs-pompiers professionnels et volontaires. Parallèlement, au plan juridique les droits de la défense sont mieux affirmés.

Concernant les responsables SSLIA, leur recrutement ne présente pas de difficultés particulières sur les aérodromes de niveau inférieur à 6. L'exploitant apprécie seul le profil nécessaire et adapté au poste.

Sur les autres aérodromes, ces responsables sont recrutés par l'exploitant, ou l'organisme auquel il a confié le service, mais ils ne peuvent exercer qu'une fois agréés par l'Etat après avis d'une commission d'aptitude. L'arrêté du 14 mai 2001 (*JO* du 20 mai 2001) précise les conditions de l'examen théorique de présélection et le contenu de la formation qu'ils doivent suivre.

Les membres de la commission d'aptitude précitée sont désignés par le préfet. Cette commission consultative fonctionne selon les principes posés dans le chapitre III (organismes consultatifs) du décret du 28 novembre 1983 concernant les relations entre l'administration et les usagers.

Une décision type d'agrément est proposée en annexe.

L'agrément des personnels en poste au 1^{er} juillet 2001

Jusqu'au 30 juin 2001, les dispositions de l'arrêté de 1979 sont restées applicables. Des agréments provisoires ont donc pu être délivrés. Plusieurs cas sont à considérer :

Pour les pompiers d'aérodromes :

Les pompiers détenant un agrément définitif, selon la réglementation de 1979, au 11 janvier 2001 obtiennent automatiquement un nouvel agrément à compter du 1^{er} juillet au titre de la nouvelle réglementation ;

Les pompiers disposant d'un agrément provisoire à la date du 11 janvier 2001 peuvent poursuivre leur formation selon les dispositions de 1979. S'ils ont obtenu, au 1^{er} juillet, un agrément définitif au titre de la réglementation de 1979, ils pourront bénéficier du nouvel agrément mais devront, avant le 1^{er} janvier 2002, participer à la semaine de formation continue prévue par l'arrêté du 9 janvier 2001. Dans le cas contraire, ils obtiendront le nouvel agrément lorsqu'ils rempliront les conditions exigées par l'ancienne réglementation pour un agrément définitif. Ils devront alors, dans les 6 mois suivant cette date, participer à la semaine de formation continue précitée.

Les pompiers embauchés et agréés provisoirement après le 11 janvier 2001 dans le cadre de la réglementation de 1979 pourront bénéficier du nouvel agrément le 1^{er} juillet 2001 après avoir justifié de la validation des modules de la formation initiale prévue par la nouvelle réglementation. L'agrément provisoire qu'ils détiennent au titre de la réglementation de 1979 ne leur permettra toutefois plus d'exercer une activité de pompier d'aérodrome au-delà du 30 juin 2001.

Pour les chefs de manœuvre :

Les pompiers agréés comme chef de manœuvre au 11 janvier 2001 au titre de la réglementation de 1979 obtiennent automatiquement un nouvel agrément à compter du 1^{er} juillet 2001.

Les pompiers non agréés comme chef de manœuvre au 11 janvier 2001 ont pu jusqu'au 1^{er} juillet obtenir un agrément au titre de la réglementation de 1979 mais celui-ci ne leur permet pas de prétendre au nouvel agrément. Ils devront accomplir les formations prévues dans l'arrêté du 9 janvier 2001 pour obtenir ce nouvel agrément, au même titre que le personnel embauché après le 11 janvier pour exercer cette fonction.

Pour les responsables de SSLIA :

Sur les aérodromes de niveau supérieur ou égal à 6, si le responsable était embauché au 11 janvier dernier, l'agrément lui sera accordé au 1^{er} juillet 2001 et il devra suivre, au cours de l'année suivante, la formation prévue à l'article 7 de l'arrêté.

Les responsables recrutés après le 11 janvier 2001, devront, pour exercer après le 1^{er} juillet prochain, détenir un agrément obtenu dans les conditions fixées dans l'article 6 de l'arrêté du 9 janvier 2001.

Le refus et le retrait de l'agrément

Il est rappelé qu'en vertu de la loi du 11 juillet 1979 relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public, sauf si la motivation peut porter atteinte à la sûreté de l'Etat, à la sécurité publique ou à la sécurité des personnes, les refus d'autorisation doivent être motivés en droit et en fait. De plus, la notification doit faire état du délai de contestation de la décision et de la juridiction compétente.

De même, en application de la loi du 11 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec l'administration (art. 24), tout retrait d'agrément, à titre de sanction, ne peut être pris qu'après que la personne ait été mise à même de présenter ses observations écrites et, sur sa demande, ses observations orales. Seuls l'urgence, des circonstances exceptionnelles ou des risques à l'encontre du maintien de l'ordre public ou des relations internationales exonèrent de cette obligation.

II. - 2.2. La formation des personnels

La nouvelle réglementation accroît très sensiblement les obligations de formation des personnels assurant le SSLIA afin de renforcer la sécurité.

Pour les pompiers et les chefs de manœuvre, la formation initiale requise tend à se rapprocher de celle dispensée aux personnels des SDIS. Elle comprend ainsi deux volets :

- des modules de formation générale au métier de pompier ou de chef de manœuvre définis par le ministère de l'intérieur qui entraînent la délivrance :
 - de l' AFPS (attestation de formation aux premiers secours) pour les aérodromes d'un niveau de protection inférieur à 4 ;
 - du CFAPSE pour les autres aérodromes (certificat de formation aux activités de premiers secours en équipe) ;
- des modules spécifiques au traitement des incendies des aéronefs définis par le ministère chargé des transports, DGAC ; ce volet s'articule autour d'un tronc commun et d'une formation locale portant sur la connaissance de l'aérodrome d'affectation.

