

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Direction générale
de la sécurité civile
et de la gestion des crises*

Bureau des moyens aériens

Instruction ministérielle du 25 avril 2017 relative à l'emploi des avions de la sécurité civile

NOR : INTE1712717J

LISTE DES DESTINATAIRES

DESTINATAIRES	NOMBRE D'EXEMPLAIRES
Préfets de zone	6
Préfets de département	101
Préfets délégués pour la sécurité et la défense	6
État-major interministériel de zone de défense Est	3
État-major interministériel de zone de défense Ouest	3
État-major interministériel de zone de défense Sud-Est	3
État-major interministériel de zone de défense Sud-Ouest	3
État-major interministériel de zone de défense Sud	3
DGSCGC	1
SDMN	1
SDPGC	1
Chef du BOGEC	1
Chef du COGIC	1
COGIC	2
BMA – échelon central du BMA (n° X à Y) – base de la sécurité civile (n° X à Y) – échelon central du groupement d'hélicoptères	6 12 2
Ministère des affaires étrangères – Centre de crise	1
Réserve	5
TOTAL	161

SOMMAIRE

TEXTES DE RÉFÉRENCE

GLOSSAIRE

INDEX

1. PRÉAMBULE

2. Les missions des avions de la sécurité civile

2.1. *Définition du Contrat opérationnel*

2.2. *Missions opérationnelles de sécurité civile*

2.2.1. Missions de lutte contre les feux de forêts

2.2.2. Missions de liaison ou de transport

2.3. *Autres missions opérationnelles*

2.4. *Les missions de formation et de maintien en condition opérationnelle des personnels*

2.5. *Vols à caractère technique*

3. Organisation et attributions

3.1. *Le Bureau des moyens aériens (BMA)*

3.2. *La Base de sécurité civile (BSC)*

3.3. *Le Groupement d'avions de la sécurité civile (GASC)*

4. Cadre opérationnel

4.1. *Saisonnalité, contrats opérationnels, régimes d'alerte et prépositionnements préventifs*

4.2. *Alerte transport et liaison*

4.3. *Responsabilités (quatre niveaux)*

4.3.1. Commandement opérationnel

4.3.2. Contrôle opérationnel

4.3.3. Commandement tactique

4.3.4. Contrôle tactique

5. Règles et consignes d'emploi des aéronefs

5.1. *Cadre réglementaire*

5.2. *Consignes d'exécution des missions et d'utilisation des aéronefs*

5.3. *Conditions d'exécution de la coordination aéroterrestre*

5.4. *Règles applicables pour l'embarquement de passagers ou de fret*

5.4.1. Conditions d'embarquement de passagers

5.5. *Assurances*

6. Suivi des missions et comptes rendus

6.1. *Suivi des missions*

6.2. *Comptes rendus*

7. Événement aérien impliquant des aéronefs de la DGSCGC

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1. – Tableau récapitulatif des responsabilités opérationnelles

Annexe 2. – Procédures de demandes de concours et de déclenchement des missions

Annexe 3. – Autorités habilitées à autoriser l'embarquement sur les avions de la sécurité civile

Annexe 4. – Fiche de procédure pour le transport de passagers (hors cas de secours urgent à personne)

Annexe 5. – Catégories et conditions d'assurance des personnes transportées par les aéronefs de la sécurité civile

Annexe 6. – Formulaire de «Déclaration d'assurance d'un passager transporté à bord d'un aéronef de la sécurité civile»

TEXTES DE RÉFÉRENCE

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»).

Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (« règlement de base de l'AESA »).

Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 du 26 septembre 2012 de la Commission européenne établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (règlement dit «SERA», pour *Standardised European Rules of the Air*) et les arrêtés relatifs à sa mise en œuvre.

Code de la sécurité intérieure.

Code de la défense.

Code de l'aviation civile.

Décret n° 2010-224 du 4 mars 2010 relatif aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité.

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

Décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.

Décret n° 2013-728 du 12 août 2013 modifié portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'intérieur et du ministère des outre-mer.

Arrêté du 23 novembre 2016 portant organisation et attributions de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises.

GLOSSAIRE

ABE	Avion bombardier d'eau
AE	Autorité d'emploi
ATO	<i>Air Training Organisation</i>
BMA	Bureau des moyens aériens
BHSC	Base hélicoptère de la sécurité civile
BSC	Base de sécurité civile
CAG	Circulation aérienne générale
CAM	Circulation aérienne militaire
CMO	Chef des moyens opérationnels
CMOA	Adjoint au CMO
COD	Centre opérationnel départemental
CODIS	Centre opérationnel départemental d'incendie et de secours
COGIC	Centre opérationnel de gestion interministériel des crises
COS	Commandant des opérations de secours
COSSIM	Centre opérationnel des services de secours et d'incendie de Marseille
COZ	Centre opérationnel de zone
CPFEC	Consignes permanentes de formation, d'entraînement et de contrôle
CPN	Chef du personnel navigant
CPNA	Adjoint au CPN
CPO	Consignes permanentes d'opérations
CPO	Cadre de permanence opérationnelle
CPSA	Consignes permanentes de sécurité aérienne
DAMM	Division animation du marché de maintenance
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGSCGC	Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises
DIRCAM	Directeur de la circulation aérienne militaire
DOS	Directeur des opérations de secours
EMIZ	État-major interministériel de zone de défense et de sécurité
ERCC	<i>Emergency Response Coordination Centre</i>
EUCPT	<i>European Union Civil Protection Team</i>
FMP	Fiche de mission prévisionnelle
ForMiSC	Formations militaires de la sécurité civile
GAAr	Guet aérien armé
GASC	Groupement d'avions de la sécurité civile
GHSC	Groupement d'hélicoptères de la sécurité civile
IFR	<i>Instrumental Flight Rules</i>
MCO	Maintien en condition opérationnelle
MDC	Message de commandement
MPA	Mesures prévisionnelles aéronautiques
OGMN	Organisme de gestion du maintien de la navigabilité
OSA	Officier de sécurité aérienne
OSI	Officier supérieur d'investigation
PSC	Personnel de sécurité cabine
SDMN	Sous-direction des moyens nationaux

1. PRÉAMBULE

L'arrêté du 23 novembre 2016 portant organisation et attributions de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) dispose en son article 12 que la sous-direction des moyens nationaux (SDMN), notamment le bureau des moyens aériens (BMA), définit, prépare et met en œuvre les moyens propres de la DGSCGC du ministère et assure la sélection, la formation et la préparation opérationnelle des personnels navigants, le maintien en condition opérationnelle des aéronefs et exécute les missions aériennes d'Etat confiées aux aéronefs de la sécurité civile.

Le BMA est constitué d'un échelon central de direction et d'un échelon délocalisé de mise en œuvre et de gestion dénommé « Base de sécurité civile (BSC) de Nîmes ». Cet échelon délocalisé est composé d'un groupement d'avions (GASC), d'un groupement d'hélicoptères (GHSC) et de services mutualisés, placés sous l'autorité d'un chef de base.

Ce projet d'instruction a pour objet :

- de préciser les missions et l'organisation du BMA, de la BSC et du GASC, déterminées en application de l'arrêté du 23 novembre 2016 définissant l'organisation et les attributions de la DGSCGC ;
- de préciser les cadres organisationnel, opérationnel et réglementaire qui régissent l'emploi des avions du GASC, ainsi que les responsabilités qui en découlent ;
- de préciser les procédures de demandes de recours aux avions du GASC, moyens nationaux de la sécurité civile.

L'emploi des hélicoptères du GHSC fait l'objet d'une instruction séparée.

2. Les missions des avions de la sécurité civile

2.1. Définition du Contrat opérationnel

Les missions aériennes des aéronefs de la sécurité civile sont décomposées en missions opérationnelles de sécurité civile, autres missions opérationnelles et en missions de formation et d'entraînement. Ces missions sont détaillées aux paragraphes suivants.

Les capacités dédiées aux missions opérationnelles de sécurité civile des avions de la DGSCGC sont définies et quantifiées selon les périodes de l'année par un Contrat opérationnel qui fixe un nombre maximum d'aéronefs pouvant être engagés quotidiennement dans la réalisation de missions opérationnelles de sécurité civile, sachant que ce nombre maximum est sollicité lorsque le niveau de risques le justifie.

Les aéronefs disponibles au-delà des moyens sollicités au titre du Contrat opérationnel sont à la disposition du GASC pour réaliser les missions de formation et d'entraînement des équipages, ainsi que d'autres missions opérationnelles.

En toutes circonstances, les missions opérationnelles de sécurité civile restent prioritaires. Lorsque les circonstances le justifient, le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises peut également recourir aux moyens disponibles au-delà des moyens sollicités au titre du Contrat opérationnel.

