

Arrêté du 18 janvier 2007
relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage
et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes

NOR: EQUA0700113A

Version consolidée suite à l'arrêté du 3 mai 2017 modifiant l'arrêté du 18 janvier 2007
relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage
et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (NOR: DEVA1628241A)

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 211-2, L. 213-2, L. 213-3 et D. 213-1 à D. 213-1-12 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 1424-1 à L. 1424-5 et R. 1424-1 à R. 1424-55 ;

Vu le code du travail, notamment son article L. 920-4 ;

Vu la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile ;

Vu le décret n° 99-1039 du 10 décembre 1999 modifié relatif aux sapeurs-pompiers volontaires ;

Vu le décret n° 2000-825 du 28 août 2000 modifié relatif à la formation des jeunes sapeurs-pompiers et portant organisation du brevet national de jeunes sapeurs-pompiers ;

Vu l'arrêté du 6 mai 2000 modifié fixant les conditions d'aptitude médicale des sapeurs-pompiers professionnels et volontaires et les conditions d'exercice de la médecine professionnelle et préventive au sein des services départementaux d'incendie et de secours ;

Vu l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;

Vu l'arrêté du 4 janvier 2006 relatif au schéma national des emplois, des activités et des formations des sapeurs-pompiers professionnels et volontaires ;

Vu l'arrêté du 5 janvier 2006 relatif aux formations de tronc commun des sapeurs-pompiers volontaires,

Arrêtent :

Article 1

Le présent arrêté fixe, sur les aérodromes visés aux articles R. 221-1 et D. 232-1 du code de l'aviation civile où le préfet exerce le pouvoir de police, les modalités d'application des articles D. 213-1 à D. 213-1-12 du même code relatifs au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA).

TITRE Ier : DÉFINITION DES MOYENS

Section 1 : Définition du niveau de protection

Article 2

I.- Les classes d'avions visées à l'article D. 213-1-2 du code de l'aviation civile s'établissent de la façon suivante, le terme avion étant entendu au sens de la définition donnée à l'article D. 213-1-1 :

Le tableau n'est pas reproduit dans ce document RTF

Pour déterminer la longueur hors-tout et la largeur du fuselage de chaque avion, seules les valeurs figurant dans la documentation associée au certificat de navigabilité sont prises en considération.

II.- Si, après avoir établi la classe correspondant à la longueur hors-tout d'un avion, il apparaît que la largeur de son fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée pour cette classe, l'avion est classé dans la classe immédiatement supérieure.

III.- Est rangé dans la classe d'avions qui correspond à sa longueur hors-tout divisée par trois tout avion effectuant un mouvement dans le cadre de l'une des opérations aériennes suivantes :

- transport de fret ou de courrier exclusivement ;
- vols d'essais ou vols de réceptions au sens de l'article R. 421-1 du code de l'aviation civile ;
- vols de travail aérien, vols d'entraînement et de mise en place.

Section 2 : Dotations

Paragraphe 1 : Personnels, produits extincteurs et véhicules

Article 3

Modifié par Arrêté du 3 août 2016 - art. 1

I.- Les moyens en personnels, produits extincteurs et véhicules dont sont dotés les aérodromes en application de l'article D. 213-1-3 du code de l'aviation civile figurent à l'annexe I au présent arrêté.

II.- Les aérodromes dont le niveau de protection au sens de l'article D. 213-1-1 est supérieur ou égal à 3 sont dotés d'un appareil respiratoire isolant (ARI) par chef de manœuvre et pompier d'aérodrome en service. Cette dotation est augmentée d'une réserve de tels appareils égale à au moins 50 %.

Chaque appareil est doté d'un jeu de bouteilles de rechange en réserve.

III.- Sur les aérodromes dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 4 et où tout ou partie des arrivées et des départs d'aéronefs s'effectuent au-dessus d'une étendue d'eau, dans une limite de 1 200 mètres à compter des seuils de pistes et lorsque l'étendue est contiguë ou à l'intérieur de l'emprise de l'aérodrome (aérodromes dits côtiers), les moyens suivants sont mis en place :

1. Une embarcation à déplacement rapide et d'un tirant d'eau adapté aux lieux ;
2. Des plates-formes propres à recueillir les passagers d'un aéronef et en nombre suffisant pour offrir une capacité totale de :
 - 60 places, sur les aérodromes de niveau de protection 4 et 5 ;
 - 120 places, sur les aérodromes de niveau de protection 6 ;
 - 180 places, sur les aérodromes de niveau de protection 7 ;
 - 240 places, sur les aérodromes de niveau de protection supérieur ou égal à 8.

Le préfet peut adapter ces exigences en fonction du contexte local.

IV.- Une réserve d'agent complémentaire et d'agent de propulsion égale à 200 % des quantités requises à l'annexe I (tableau I) du présent arrêté doit être conservée sur l'aérodrome, ainsi qu'une réserve d'agents moussants correspondant à 4 pleines charges d'eau des véhicules requis pour atteindre les quantités définies à l'annexe I (tableau I).

Article 4

Si, sur un aérodrome, les avions relevant de la classe d'avions la plus élevée ou d'une classe supérieure non retenue, tels que définis par l'article D. 213-1-1 du code de l'aviation civile, n'effectuent leurs mouvements qu'à certaines périodes précises, journalières, hebdomadaires ou saisonnières, les moyens en personnels, produits extincteurs, véhicules et matériels requis en application de l'annexe I du présent arrêté peuvent être réduits en dehors de ces périodes, sans toutefois être inférieurs au niveau de protection correspondant à la classe d'avions la plus élevée utilisant l'aérodrome en période réduite.

Paragraphe 2 : Infrastructures

Article 5

Modifié par Arrêté du 3 mai 2017 - art. 1

Les infrastructures visées à l'article D. 213-1-3 du code de l'aviation civile se composent sur chaque aérodrome dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 2 :

1. De postes d'incendie dont le nombre et l'implantation sont fonction de l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 du présent arrêté ;
2. De routes d'accès d'urgence, destinées à assurer l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 dans toutes les parties de l'aérodrome ; si les conditions topographiques ne permettent pas un aménagement suffisant, les aires d'approche doivent être dotées en priorité de telles routes, au minimum jusqu'aux limites de l'emprise domaniale de l'aérodrome et de manière coordonnée avec le dispositif ORSEC aérodrome ;
3. D'une zone permettant l'entraînement des personnels.

Les aérodromes dits “ côtiers “ au sens du III de l'article 3 doivent être dotés en outre d'appontements ou de dispositifs de mise à l'eau appropriés aux embarcations détenues. Pour ces aérodromes, le préfet peut adapter ces exigences supplémentaires en fonction du contexte local.

TITRE II : ORGANISATION DU SERVICE
Section 1 : Agréments des personnels chargés du SSLIA
Paragraphe 1 : Agrément du responsable du service

Article 6

I.- Sous réserve des dispositions prévues à l'article 8 du présent arrêté, l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile en vue d'exercer la fonction de responsable du SSLIA est délivré à toute personne ayant passé avec succès un examen théorique de présélection, suivi d'un entretien d'évaluation devant une commission d'aptitude chargée de donner un avis au préfet.

II.- L'examen théorique de présélection a pour objet de vérifier si le candidat dispose :

- des connaissances nécessaires pour assurer l'instruction des personnels placés sous ses ordres ;
- d'un niveau général d'études équivalant à deux années après le baccalauréat.

Les modalités de cet examen sont définies dans l'annexe V du présent arrêté.

III.- L'entretien d'évaluation se déroule devant une commission d'aptitude composée en nombre égal de membres représentant l'administration de l'aviation civile, l'administration de la sécurité civile et l'exploitant de l'aérodrome pour lequel l'agrément est sollicité. Les membres de cette commission sont choisis, pour une ou plusieurs sessions d'examens, par le préfet.