Les équivalences de formation

Certains agents pour lesquels l'employeur sollicite l'agrément peuvent en fonction de leur parcours scolaire ou professionnel individuels avoir déjà acquis tout ou partie des connaissances préalables exigées. Afin de ne pas leur imposer deux fois une même formation, l'article 10 de l'arrêté a prévu la possibilité de valider tout ou partie des formations antérieures dès lors qu'un dossier justificatif est présenté et précise la liste des cas de validation possibles. Il vous appartient d'apprécier au cas par cas, en fonction du dossier présenté et notamment du contenu des formations suivies la partie de la formation susceptible d'être validée.

Les organismes de formation

Les formations relevant du ministère de l'intérieur sont assurées par les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), leurs centres régionaux de formation ou des organismes conventionnés.

Les formations relevant du ministère chargé de l'aviation civile peuvent être assurées soit par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) soit par des organismes conventionnés par cette dernière.

Les demandes de conventionnement pour l'organisation de ces dernières formations, que des organismes publics ou privés souhaiteraient présenter, doivent être adressées au service des bases aériennes accompagnées d'un dossier exposant le projet global susceptible d'être mis en œuvre conformément au cadre défini dans l'annexe 6.

En tout état de cause, les examens de validation des formations professionnelles initiales sont, quel que soit l'organisme de formation, toujours organisés par la DGAC sauf pour ce qui concerne les formations locales sur aérodrome. Ces examens se déroulent soit au sein des locaux de l'aviation civile, soit sur les lieux de formation en présence des personnels des directions de l'aviation civile qui seront porteurs des sujets conçus ou validés par la DGAC.

Les stages de formation continue donnent lieu, conformément aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 14 mai 2001, à une évaluation formative par l'organisme formateur.

II. - 3. Les moyens matériels du service

L'article 3 et l'annexe 1 de l'arrêté du 9 janvier 2001 prévoient une dotation réglementaire requise en véhicules et équipements divers dont chaque aérodrome, en fonction de son niveau de protection, doit obligatoirement disposer.

Lorsque les matériels et équipements susceptibles d'être mis en œuvre ne font pas déjà l'objet de normes techniques pour leur utilisation par l'ensemble des services de sécurité incendie du territoire, des spécifications techniques propres à la lutte contre l'incendie des aéronefs seront édictées par les deux ministres chargés de l'intérieur et de l'aviation civile après avis d'une commission aéroportuaire en cours de mise en place. Un arrêté du 23 mai 2001 (JO du 2 juin 2001) du ministre chargé de l'aviation civile a désigné les membres de cette commission dont le secrétariat est assuré par le service technique de la navigation aérienne (STNA).

Cette commission définira en particulier un logo pour signifier la conformité des équipements, véhicules et produits extincteurs aux spécificités qui seront établies. Dans ce cadre, il est fortement souhaitable que ce logo soit fixé de manière très visible sur les tenues des personnels afin qu'ils puissent être aisément identifiés sur l'aérodrome et que toute confusion avec d'autres agents de sécurité soit évitée.

Quand le niveau d'un aérodrome est modulé, tout ou partie des véhicules et équipements requis pour assurer le niveau réglementaire peuvent être utilisés pour ce niveau inférieur.

Par ailleurs, en cas d'indisponibilité des moyens fixés par l'annexe 1, sont mises en œuvre les procédures indiquées à l'article 25 de l'arrêté qui peuvent aboutir, *in fine*, à une réduction du niveau de protection de l'aérodrome. L'indisponibilité des moyens complémentaires définis dans les points II et III de l'article 3 de l'arrêté du 9 janvier 2001, notamment pour les aérodromes « dits côtiers » d'un niveau de protection supérieur ou égal à 4, ne donnera pas lieu à réduction de niveau. Les usagers de l'aérodrome doivent cependant être informés de manière explicite de cette indisponibilité dès sa survenance selon les modalités prévues à l'article 25.

L'annexe 7 comporte des recommandations en matière d'entretien et de vérifications périodiques des véhicules spécifiques du SSLIA.

II. - 4. Le fonctionnement du service : les règles d'intervention

Les consignes opérationnelles constituent le guide de fonctionnement du service. Elles doivent être établies avec le plus grand soin par l'exploitant ou l'organisme délégataire du service et prévoir conformément aux consignes type les tâches respectives de chaque agent ainsi que le cas échéant l'organisation et la compatibilité des tâches annexes.

Les comptes rendus d'intervention, répertoriés dans l'annexe 4 de l'arrêté du 9 janvier 2001, doivent être envoyés au préfet, à l'attention du directeur de l'aviation civile. En fin d'année, la direction de l'aviation civile procède à une synthèse de ces documents qu'elle adresse à la DGAC - service des bases aériennes - et au STNA. Néanmoins, en cours d'année, le STNA est tenu immédiatement informé de tout problème de navigabilité des véhicules du SSLIA.

II. - 5. Le contrôle de l'Etat sur l'exercice de cette mission

Le rôle du préfet, autorité administrative responsable du service en vertu de la loi, est clairement affirmé avec, notamment, la possibilité d'exercer un contrôle des conditions de fonctionnement du service sur pièces (telles la transmission obligatoire des consignes opérationnelles et des comptes-rendus d'intervention) et sur place, principalement par le biais des directions de l'aviation civile.

L'article L. 213-3 a défini le rôle imparti, d'une part, au préfet, autorité de police et, d'autre part, à l'exploitant de l'aérodrome.