Le Contrat opérationnel est arrêté par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC). Il est communiqué au chef du GASC et au titulaire du marché de maintenance des aéronefs.

2.2. Missions opérationnelles de sécurité civile

2.2.1. Missions de lutte contre les feux de forêts

Les missions opérationnelles des avions de la sécurité civile sont, prioritairement et à titre principal, la lutte contre les feux de forêts pour laquelle, pendant la période où les risques sont les plus élevés, l'ensemble de la flotte peut être mobilisé.

Associée à la mobilisation préventive de l'ensemble des moyens d'intervention disponibles, la stratégie nationale de lutte aérienne contre les feux de forêts repose sur deux principes fondamentaux :

- maîtriser les éclosions au stade initial par l'attaque des feux naissants ;
- limiter les développements catastrophiques par l'engagement massif de la flotte aérienne, après hiérarchisation des enjeux.

L'emploi des moyens aériens nationaux de lutte contre les incendies de forêts concourt à la synergie entre les actions terrestres et aériennes, indissociable de la coordination des moyens des collectivités territoriales et de l'État.

Les missions de lutte contre les incendies de forêts sont :

- pour les avions bombardiers d'eau (ABE) :
- le guet aérien armé (GAAr) consacré à la détection et à l'attaque des feux naissants, effectué en principe avec des aéronefs armés au retardant ;
- la lutte contre les incendies, avec trois types d'intervention :
 - l'attaque directe : largage effectué partiellement sur le foyer ;
 - l'attaque indirecte : largage effectué parallèlement au foyer à une distance voisine d'une envergure d'avion ;
 - la pose de ligne d'appui de retardant (largage de retardant effectué à distance du front de flammes) ;

- pour les avions non bombardiers d'eau:
 - l'investigation en vol qui a pour but de hiérarchiser les enjeux entre différents sinistres à partir d'une évaluation effectuée par un Officier supérieur d'investigation (OSI)¹. Pour les missions effectuées à l'étranger ou dans un département où les moyens aériens sont habituellement peu engagés, un conseiller technique désigné par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises peut être embarqué sur le vol afin de remplir un rôle de conseil au profit des autorités bénéficiaires;
 - la coordination en vol au profit du dispositif aérien en intervention sur feu. Le pilote coordinateur a pour attribution prioritaire le maintien de bonnes conditions de sécurité aérienne, en particulier par la déconfliction des trajectoires, et comme attribution secondaire l'optimisation de l'emploi tactique des avions.

En mission de lutte contre les feux de forêts, les transits de nuit sont possibles mais les largages sont interdits entre le coucher et le lever du soleil.

2.2.2. Missions de liaison ou de transport

Au titre de la gestion des crises, les avions de la sécurité civile peuvent également participer aux plans et missions de secours (recherche et sauvetage notamment) ou effectuer des missions de liaison ou de transport au profit de moyens engagés dans la gestion de la crise.

Hors saison feux, les moyens mis en alerte pour ces missions sont inscrits au Contrat opérationnel.

2.3. Autres missions opérationnelles

Sans préjudice des missions particulières décidées par le ministre de l'intérieur, outre les missions de sécurité civile qui demeurent prioritaires, les avions de la sécurité civile peuvent également effectuer :

- des missions de liaison ou de transport logistique;
- des missions particulières: missions de sécurité publique, vols de démonstration, vols d'expérimentation, etc.

Dans ce cadre, les missions de liaison ou de transport logistique sont programmées, par ordre de priorité, pour les besoins :

- des autorités du ministère de l'intérieur;
- des unités de la DGSCGC, en particulier les ForMiSC;
- des autres directions du ministère;
- d'autres ministères.

Les missions de liaison ou de transport au profit de services n'appartenant pas au BMA font l'objet d'une facturation aux directions concernées, selon des protocoles *ad hoc* passés avec les différents ministères, directions ou services.

2.4. Les missions de formation et de maintien en condition opérationnelle des personnels

Toute l'année, des missions de préparation et de maintien en condition opérationnelle des équipages (formation, entraînement, contrôle du niveau requis de connaissances théoriques et pratiques et contrôle des aptitudes liées aux qualifications et fonctions du personnel navigant) sont réalisées sans être prioritaires par rapport aux missions opérationnelles. Elles constituent néanmoins une nécessité et doivent être conduites de manière à permettre la disponibilité opérationnelle optimale des moyens lors des périodes de risques les plus élevées.

Également, des missions de préparation et de maintien en condition opérationnelle sont réalisées au profit des personnels et moyens terrestres, lors de cycles de formation pour les personnels spécialisés (opérateurs de pélicandromes par exemple) ou d'exercices combinés aéroterrestres.

2.5. Vols à caractère technique

Les équipages de la DGSCGC peuvent être mis à disposition de la société titulaire du marché de maintenance afin de réaliser des vols à caractère technique, dits « vols industriels », selon des modalités définies dans un Protocole spécifique agréé entre les parties.

3. Organisation et attributions

3.1. Le Bureau des moyens aériens (BMA)

Le BMA, composante de la sous-direction des moyens nationaux (SDMN) de la DGSCGC, assure le maintien en condition opérationnelle des équipages et aéronefs conformément à la réglementation aéronautique en vigueur et assure les missions aériennes d'État confiées aux aéronefs de la sécurité civile.

¹ Selon une liste nominative dressée par le chef de l'EMIZ Sud en début de saison feux.

Il est constitué d'un échelon central de commandement et d'une unité organique délocalisée, la Base de sécurité civile (BSC) de Nîmes, qui comprend elle-même deux groupements opérationnels :

- le Groupement d'avions de la sécurité civile (GASC) ;
- le Groupement d'hélicoptères de la sécurité civile (GHSC).

L'échelon central du BMA assure la direction, la coordination et le suivi global des moyens aériens de la sécurité civile. En concertation avec les acteurs concernés, il propose au directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises les évolutions de la doctrine d'emploi des moyens aériens de la sécurité civile.

Il planifie les besoins, réalise les études et assure le pilotage des unités opérationnelles.

Il leur apporte un concours sur les questions d'ordre financier, juridique, technique, opérationnel et de sécurité.

Le chef du BMA exerce, par délégation du directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, les prérogatives de l'autorité d'emploi. Il est responsable de la préparation et de la mise en œuvre des moyens aériens de la DGSCGC pour pourvoir aux objectifs du Contrat opérationnel fixé par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises.

Les organigrammes de la BSC et du GASC sont annexés au règlement intérieur de la BSC.

3.2. *La Base de sécurité civile (BSC)*

La BSC est chargée de la gestion administrative et du soutien du GASC, ainsi que de la prise en charge de fonctions mutualisées :

- budget ;
- gestion des ressources humaines ;
- infrastructures ;
- moyens généraux.

La BSC appuie le chef du GASC dans l'exercice de ses attributions organiques et opérationnelles :

- suivi de la disponibilité ;
- suivi de l'activité ;
- conduite ;
- formation ;
- coopération internationale.

Le chef de la BSC est placé sous l'autorité hiérarchique directe du chef du BMA.

3.3. *Le Groupement d'avions de la sécurité civile (GASC)*

Le chef du GASC est placé sous l'autorité hiérarchique directe du chef de la BSC et, pour les sujets opérationnels, sous l'autorité fonctionnelle directe du chef du BMA. Il dispose du soutien des services mutualisés placés sous l'autorité hiérarchique du chef de la BSC.

Le chef du GASC est responsable de l'activité aérienne opérationnelle et d'entraînement.

À ce titre, il est notamment chargé :

- de la formation, de la préparation et du maintien en condition opérationnelle du personnel navigant :
 - formation initiale et acquisition des qualifications de type ;
 - entraînement, suivi et contrôle des compétences opérationnelles.
- de l'animation du marché de maintenance ;
 - supervision du Maintien en conditions opérationnelles (MCO) des avions de la flotte ;
 - suivi de la conformité des engagements contractuels du titulaire et de la disponibilité ;
 - surveillance de l'Organisme de gestion du maintien de la navigabilité (OGMN) externalisé ;
 - recueil et analyse des comptes rendus de faits techniques ;
- de la planification et du suivi de l'activité opérationnelle, de formation et d'entraînement :
 - application de la doctrine et tenue à jour des consignes permanentes ;
 - coordination technico-opérationnelle entre le titulaire et le personnel navigant ;
 - retour d'expérience ;
- de l'animation et de la coordination des actions de sécurité aérienne :
 - application des Consignes permanentes de sécurité aérienne (CPSA) arrêtées par le chef du BMA ;
 - déclinaison des Directives annuelles de sécurité aérienne arrêtées par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises ;
 - animation des Comités de sécurité aérienne ;
 - supervision des Commissions d'analyse des vols ;
 - il vise les Fiches d'incident avant de les communiquer au chef du BMA.