L'entretien a notamment pour objet de vérifier les connaissances générales du candidat en matière de sécurité-incendie et d'apprécier son aptitude à l'encadrement.

Article 7

Modifié par Arrêté du 3 mai 2017 - art. 2

L'agrément prévu à l'article 6 est délivré par le préfet pour une année. Durant l'année suivant l'obtention de son premier agrément, le bénéficiaire doit suivre, parallèlement à l'exercice de sa fonction de responsable, une formation professionnelle, sanctionnée par un examen, dont les modalités sont précisées à l'annexe V au présent arrêté.

L'agrément prévu à l'article 6 est automatiquement reconduit dès lors que l'exploitant de l'aérodrome atteste auprès du préfet que l'intéressé n'a pas présenté d'insuffisance notoire dans l'exercice de sa fonction.

Tout responsable du SSLIA ayant déjà exercé sur un aérodrome peut bénéficier automatiquement d'un agrément pour un autre aérodrome, à condition que l'exploitant atteste que l'intéressé a reçu une formation spécifique concernant les particularités de cet aérodrome et qu'il n'a pas perdu son précédent agrément pour insuffisance notoire dans l'exercice de sa fonction.

Article 8

Les responsables du SSLIA embauchés à la date de publication du présent arrêté bénéficient de l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile dans les conditions prévues à l'article 7 du présent arrêté.

Paragraphe 2 : Agrément de chef de manœuvre

Article 9

Modifié par Arrêté du 3 mai 2017 - art. 3

I.- Sous réserve des dispositions prévues à l'article 11, l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile en vue d'exercer la fonction de chef de manœuvre du SSLIA est délivré sur proposition de l'exploitant, au terme d'une période probatoire, à toute personne répondant à l'une des deux conditions suivantes :

- avoir été, depuis moins de deux ans, officier ou sous-officier de sapeurs-pompiers professionnels ou volontaires dans un service d'incendie et de secours ou dans une unité militaire chargée de la lutte contre les incendies ou investie à titre permanent de missions de sécurité civile ;
- posséder, depuis au moins deux ans, l'agrément de pompier sur un aérodrome de niveau de protection supérieur ou égal à 6,
- et détenir un certificat médical tel que prévu à l'article 13 du présent arrêté ainsi que le ou les permis requis pour la conduite des catégories de véhicules incendie.

Cette période probatoire est sanctionnée par l'attestation de l'exploitant de l'aérodrome, indiquant que l'intéressé satisfait aux exigences opérationnelles de chef de manœuvre sur l'aérodrome.

Par dérogation au premier alinéa du présent article, les pompiers qui exercent sur un aérodrome de niveau de protection 5 évoluant vers un niveau supérieur ou égal à 6, et qui possèdent l'agrément de pompier depuis au moins deux ans, peuvent également se voir délivrer l'agrément en vue d'exercer la fonction de chef de manœuvre sur le même aérodrome.

II.- Durant la période probatoire, l'intéressé doit d'abord valider une formation initiale dont le programme et les modalités d'examen figurent au titre II-A de l'annexe II du présent arrêté puis une formation spécifique relative à la sécurité aéroportuaire figurant au titre II-B de l'annexe II du présent arrêté.

Toute formation initiale ne peut rester valide plus de trois ans, qu'avec une formation de recyclage de moins de trois ans.

III.- Sous réserve des dispositions prévues à l'article 12 du présent arrêté, l'agrément est délivré par le préfet dès lors que celui-ci a reçu de l'exploitant l'attestation mentionnée au présent article, pour l'intéressé.

Tout chef de manœuvre ayant déjà exercé sur un aérodrome bénéficie automatiquement d'un agrément pour un autre aérodrome, à condition que l'exploitant atteste que l'intéressé a reçu une formation spécifique concernant les particularités de cet aérodrome.

Paragraphe 3 : Agrément de pompier d'aérodrome

Article 10

Modifié par Arrêté du 3 mai 2017 - art. 4

I. - Sous réserve des dispositions prévues à l'article 11 du présent arrêté, l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile en vue d'exercer la fonction de pompier d'aérodrome au sein du SSLIA, sur un aérodrome déterminé, est délivré à toute personne répondant à l'ensemble des conditions suivantes :

- elle a obtenu la validation du tronc commun dont le programme et les modalités de validation, définis par le ministre chargé de l'aviation civile, figurent au point 1 du titre Ier de l'annexe II au présent arrêté ainsi que des modules incendie et secours à personnes organisés dans les conditions prévues à l'article 14 du présent arrêté ;
- elle détient une attestation de l'exploitant d'aérodrome certifiant qu'elle a reçu la formation locale concernant les particularités de l'aérodrome, dont le programme, défini par le ministre chargé de l'aviation civile, figure au point 2 du titre Ier de l'annexe II au présent arrêté ;
- elle est titulaire du ou des permis, en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules du SSLIA et, le cas échéant, des embarcations dont est doté l'aérodrome si elle est amenée à les conduire ;
- elle possède le certificat médical prévu à l'article 13 du présent arrêté.

Peuvent toutefois bénéficier, sur proposition de l'exploitant d'aérodrome, d'une décision de validation par le préfet de tout ou partie de leur formation antérieure, les agents répondant à l'une des conditions ci-après :

- être titulaire de la mention complémentaire " sécurité civile et d'entreprise " ;
- avoir, depuis moins de deux ans :
 - servi dans un service d'incendie et de secours en tant que sapeur-pompier professionnel ou volontaire ;
 - ou exercé dans une unité militaire chargée de la lutte contre les incendies ou investie à titre permanent de missions de sécurité civile et justifier d'une formation spécifique à cet effet ;
 - ou reçu une formation de volontaire en service civique des sapeurs-pompiers ;
 - ou obtenu le brevet national de jeunes sapeurs-pompiers.

II. - A. - Par dérogation au paragraphe I, toute personne ayant reçu une formation réglementée de pompier d'aérodrome dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, ou dont la formation reçue dans un pays tiers a été reconnue par l'un de ces Etats, peut obtenir un agrément pour exercer la fonction de pompier d'aérodrome au sein d'un SSLIA, sur un aérodrome déterminé, à condition :

- d'avoir obtenu la reconnaissance de ses compétences au regard des formations citées aux deuxième et troisième alinéas du I ;
- de détenir une attestation de l'exploitant d'aérodrome certifiant qu'elle a reçu la formation locale concernant les particularités de l'aérodrome, dont le programme, défini par le ministre chargé de l'aviation civile, figure au point 2 du titre Ier de l'annexe II au présent arrêté ;
- de posséder le certificat médical prévu à l'article 13 du présent arrêté ;
- d'être titulaire du ou des permis, en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules du SSLIA et, le cas échéant, des embarcations dont est doté l'aérodrome si elle est amenée à les conduire.

B. - Par dérogation au paragraphe I, toute personne peut obtenir un agrément pour exercer la fonction de pompier d'aérodrome sur un aérodrome déterminé si elle remplit l'ensemble des conditions suivantes :

- elle a exercé la profession de pompier d'aérodrome à temps plein pendant une année ou à temps partiel pendant une durée totale équivalente au cours des dix années précédentes dans un ou plusieurs Etats membres qui ne réglementent pas cette profession ;
- elle possède une ou plusieurs attestations de compétences ou preuves de titre de formation délivrées dans un autre Etat membre qui ne réglemente pas cette profession ;
- elle détient une attestation de l'exploitant d'aérodrome certifiant qu'elle a reçu la formation locale concernant les particularités de l'aérodrome, dont le programme, défini par le ministre chargé de l'aviation civile, figure au point 2 du titre Ier de l'annexe II au présent arrêté ;
- elle possède le certificat médical prévu à l'article 13 du présent arrêté ;
- elle est titulaire du ou des permis, en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules du SSLIA et, le cas échéant, des embarcations dont est doté l'aérodrome si elle est amenée à les conduire.