Les travaux préparatoires de la loi du 18 décembre 1998 (cf. note 1) explicitent la volonté du législateur de faire jouer à l'exploitant d'aérodrome un rôle spécifique en matière de prévention des conséquences des accidents d'aéronefs par la mise en place de « pompiers spécialisés » (cf. note 2) en plus de ceux mis en place par l'Etat au profit de l'ensemble de la collectivité dans les SDIS.

Les textes d'application de la loi, l'art D213-1-10 et l'arrêté du 9 janvier 2001, ne font que tirer les conséquences du cadre

ainsi tracé :

– le SSLIA ne doit pas être envisagé comme un service de secours public relevant des obligations générales de maintien de la sécurité publique, mais, au contraire, comme un service à vocation spécialisée, mis en œuvre directement et obligatoirement par l'exploitant d'aérodrome dans le cadre de la « mission de service public » qui lui est confiée par la loi et reconnue comme telle par le Conseil constitutionnel dans la décision 405 DC du 29 décembre 1998 (cf. note 3) . Dès lors, l'obligation pesant sur l'exploitant d'aérodrome ou son organisme délégataire consiste à mettre en place les moyens nécessaires à une bonne exécution du service et à l'assurer ;

– le rôle de l'Etat consiste, à définir les règles applicables et à en contrôler leur mise en œuvre par l'exploitant d'aérodrome, ou son organisme délégataire ; dans ce cadre, le préfet, est appelé à jouer un rôle spécifique au titre de la réglementation SSLIA, mais également de celle plus générale en matière de sécurité civile (loi du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs) et explicitée dans la circulaire relative au plan de secours spécialisé aérodrome n° 99-575 du 10 novembre 1999.

S'agissant de la présente réglementation, le préfet n'assure pas l'exécution du service, hormis l'hypothèse de carence de l'exploitant ou de l'organisme délégataire (art. D. 213-1-11).

L'exercice de l'autorité préfectorale se traduit donc par une obligation de contrôle et non de gestion directe des moyens du service qui relève de la seule compétence de l'exploitant. La direction des opérations n'incombe au préfet qu'en cas de déclenchement d'un des plans d'urgence prévus par la loi de 1987.

De ce point de vue, les obligations posées par la présente réglementation peuvent être rapprochées de celles prévues pour l'organisation d'autres dispositifs spécifiques de protection contre l'incendie notamment en matière d'installations classées (loi du 19 juillet 1976 modifiée), d'établissements recevant du public (art. L. 123-1 et L. 123-2 du code de la construction et de l'habitation) ou d'immeubles de grande hauteur (art. L. 122-1 et L. 122-2 du même code).

L'article D. 213-1-10 définit les pouvoirs de contrôle dont dispose le préfet auprès de l'exploitant ou de l'organisme délégataire et pour lesquels il peut déléguer sa signature au directeur de l'aviation civile ou à ses subordonnés en vertu de l'article 17 du décret n° 82-389 du 10 mai 1982.

Bien que la définition de cette tâche soit large et forcément imprécise pour permettre une adaptation au cas par cas, un contrôle effectif et régulier des conditions d'exploitation du service doit être assuré par l'administration, étant entendu que le juge administratif en matière de responsabilité civile condamne tout autant l'excès de pouvoir que la carence en cas de dommage, notamment lorsque l'administration connaissait certains faits ou précédents similaires (notamment CE 9 mai 1980 « *Commune de Ladignac* » ; CE 4 juillet 1980 « *Chevrier* » ; CE 13 mai 1983 « *Lefebvre* » et CE 10 février 1988 « *Commune d'Hyères* »).

Dans le cadre de ce contrôle, une attention particulière sera portée à la vérification des consignes opérationnelles établies. Seront aussi vérifiées la conformité du matériel et des véhicules du service aux normes et spécifications techniques qui sont ou seront fixées.

*
* *

Le service des bases aériennes de la direction générale de l'aviation civile au ministère chargé des transports et la direction de la défense et de la sécurité civiles au ministère de l'intérieur demeurent à votre disposition en cas d'éventuelles difficultés d'application de cette nouvelle réglementation.

*
* *

La présente circulaire abroge l'instruction n° 20-943 DNA/2/G du 11 septembre 1979 et les instructions complémentaires n° 1-20-841 DNA/2/G du 14 août 1980 ; n° 2-20-773 DNA/2/G du 23 septembre 1983 ; n° 3-20-129 DNA/2/G du 2 avril 1985 ; n° 4-20-420 DNA/2/G du 19 mai 1994.

*
* *

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Pour le ministre de l'intérieur
et par délégation :
*Le directeur de la défense et de la sécurité
civiles,
haut fonctionnaire de défense,
M. Sappin*

Pour le ministre de l'équipement,
des transports et du logement :
Le chef du service des bases

LISTE DES ANNEXES

- Annexe I. - Recommandations pour les hélistations.
- Annexe II. - Niveaux de protection.
- Annexe III. - Récapitulatif des dotations minimales.
- Annexe IV. - Conditions d'exercice des personnels du SSLIA.
- Annexe V. - Composition du dossier d'agrément et décision type.
- Annexe VI. - Conventionnement des organismes de formation et d'entraînement du SSLIA.
- Annexe VII. - Entretien et vérifications périodiques des véhicules du SSLIA.

ANNEXE I RECOMMANDATIONS POUR LES HÉLISTATIONS Principe de base

Le carburant doit être toujours entreposé dans des réservoirs souterrains situés loin des aires d'atterrissage ou des aires de stationnement.