Le Chef des moyens opérationnels (CMO) et son adjoint (CMOA), le Chef du personnel navigant (CPN) et son adjoint (CPNA), l'Officier de sécurité aérienne du GASC (OSA/GASC), le Chef de la Division animation du marché de maintenance (DAMM) et les Chefs de secteur sont placés sous l'autorité hiérarchique directe du chef du GASC.

Pour les sujets de sécurité aérienne, le chef du GASC bénéficie du concours de l'OSA/GASC, placé sous l'autorité fonctionnelle directe du conseiller en sécurité aérienne du BMA. Avec le soutien des OSA des secteurs, l'OSA/GASC dirige les actions de sécurité aérienne conformément aux Consignes permanentes de sécurité aérienne (CPSA) et aux Directives annuelles de sécurité aérienne déclinées par le chef du GASC.

La programmation quotidienne des vols (dite «feuille des vols») des missions opérationnelles et d'entraînements est réalisée sous la responsabilité du CMO/CMOA, lorsqu'ils sont présents, ou en leur absence, par le Cadre de permanence opérationnelle (CPO), fonction prise à tour de rôle pour une semaine par le CMO, le CPN, l'OSA/GASC, le CMOA ou le CPNA.

L'activité aérienne opérationnelle et d'entraînement est planifiée conformément aux Consignes permanentes d'opérations (CPO) arrêtées par le chef du BMA. À noter que l'activité d'entraînement satisfait non seulement les besoins des équipages mais aussi ceux des autres partenaires, tels notamment les acteurs de la coordination aéroterrestre ou encore les servants de stations d'avitaillement en retardant (dits «pélicandromes»).

Le CMO/CMOA pendant les heures ouvrables, ou le CPO hors heures ouvrables, programme et supervise l'activité aérienne avions avec le soutien de la Cellule opérations de la BSC.

S'agissant des missions au profit d'organismes externes, le CMO/CMOA pendant les heures ouvrables, ou le CPO hors heures ouvrables, instruit les demandes de mission et programme les missions accordées par l'autorité responsable avec le soutien de la Cellule opérations de la BSC.

S'agissant de la formation des pilotes, l'unité des avions de la sécurité civile² a reçu l'agrément de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour son organisme de formation référencé sous le numéro FR ATO0021 (*Air Training Organisation - ATO*).

La définition, la programmation et la périodicité des missions de formation, de préparation et de maintien en condition opérationnelle des équipages sont de la responsabilité du Chef des personnels navigants (CPN), conformément aux Consignes permanentes de formation, d'entraînement et de contrôle du GASC (CPFEC) arrêtées par le chef du BMA.

Les Personnels de sécurité cabine (PSC) reçoivent une formation de Personnel navigant commercial dans une école civile agréée. La programmation de l'activité aérienne des PSC est de la responsabilité du CMO/CMOA et le suivi des qualifications des PSC est sous la responsabilité du CPN/CPNA.

Le CPN dispose également du soutien du Centre Formation & Coopération de la BSC.

4. Cadre opérationnel

4.1. Saisonnalité, contrats opérationnels, régimes d'alerte et prépositionnements préventifs

En métropole, la saison de lutte contre les incendies de forêts, dite saison feux, prend place généralement entre le 15 juin et le 30 septembre de chaque année, à des dates néanmoins définies et précisées chaque année en fonction des risques, sur décision du directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises.

Pendant la saison feux, le Contrat opérationnel nominal prévoit l'affectation possible de l'ensemble des moyens disponibles aux missions de lutte contre les incendies de forêts, lorsque le niveau de risques le justifie.

Hors saison feux, le nombre maximum de moyens pouvant être mis en alerte quotidienne pour la lutte contre les feux de forêts est défini au travers du Contrat opérationnel, sachant que, comme en saison feux, le nombre de moyens sollicités pour tenir l'alerte est fonction du risque.

Les postures d'alerte, qui chacune représente un temps entre le déclenchement de l'alerte et le décollage effectif de l'avion, peuvent être modulées en fonction des risques, conformément aux CPO.

Sur la base d'une analyse prévisionnelle des risques d'incendie, des mises en place préventives comprenant un ou plusieurs avions et équipages peuvent être effectuées sur des terrains extérieurs à la base principale d'exploitation.

Placées sous l'autorité d'un chef de détachement dûment désigné, ces mises en place sont classées en quatre catégories selon leur durée ou leur nature :

- détachements programmés (avec mise en place d'un lot technique en amont);
- détachements non programmés avec assistance technique (durée supérieure ou égale à 48 h);
- détachements ponctuels sans assistance technique;
- détachements à l'étranger.

² L'agrément a été accordé à la Base avions de la sécurité civile (BASC) de Marignane à la date du 4 mars 2014.

4.2. Alerte transport et liaison

Hors saison feux, au titre du Contrat opérationnel, une alerte quotidienne à trois heures est maintenue de 9 heures à 19 heures pour les missions de liaison ou de transport logistique avec un BEECH et un DASH (dite alerte IFR). Le régime d'alerte peut être réajusté en fonction du contexte opérationnel ou de la programmation de grands événements.

Des missions programmées peuvent être planifiées avec les appareils et équipages d'alertes (alerte non exclusive). Toutefois, afin de permettre au COGIC d'appréhender la situation des moyens engagés ou programmés pour l'être, le COGIC est tenu informé de la programmation en temps réel.

4.3. Responsabilités (quatre niveaux)

Les quatre niveaux de responsabilités sont résumés dans le tableau figurant en annexe 1.

Schématiquement :

- le Commandement opérationnel représente le pouvoir d'attribuer les moyens nationaux pour une durée et des missions opérationnelles définies;
- le Contrôle opérationnel représente le pouvoir d'engager les moyens attribués pour une mission opérationnelle;
- le Commandement tactique consiste à diriger la mission déclenchée;
- le Contrôle tactique consiste à conduire la mission selon les directives reçues.

Chacun de ces niveaux de responsabilités est attribué, en personne, à une autorité de la chaîne d'emploi opérationnel.

4.3.1. Commandement opérationnel

Par délégation du ministre de l'intérieur, le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) détient le Commandement opérationnel des moyens nationaux et, à ce titre, il fixe le Contrat opérationnel pour les moyens aériens de la sécurité civile. Il définit la doctrine d'emploi des moyens; il décide des missions ou des tâches particulières dévolues aux unités; il décide de l'attribution des moyens nationaux. Pour la saison feux de forêts notamment, il approuve l'Ordre national d'opérations feux de forêts qui détermine le schéma opérationnel des moyens aériens, y compris le prépositionnement initial.

Il arbitre les demandes de concours formulées par les préfets de zone de défense et de sécurité, exprimées pour obtenir l'attribution de moyens nationaux (voir annexe 2: Procédure de demandes de concours et de déclenchement des missions).

Lorsque le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises attribue des moyens nationaux, par exemple à un préfet de zone de défense et de sécurité, il délègue le Contrôle opérationnel de ces moyens à l'autorité attributaire (voir paragraphe suivant). En toutes circonstances, il peut reprendre le Contrôle opérationnel pour attribuer ces moyens à d'autres autorités pour des missions opérationnelles en France ou à l'étranger.

Le COGIC instruit également, pour décision du ministre, les demandes de concours émanant des pays avec lesquels la France a établi des accords bilatéraux ou les demandes émanant du Centre de coordination des interventions d'urgence (ERCC) de l'Union européenne, au titre du Mécanisme européen de protection civile. Pour toute mission à l'étranger, le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises délègue le Contrôle opérationnel des moyens déployés à l'ambassadeur de France près le pays d'accueil.

Dans ce contexte, *via* le COGIC, il désigne un cadre « Chef de mission », chargé de la liaison avec les autorités concernées du pays bénéficiaire sous l'autorité de l'ambassadeur de France. Le chef de mission rend compte quotidiennement au COGIC, au BMA et à la BSC du déroulement de la mission.

Sauf en cas de mise à disposition à proximité immédiate des frontières, la constitution d'un détachement à l'étranger doit permettre un engagement de plus de 48 heures (mise en œuvre de 2 équipages par appareil et d'un échelon de maintenance). Pour une intervention dans le cadre du Mécanisme européen de protection civile, le module déployé est en principe constitué de deux ABE (CL415) et d'un avion léger de liaison (Beech 200) associé au détachement pour assurer prioritairement le soutien logistique.