L'expérience professionnelle d'un an ne peut cependant pas être requise si le titre de formation que possède la personne certifie une profession réglementée.

C. - Lorsque les connaissances, aptitudes et compétences acquises par la formation, l'expérience professionnelle et l'apprentissage tout au long de la vie au sens de l'article 3 (l) de la directive susvisée sont substantiellement différentes en terme de contenu de celles acquises par la formation permettant d'exercer la fonction de pompier d'aérodrome en France, le préfet peut prendre la décision, dûment justifiée, d'imposer à la personne un stage d'adaptation ou une épreuve d'aptitude.

Le choix entre le stage d'adaptation et l'épreuve d'aptitude est laissé à la personne.

Le stage d'adaptation, qui fait l'objet d'une évaluation, est accompagné éventuellement d'une formation complémentaire.

L'épreuve d'aptitude a pour but d'apprécier l'aptitude de la personne à exercer la profession de pompier d'aérodrome.

Le préfet veille à ce que la personne ait la possibilité de présenter l'épreuve d'aptitude dans un délai maximal de six mois à compter de la décision initiale imposant une épreuve d'aptitude à la personne.

D. - L'accès partiel au sens de la directive peut être autorisé par le préfet au cas par cas, lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- le demandeur est pleinement qualifié pour exercer dans l'Etat membre d'origine l'activité pour laquelle un accès partiel est sollicité ;
- les différences entre l'activité professionnelle exercée dans l'Etat membre d'origine et la France sont telles que l'application de mesures de compensation reviendrait à imposer au demandeur de suivre un programme complet d'enseignement et de formation pour avoir pleinement accès à la profession en France ;
- l'activité professionnelle peut être séparée d'autres activités relevant de la profession réglementée dans l'Etat membre d'accueil ;
- l'activité professionnelle peut être exercée de manière autonome dans l'Etat membre d'origine.

L'accès partiel peut être refusé si ce refus est justifié par des raisons de sécurité.

E. - S'il existe un doute sérieux et concret sur le niveau suffisant des connaissances linguistiques de la personne bénéficiant de la reconnaissance de ses qualifications professionnelles au regard des activités de pompier d'aérodrome, le préfet peut imposer un contrôle des connaissances linguistiques. Ce contrôle est proportionné à l'activité à exercer.

Article 10 bis (abrogé)

Créé par Arrêté du 18 novembre 2009 - art. 3
Abrogé par Arrêté du 22 décembre 2015 - art. 3

Article 10 ter

Modifié par Arrêté du 22 décembre 2015 - art. 4

Libre prestation de services.

A.- Toute personne légalement établie dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen peut obtenir un agrément pour exercer l'activité de pompier d'aérodrome de façon temporaire et occasionnelle sur un aérodrome déterminé du territoire national si :

1° Elle a obtenu la reconnaissance de ses compétences lorsque la profession est réglementée dans son Etat d'établissement ;

2° Elle a exercé la profession de pompier d'aérodrome dans un ou plusieurs Etats membres pendant au moins une année à temps plein ou à temps partiel pendant une durée équivalente au cours des dix années qui précèdent la prestation lorsque la profession n'est pas réglementée dans son Etat d'établissement. La condition exigeant l'exercice de la profession pendant une année n'est pas d'application si la profession ou la formation conduisant à la profession est réglementée ;

3° Elle détient une attestation de l'exploitant d'aérodrome certifiant qu'elle a reçu la formation locale concernant les particularités de l'aérodrome, dont le programme, défini par le ministre chargé de l'aviation civile, figure au point 2 du titre Ier de l'annexe II au présent arrêté ;

4° Elle possède le certificat médical prévu à l'article 13 du présent arrêté ;

5° Elle est titulaire du ou des permis, en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules du SSLIA et, le cas échéant, des embarcations dont est doté l'aérodrome si elle est amenée à les conduire.

B.-Tout prestataire souhaitant exercer une prestation de service en tant que pompier d'aérodrome de façon temporaire et occasionnelle sur un aérodrome du territoire national en informe au préalable le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, par une déclaration écrite qui peut donner lieu à une vérification de ses compétences professionnelles. Le prestataire peut fournir cette déclaration par tout moyen. Lors de la première prestation de services ou en cas de changement de situation, la déclaration est accompagnée des documents attestant que le prestataire remplit les conditions fixées au A du présent article. La vérification a pour objectif d'éviter des dommages graves pour la sécurité des destinataires du service, du fait du manque de qualification professionnelle du prestataire.

Au plus tard un mois à compter de la réception de la déclaration et des documents joints, le préfet informe le prestataire de sa décision :

- de permettre la prestation de services sans vérifier ses qualifications professionnelles ;
- ayant vérifié ses qualifications professionnelles :
- de lui imposer une épreuve d'aptitude ; ou
- de permettre la prestation de service.

En cas de difficulté susceptible de provoquer un retard dans la prise de décision prévue au paragraphe précédent, et notamment quand un complément d'information est nécessaire, le préfet informe le prestataire dans le même délai des raisons du retard. La difficulté est résolue dans le mois qui suit cette information et la décision est prise dans un délai de deux mois suivant la résolution de cette difficulté.

C.- En cas de différence substantielle entre les compétences professionnelles du prestataire et celles acquises par la formation permettant d'exercer la fonction de pompier d'aérodrome sur le territoire français, dans la mesure où cette différence est de nature à nuire au bon fonctionnement du SSLIA, et où elle ne peut être compensée par l'expérience professionnelle du prestataire ou par les connaissances, aptitudes et compétences acquises lors d'un apprentissage tout au long de la vie au sens de l'article 3 (I) de la directive susvisée ayant fait l'objet, à cette fin, d'une validation en bonne et due forme, il est offert au prestataire la possibilité de démontrer qu'il a les connaissances, aptitudes ou compétences manquantes, par une épreuve d'aptitude. La décision est prise, sur cette base, d'autoriser ou non la prestation de services. La prestation de service doit pouvoir intervenir dans le mois qui suit la décision imposant l'épreuve d'aptitude.

D.- L'accès partiel au sens de la directive peut être autorisé par le préfet au cas par cas, lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- le demandeur est pleinement qualifié pour exercer dans l'Etat membre d'origine l'activité pour laquelle un accès partiel est sollicité ;
- les différences entre l'activité professionnelle exercée dans l'Etat membre d'origine et la France sont telles que l'application de mesures de compensation reviendrait à imposer au demandeur de suivre un programme complet d'enseignement et de formation pour avoir pleinement accès à la profession en France ;
- l'activité professionnelle peut être séparée d'autres activités relevant de la profession réglementée dans l'Etat membre d'accueil ;
- l'activité professionnelle peut être exercée de manière autonome dans l'Etat membre d'origine.

L'accès partiel peut être refusé si ce refus est justifié par des raisons de sécurité.

E.- S'il existe un doute sérieux et concret sur le niveau suffisant des connaissances linguistiques de la personne bénéficiant de la reconnaissance de ses qualifications professionnelles au regard des activités de pompier d'aérodrome, le préfet peut imposer un contrôle des connaissances linguistiques. Ce contrôle est proportionné à l'activité à exercer.