Sur les aires de ravitaillement il est nécessaire, suivant le cas, de prévoir des décanteurs afin que les liquides ne pénètrent pas dans le système d'évacuation (risques de pollution des nappes aquifères).

En cas d'accident sur les aires, il est nécessaire de prévoir simultanément l'évacuation des passagers et de l'équipage et l'accès du personnel d'intervention. L'évacuation des passagers et du personnel de bord doit se faire sans gêne pour le personnel d'intervention, aussi les hélistations en terrasse sont-elles équipées de deux issues, protégées contre le risque d'incendie, débouchant sur la plate-forme.

Moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie des hélicoptères

Sur toutes les hélistations un niveau minimal de protection est assuré par la mise à disposition de 50 kilogrammes de poudre ou 5 litres d'émulseur de niveau B de performances, sauf pour les hélistations en terrasse pour lesquelles les dispositions suivantes s'appliquent :

- la quantité d'agent extincteur minimale à prévoir est de 250 kilogrammes de poudre ou 25 litres d'émulseur de niveau B de performances ;
- lorsqu'il est possible d'évoluer autour de l'aire de prise de contact et d'abriter le matériel en respectant les dégagements, l'ensemble des moyens de lutte contre l'incendie (à l'exception de l'équipement éventuel à mousse sur réseau sous pression) est installé sur un plateau roulant, pouvant être déplacé facilement par une seule personne ;
- lorsque la bande ne permet pas d'évoluer autour de l'aire ou d'abriter le matériel en respectant les dégagements, les moyens sont répartis en deux postes diamétralement opposés. Ces postes sont abrités et sont accessibles de la galerie extérieure. Cette galerie est équipée d'échelles permettant d'accéder de chaque poste incendie à l'aire de prise de contact ;
- les réservoirs contenant le prémélange sont d'un type à pression d'azote non permanente. Chacun de ces réservoirs est équipé d'au moins 10 mètres de tuyau souple ou semi-rigide et d'une lance permettant d'assurer une projection de la totalité des agents extincteurs en une minute ;
- lorsqu'un équipement à mousse sur réseau sous pression est installé, le débit du (ou de chaque) dispositif de projection est de 200 litres/minute de prémélange et la longueur minimale de tuyau (souple ou semi-rigide) est d'au moins 10 mètres.

Matériaux de l'aire de prise de contact et de son environnement

Le revêtement doit être insensible à l'action du carburant et à celle d'un incendie accidentel.

Lorsque l'hélistation est construite en terrasse, il est essentiel qu'un feu, qui pourrait s'y déclarer ne puisse se communiquer à l'immeuble qui sert de support à cette hélistation. Dans le cas où les matériaux de l'hélistation sont inflammables, il convient de protéger l'immeuble par un plancher coupe-feu de degré 2 heures.

De plus, il convient d'éviter que les carburants répandus sur l'hélistation soient entraînés directement dans les égouts par les eaux de ruissellement. A cet effet un décanteur séparateur est disposé en aval des avaloirs évacuant les eaux de ruissellement de l'aire de prise de contact et d'envol.

Enfin, en cas d'accident à l'atterrissage, le risque d'avoir sur la terrasse un afflux de carburant pouvant même être enflammé existe. Pour éviter que l'incendie ne se propage aux autres parties du bâtiment, les avaloirs de l'aire de prise de contact et ceux de l'aire aménagée sont équipés de filtres à gravier jouant le rôle de coupe-feu. Le séparateur est de plus muni d'un dispositif d'obturation automatique.

A. - Fiche de trafic type pour la détermination du niveau de protection

Nom de l'aérodrome
Année N
Fiche de trafic et de détermination de niveau pour l'aérodrome de

Fiche récapitulative de trafic

Nombre de mouvements pendant les 3 mois consécutifs de plus fort trafic :

Période prise en compte :

Année N-1 ; mois de :

Mois (1)

Mois (2)

Mois (3)

Nombre de mouvements d'avions par classes et par type de vols :

| aéronefs | | nombre de mouvements d'avions | | | |
|-----------------|--------------|-------------------------------|--------------------|------------------------------|---------------------------|
| Classe d'avions | Type d'avion | Vols réguliers | Vols non réguliers | Moyenne vols non réguliers * | Prévisions pour l'année N |
| 10 | | | | | |
| 9 | | | | | |
| 8 | | | | | |
| 7 | | | | | |
| 6 | | | | | |
| 5 | | | | | |
| 4 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 1 | | | | | |
| Total | | | | | |

* Moyenne des vols non réguliers sur les 3 dernières années.

Détermination du niveau :

Classe de l'avion (A) servant à déterminer la catégorie de l'aérodrome

Possibilité de publier un niveau « A-1 »

Oui - Non

Proposition de niveau de protection à publier au *Journal officiel*

Niveau assuré, selon moyens disponibles, et selon horaires :

Modulation saisonnière, hebdomadaire, journalière souhaitée (horaires).