4.3.2. Contrôle opérationnel

Le Contrôle opérationnel des moyens nationaux attribués à un préfet de zone de défense et de sécurité consiste à formuler les demandes de concours de niveau zonal (demande de moyens en fonction des risques dans la zone), à instruire et arbitrer les demandes de concours du niveau départemental (demandes d'intervention) puis à déclencher les missions au profit du ou des bénéficiaires (*cf.* annexe 2).

Missions opérationnelles de sécurité civile

Aux termes de l'article R*122-4 du code de la sécurité intérieure, «[...] le préfet de zone de défense et de sécurité est responsable de la préparation et de l'exécution des mesures de sécurité nationale au sein de la zone de défense et de sécurité. A cet effet, il définit les orientations et les priorités d'action, sur la base de l'analyse préalable des risques et des effets potentiels des menaces susceptibles de concerner la zone de défense et de sécurité. [...] Il assure la coordination des actions dans le domaine de la sécurité civile. [...] Il assure la répartition, sur le territoire de la zone de défense et de sécurité, des moyens des services chargés de la sécurité intérieure et de la sécurité civile [...]»

Dans la pratique, la gestion des moyens aériens nationaux attribués à un préfet de zone de défense et de sécurité est déléguée au chef de l'état major interministériel de zone (EMIZ) qui s'appuie sur le Centre opérationnel de la zone (COZ). Pour la gestion de ces moyens aériens, ce dernier bénéficie du concours du CPO/GASC, selon des modalités précisées dans l'Ordre national d'opérations feux de forêts.

Le Contrôle opérationnel de tout ou partie de la flotte d'avions peut notamment être transféré par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises à un préfet de zone de défense et de sécurité pour une période déterminée. Au travers de l'Ordre national d'opérations feux de forêts, le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises peut, par exemple, déléguer le Contrôle opérationnel de l'ensemble de la flotte au préfet de la zone sud pour la durée de la saison feux de forêts. Toutefois, en cours de saison feux, la répartition des moyens nationaux peut être reconsidérée par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, *via* le COGIC, au profit d'une autre zone qui le demande, lorsque le niveau de risques dans la zone considérée le justifie.

Dans sa zone, chaque préfet de zone de défense et de sécurité attributaire de moyens aériens pour la lutte contre les feux de forêts peut, selon l'évolution des risques, décider les changements de prépositionnement préventif des aéronefs de lutte contre les feux de forêts, en concertation avec le chef du GASC. Le chef COZ en rend compte au COGIC. Toutefois en principe, les avions dédiés à l'investigation et à la coordination restent basés sur la base principale de Nîmes; tout changement de prépositionnement concernant ces moyens est réalisé par l'autorité titulaire du Contrôle opérationnel, en concertation avec le chef du GASC, avec compte-rendu au COGIC.

Le préfet de zone de défense et de sécurité attributaire de moyens nationaux pour la lutte contre les feux de forêts est responsable de l'engagement des moyens pour des missions opérationnelles; il déclenche les missions soit à son propre profit (mission d'investigation par exemple), soit au profit des préfets des départements de sa zone dont il centralise et arbitre les demandes de concours (demandes de missions) exprimées par les Centres opérationnels départementaux des services d'incendies et de secours (CODIS) et le centre opérationnel des services de secours et d'incendie de Marseille (COSSIM) (*cf.* annexe 2).

Pour toute mission à l'étranger, l'ambassadeur de France près le pays d'accueil dispose du Contrôle opérationnel des moyens déployés. Il reçoit le soutien du cadre «Chef de mission» désigné par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises *via* le COGIC et chargé d'apporter des informations techniques sur les conditions d'emploi des moyens mis à disposition, notamment en matière de coordination air/sol, et du «Chef de détachement aéronautique» désigné par le chef de la BSC et chargé quant à lui de formuler un avis sur la faisabilité opérationnelle des missions proposées. En particulier, ce dernier peut refuser une intervention jugée non conforme aux conditions de sécurité ou ne correspondant pas aux règles nationales d'utilisation.

Si le détachement intervient dans le cadre du Mécanisme européen de protection civile, une Equipe européenne de protection civile déployée pour la planification et la coordination (EUCPT) est chargée de coordonner l'engagement des moyens déployés mis à la disposition des autorités du pays bénéficiaire.

Dans le cas d'une mission à l'étranger déployée pour la lutte contre les feux de forêts, un cadre du pays bénéficiaire peut être embarqué à bord des avions bombardiers d'eau pour gérer la coordination aéroterrestre de l'intervention des moyens nationaux.

Autres missions opérationnelles

En toutes circonstances, le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, par l'intermédiaire du COGIC, peut reprendre le Contrôle opérationnel des moyens disponibles. En particulier, le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises peut être amené à remettre en cause la programmation des missions de liaison ou de transport au profit d'autorités étatiques ou bien dans des contextes d'urgence ou des situations de crise d'ampleur nationale.

Hors ces contextes, les missions opérationnelles de liaison ou de transport³, ainsi que les missions particulières sont arbitrées, planifiées et déclenchées par l'échelon central du BMA, après instruction des demandes de concours et coordination de l'activité par le CMO/CMOA ou le CPO de la BSC chargés de programmer les missions.

4.3.3. Commandement tactique

Tout attributaire de moyens nationaux dispose du Contrôle opérationnel des aéronefs (*cf.* paragraphe précédent); de facto, il dispose du Commandement tactique des opérations qu'il peut conserver ou déléguer.

Le Commandement tactique des opérations menées par les avions de la sécurité civile est assuré par le responsable de l'organisme au profit duquel la mission est déclenchée.

Le Commandement tactique des opérations consiste à exprimer des besoins d'intervention, à fixer et assigner les objectifs des missions allouées, et à valider, donc autoriser, les choix tactiques proposés par les exécutants des missions.

³ Le chef de la BSC reçoit délégation pour le déclenchement des vols de liaison propres à la BSC dans la limite des potentiels alloués.

Missions opérationnelles de sécurité civile

Aux termes de l'article R. 122-8 du code de la sécurité intérieure, « Le préfet de zone de défense et de sécurité prend les mesures de coordination nécessaires lorsque intervient une situation de crise [...] dépassant ou susceptibles de dépasser le cadre d'un département. [...] Il met en œuvre les mesures opérationnelles décidées par le ministre de l'intérieur pour les moyens de sécurité civile extérieurs à sa zone de compétence [...] »

Aux termes de l'article L. 742-3 du code de la sécurité intérieure, « En cas [...] de sinistre [...] dont les conséquences peuvent dépasser les limites ou les capacités d'un département, le représentant de l'État dans le département du siège de la zone de défense et de sécurité mobilise les moyens de secours publics relevant de l'État [...]. Il attribue les moyens de secours aux autorités chargées de la direction des secours et prend les mesures de coordination nécessaires à la conduite de ces opérations. Il [...] peut déléguer tout ou partie de ces attributions au représentant de l'Etat dans l'un des départements de la zone. »

Dans la pratique pour les missions opérationnelles de lutte contre les feux de forêts, le préfet de zone de défense et de sécurité attributaire de moyens aériens nationaux délègue le Commandement tactique des opérations au chef de l'EMIZ qui arbitre les demandes concurrentes ou simultanées au sein de la zone et déclenche les missions d'investigation, de lutte et, le cas échéant, de coordination.

Pour l'assister dans ce rôle, ce dernier bénéficie du concours du CPO/GASC, selon des modalités précisées dans l'Ordre national d'opérations feux de forêts.

L'organisme déclencheur des missions est tenu de suivre en temps réel l'activité des moyens aériens afin, notamment, de permettre leur éventuel redéploiement au profit de toute autre opération devenue prioritaire. Tout déclenchement de mission aérienne fait l'objet de l'ouverture immédiate d'un événement SYNERGI de la part de l'organisme déclencheur et du suivi de son déroulement.

Transferts d'autorité

Aux termes de l'article L. 742-2 du code de la sécurité intérieure, « En cas [...] de sinistre [...] dont les conséquences peuvent dépasser les limites ou les capacités d'une commune, le représentant de l'État dans le département mobilise les moyens de secours relevant de l'Etat [...]. Il assure la direction des opérations de secours. [...] »

Dans la pratique, une mission d'avions bombardiers d'eau (ABE) nationaux est déclenchée au profit d'un préfet de département. Ce dernier, en sa qualité de Directeur des opérations de secours (DOS), assure le Commandement tactique des opérations au travers du CODIS.

Le DOS dirige et alloue les moyens déclenchés à un sinistre particulier.

Lorsque le DOS alloue les moyens déclenchés à son profit à un sinistre particulier, il transfère alors le Commandement tactique de l'opération au Commandant des opérations de secours (COS) *via* le CODIS; toutefois, lorsqu'il souhaite redistribuer les moyens déclenchés pour un sinistre particulier vers un autre sinistre (cas d'un feu naissant par exemple), il décide après avis du COZ. Dans tous les cas, la coordination interne du dispositif aérien reste de la responsabilité du chef de noria, ou du pilote coordinateur lorsqu'une mission de coordination est dédiée au chantier en cours.