Article 10 quater

Modifié par Arrêté du 22 décembre 2015 - art. 5

Un pompier d'aérodrome ne peut exercer ses fonctions sur un aérodrome autre que celui au titre duquel l'agrément initial lui a été délivré, qu'après attestation de l'exploitant d'aérodrome indiquant que l'intéressé a reçu la formation locale concernant les particularités de cet aérodrome.

Paragraphe 4 : Dispositions communes aux agréments de chef de manœuvre et de pompier d'aérodrome

Article 11

I.- Les chefs de manœuvre et les pompiers d'aérodrome embauchés à la date de publication du présent arrêté et agréés définitivement au titre des réglementations précédentes, pour l'exercice des fonctions correspondantes, bénéficient de plein droit de l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile. Sous réserve des dispositions prévues à l'article 12 du présent arrêté, l'agrément est délivré par le préfet pour la durée d'activité du bénéficiaire sur l'aérodrome.

II.- Les chefs de manœuvre et les pompiers d'aérodrome embauchés à la date de publication du présent arrêté et agréés provisoirement au titre de l'arrêté du 5 septembre 1979 relatif à l'organisation et au fonctionnement du SSLIA, pour l'exercice des fonctions correspondantes, bénéficient de l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile après avoir rempli les conditions requises pour la délivrance de l'agrément définitif prévu au titre des réglementations précédentes. Sous réserve des dispositions prévues à l'article 12 du présent arrêté et de l'alinéa ci-dessous, l'agrément est délivré par le préfet pour la durée d'activité du bénéficiaire sur l'aérodrome.

Toutefois, dans un délai de six mois à compter de l'obtention de l'agrément, le bénéficiaire doit valider l'ensemble des modules de formations définies par le ministre chargé de l'aviation civile et figurant au titre III-A de l'annexe II du présent arrêté. A défaut, l'agrément est retiré.

Article 12

Le maintien pour la durée d'activité du bénéficiaire sur l'aérodrome des agréments visés aux articles 9, 10 et 11 du présent arrêté est subordonné pour le bénéficiaire :

- à l'accomplissement de séances d'entraînements théoriques et pratiques à la lutte contre les incendies d'aéronefs et au sauvetage dont la périodicité, les programmes et les modalités d'examens sont définis par le ministre chargé de l'aviation civile et figurant au titre III-B de l'annexe II du présent arrêté ;
- à la possession du certificat médical prévu à l'article 13 du présent arrêté ;
- à l'accomplissement de stages de formation continue dont la périodicité, les programmes, les modalités d'évaluation et de validation sont définis par le ministre chargé de l'aviation civile et figurant au titre III-A de l'annexe II du présent arrêté ;
- à l'exécution, par période de trois mois, d'au moins 144 heures de service avec l'alternative d'au moins 24 vacations pour les aérodromes de niveau de protection inférieur à 6, sauf si le responsable du SSLIA agréé atteste auprès du préfet que le pompier ou le chef de manœuvre, après une absence inférieure à six mois a effectué

une formation locale de remise à niveau dont le programme a été préalablement transmis au préfet.

L'agrément est immédiatement suspendu dès lors que son bénéficiaire ne respecte plus l'une des conditions prévues dans les deux premiers tirets ci-dessus.

En revanche, l'agrément est retiré lorsque le bénéficiaire ne respecte plus l'une des conditions prévues dans les deux derniers tirets visés ci-dessus et si, au terme d'une période maximale de six mois suivant la survenance de l'événement en cause, l'intéressé n'a pas validé l'ensemble des modules de formations figurant au III-A de l'annexe II du présent arrêté. En toute hypothèse, le bénéficiaire ne peut exercer de fonctions opérationnelles au sein du service tant que celui-ci n'a pas validé les modules de formation correspondant aux exercices pratiques d'application.

Article 13

Le certificat médical prévu par les articles 10 et 12 du présent arrêté est délivré pour un an à la suite d'un examen pratiqué par un médecin du service médical de la direction générale de l'aviation civile, un médecin du service de santé et de secours médical du service départemental d'incendie et de secours ou un médecin agréé par l'un de ces services ou par le préfet.

Toute personne s'étant vu refuser la délivrance du certificat médical par l'une des autorités précitées peut faire appel de cette décision auprès d'une commission, présidée par le médecin-chef du service de l'inspection médicale du travail et de la main-d'œuvre des transports et comprenant un médecin du service médical de la direction générale de l'aviation civile, et un médecin du service de santé et de secours médical du service départemental d'incendie et de secours du lieu du domicile du demandeur. Le médecin ayant refusé la délivrance du certificat ne peut être membre de la commission.

La personne faisant appel peut, si elle le sollicite, obtenir communication de son dossier, être entendue par la commission avant que celle-ci se prononce et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.

La décision de la commission est notifiée à la personne et peut faire l'objet d'un recours de pleine juridiction.

Le secrétariat de la commission est assuré par les services de l'inspection médicale du travail et de la main-d'œuvre des transports.

Les modalités d'organisation de l'examen médical et les conditions d'aptitude médicale exigées pour la délivrance du certificat médical sont celles définies par le ministre chargé de la sécurité civile pour les sapeurs-pompiers professionnels et volontaires, dans le cadre des missions d'incendie et de secours à personnes.

Le médecin chargé du contrôle de l'aptitude est informé de tout arrêt de travail supérieur à vingt et un jours pour cause de maladie ou accident et peut décider d'une visite préalable à la reprise de toute activité opérationnelle. En cas de grossesse, cette visite est obligatoire.

Article 14

Modifié par Arrêté du 3 mai 2017 - art. 5

I.- Les modules incendie et secours à personnes visés à l'article 10 du présent arrêté, dont le programme correspond aux modules applicables aux sapeurs-pompiers professionnels et volontaires et pompiers militaires, ainsi que la formation initiale visée à l'article 9 du présent arrêté, sont organisés par des services d'incendie et de secours ou des unités militaires chargées de la lutte contre les incendies ou investies à titre permanent de missions de sécurité civile ayant conventionné avec l'aérodrome.

Ces conventions établies entre les différentes parties déterminent notamment les conditions pédagogiques de chaque formation ainsi que les modalités administratives et financières.

II.- Les formations des agents exerçant les activités du SSLIA, figurant aux titres Ier-1, II-B, premier et troisième tiret, et III-A de l'annexe II au présent arrêté, peuvent être dispensées par tout organisme de formation professionnelle disposant de personnels qualifiés ou expérimentés dans le domaine.

III.- Les responsables du SSLIA organisent pour leurs agents les formations figurant aux titres Ier-2 et II-B, deuxième tiret, de l'annexe II au présent arrêté.

Section 2 : Règles et prescriptions techniques relatives aux matériels et aux postes d'incendie du SSLIA

Article 15 (abrogé)

Modifié par Décret n°2014-132 du 17 février 2014 - art. 19

Abrogé par Arrêté du 3 août 2016 - art. 2

Article 16 (abrogé)

Modifié par Décret n°2014-132 du 17 février 2014 - art. 19

Abrogé par Arrêté du 3 août 2016 - art. 2

Article 17

Chaque poste d'incendie comporte en toute hypothèse :

- des moyens spécialisés d'alerte ;
- des moyens spécialisés de communication ;
- des bâtiments de protection et de petit entretien pour les véhicules et le matériel ;
- des moyens de stockage et de remplissage rapide des véhicules en eau et agents extincteurs ;
- des moyens d'alimentation en énergie électrique des véhicules permettant de garder à température les moteurs et l'eau des cuves, d'assurer leur démarrage et de garder une pression suffisante pour le système de freinage ;
- des moyens d'hébergement du personnel et des équipes de permanence.

Le préfet peut, sur demande de l'exploitant et suivant le contexte local, adapter les moyens précités.