Fiche établie à : , le :

B. - Exemples de calculs de niveaux de protection

| AÉRONEF | LONGUEUR hors tout | LARGEUR du fuselage | CLASSE d'aéronef | NOMBRE de mouvements m m |
|----------------|--------------------|---------------------|------------------|--------------------------|
| Cas n° 1 | | | | |
| Airbus A 321 | 44,51 | 3,95 | 7 | 300 |
| Boeing 737-800 | 39,47 | 3,76 | 7 | 600 |
| Cas n° 2 | | | | |
| Airbus A 310 | 46,66 | 5,64 | 8 | 300 |
| Super VC-10 | 52,43 | 3,50 | 8 | 300 |

| | | | | |
|-----------------|-------|------|---|--------|
| Boeing 767-200 | 48,50 | 5,03 | 8 | 300 |
| Cas n° 3 | | | | |
| DC 8-61 | 57,12 | 3,73 | 8 | 300 |
| Super VC-10 | 52,43 | 3,50 | 8 | 200 |
| Airbus A 321 | 44,51 | 3,95 | 7 | 300 |
| Cas n° 4 | | | | |
| DC 8-61 | 57,12 | 3,73 | 8 | 300 |
| Boeing 767-200 | 48,50 | 5,03 | 8 | 300 |
| Airbus A 321 | 44,51 | 3,95 | 7 | 200 |
| Cas n° 5 | | | | |
| Tupolev TU-154 | 47,90 | 3,80 | 7 | 100 |
| Boeing 707-120B | 44,22 | 3,55 | 7 | 300 |
| DC 3 | 19,66 | 2,35 | 4 | 500 |
| Cas n° 6 | | | | |
| Airbus A 300 B | 50,96 | 5,64 | 8 | 10 |
| DC 8 62 | 47,98 | 3,75 | 7 | 2 983 |
| Fokker 100 | 35,53 | 3,30 | 6 | 14 369 |
| Cas n° 7 | | | | |
| Airbus A 300 B | 50,96 | 5,64 | 8 | 10 |
| DC 8 62 | 47,98 | 3,75 | 7 | 356 |
| Fokker 100 | 35,53 | 3,30 | 6 | 25 321 |
| DHC Dash 8 | 25,68 | 2,69 | 5 | 28 621 |

Cas n° 1 : + 700 mouvements dans une même classe :

Le nombre de mouvements d'aéronefs les plus longs de la catégorie la plus élevée dépasse 700, l'aéroport relève du niveau de protection 7.

Cas n° 2 : avions d'une largeur de fuselage supérieure à la largeur maximale :

La longueur hors tout du Boeing 767-200 et de l'Airbus A 310 les situe dans la classe 7, mais ils doivent être situés dans la classe 8 parce que la largeur de fuselage est supérieure à la largeur maximale de fuselage des avions de la classe 7.

Cas n° 3 : N-1 :

Le nombre de mouvements d'aéronefs les plus longs de la catégorie la plus élevée n'est ici que de 500 au total. Le niveau minimal de protection de l'aérodrome peut être le niveau 7, c'est-à-dire un niveau inférieur à la classe de l'aéronef le plus long.

Cas n° 4 : N-1 :

Le nombre de mouvements d'aéronefs les plus longs de la catégorie élevée n'est que de 600 au total. Le Boeing 767-200 doit être placé dans la classe 8 car sa largeur de fuselage est supérieure à la largeur maximale de fuselage de la classe 7. Le niveau minimal de l'aérodrome est le niveau 7, c'est-à-dire le niveau au-dessous de l'avion le plus long.

Cas n° 5 : N-1 et absence d'avions dans la classe définissant le niveau :

Le nombre de mouvements d'aéronefs les plus longs de la catégorie la plus élevée n'est que de 400 au total. Le niveau de protection de cet aérodrome est au minimum le niveau 6 (N-1) même s'il n'y a pas d'avions de classe 6 sur cet aérodrome.

Cas n° 6 : moins de 24 mouvements d'avions dans une classe :

Il y a moins de 24 mouvements en classe 8. Le niveau de protection doit être au minimum 7 (plus de 700 mouvements en classe 7 et 8)

Cas n° 7 : N-1 et moins de 24 mouvements :

Il y a moins de 24 mouvements en classe 8 et moins de 700 mouvements en classe 7 + 8. Le niveau de protection doit être au minimum 6.

ANNEXE III RÉCAPITULATIF DES DOTATIONS

Les dotations minimales se déduisent directement du niveau de protection à assurer :

| | | |
|--|-------------------------|--------------|
| | AGENT EXTINCTEUR | AGENT |
|--|-------------------------|--------------|

| AÉRODROME | PRINCIPAL | COMPLÉMENTAIRE | | | |
|----------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--------------|---------------------|---|
| Niveau de protection | Quantité d'eau en litres ¹ | Débit en litres par mm ¹ | Poudre en kg | NOMBRE de véhicules | NOMBRE de personnels |
| 10 | 32 300 | 11 200 | 450 | 3 | 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre |
| 9 | 24 300 | 9 000 | 450 | 3 | 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre |
| 8 | 18 200 | 7 200 | 450 | 3 | 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre |
| 7 | 12 100 | 5 300 | 225 | 2 | 4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre |
| 6 | 7 900 | 4 000 | 225 | 2 | 4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre |
| 5 | 5 400 | 3 000 | 180 | 1 | 2 pompiers d'aérodrome |
| 4 | 2 400 | 1 800 | 135 | 1 | 2 pompiers d'aérodrome |
| 3 | 1 200 | 900 | 135 | 1 | 2 pompiers d'aérodrome |
| 2 | | | 250 | 1 | 1 pompier d'aérodrome |
| 1 | | | 50 | | |

(1) Quantités et débits correspondant à des mousses satisfaisant au niveau B de performance minimale.