Disposant du Commandement tactique, le COS assigne les objectifs aux aéronefs en intervention; il autorise ou interdit le largage individuel de chaque avion sur l'objectif assigné. L'autorisation ou l'interdiction de largage peut être relayée aux aéronefs soit par l'Officier « Aéro »⁴, soit par le pilote coordinateur lorsqu'une mission de coordination est dédiée au chantier en cours. À noter qu'en présence d'un hélicoptère de commandement, s'il n'y a pas de COS ou d'Aéro à bord de l'hélicoptère, l'équipage de celui-ci ne peut pas donner ou relayer d'autorisation de largage, par exemple lorsqu'il est seulement employé à marquer les objectifs.

Cas particulier, pour les missions de GAAR ou détournement d'ABE sur un feu naissant: lorsque les services de secours ne sont pas encore parvenus sur les lieux d'un feu naissant, le pilote peut prendre une opportunité tactique de largage après avoir contacté le CODIS pour signalement et pour avis. À défaut de COS présent sur les lieux, le Commandement tactique des opérations qui relève du CODIS est alors transféré au commandant de bord pour cette mission.

Pour les missions à l'étranger, les autorités locales qui dirigent les opérations sur leur territoire engagent le détachement français après accord de l'ambassadeur de France près le pays d'accueil qui reste donc détenteur du Commandement tactique. Si l'intervention se déroule sous couvert du Mécanisme européen de protection civile, le chef de l'EUCPT coordonne l'engagement des moyens déployés.

Une fois l'intervention accordée et la mission déclenchée, les autorités locales fixent et assignent les objectifs aux aéronefs engagés (Transfert d'autorité pour le Commandement tactique) mais le chef de détachement, et in fine chaque commandant de bord, conserve la responsabilité de formuler et d'appliquer les limitations d'emploi nationales

⁴ L'Aéro est un officier du corps des sapeurs pompiers formé et qualifié à l'emploi de moyens aériens; il assiste le COS.

Autres missions opérationnelles

Pour toutes les missions de liaison ou de transport, le CMO/CMOA du GASC, ou le CPO hors heures ouvrables, est responsable de l'instruction des demandes de concours pour décision de l'autorité détentrice du Contrôle opérationnel (le COGIC pour les missions opérationnelles de sécurité civile ou le chef du BMA, par délégation du DGSCGC, pour la programmation des autres missions de liaison ou de transport), puis de la programmation des missions accordées.

Une fois la mission programmée, le CMO/CMOA assure le Commandement tactique de la mission ; à ce titre, il désigne l'équipage et valide les choix et les modalités d'exécution de la mission (trajets, escales, etc.).

4.3.4. Contrôle tactique

La responsabilité de l'exécution des missions incombe in fine soit au commandant de bord, soit au chef de noria pour un dispositif constitué de plusieurs aéronefs, qui dispose ainsi du Contrôle tactique de la mission.

Le pilote commandant de bord est seul juge de la faisabilité aéronautique de la mission au regard, notamment, des règles d'emploi de la DGSCGC, des capacités opérationnelles et limites d'emploi de son aéronef, du milieu d'intervention, de la difficulté de l'intervention, des qualifications de l'équipage et des conditions météorologiques.

Responsable de la sécurité, il peut interrompre à tout moment une mission s'il considère que la sécurité de son aéronef ou des personnels risque d'être engagée. Durant la phase de vol, le pilote commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées.

Conformément au paragraphe précédent dans le cas des missions de lutte contre les incendies de forêts, lorsque les aéronefs opèrent en coordination avec des moyens terrestres, le COS dispose du Commandement tactique des aéronefs pour la phase d'attaque de l'incendie ; il désigne les objectifs et commande ou interdit les largages sur le feu.

Dans ce cadre, pour chaque passe de largage, chaque commandant de bord doit s'assurer individuellement qu'une autorisation explicite de largage a été délivrée par le COS pour toute la noria ou relayée par son représentant, soit l'Officier « Aéro », soit le pilote coordinateur (lorsqu'une mission de coordination est dédiée au chantier en cours). En cas de danger imminent, le COS peut interdire toute passe préalablement autorisée ; l'interdiction est immédiatement exécutoire par tous les appareils de la noria.

5. Règles et consignes d'emploi des aéronefs

5.1. Cadre réglementaire

Le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises est l'Autorité d'emploi (AE) chargée de l'exploitation des aéronefs d'État de la sécurité civile.

Le délégué général pour l'armement est responsable de la navigabilité initiale des aéronefs d'État ; il exerce les fonctions d'autorité technique. Le directeur de la sécurité aéronautique d'État (DSAÉ) est responsable du maintien de la navigabilité et de l'immatriculation des aéronefs d'État ; il exerce les fonctions d'autorité de sécurité aéronautique.

Aux termes de l'article D. 131-7 du code de l'aviation civile, « Les règles de l'air s'imposent dans l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française :

- aux pilotes des aéronefs évoluant en Circulation aérienne générale (CAG) ;
- aux prestataires de services de la circulation aérienne.

Les règles de l'air s'imposent également aux pilotes des aéronefs appartenant à l'État, affrétés ou loués par lui, évoluant en circulation aérienne générale, sauf lorsque ces règles se révèlent incompatibles avec l'exécution de missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile.

Elles s'imposent, en dehors des espaces aériens mentionnés au premier alinéa, aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation françaises dans la mesure où elles sont compatibles avec les règles édictées par l'État ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent ces aéronefs. »

Depuis le 4 décembre 2014, les règles de l'air applicables en France sont définies par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission européenne dit « SERA », pour *Standardised European Rules of the Air*, et par les dispositions des arrêtés relatifs à sa mise en œuvre.

Toutefois, sous réserve du renouvellement régulier de l'autorisation du directeur de la circulation aérienne militaire (DIRCAM), les équipages des avions de la sécurité civile sont également autorisés à voler selon les règles de la Circulation aérienne militaire (CAM).

5.2. Consignes d'exécution des missions et d'utilisation des aéronefs

Les consignes d'exécution des missions et d'utilisation des aéronefs sont établies dans les Consignes permanentes d'opérations (CPO) arrêtées par le chef du BMA. Elles ont pour objet de rappeler les missions des avions de la DGSCGC, les cadres organisationnel et opérationnel qui en découlent, ainsi que les conditions d'emploi des aéronefs, y compris les limitations techniques ou opérationnelles liées à l'environnement aéronautique et aux conditions météorologiques.

Les aéronefs bombardiers d'eau sont généralement engagés en appui coordonné avec les moyens terrestres. Cette coordination suppose une capacité de radiocommunications entre les dispositifs aériens et terrestres engagés dans la lutte.

5.3. Conditions d'exécution de la coordination aéro-terrestre

Sur le territoire national métropolitain, la coordination des moyens aériens engagés sur un feu exige que les aéronefs utilisés pour la lutte contre les incendies de forêts exploitent simultanément deux types de liaisons opérationnelles :

- les liaisons air-sol :
 - sur le feu pour les liaisons avec le COS ou son officier «Aéro» (veille permanente);
 - avec le CODIS du département concerné (contacts intermittents pour assurer l'accueil des moyens alloués et leur transmettre les directives pour la mission);
 - avec le COZ concerné (contacts intermittents pour assurer le Contrôle opérationnel des moyens en vol, ainsi que le suivi des missions, sauf pour le GAAR veille permanente).
- les liaisons air-air pour la coordination entre les aéronefs engagés sur le chantier;

Les dispositifs et procédures de radiocommunications sont précisés dans les CPO.

Les aéronefs départementaux qui ne remplissent pas ces conditions devront avoir quitté le volume de protection aéronautique de l'incendie⁵ lorsque les moyens nationaux sont engagés sur le chantier.

5.4. Règles applicables pour l'embarquement de passagers ou de fret

5.4.1. Conditions d'embarquement de passagers

L'embarquement de passagers à bord des avions de la sécurité civile est soumis à l'approbation d'autorités habilitées dont la liste est précisée à l'annexe 3.

Sauf exception expressément autorisée par le chef du BMA, l'embarquement de passagers est interdit en missions de lutte contre les incendies de forêts.

Pour toutes les missions non décrites à l'annexe 3, l'embarquement de passagers est soumis à l'autorisation du chef du BMA.

La procédure pour demander l'emport de passager(s) figure à l'annexe 4.