TITRE III : RÈGLES D'INTERVENTION

Section 1 : Cadre général d'intervention du SSLIA

Article 18

I.- Les fonctions imparties au SSLIA par l'article D. 213-1 du code de l'aviation civile s'exercent dans la zone d'aérodrome (ZA) et la zone voisine d'aérodrome (ZVA) définies à l'article 19 du présent arrêté. Toutefois, s'il est doté des moyens adéquats, le service participe également à la recherche des aéronefs dont la balise de détresse est activée.

II.- le cadre des dispositions législatives et réglementaires relatives à la protection des personnes et des biens, le SSLIA participe, dans les zones prévues au I ci-dessus, aux opérations de secours n'impliquant pas un aéronef. Le SSLIA est tenu d'intervenir dès qu'il est informé d'un incident majeur nécessitant une action immédiate de sa part dans l'attente de l'arrivée des moyens de secours publics et privés, et dans la limite des moyens disponibles à cet instant.

Durant ces diverses interventions, sont mises en œuvre les dispositions prévues à l'article 25.

Section 2 : Définition de la zone d'aérodrome (ZA) et de la zone voisine d'aérodrome (ZVA)

Article 19

I. - La zone d'aérodrome (ZA) comprend les éléments de l'emprise domaniale de l'aérodrome ainsi que les aires d'approches finales, jusqu'à une distance de 1 200 mètres au maximum du seuil des pistes.

II. - La zone voisine d'aérodrome (ZVA) comprend les éléments situés hors de la zone d'aérodrome, mais à une distance telle que l'action des moyens d'intervention aéroportuaires peut utilement être envisagée compte tenu des voies d'accès et des performances de ces moyens. Cette zone est définie conformément aux dispositions relatives au plan de secours spécialisé de l'aérodrome.

III. - L'exploitant d'aérodrome établit et tient à jour une carte à quadrillage de la ZA et de la ZVA précisant les issues et cheminements à utiliser par les moyens de secours du service et ceux des centres de secours voisins. Cette carte et ses mises à jour sont approuvées par le préfet, qui les intègre dans le plan de secours spécialisé de l'aérodrome.

La carte en vigueur doit être immédiatement disponible dans la tour de contrôle, les postes d'incendie et les véhicules du SSLIA.

Section 3 : Objectif opérationnel du SSLIA

Article 20

L'objectif opérationnel du SSLIA consiste à pouvoir atteindre, dans des conditions optimales de roulement des véhicules, chaque extrémité de piste et être en mesure d'y projeter, sans discontinuité :

- dans un délai de trois minutes après le déclenchement de l'alerte, un débit de solution moussante égale à 50 % au moins du débit prévu à l'annexe I, pendant au moins une minute ou, pour les aérodromes de niveau de protection égal à 2, être en mesure d'y projeter l'agent complémentaire ;
- au plus tard quatre minutes après le déclenchement de l'alerte, la totalité du débit de solution moussante et d'agent complémentaire prévus à l'annexe I.

Il n'y a pas d'objectif de délai pour les aérodromes de niveau de protection égal à 1.

Section 4 : Types d'intervention

Article 21

Selon les circonstances en présence, le SSLIA est placé en :

- état de veille ;
- état d'alerte ;
- état d'accident.

Article 22

L'état de veille est déclenché dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne des défaillances à bord de l'aéronef sans que celles-ci soient de nature à entraîner normalement des difficultés graves à l'atterrissage ;
- si les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) sont en vigueur.

Durant cette période, les personnels nécessaires sont à bord ou à proximité immédiate des véhicules du SSLIA et prêts à intervenir.

Article 23

L'état d'alerte est déclenché dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne qu'un aéronef a subi, ou risque de subir, une défaillance de nature à entraîner un risque d'accident ;
- si les conditions de visibilité et de plafond deviennent inférieures aux seuils fixés par la réglementation relative aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

Les consignes opérationnelles précisent la manière dont les véhicules du SSLIA sont déployés durant cette période, sur des emplacements prédéterminés.

Article 24

L'état d'accident est déclenché lorsque s'est produit ou va inévitablement se produire un accident d'aéronefs sur l'aérodrome ou à ses abords. Dans cette hypothèse, les moyens du service de secours doivent être mobilisés pour circonscrire en un minimum de temps l'accident et le préfet est informé de la situation.

Section 5 : Cas d'indisponibilité du SSLIA

Article 25

I. - L'état d'indisponibilité totale ou partielle du SSLIA est déclenché lorsque les moyens requis sur un aérodrome en application des titres Ier et II de l'annexe I du présent arrêté sont momentanément indisponibles dans leur emploi, sans que cette indisponibilité excède deux mois à compter de sa survenance.

Dans cette hypothèse, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer les organismes chargés de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aérodrome.

En cas d'indisponibilité prévisible, toutes dispositions sont prises pour une publication préalable d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

II. - Durant cette période, les mesures suivantes sont prises :

A. - Pendant les douze premières heures d'indisponibilité, deux cas sont à prévoir :

1. L'indisponibilité paraît devoir être de courte durée et il semble possible d'y remédier avant la fin du délai de douze heures : toutes les dispositions sont prises en vue d'y remédier aussi rapidement que possible. Les usagers de l'aérodrome sont informés de cette situation par les organismes chargés de la circulation aérienne.

2. L'indisponibilité a de très fortes probabilités de dépasser le délai de douze heures :

a) Toutes les dispositions sont prises en vue de remédier aussi rapidement que possible à cette situation ;

b) Les usagers de l'aérodrome sont informés par les organismes de la circulation aérienne de la réduction temporaire du niveau de protection tant que l'information n'est pas disponible par voie d'avis aux navigateurs aériens (NOTAM) ;

c) L'organisme de la circulation aérienne demande la publication d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

B. - Si les moyens requis par le niveau de protection de l'aérodrome demeurent indisponibles au-delà de douze heures à compter de leur survenance, les navigateurs aériens et les entreprises de transport aérien public sont informés de la réduction temporaire du niveau de protection par NOTAM.

Si l'indisponibilité des moyens se prolonge plus de deux mois, le ministre chargé de l'aviation civile fixe un nouveau niveau de protection à l'aérodrome correspondant aux moyens effectivement disponibles sur la plate-forme. Le trafic accueilli sur l'aérodrome doit être adapté en conséquence.

Section 6 : Activité des personnels

Article 26

L'équipe de permanence dûment composée en application des dispositions prévues à l'annexe I du présent arrêté doit être disponible lors des mouvements d'aéronefs sur l'aérodrome. Cette disponibilité est assurée :

- pour un décollage, avant la mise en route des moteurs et jusqu'à quinze minutes après celui-ci ;
- pour un atterrissage, au moins dix minutes avant celui-ci et jusqu'à quinze minutes après l'arrêt complet des moteurs.

Article 27

Sur les aérodromes ayant un niveau de protection inférieur à 6, les personnels visés aux articles D. 213-1-4 et D. 213-1-5 du code de l'aviation civile peuvent exercer durant leurs vacances, isolément ou simultanément, une autre activité que celle afférente au SSLIA dès lors que les consignes opérationnelles de l'aérodrome déterminent les conditions de leur compatibilité avec le respect de l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 du présent arrêté.

Sur les aérodromes ayant un niveau de protection égal ou supérieur à 6, les personnels précités peuvent uniquement exercer durant leurs vacances, isolément ou simultanément, des activités de prévention contre le péril animalier, des inspections de l'aire de mouvement et des mesures opérationnelles d'adhérence de piste, dès lors que les consignes opérationnelles de l'aérodrome déterminent les conditions de leur compatibilité avec le respect de l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 du présent arrêté.