ANNEXE IV
CONDITIONS D'EXERCICE DES PERSONNELS DU SSLIA
Responsable du service

| AGRÉMENT PRÉFECTORAL | MAINTIEN DE L'AGRÉMENT |
|--|--|
| - niveau inférieur à 6 : pas d'agrément | - |
| - niveau supérieur à 5 : agrément préfectoral | - dans l'année suivant l'agrément : une formation de 3 semaines minimum selon 1 programme individualisé |
| après examen de présélection + entretien d'évaluation devant une commission d'aptitude | |
| | - après avis de la commission d'aptitude : confirmation de l'agrément pour la durée d'activité sur l'aérodrome |

Chef de manœuvre

| AGRÉMENT PRÉFECTORAL | MAINTIEN DE L'AGRÉMENT |
|--|--|
| Délivré pour 1 année probatoire à toute personne : | |
| - ayant été officier ou sous-officier d'un corps civil ou militaire de sapeur- | - formation continue de 35 heures tous les 3 ans |

| | |
|---|---|
| pompier depuis - de 2 ans (1) | |
| - étant pompier d'aérodrome de niveau de protection supérieur à 5 depuis au moins 2 ans (2) | - 150 heures minimum d'exercice de service par trimestre ou 30 vacances |
| 1. Obligations durant les 6 premiers mois : | |
| Validation des modules d'une formation initiale : | - certificat d'aptitude médicale |
| - de 77 heures définie par le ministère de l'intérieur et assurée par les SDIS ou des organismes conventionnés | |
| - d'une formation définie par la DGAC : | - accomplissement de séances d'entraînement techniques et pratiques sur l'aérodrome |
| 1 tronc commun de 105 h de formation de pompier d'aérodrome pour les personnes (1) | |
| 1 formation locale de pompier d'aérodrome pour les personnes (2) n'ayant pas 2 ans d'exercice sur l'aérodrome visé | - validité des permis nécessaires |
| 1 formation spécifique « aéroportuaire » de 31 h assurée par la DGAC ou des organismes conventionnés et validée par la DGAC | |
| 2. La validation de ces formations entraîne la poursuite de l'année probatoire et l'exercice de fonctions opérationnelles | |
| 3. Au terme de l'année : confirmation de l'agrément après avis de la commission d'aptitude | |

Pompier

| AGRÉMENT PRÉFECTORAL | MAINTIEN DE L'AGRÉMENT |
|---|---|
| - après validation des modules d'une formation initiale : | |
| | - 1 formation continue de 35 heures tous les 3 ans |
| - 217 heures définies par le ministère de l'intérieur et assurées par les SDIS ou des organismes conventionnés | |
| | - 150 heures minimum d'exercice du service par trimestre ou 30 vacances |
| - 1 formation « aéroportuaire » définie par le ministère chargé des transports et assurée par la DGAC ou des organismes conventionnés : | |
| | - possession du certificat médical |
| 105 heures de tronc commun | |
| 1 formation locale sur aérodrome organisée et validée par le responsable SSLIA | - accomplissement de séances d'entraînement techniques et pratiques sur aérodrome |
| De 35 heures pour aérodrome niveau inférieur à 6 | |
| De 70 heures pour aérodrome niveau supérieur à 5 | |
| - certificat d'aptitude médicale | |
| - permis de conduire des véhicules incendie et permis bateau pour les aérodromes « dits côtiers » | - validité des permis nécessaires |

ANNEXE V COMPOSITION DU DOSSIER D'AGRÉMENT ET DÉCISION TYPE

La demande de l'employeur doit être accompagnée :

- de la copie de la carte d'identité de l'agent pour lequel l'agrément est sollicité ;
- de la ou des pièces justificatives de validation des modules de la formation initiale générale ;
- de la ou des pièces justificatives de validation des modules de la formation initiale spécifique aérodromes : formation nationale et formation locale ;
- de la copie du ou des permis exigés ;
- du certificat médical d'aptitude délivré par un médecin du service médical de la DGAC, par un médecin du service de santé et de secours médical du SDIS, ou par un médecin agréé par l'un de ces services ;
- le cas échéant, de la copie des agréments détenus antérieurement à la demande présentée ;

- En cas de demande de validation de formations, selon les motifs de la demande, joindre :
- une attestation détaillée des services accomplis établie par le précédent employeur ou une copie des titres acquis et du programme détaillé des formations suivies permettant une comparaison avec les programmes de la formation imposée par l'arrêté du 9 janvier 2001 ;
 - en cas de perte d'agrément, une note explicative sur les conditions de perte de l'agrément.

DÉCISION TYPE D'AGRÉMENT

Préfecture de :
Direction de l'aviation civile.
DÉCISION D'AGRÉMENT DES PERSONNELS DU SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AÉRONEFS (SSLIA) SUR LES AÉRODROMES

Le préfet du département de

Vu le code de l'aviation civile, et notamment l'article D 213-1-6 ;
Vu l'arrêté du 9 janvier 2001 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ;
Vu la délégation de signature du préfet, en date du... ;
Vu la demande d'agrément présentée le par l'exploitant(ou l'organisme chargé du SSLIA sur l'aérodrome de) de
l'aérodrome de , accompagnée d'un dossier justificatif concernant M. (nom et prénoms)

Vu l'avis de la commission d'aptitude suite à l'examen théorique de présélection et à l'entretien d'évaluation en date du avec
le candidat, (pour un responsable) ;
Vu l'avis de la commission d'aptitude, (confirmation d'agrément d'un responsable ou d'un chef de manœuvre),
Décide :

Article 1^{er}

Monsieur (nom et prénoms) est agréé en qualité de pompier d'aérodrome, [de chef de manœuvre, du responsable de service] pour exercer sur l'aérodrome de à compter du
(pour une durée de un an : responsable et chef de manœuvre).

Article 1^{er}

L'agrément délivré à Monsieur pour exercer
la fonction de sur l'aérodrome de est confirmé à

compter du

Article 2

La présente décision est notifiée à Monsieur et à
l'exploitant de l'aérodrome (à la société X, chargée du SSLIA et à l'exploitant de l'aérodrome).
Fait à ..., le ...