Dans tous les cas, la liste des passagers et/ou le fret transportés doivent figurer sur un manifeste rédigé et signé par le responsable de la planification des vols⁶, ou le responsable de l'escale aérienne pour les départs en vol en dehors de la BSC, et paraphé par le commandant de bord. Un exemplaire est conservé par la Cellule opérations de la BSC ou le service d'escale concerné, l'autre par l'équipage.

5.4.2. Assurances

Pour les passagers qui ne sont ni agents de l'État ni collaborateurs occasionnels du service public, le BMA peut souscrire un contrat d'assurance individuelle⁷. La garantie est limitée à 24 heures à compter de la date et de l'heure indiquées dans le contrat individuel et uniquement pour la période pendant laquelle l'assuré se trouve à bord, monte ou descend de l'aéronef.

La DGSCGC n'est susceptible de prendre à sa charge que les contrats individuels relatifs à des personnes transportées pour des raisons de service ou dans l'intérêt de l'État. Dans le cas contraire, dans la mesure où ils le souhaitent, les passagers doivent s'acquitter du montant du contrat; dans le cas contraire, obligation leur sera faite de signer une décharge.

Toutefois, lorsque les embarquements de passagers se font dans des lieux où les échanges de télécopies sont impossibles et que, notamment, le document «modalités d'assurance d'un passager transporté à bord d'un aéronef de la sécurité civile» (cf. annexe 6) ne peut être adressé à l'échelon central du BMA avant le début de la mission, l'assurance est prise en charge par l'État. En tout état de cause, ce type d'embarquement reste soumis à l'autorisation de la DGSCGC et ne concerne que les situations d'urgence.

⁵ Aux termes de la Publication d'information aéronautique AIP France ENR 1.1 : «Il est demandé aux navigateurs aériens constatant la présence d'une fumée révélant un feu de forêts de s'en écarter au maximum, afin de laisser l'espace avoisinant disponible pour les aéronefs de secours présents ou attendus. Il est interdit de survoler les zones en cours de traitement à moins de 5 NM et à une hauteur inférieure à 1 500 m (5 000 ft) ASFC [...]»

⁶ Dans certains cas particuliers qui exigent des mesures de confidentialité, le manifeste est rédigé et signé par le responsable de la demande de concours et remis sous enveloppes cachetées d'une part au commandant de bord, d'autre part au CMO (HO) ou CPO (HNO) ou bien à l'échelon central du BMA chargé du maintien de la confidentialité requise par le demandeur.

⁷ Il convient à la Cellule opérations de la BSC de remplir le formulaire de souscription prévu à cet effet.

Les catégories et conditions d'assurance des personnes transportées par les aéronefs de la sécurité civile figurent à l'annexe 5.

Le formulaire de « Déclaration d'assurance d'un passager transporté à bord d'un aéronef de la sécurité civile » figure à l'annexe 6.

6. Suivi des missions et comptes rendus

6.1. *Suivi des missions*

Les services suivants doivent être informés sans délai de chaque mouvement d'avion :

- le COZ de l'EMIZ concerné pour les missions de lutte contre les feux de forêts;
- la Cellule opérations de la BSC pour les autres missions.

6.2. *Comptes rendus*

Toute mission doit faire l'objet d'un compte-rendu d'exécution et de fin de mission mentionnant notamment les éventuelles difficultés rencontrées :

- au COZ de l'EMIZ concerné pour les missions de lutte contre les feux de forêts (compte-rendu radio);
- au COGIC pour toute mission ordonnée par la DGSCGC/COGIC (compte-rendu téléphonique en métropole et compte-rendu écrit pour les missions à l'étranger avec copies à l'échelon central du BMA et à la Cellule opérations de la BSC);
- à la Cellule opérations de la BSC pour les missions de liaison ou de transport logistique et les missions particulières (compte-rendu oral ou téléphonique si pas de difficulté particulière à signaler; sinon, compte-rendu écrit avec copie à l'échelon central du BMA).

7. Événement aérien impliquant des aéronefs de la DGSCGC

En cas d'événement aérien, impliquant des avions de la DGSCGC, notamment ceux à l'origine de décès, de blessures ou de dommages matériels, les commandants de bord ou d'unité (groupement, bases, détachements) doivent en rendre compte sans délai au chef du BMA par la voie hiérarchique et à la chaîne de sécurité aérienne. Le chef de la BSC assure l'information du COGIC et du préfet de zone de défense et de sécurité.

Ce compte rendu oral, transmis sans délai, est ensuite confirmé par message.

Le compte rendu écrit, même incomplet, doit être envoyé le plus rapidement possible à l'échelon central du BMA et au COGIC.

Le CSA du BMA, ou le cadre de permanence du BMA, notifie l'événement au Bureau enquêtes accidents de la défense-air (BEAD-air).

*
* *

La présente instruction abroge et remplace les dispositions relatives à l'emploi des avions figurant dans l'instruction n°92-850 du 29 septembre 1992 modifiée relative à l'emploi des aéronefs du groupement des moyens aériens, ainsi que la note BMA n°340 du 26 novembre 2016 relative à l'organisation de la chaîne opérationnelle durant la phase transitoire de fusion des cellules opérations.

Cette instruction est applicable à compter du 1^{er} mai 2017.

Fait le 25 avril 2017.

Pour le ministre et par délégation :
*Le préfet, directeur général de la sécurité civile
et de la gestion des crises,*
J. WITKOWSKI

ANNEXE 1

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES RESPONSABILITÉS OPÉRATIONNELLES

QUATRE NIVEAUX de responsabilité:	MISSIONS FEUX DE FORÊTS		MISSIONS DE LIAISON OU DE TRANSPORT	
	Territoire national	Engagement à l'étranger	de sécurité civile	autres missions
<p>Commandement Opérationnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fixe les contrats opérationnels; - réceptionne et arbitre les demandes de concours (demandes de moyens); - attribue les moyens nationaux. 	Directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, via COGIC			
<p>Contrôle Opérationnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - émet les demandes de moyens nationaux; - réceptionne et arbitre les demandes de concours (demandes de missions); - décide du déclenchement des missions. 	Préfet de zone, via COZ, pour les moyens attribués par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises	Ambassadeur de France (Si après activation Mécanisme européen : EUCPT coordonne les moyens déployés)	Directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, via COGIC	Chef du BMA, par délégation du DGSCGC
<p>Commandement tactique:</p> <ul style="list-style-type: none"> - émet les demandes d'intervention; - fixe et assigne les objectifs de la mission allouée; - valide et autorise les choix tactiques. 	Préfet de zone, via COZ pour l'investigation et la programmation des missions coordination et GAAR	Autorité locale, mais équipage chargé d'appliquer les limitations d'emploi nationales	CMD (Heures ouvrables) & CPD (Heures non ouvrables), via la Cellule Opérations de la BSC	
<p>Contrôle Tactique:</p> <ul style="list-style-type: none"> - propose les choix tactiques; - conduit et exécute la mission selon les autorisations obtenues. 	Préfet de département (DOS) puis COS, via CODIS, pour la lutte contre les feux ⁸	Commandant de bord pour avion seul ou chef de noria, ou pilote coordinateur pour proposition de choix tactiques si plusieurs norias engagées.		
			Commandant de bord	

⁸ Cas particulier, pour les missions de GAAR ou détournement d'ABE sur un feu naissant, lorsque les services de secours ne sont pas encore parvenus sur les lieux d'un feu naissant, le pilote peut prendre une opportunité tactique de largage après avis du CODIS concerné. Le pilote dispose alors du Commandement Tactique de la mission.

ANNEXE 2

PROCÉDURES DE DEMANDES DE CONCOURS
ET DE DÉCLENCHEMENT DES MISSIONS

1. Missions Feux de forêts

1.1. *Au niveau zonal – Demandes de moyens*

En période de risque feux de forêts, les moyens aériens dédiés à la lutte contre les feux de forêts sont attribués aux préfets de zones de défense et de sécurité suite à une expression de besoins et selon une répartition décidée par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises.

Pour la saison feux, la répartition initiale des moyens nationaux est fixée par l'Ordre national d'opérations feux de forêts, approuvé par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises.

Les moyens attribués à un préfet de zone de défense et de sécurité sont dès lors placés sous son Contrôle opérationnel.

En toutes circonstances, le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises peut décider d'une répartition différente des moyens en fonction de la situation opérationnelle.

Lorsqu'ils ne bénéficient pas de moyens attribués à leurs zones, ou si la mise à disposition de moyens complémentaires est nécessaire, les EMIZ saisissent le COGIC de leur demande (en tenant informés la BSC et, en saison feux, l'EMIZ Sud).