Section 7 : Entretien des produits extincteurs, véhicules, équipements et infrastructures

Article 28

Modifié par Arrêté du 3 août 2016 - art. 3

L'exploitant d'aérodrome s'assure que les produits extincteurs, les véhicules et les équipements affectés au SSLIA sont entretenus conformément au carnet d'entretien des constructeurs et fabricants et, pour les véhicules, aux règles générales du code de la route et aux directives de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

L'exploitant d'aérodrome conserve aux produits extincteurs et équipements des caractéristiques leur permettant de répondre à l'usage prévu lors de leur mise en service.

Article 29

Les routes d'accès d'urgence prévues à l'article 5 du présent arrêté sont entretenues par l'exploitant d'aérodrome de manière à ce qu'elles conviennent en permanence à l'usage auquel elles sont destinées.

Section 8 : Comptes rendus d'intervention

Article 30

L'exploitant d'aérodrome établit les comptes rendus visés aux articles D. 213-1-9 et D. 213-1-10 du code de l'aviation civile, suivant les principes définis à l'annexe III du présent arrêté. Ces comptes rendus sont transmis au préfet par l'exploitant d'aérodrome, même si celui-ci a confié le SSLIA à un organisme extérieur.

En outre, un compte rendu annuel est établi en vue de recenser mois par mois l'ensemble des activités du service, de récapituler les différentes interventions effectuées au cours de l'année et de présenter les essais effectués durant l'année sur les véhicules en exploitation et en réserve.

Section 9 : Consignes opérationnelles

Article 31

Les consignes opérationnelles sont établies par l'exploitant d'aérodrome suivant le modèle figurant à l'annexe IV du présent arrêté et dans le respect des dispositions du titre III du présent arrêté.

TITRE IV : DISPOSITIONS FINALES

Article 32

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le premier jour du sixième mois à compter de sa publication.

Article 33

L'arrêté du 9 janvier 2001 modifié relatif aux normes techniques applicables au SSLIA et l'arrêté du 14 mai 2001 relatif aux conditions d'agrément du responsable du SSLIA sont abrogés dès l'entrée en vigueur des dispositions du présent arrêté.

Article 33-1

Modifié par Arrêté du 3 août 2016 - art. 4

Les dispositions du présent arrêté sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna sans préjudice des dispositions locales applicables en matière de droit du travail, et sous réserve des adaptations suivantes :

1. Les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat.
2. La référence aux règles générales du code de la route est remplacée par la référence aux dispositions applicables localement ayant le même objet pour la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française et les îles Wallis et Futuna.
3. La référence à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement est remplacée par la référence à la direction de l'environnement, de

l'aménagement et du logement en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte, à la Réunion ; par la référence à la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer à Saint-Pierre-et-Miquelon ; par la référence au pôle territoire, mer, développement durable à Saint-Martin et Saint-Barthélemy, et par la référence aux services compétents en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.

Article 34

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur de la défense et de la sécurité civiles sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

ANNEXES

Annexe I

Modifié par Arrêté du 3 août 2016 - art.

I.- Quantités minimales d'agents extincteurs principal et complémentaire requises en application de l'article D. 213-1-3 du code de l'aviation civile (art. 3) :

Le Manuel des services d'aéroport (doc 9137, 1re partie), publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale, contient des renseignements sur les propriétés physiques et le pouvoir d'extinction qu'une mousse doit avoir pour satisfaire à un niveau de performance acceptable A, B ou C.

Niveau de protection de l'aérodrome	MOUSSE SATISFAISANT au niveau A de performance		MOUSSE SATISFAISANT au niveau B de performance		MOUSSE SATISFAISANT au niveau C de performance		AGENTS COMPLÉMENTAIRES	
	Eau (L)	Débit solution de mousse L/minute	Eau (L)	Débit solution de mousse L/minute	Eau (L)	Débit solution de mousse L/minute	Poudres chimiques (kg)	Débit (kg/sec)
1							50	
2							250	
3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2.25
4	3 600	2 600	2 400	1 800	1 700	1 100	135	2.25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2.25
6	11800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2.25
7	18200	7 900	12100	5 300	8 800	3 800	225	2.25
8	27300	10 800	18200	7 200	12800	5 100	450	4.5
9	36400	13 500	24300	9 000	17100	6 300	450	4.5
10	48200	16 600	32300	11 200	22800	7 900	450	

1. Les quantités d'agent extincteur principal figurant dans le tableau ci-dessus sont exprimées en quantités d'eau disponibles pour la production de mousse. Le débit d'agent extincteur principal est exprimé en débit de solution moussante projeté par le moyen d'action principal du véhicule.

2. La quantité d'agent moussant disponible sur un véhicule est suffisante pour assurer une production de mousse correspondant à deux pleines charges au moins de cette quantité d'eau.

3. L'agent complémentaire est une poudre extinctrice de type BC.

II.- Nombre minimal de véhicules et de personnels requis en application de l'article D. 213-1-3 du code de l'aviation civile (art. 3) :

NIVEAU DE PROTECTION de l'aérodrome	NOMBRE DE VÉHICULES SSLIA	NOMBRE DE PERSONNELS
10	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
9	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
8	3	6 pompiers d'aérodrome 1 chef de manœuvre
7	2	4 pompiers d'aérodrome 1 chef de manœuvre
6	2	4 pompiers d'aérodrome 1 chef de manœuvre
5	1	2 pompiers d'aérodrome
4	1	2 pompiers d'aérodrome
3	1	2 pompiers d'aérodrome
2	1 véhicule léger	1 pompier d'aérodrome
1		

1. La dotation en personnels et véhicules est déterminée de façon à atteindre l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 du présent arrêté.

2. Lorsqu'une configuration particulière de l'aérodrome ou une répartition des agents extincteurs sur les véhicules conduit, pour atteindre la dotation réglementaire en agents extincteurs, à mettre en œuvre un nombre de véhicules supérieur au nombre minimal requis pour la catégorie, le nombre de postes de pompiers correspondants est déterminé, en plus du poste de chef de manœuvre lorsqu'il est requis, par le nombre de postes nécessaires pour utiliser les véhicules.

3. Sur les aérodromes de niveau de protection supérieur à 2, chacun des véhicules SSLIA composant la dotation ci-dessus est doté de l'agent extincteur principal.

Annexe II

Modifié par Arrêté du 3 mai 2017 - art.

FORMATIONS ET ENTRAÎNEMENTS DES CHEFS DE MANŒUVRE ET POMPIERS D'AÉRODROME

I.- La formation initiale des pompiers d'aérodrome (art. 10)

Le programme de formation initiale de pompier d'aérodrome se compose de deux parties successives :

- un tronc commun comportant des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application ;
- une formation locale entièrement axée sur la connaissance de l'aérodrome sur lequel le pompier va exercer son activité, de son matériel et de ses procédures propres.