*Pour le préfet (par
délégation)*

ANNEXE VI

CONVENTIONNEMENT DES ORGANISMES DE FORMATION ET D'ENTRAÎNEMENT DES PERSONNELS DU SSLIA

Les demandes de conventionnement comme organisme de formation et d'entraînement des personnels SSLIA devront être accompagnées d'un dossier dont le contenu permettra à la DGAC d'apprécier les capacités de l'organisme demandeur à former et entraîner les pompiers d'aérodromes et de juger de la qualité de la formation proposée.

Ce dossier présenté par un organisme de formation, au sens de l'article L. 920-4 du code du travail, devra exposer notamment le projet pédagogique de l'organisme ainsi que les moyens humains, techniques et logistiques associés à ce projet.

Il apparaît donc nécessaire que ce document indique, a minima, les éléments suivants :

1. L'objet de la demande

Le dossier explicitera avec précision l'objet de la demande de conventionnement, à savoir la ou les formations pour

lesquelles l'organisme souhaite obtenir un conventionnement (formation « initiale », « continue », pour les pompiers d'aérodromes, les chefs de manœuvres), ainsi que la durée de conventionnement souhaitée. Il devra également indiquer si l'organisme envisage de proposer sa formation à tous les pompiers d'aérodromes, quel que soit le niveau SSLIA de la plateforme sur laquelle ils exercent, ainsi que la localisation géographique envisagée, le « champ d'action » de ce centre (national, régional) et le volume de formation que l'organisme se propose de dispenser annuellement.

2. Le projet pédagogique

L'organisme exposera le projet pédagogique qu'il s'engage à mettre en œuvre et notamment les méthodes d'enseignement, les rythmes de formation, l'assistance aux stagiaires qui sera proposée, l'évaluation continue susceptible de préparer les stagiaires à l'examen, dans l'hypothèse où la formation est sanctionnée par un examen, le dispositif d'évaluation formative dans l'hypothèse où la formation relève de la formation professionnelle continue ou ne comporte pas d'examen.

3. Les moyens humains

L'organisme demandeur présentera son organigramme et indiquera le nombre de formateurs appelés à intervenir, en fonction des stagiaires à former, en précisant leur domaine d'intervention et la durée, leur qualification professionnelle et leur expérience pédagogique.

La DGAC estime indispensable au minimum :

- la détention par les formateurs d'une expérience professionnelle de plusieurs années dans leur domaine d'intervention, qu'il soit théorique ou pratique, et, pour les formateurs intervenant dans le cadre des exercices aux feux, une expérience minimale de trois ans ;
- la mise en place d'un responsable pédagogique général, d'un coordonnateur pour l'ensemble des formations concernant une catégorie de personnels donnée (pompier d'aérodrome, chef de manœuvre, responsable de SSLIA) et d'un coordonnateur par session de formation.

Le dossier précisera le curriculum vitae du responsable pédagogique général.

4. Les moyens matériels pédagogiques

Feront l'objet d'une description détaillée :

- les salles de cours : nombre et équipements notamment audio visuels ;
- les moyens vidéo nécessaires en nombre et en capacité technique pour couvrir les exercices pratiques de jour et de nuit des stagiaires et permettre une aide pédagogique individuelle et collective ;
- les véhicules, en nombre suffisant, et adaptés aux niveaux de protection des aérodromes d'affectation du personnel formé ;
- les moyens de communication, en quantité suffisante pour permettre d'assurer une liaison permanente et fiable entre le (ou les) formateur(s) et le (ou les) véhicule(s) présent(s) sur l'aire d'exercice ;
- les matériels divers nécessaires aux exercices d'entraînement : ARI, EPI, extincteurs, tenues, fumigènes.

Par ailleurs le dossier présenté devra exposer l'espace et les équipements nécessaires à la réalisation efficace et fréquente d'ateliers pratiques.

Ces ateliers pratiques, qui constituent un point essentiel de la formation, doivent permettre aux stagiaires d'acquérir les techniques et les réflexes nécessaires à la prévention et à la lutte contre les incendies d'aéronefs.

Le dossier devra notamment permettre d'apprécier les dispositifs techniques proposés par l'organisme ainsi que les objectifs que l'organisme s'engage à respecter concernant les conditions de formation, notamment en ce qui concerne :

- la sécurité des personnes ;
- le réalisme, la variété, et la fréquence des exercices pratiques sur feu.

Ainsi, concernant la sécurité des personnes, les installations proposées devront permettre de maîtriser l'allumage, la propagation, et l'extinction des feux (avec notamment des dispositifs d'arrêt immédiat).

Concernant le réalisme et la variété des exercices sur feux, l'organisme devra montrer que les équipements proposés permettent de former le stagiaire à différents entraînements et différents types d'interventions classiques en matière de prévention et de lutte contre les incendies d'aéronefs, et notamment :

- aux exercices d'approche de foyers à fort rayonnement thermiques et aux entraînements au port des équipements de protection individuelle ;
- aux exercices de feux pour intervention sur foyers limités : feux sur train d'atterrissage, feux sur moteurs (turbopropulseurs, turboréacteurs.) ;
- aux exercices de feux extérieurs de grandes dimensions (« feux de nappe ») permettant l'entraînement aux interventions avec véhicules incendie.

Des exercices d'intervention sur feux intérieurs (cabine, soute, équipements électriques, etc.) pourront être proposés, ainsi que des exercices d'entraînement au sauvetage (port des ARI, reconnaissance en milieu enfumé, etc.).