Pour les zones sensibles aux feux de forêts, les préfets de zone de défense et de sécurité, *via* l'EMIZ, sont chargés de demander quotidiennement, la veille pour le lendemain, les Mesures de prévisions aéronautiques (MPA) qui expriment les besoins en termes de moyens et de régimes de prise d'alerte ainsi que les secteurs et tranches horaires de Guet aérien armé (GAAr) à assurer.

Les modalités de formulation des MPA et les horaires de parution sont détaillés annuellement dans l'Ordre national d'opérations feux de forêts.

Ces demandes de MPA sont adressées quotidiennement au COGIC, chargé de fusionner les demandes de moyens qui émanent des différentes zones de défense et de sécurité, voire de l'étranger, et d'instruire les arbitrages éventuels pour la décision du directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises.

1.2. *Au niveau départemental – Demandes d'intervention*

Les moyens attribués à un préfet de zone de défense et de sécurité sont à la disposition des préfets de département de la zone qui, en fonction de la situation opérationnelle dans leur département, peuvent adresser au COZ une demande d'intervention *via* le CODIS.

Toute demande d'intervention est adressée au moyen du message «ALERTE ROUGE» dont la contexture est décrite dans l'Ordre national d'opérations feux de forêts.

L'ALERTE ROUGE est adressée au Centre d'opérations de l'EMIZ concerné par les CODIS des départements situés dans leur zone de compétence. Lorsqu'un EMIZ ne dispose pas de moyens aériens attribués ou pouvant répondre à la situation du moment, il transmet cette demande au COGIC.

Chaque demande de moyens supplémentaires doit faire l'objet d'un message «ALERTE ROUGE» complémentaire se référant au message initial.

1.3. *Déclenchement des interventions et coordination des missions*

Lorsque des moyens aériens ont été affectés à un préfet de zone, les missions opérationnelles de lutte contre les incendies de forêts sont déclenchées et coordonnées par le chef de l'EMIZ attributaire des moyens, soit à la suite d'une demande d'intervention d'un département de la zone, soit en tenant compte d'un rapport d'une mission de GAAr ou d'une mission d'investigation.

En principe, les moyens aériens sont engagés directement par l'EMIZ au profit duquel ils ont été mis en alerte, avec information immédiate du COGIC. Le déclenchement de ces missions est matérialisé par l'ouverture d'un événement sur la main courante informatique SYNERGI.

Toutefois, l'engagement des aéronefs en alerte n'est pas réservé exclusivement à la zone au profit de laquelle l'alerte a été fixée. En cas de nécessité, les aéronefs en alerte peuvent être engagés au profit d'une autre zone, sur demande adressée au COGIC, qui procède alors aux arbitrages après échanges avec les parties concernées.

La décision finale est validée par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises et matérialisée par un Message de commandement (MDC) préparé par le COGIC.

En résumé, la décision d'engager les moyens au profit des départements demandeurs relève :

- de l'EMIZ bénéficiant des moyens aériens à la demande d'un CODIS de sa zone (ouverture d'un événement SYNERGI) ;

- du COGIC, après avis de l'EMIZ où sont prélevés les moyens aériens ou du GASC lorsque les moyens aériens demandés ne sont pas d'alerte (MDC préparé par le COGIC).

2. Demandes de missions de liaison ou de transport logistique et missions particulières

Toutes les missions de liaison ou de transport logistique ainsi que les missions particulières, à l'exception des missions opérationnelles de sécurité civile déclenchées par le COGIC, doivent faire l'objet d'une demande de concours (demande de mission) adressée à la Cellule opérations de la BSC.

Toutes ces demandes de concours peuvent être initiées par téléphone auprès de la Cellule opérations de la BSC quant à la faisabilité de la mission, mais, dans tous les cas, ces demandes de concours doivent être confirmées par écrit, par le biais du formulaire figurant ci-dessous.

Toutes ces demandes de concours sont instruites au niveau du CMO (HO) ou du CPO (HNO), préparées par la Cellule opérations de la BSC et transmises au COGIC pour information et au chef du BMA pour décision.

Pour les organismes demandeurs extérieurs à la DGSCGC, lorsque la faisabilité de la mission est confirmée, un devis financier estimatif établi par la BSC est proposé pour acceptation au demandeur.

Toutes les missions ainsi approuvées sont programmées dans le détail par le CMO (HO) ou le CPO (HNO), *via* la Cellule opérations de la BSC, au moyen d'une Fiche de mission prévisionnelle (FMP) adressée pour information au chef du BMA et au COGIC.

Sauf réallocation des moyens programmés, dictée par la situation opérationnelle, par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, *via* le COGIC, la mission est déclenchée conformément à la demande de concours approuvée.

DEMANDE DE CONCOURS D'UN MOYEN AÉRIEN DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ CIVILE ET DE LA GESTION DES CRISES

- A. – Administration ou organisme demandeur :
- B. – Type d'appareil dont le concours est sollicité :
hélicoptère : avion :
- C. – Objet de la mission :
- D. – Lieu où doit se dérouler la mission :
- E. – Date prévue :
- F. – En cas d'empêchement, autres dates proposées :
- G. – Durée approximative de la mission :
- H. – Nombre d'heure(s) de vol demandé :
- I. – Nombre et identité des personnes transportées (**pour les passagers n'appartenant pas à l'administration, indiquer s'ils sont titulaires d'une police d'assurance les couvrant en cas d'accident de l'appareil**) :
–
–

J. – Nature du fret à transporter – poids total et encombrement :

K. – Mission donnant lieu à paiement (le tarif à l'heure de vol pour chaque appareil de la D.G.S.C.G.C. est déterminé par le rapport annuel de performance «sécurité civile») :

L. – Identité de la personne responsable sur place de l'opération et avec laquelle le pilote pourra se mettre en relation pour préparer la mission avec toute la sécurité requise :

Nom / Indicatif radio :

Adresse / Canal radio :

Téléphone / Fréquence radio :

Organisme demandeur	Date et signature	
Avis technico-opérationnel du CMO du GASC ou du chef de base d'hélicoptères *	Date et signature	
* Durée de vol nécessaire, potentiel disponible avant la prochaine visite et date de la prochaine visite, possibilité de rappel de l'appareil et délais pour engagement sur une mission de secours.		
Avis du chef inter-bases (hélicoptères uniquement)	Date et signature	
Avis du chef d'état-major interministériel de zone	Date et signature	
Avis du chef du GHSC ou du GASC	Décision chef du BMA	Date et signature

ANNEXE 3

AUTORITÉS HABILITÉES À AUTORISER L'EMBARQUEMENT SUR LES AVIONS DE LA SÉCURITÉ CIVILE.

Le tableau ci-dessous indique les autorités habilitées à autoriser l'embarquement sur les avions de la sécurité civile selon les différentes missions.

CATÉGORIES de personnels	MISSIONS						
	Opérations		Entraînement		Formation Contrôle Standardisation	Liaison & transport	Vols techniques ¹
	Feux	Autres	Feux	Autres			
PN / GASC	Autorisés si mentionnés sur les ordres de vol ²					CMO/CMOA/CPO	Autorisés si mentionnés sur les ordres de vol ³
BMA & BSC ⁴	Non	Chef BMA	Non	Chef BMA	Non	Chef BMA ⁵	Chef BSC ¹
DGSCGC	Non	Chef BMA	Chef BMA	Chef BMA	Non	Chef BMA ⁵	Chef BSC ¹
Cadres des unités de lutte contre les feux de forêts et autres risques	Chef BSC ⁶	Chef BSC ⁶	Chef BSC ⁶	Chef BSC ⁶	Non	DGSCGC ⁷	Sans objet
Autres personnels du ministère de l'intérieur	Non	Chef BMA	Chef BMA	Chef BMA	Non	DGSCGC ⁵	Chef BSC ¹
Personnels ne relevant pas du ministère de l'intérieur	Non	Chef BMA	Chef BMA ⁸	Chef BMA ⁸	Non ⁹	Cabinet du ministre ^{5 10}	Chef BSC ¹

¹ Ne sont autorisés à participer aux vols techniques que les personnels ayant un rapport direct avec la mission et notamment :
 – les pilotes de la DGA/EV dûment qualifiés ;
 – le personnel de la société titulaire du marché de maintenance clairement désigné par le responsable de la société ou tout autre personnel technique directement concerné par le vol et clairement désigné par son autorité de tutelle.

² Hormis les personnels de sécurité cabine (PSC) sauf s'ils occupent une fonction à bord pour laquelle ils sont qualifiés, y compris les personnels n'appartenant pas au GASC mais opérant pour le compte de la DGSCGC.

³ Hormis les personnels de sécurité cabine (PSC).

⁴ Sont autorisés à participer à tout type de mission sur les avions du GASC :
 – le chef du BMA et son adjoint, Conseiller avions ;
 – le chef de la BSC et le chef du GASC ;
 – le conseiller sécurité aérienne (CSA) du BMA.