1. Le tronc commun

MODULES	CONTENU
Connaissances aéronautiques générales	Structure d'un aérodrome (pistes, axes de circulation, parking, etc.) Balisage piste, voies de circulation, rampe d'approche Réglementation de la circulation aérienne (y compris circulation au sol) Phraséologie aéronautique Météorologie Aides radioélectriques Règles d'exploitation en zone de sûreté à accès réglementé
Connaissance des aéronefs	Structure des aéronefs Moteurs types (pistons, turbopropulseurs, réacteurs) Moyens d'évacuation Zones d'effractions et zones à risques Protection incendie embarquée Identification
Objectifs du SSLIA	Zone critique et pratique Taux d'application Classements des aéronefs Classement des SSLIA (personnels, matériels)
Agents extincteurs utilisés	Extinction Eau Mousse et émulseurs, CO2 et poudre Extincteurs
Véhicules SSLIA	Spécificités VIM VIM P VIP
Avitaillement des aéronefs	Réglementation de sécurité
Protection des personnels	EPI
Tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs et techniques d'interventions spécifiques	Caractéristiques communes Refroidissement de trains d'atterrissages Feux de turbopropulseurs Feux réacteurs APU Feux de soutes et de cabines Feux de cellules Feux d'ailes et de trains Techniques d'interventions sur accidents d'aéronefs majeurs Techniques d'interventions avec ARI Techniques d'évacuations Techniques d'interventions diverses
Risques spéciaux	Feux de camions avitailleurs Feux d'engins spéciaux sur aires de trafic Avions d'armes Risques chimiques (notions de base) Instruction IATA (marchandises dangereuses) Identification des marchandises dangereuses Procédures d'interventions sur marchandises dangereuses Radioactivité (notions de base) Procédures d'intervention sur marchandises radioactives Protection du personnel dans interventions à risques spéciaux

Le suivi des modules ci-dessus est sanctionné par un examen écrit et par une épreuve pratique portant sur les matières abordées au cours du stage.

2. La formation locale

MODULES	CONTENU
Connaissance du SSLIA de l'aérodrome (théorie et entraînements pratiques)	Présentation des moyens Utilisation des matériels Entretien des matériels Organisation du poste incendie
Connaissance de l'aérodrome (théorie et reconnaissance du terrain)	Présentation du plan de masse Reconnaissance de la plate-forme, y compris des bâtiments Reconnaissance des abords (ZVA) Règles de déplacement sur les aires Phraséologie Principaux avions fréquentant le site
Règles d'intervention du SSLIA de l'aérodrome (théorie)	Recueil de consignes opérationnelles Le dispositif ORSEC aérodrome Plans départementaux (SATER, SAMAR ...) Procédures de recherche balise Quadrillage ZA/ ZVA

II.- Formation initiale des chefs de manœuvre (art. 9-II)

A.- Formation initiale (examen de validation défini par le ministre chargé de la sécurité civile) (86 heures environ) hors temps de déplacement

MODULES OU UNITÉS de valeur de formation	CONTENU	DURÉE
Management	Motivation Management Cheminement de l'information Distribution d'une mission Notion de travail collectif Notion de pédagogie Evaluation	26 heures environ
Techniques opérationnelles	Gestion d'une opération de secours à personnes Situations spécifiques Hygiène et entretien du matériel Mise en application des connaissances Evaluation	17 heures environ
Incendie	Généralités sur la lutte contre les incendies Reconnaissances Direction d'un sauvetage Alimentation de l'engin pompe et établissements Méthodes et techniques d'attaque Protection des biens, déblai, surveillance Evaluation	43 heures environ

B.- Formation spécifique

Le programme de formation initiale de chef de manœuvre se compose de trois parties successives :

- le tronc commun prévu au titre Ier de la présente annexe, que doivent suivre les sapeurs-pompiers professionnels ou volontaires ou militaires des unités chargées de la lutte contre les incendies ou investies à titre permanent de missions de sécurité civile sollicitant l'agrément prévu à l'article 9 ;
- la formation locale prévue au titre Ier de la présente annexe, que doivent suivre les personnes précitées ainsi que celles n'ayant pas exercé les fonctions de pompiers d'aérodrome pendant au moins deux ans sur le même aérodrome que celui pour lequel elles sollicitent l'agrément ;
- la formation spécifique chef de manœuvre, que doit suivre toute personne sollicitant l'agrément précité et comprenant des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application, portant sur la gestion opérationnelle et le commandement, les techniques d'intervention (rappels et approfondissements) et les notions de base sur l'entraînement et la formation.

Les parties tronc commun et formation locale sont sanctionnées suivant les mêmes conditions que celles prévues au titre Ier de la présente annexe.

La partie formation spécifique chef de manœuvre est sanctionnée par un examen écrit et par une épreuve pratique portant sur les matières abordées au cours de la formation.

III.- Formation continue et entraînement des chefs de manœuvre et pompiers d'aérodrome (art. 12)

A.- Formation continue

1. Programme

a) Chefs de manœuvre :

La formation continue des chefs de manœuvre consiste en stages de recyclage comportant des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application, et comprend une révision générale de la formation spécialisée aux fonctions de chef de manœuvre et une présentation des principales évolutions technologiques et réglementaires.

b) Pompiers d'aérodrome :

La formation continue des pompiers d'aérodrome consiste en stages de recyclage comportant des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application, et comprend une révision générale du tronc commun et une présentation des principales évolutions technologiques et réglementaires.

2. Modalités d'évaluation et périodicité

a) Modalités d'évaluation :

La formation continue des chefs de manœuvre et des pompiers d'aérodrome donne lieu, par l'organisme formateur, à une évaluation formative des acquis et des compétences mis en œuvre afin de lui permettre de vérifier que les objectifs de formation sont atteints par les stagiaires. Cette évaluation peut être répartie tout au long de la formation.

b) Périodicité :

Les chefs de manœuvre et les pompiers d'aérodrome suivent les stages de formation continue suivant une périodicité de trois ans.

B.- Entraînements

1. Programme

a) Culture physique :

L'entraînement comportera la pratique d'un sport ou de la culture physique dans le cadre des heures de service.

b) Connaissance de l'aérodrome :

Reconnaissance de l'aérodrome (y compris bâtiments) et de ses abords (ZVA), de jour comme de nuit, par toutes conditions météorologiques.

c) Véhicules et embarcations :

Entraînement à la conduite des véhicules et embarcations, de jour comme de nuit. Peut être mené simultanément avec l'entraînement précédent.

d) Equipements de protection individuelle et extincteurs :

Entraînement pratique à l'utilisation, sur feux pour les extincteurs.

e) Partie théorique :

Cours sur un sujet théorique ou pratique.

Les sujets traités peuvent être un rappel sur les consignes intérieures, sur l'utilisation du matériel et sa mise en œuvre dans des situations normales d'utilisation ou en situation dégradée, un rappel sur les techniques d'interventions, ou tout autre thème intéressant la fonction SSLIA.

Sur les aérodromes d'un niveau de protection égal ou supérieur à 6, cette formation théorique est réalisée par les chefs de manœuvre à l'attention des pompiers d'aérodrome, et par le responsable du service (ou une personne de qualification équivalente par lui désigné) à l'attention des chefs de manœuvre. Le choix des sujets et leur programmation est une des tâches du responsable du service.

Sur les aérodromes d'un niveau de protection inférieur ou égal à 5, cette formation théorique peut être une autoformation.

2. Périodicité des entraînements

La périodicité des entraînements par agent est au minimum la suivante :

a) Culture physique :

Deux heures par semaine.

b) Connaissance de l'aérodrome :

Aire de mouvement : toutes les deux semaines ;

Ensemble de l'aérodrome : une fois par mois ;

Abords de l'aérodrome : tous les trois mois.

c) Véhicules et embarcations :

Toutes les deux semaines.

d) Equipements de protection individuelle et extincteurs :

Equipements : tous les trois mois ;

Extincteurs : à chaque obligation de procéder au renouvellement du produit extincteur et notamment :

-poudre et eau pulvérisée : une fois par an ;

-poudre pour feux de métaux : tous les cinq ans ;

-CO2 : une fois par an.

e) Partie théorique :

Pompiers d'aérodrome : une heure à chaque prise de garde ;

Chefs de manœuvre : deux heures deux fois par mois.

Annexe III

COMPTES RENDUS D'INTERVENTION (ART. 30)

Les comptes rendus ont pour but de recenser les éléments d'information permettant d'étudier les améliorations à apporter dans les domaines du coût et de l'efficacité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes. A cette fin, il importe que les renseignements soient fournis systématiquement et d'une manière homogène par tous.