Ces exercices devront pouvoir être pratiqués sur des feux dont les caractéristiques - couleur, densité, température, hauteur des flammes, -, à l'exception des fumées, se rapprocheront au maximum des flammes produites lors d'un feu mettant en cause du carburant avion ou des matériaux pouvant être rencontrés lors des feux « de cabine », « électriques »,

« de train ».

Il est souhaitable que les installations proposées permettent de relancer de manière répétitive et rapide les différents exercices et entraînements, tout en contrôlant les différents paramètres (température, hauteur de flammes...).

L'organisme devra également indiquer clairement les mesures qu'il propose de mettre en œuvre afin de limiter l'impact de ces installations et de ces exercices en matière de pollution de l'environnement (air, eau). L'organisme devra notamment s'engager dans la convention en matière de respect de l'environnement (obtention des autorisations administratives nécessaires prévues par la réglementation sur l'environnement).

5. La situation financière de l'organisme

Il s'agit principalement de permettre à la DGAC d'apprécier les capacités financières de l'organisme de formation.

Ainsi, l'organisme demandeur devra exposer l'état des moyens financiers envisagés pour assurer la formation et, en cas de nécessité préalable d'investissements, décrire les capacités de financement susceptibles d'être mises en œuvre pour ce projet.

Les investissements réalisés serviront éventuellement à déterminer et justifier la durée de conventionnement souhaitée par l'organisme.

6. Situation sociale de l'organisme

L'organisme demandeur devra notamment justifier d'une situation à jour au regard des cotisations sociales au moment de la demande de conventionnement.

Il devra s'engager à s'acquitter de ces cotisations sociales pendant la durée du conventionnement.

7. Environnement de la formation

L'organisme sollicitant le conventionnement décrira notamment les divers locaux ou équipements concourant à l'accueil des stagiaires (hébergement, restauration) ou les solutions existantes aux environs du lieu de formation.

ANNEXE VII

ENTRETIEN ET VÉRIFICATIONS PÉRIODIQUES DES VÉHICULES DU SSLIA I. - OPÉRATIONS QUOTIDIENNES

Vérification des niveaux de carburant, d'huile, d'eau et de liquide de frein ;
Manœuvre des purges sur réservoir et circuits d'air comprimé ;
Mise en marche des moteurs (traction et pompe) ;
Vérification du fonctionnement des phares, projecteurs, feux de balisage, feux directionnels, feux de gabarit, feux arrière, feux de coffres et de cabine ;
Essai de l'équipement radio (moteurs, essuie-glaces et feux de balisage en marche) ;
Véhicules à mousse : fonctionnement à l'eau de l'ensemble des ajutages de projection (5 secondes minimum par ajutage) et remplissage des réservoirs d'eau et de produit émulsif ;
Vérification des équipements de sauvetage (hache, pelle, cisaille, pied de biche... etc.).

II. - OPÉRATIONS HEBDOMADAIRES (en supplément des opérations quotidiennes)

Vérification de la pression de gonflage des pneus et de leur état ;
Vérification des niveaux et tension des batteries d'accumulateur.
Contrôle visuel de l'équipement poudre.
Mise en route de l'équipement d'effraction et vérification de son bon fonctionnement.

Roulage du véhicule (environ 5 kilomètres) avec vérification du fonctionnement :

- des positions de la boîte de vitesse ;
- des gammes de la boîte de transfert ;
- du crabotage pont avant ;
- des blocages des différentiels ;
- de la direction ;
- du freinage.

Véhicules à mousse :

- fonctionnement à la mousse :
 - de la lance-tourelle (10 secondes) ;
 - de la protection du véhicule (10 secondes) ;
 - des lances manuelles (20 secondes) ;
 - de la lance-canon de pare-choc (10 secondes, pour les véhicules équipés) ;
- rinçage du circuit ;

- remplissage en eau par aspiration extérieure (pour les véhicules équipés) ;
- remplissage en eau et en produit émulsif.

Nettoyage général du véhicule (intérieur et extérieur) :

IV. - OPÉRATIONS SEMESTRIELLES (en supplément des opérations quotidiennes et hebdomadaires, pour les véhicules à mousse)

Mesure du foisonnement et de la décantation de la mousse produite par le véhicule.

Si les caractéristiques mesurées de la mousse sont insuffisantes, vider le véhicule par les ajutages de projection et ne remplir le réservoir de produit émulsif qu'après rinçage du réservoir et du circuit.

V. - OPÉRATIONS ANNUELLES (en supplément de toutes les autres opérations)

Véhicules à mousse :

- fonctionnement à la mousse par tous les ajutages de projection jusqu'à vider complètement le véhicule ;
- nettoyage des réservoirs à eau et produit émulsif ;
- nettoyage des crépines d'aspirations sur réservoirs ;
- dépose et nettoyage des mises à l'air libre des cuves (si elles sont amovibles) ;
- vérification de l'ensemble des accessoires des réservoirs (jauges, réchauffages,)

Équipement poudre :

- fonctionnement à la poudre ;
- vidange complète du réservoir de poudre ;
- séchage et remplissage du réservoir de poudre ;
- reconditionnement de l'équipement (soufflage, gaz de chasse,...).

NOTE (S) :

(1) Voir l'exposé des motifs présenté par le Gouvernement au Sénat, le rapport de M. Le Grand au Sénat ; le rapport de M. Filleul à l'Assemblée nationale et le compte rendu des débats au Sénat du 10 novembre 1998.

(2) Intervention de M. Le Grand - compte rendu des débats au Sénat du 10 novembre 1998, p. 4282.

(3)