⁵ Hors saison feux et sauf circonstance particulière soumise à l'arbitrage du chef du BMA (conflit de mission, demande sensible, restriction d'emploi, destination inhabituelle, etc.), une autorisation de principe est accordée pour la programmation des missions suivantes, selon la disponibilité des moyens, par le CMO/GASC avec l'embarquement de passagers et/ou fret soumis à l'obligation de manifeste :
 – missions urgentes de dépannage par B200 au profit de certaines bases du GHSC, pour les agents du GHSC (pour les autres passagers potentiels, voir paragraphe 10 ci-dessous) ;
 – missions au profit des personnels des moyens nationaux de la DGSCGC (i.e. ForMiSC et démineurs) ;
 – mission intervenant dans le cadre d'un protocole *ad hoc* passé avec la DGSCGC (DGEF, DGPN, etc.) selon les modalités agréées entre les parties (financement, confidentialité, etc.).

⁶ Sur proposition du chef d'état major de la zone concernée (liste nominative des cadres relevant du ministère de l'intérieur déposée auprès du CMO/GASC avec ordre de mission permanent).

⁷ Idem (6) pour les liaisons de mise en place des moyens sur le territoire métropolitain, y compris la Corse, mais autorisation du DGSCGC pour les missions à l'étranger (avec ordre de mission international du DGSCGC).

⁸ Les pilotes de la DGA/EV bénéficient d'une autorisation permanente, sous réserve d'être mentionné sur les ordres de vol.

⁹ Sont autorisés à embarquer par le chef de la BSC le personnel navigant instructeur ou contrôleur appartenant à la DGAC, dans l'exercice de ses fonctions.

¹⁰ Pour les missions de liaison pour dépannage sur terrains extérieurs, ou de mise en place de détachements, et lorsqu'il n'est pas envisageable de privilégier des moyens de transport ordinaires (route, train, lignes aériennes, etc.), le personnel de la société titulaire du marché de maintenance, ou tout autre personnel technique directement concerné peuvent être autorisés à embarquer par le chef de la BSC (assurance à la charge de la société).

ANNEXE 4

FICHE DE PROCÉDURE POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS
(HORS CAS DE SECOURS URGENT À PERSONNE)

1. Transmission par message électronique (dgscgc-opsbsc@interieur.gouv.fr) à la cellule opérations de la BSC (tél: 04 34 34 12 03 ou 04) ou à la cellule planification des opérations (04 34 32 12 05 ou 06) de la demande de transport de passagers par l'intermédiaire de la rubrique I. de l'annexe 2 de la présente instruction, accompagné(e) le cas échéant du manifeste passagers renseigné.
2. Dès approbation de la mission, transmission par la cellule opérations de la BSC d'un message d'ordre au commandant de bord concerné, accompagné le cas échéant du manifeste passagers (en cas d'embarquement collectif), ainsi que de l'annexe 6 de la présente instruction «Déclaration d'assurance d'un passager transporté à bord d'un aéronef de la sécurité civile» à faire remplir par l'intéressé lorsqu'il ne dispose pas de qualités d'une couverture par l'État (cf. annexe 5 «Catégories et conditions d'assurance des personnes transportées par les aéronefs de la sécurité civile»).
3. Avant le début de la mission, retour par voie électronique, à la cellule opérations de la BSC, du formulaire d'assurance dûment renseigné et signé par le(s) intéressé(s), s'il y a lieu.
4. Une copie de ces documents (manifeste et assurance) est conservée par le commandant de bord et une autre archivée par la cellule opérations de la BSC.
5. Dans le cas où le passager demande à prendre une assurance individuelle, établissement par le passager d'un chèque à l'ordre de la compagnie d'assurance qui devra être adressé à la BSC, à l'attention du pôle finances de la base de sécurité civile de Nîmes, aéroport de Nîmes-Arles-Cévennes-Camargue, zone aéroportuaire, RD 42 – F, 30800 Saint-Gilles, pour transmission à la compagnie d'assurance.
6. Lorsque les embarquements de passagers se font dans des lieux où les échanges électroniques sont impossibles et que, notamment, le document «Déclaration d'assurance d'un passager transporté à bord d'un aéronef de la sécurité civile» (annexe 6) ne peut être adressé avant le début de la mission, l'assurance est prise en charge par l'État. En tout état de cause, ce type d'embarquement reste soumis à l'autorisation du DGSCGC (ou son représentant) et ne concerne que les situations d'urgence (par exemple journaliste couvrant une catastrophe naturelle).

ANNEXE 5

CATÉGORIES ET CONDITIONS D'ASSURANCE DES PERSONNES TRANSPORTÉES
PAR LES AÉRONEFS DE LA SÉCURITÉ CIVILE

CATÉGORIES DE PERSONNES TRANSPORTÉES	MISSIONS CORRESPONDANTES	ASSURANCE NÉCESSAIRE OU NON
- Fonctionnaires et agents publics de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics hospitaliers. - Militaires.	- Liaisons (transport d'agents porteurs d'un ordre de mission), interventions, missions spécifiques (secours à personne, police, ...) des agents dans l'exercice de leurs fonctions - Cas des agents profitant de places disponibles pour se rendre sur une destination identique à celle du vol (déplacement à titre privé)	Inutile Décharge de responsabilité vis-à-vis de l'État ou assurance déplacement prise à titre privé.
Vacataires, sapeurs pompiers volontaires, médecins ou infirmiers libéraux, acteurs civils du secours (associations participant au dispositif général de sécurité civile ou à la défense civile) Cadres étrangers, ressortissants d'un Etat bénéficiaire de l'aide de la France	- Participants à une mission de secours, à une mission humanitaire ou à une mission de reconduite d'étrangers vers leur pays d'origine	Inutile, ce sont des collaborateurs occasionnels du service public.
Civils victimes	- Transport après récupération sur situation d'urgence (mission de secours)	Inutile
Ministres, membres de cabinets ministériels Élus (collectivités territoriales, parlementaires) Membres de délégations officielles étrangères	- Liaisons, démonstrations, gestion de crise, etc. - Liaisons assurées dans le cadre de visites officielles	Inutile Inutile
Journalistes	- Reportages	Nécessaire si reportage dans l'intérêt de l'État ou à la demande de l'administration (assurance prise en charge par le ministère). Sinon décharge de responsabilité vis-à-vis de l'État ou assurance déplacement prise à titre privé.
Personnes soumises à une action de police ou à une procédure judiciaire	- Transport dans le cadre d'une mission de police ou sous mandat de justice (interpellation par forces de police au cours de mission, garde à vue, détention provisoire,...)	Inutile. Ils sont sous la responsabilité de la DGPN ou de la Justice.
Étrangers en situation irrégulière	- Liaisons vers un lieu de regroupement ou reconduite vers le pays d'origine - Techniciens des sociétés titulaires des marchés de maintenance des aéronefs de la sécurité civile	Responsabilité de la DCPAF (assurance civile souscrite par la DCPAF, ou resp. de l'État si dommage consécutif à action de police). Assurance à la charge des sociétés concernées.
Civils (autres)	- Personnes accompagnant des élus ou des délégations (collaborateurs) - Passagers embarqués dans le cadre de relations publiques - Personnes autorisées à utiliser des places disponibles pour se rendre sur une destination identique à celle du vol	Inutile si on les considère comme collaborateurs occasionnels du service public. Sinon assurance à la charge du ministère. Nécessaire et prise en charge par l'État. Décharge de responsabilité vis-à-vis de l'État ou assurance prise à titre privé.

ANNEXE 6

**DÉCLARATION D'ASSURANCE D'UN PASSAGER TRANSPORTÉ
À BORD D'UN AÉRONEF DE LA SÉCURITÉ CIVILE**

(à faire remplir par le passager avant l'embarquement et à transmettre par courrier électronique à la cellule opérations de la BSC: dsgcgc-opsbsc@interieur.gouv.fr)

Nom :

Prénoms :

Date de naissance :

Profession :

Adresse personnelle :

Nom du bénéficiaire en cas de décès :

Date de la mission :

Lieu de la mission :

Aérodrome d'embarquement :

Aérodrome de destination :

Le passager soussigné déclare (1) :

- prendre l'assurance individuelle proposée par l'administration et avoir procédé au règlement de la police (indiquer le jour et l'heure d'effet de la fin de garantie pour la transmission à l'assureur) ;
- être assuré dans le cadre de sa profession et renoncer à tout recours contre l'Etat et ses préposés en cas de dommages ;
- ne pas vouloir prendre d'assurance et renoncer à tout recours contre l'Etat et ses préposés en cas de dommages.

(1) Rayer les mentions inutiles

Signature de l'intéressé :