1. Compte rendu analytique d'intervention sur aéronef

A établir après toute intervention sur aéronef, lorsqu'un moyen d'extinction a été effectivement utilisé, ou au cours de laquelle une assistance a été portée à une (ou plusieurs) personne(s) en danger. A adresser dans le mois qui suit l'intervention.

2. Compte rendu analytique d'intervention hors aéronef

A établir après toute intervention au cours de laquelle des personnes et des biens ont été sauvés en dehors des aéronefs. A adresser dans le mois qui suit l'intervention.

3. Compte rendu d'avarie sur véhicule

A établir pour toute avarie sur un véhicule de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ayant entraîné une indisponibilité du matériel ou une altération significative de ses caractéristiques. Un compte rendu par avarie est à adresser dans le mois qui suit l'avarie.

Annexe IV

MODÈLE DE CONSIGNES OPÉRATIONNELLES (ART. 31)

Le recueil de consignes opérationnelles du SSLIA doit au minimum comprendre les items énumérés dans la table des matières ci-après :

Section 0

Présentation.

Préambule (le présent document précise les conditions de fonctionnement et d'exploitation du SSLIA de l'aérodrome de...).

Amendements (toute modification de l'exploitation du SSLIA fera l'objet d'un amendement diffusé aux destinataires du présent manuel).

Section 1

Objet

Le présent manuel a pour objet de planifier l'activité du SSLIA et des installations sur l'aérodrome de...

Il décrit les matériels mis en œuvre, détaille le rôle des différents intervenants et expose les actions menées en fonction des différentes situations d'alerte.

Il rappelle les stratégies d'intervention à adopter en opération ainsi que les règles de sécurité à observer sur l'aérodrome.

Section 2

Moyens

A. - Véhicules et embarcations (description du parc véhicules terrestres et embarcations maritimes et fluviales).

B. - Personnels (effectif, composition, encadrement).

C. - Bâtiments (description, position par rapport au plan de masse).

D. - Equipements divers (ARI, groupes d'éclairage, accessoires).

E. - Moyens d'alerte (différents systèmes, procédure de secours).

F. - Types d'alerte (définition, rôle des autres intervenants, rôle du service pour chacun des types d'alerte).

Section 3

Niveaux de protection

(y compris règles de modulation)

Section 4 Organisation du service

- 4.1. Fonctions (responsable du service/chef de manœuvre/pompiers).
- 4.2. Formation et entraînement (conformes à la réglementation et adaptés à l'aérodrome).

Section 5 Communications

- 5.1. Circulation sur l'aérodrome (connaissance des règles et des autorisations de circulation).
- 5.2. Phraséologie (expressions conventionnelles, signification/signaux visuels).

Section 6 Matériels

- 6.1. Contrôle des véhicules (opérations journalières, hebdomadaires et périodiques d'entretien).
- 6.2. Contrôle des matériels et tâches de servitudes (opérations hebdomadaires).

Section 7 Interventions sur aéronef

- 7.1. Zone d'intervention (plan quadrillé ZA/ZVA parties terrestre et maritime).
- 7.2. Déclenchement de l'alarme (matériels d'alarme/procédure d'alarme).
- 7.3. Interventions du service (consignes en cas de situation de veille, d'alerte ou d'accident).
- 7.4. Feux particuliers (consignes en cas de feu de moteur, de train d'atterrissage, de soute, de matière radioactive..).

Section 8 Interventions hors aéronef

- 8.1. Principes (mission secondaire, intervention sur feu dans l'aérogare, au dépôt pétrolier...).
- 8.2. Modalités d'intervention du service (consignes pour chacun de ces cas).

Section 9 Interventions à l'extérieur

- 9.1. ZA (hors emprise domaniale).
- 9.2. ZVA (procédure de mise en œuvre/définition des capacités d'intervention/consignes sur le niveau résiduel).

Section 10
Autres activités
(consignes à respecter au cas où surviendrait un état de veille,
d'alerte ou d'accident durant l'exécution d'autres activités)

L'exécution d'autres activités par les personnels lors de leur service de garde est subordonnée aux conditions ci-après :

- les personnels doivent être en tenue ;
- ils doivent demeurer dans les limites de la ZA ;
- ils doivent être en liaison bilatérale permanente avec le poste incendie ;
- ils doivent disposer d'un véhicule SSLIA en état opérationnel et complètement équipé et rester à proximité immédiate de celui-ci ;
- les tâches en cours doivent pouvoir être abandonnées sans aucun délai ;
- au cas où surviendrait un état de veille, les agents doivent immédiatement cesser l'exécution de ces tâches, prendre place à bord ou à proximité immédiate du ou des véhicules et se préparer à une intervention ;
- au cas où surviendrait un état d'alerte, les agents doivent immédiatement cesser l'exécution de ces tâches, prendre place à bord du ou des véhicules et appliquer la procédure de déploiement aux emplacements prédéterminés ;
- au cas où surviendrait un état d'accident, les agents doivent immédiatement cesser l'exécution de ces tâches et prendre leurs instructions auprès du chef de manœuvre, ou, en l'absence de chef de manœuvre, appliquer la procédure d'intervention sur accident ;
- consignes locales supplémentaires.

Annexe V
Modifié par Arrêté du 3 mai 2017 - art. 7

FORMATION DU RESPONSABLE DU SSLIA (ART. 6 ET 7)

I. - Modalités de l'examen théorique de présélection

L'examen théorique de présélection du responsable du SSLIA sur les aérodromes de niveau de protection supérieur ou égal à 6 est organisé par le préfet à la demande de l'exploitant de l'aérodrome ou de l'organisme auquel il a confié le service, pour le ou les candidats qu'il propose.

La commission d'aptitude constitue le jury de cet examen qui comporte une épreuve orale de culture générale et une épreuve de conversation en anglais.

L'épreuve orale de culture générale, d'une durée de 20 minutes, est destinée à apprécier les connaissances générales du candidat ainsi que ses capacités à exposer et à argumenter sur un sujet donné. Elle porte sur un texte tiré au sort par le candidat concernant les grandes évolutions techniques, économiques ou sociales de la France depuis le début du XXe siècle. Après un temps de préparation de 20 minutes, le candidat fait un commentaire de textes de 10 à 12 minutes devant le jury, qui l'interroge ensuite sur le thème du texte, sur l'une des matières principales de ses études ou sur son expérience professionnelle.

L'épreuve de conversation en anglais, de 10 minutes, est destinée à vérifier la capacité de compréhension du candidat d'une conversation courante susceptible de se dérouler sur un aérodrome. Un article de presse en anglais ou un texte en anglais ayant trait aux techniques aéronautiques peut servir de support à la conversation.

Le jury donne son avis au préfet sur le ou les candidats présentés.

II.- Modalités de la formation professionnelle

Le responsable du SSLIA suit une formation professionnelle. Celle-ci est définie par l'exploitant ou l'organisme auquel il a confié le service. Le programme de cette formation est défini en liaison avec le responsable nouvellement agréé en fonction de ses besoins particuliers de perfectionnement pour l'exercice de sa mission dans les domaines suivants :

- les missions dévolues au chef de manœuvre au sein du SSLIA sur un aérodrome ;
- la gestion des ressources humaines ;
- les techniques aéronautiques et d'exploitation et l'économie des aéroports.

Le plan de formation ainsi établi est transmis à la commission d'aptitude.

Fait à Paris, le 18 janvier 2007.

Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des affaires stratégiques
et techniques,

P. Schwach

Le ministre d'Etat,

ministre de l'intérieur

et de l'aménagement du territoire,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de la défense

et de la sécurité civiles,

haut fonctionnaire de défense,

H. Masse