

**Manuel**  
**des services d'aéroport**  
(Doc 9137-AN/898)

**7<sup>e</sup> Partie**  
**Planification des mesures**  
**d'urgence aux aéroports**

Deuxième édition — 1991





## Avant-propos

Conformément aux dispositions du Volume I de l'Annexe 14, les États doivent établir, pour chaque aéroport, un plan de mesures d'urgence qui soit en rapport avec l'importance des mouvements d'aéronefs et autres activités de cet aéroport. Le présent manuel a pour objet d'aider les États à mettre en oeuvre les spécifications en question et il contribue ainsi à garantir l'application uniforme de ces dispositions.

Les éléments figurant dans le manuel ont trait principalement à des questions concernant la planification préliminaire des mesures d'urgence aux aéroports, ainsi que la coordination à assurer entre les différents organes (ou services) d'aéroport et ceux des agglomérations voisines qui sont susceptibles d'aider à faire face aux situations d'urgence. Le manuel ne comporte pas d'éléments sur la manière dont un organe tel que les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ou le service de contrôle de la circulation aérienne devrait s'acquitter de ses propres fonctions. Ces éléments se trouvent dans les documents qui concernent plus particulièrement ces services. Le *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* contient des éléments indicatifs complémentaires sur les situations critiques associées à des actes d'intervention illicite.

Le présent manuel contient, entre autres, des éléments concernant les types de situations d'urgence à prévoir, la description des organes appelés à intervenir dans le plan, ainsi que, pour chaque type d'urgence, les responsabilités et le rôle de chacun de ces organes, notamment en ce qui concerne le centre directeur des opérations d'urgence et le poste de commandement. Il contient également un spécimen de plan d'urgence d'aérodrome avec le détail des divers aspects qui devraient être traités dans ce document. Un glossaire des termes utilisés dans le présent manuel est présenté à l'Appendice I.

La première édition du manuel a été publiée en 1980. Elle a été actualisée en 1990 à la suite des observations communiquées par les États et les organisations internationales au sujet de problèmes rencontrés dans des situations d'urgence réelles ou lors de l'exécution d'exercices d'intervention. Un nouvel appendice a été ajouté au sujet des accidents qui aboutissent dans l'eau.

Le présent manuel sera tenu à jour. Les éditions futures seront très probablement améliorées en fonction de l'expérience acquise et des observations et suggestions des usagers. C'est pourquoi les lecteurs sont invités à adresser au Secrétaire général de l'OACI leurs opinions, commentaires et suggestions sur la présente édition.



# Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Chapitre premier. Généralités .....	1	4.3 Urgence caractérisée .....	20
1.1 Nécessité d'établir un plan d'urgence .....	1	4.4 Veille locale .....	21
1.2 Responsabilité .....	2	4.5 Situation d'urgence sans rapport avec un accident d'aviation .....	21
1.3 Établissement du plan d'urgence d'aéroport .....	3	4.6 Actes illicites contre l'aviation civile. ...	22
Chapitre 2. Le plan d'urgence d'aéroport .....	4	4.7 Cas impliquant des marchandises dangereuses .....	22
2.1 Objet et portée .....	4	4.8 Catastrophes naturelles .....	23
2.2 Types d'événements .....	4	4.9 Situation d'urgence survenant sur un aéroport contigu à un plan d'eau .....	24
Chapitre 3. Organes concernés .....	6	Chapitre 5. Centre directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile. ...	25
3.1 Généralités .....	6	5.1 Généralités .....	25
3.2 Services de la circulation aérienne .....	6	5.2 Centre directeur des opérations d'urgence .....	25
3.3 Services de sauvetage et d'incendie (postes d'incendie) .....	7	5.3 Poste de commandement mobile .....	25
3.4 Services de police et de sûreté .....	7	Chapitre 6. Le plan d'urgence d'aéroport .....	27
3.5 Administration aéroportuaire .....	8	6.1 Généralités .....	27
3.6 Services médicaux .....	8	Chapitre 7. Plan quadrillé .....	28
3.7 Hôpitaux .....	9	7.1 Généralités .....	28
3.8 Exploitants d'aéronefs .....	9	Chapitre 8. Renseignements sur les bureaux à appeler .....	31
3.9 Autorités gouvernementales .....	9	8.1 Généralités .....	31
3.10 Locataires de l'aéroport .....	9	Chapitre 9. Triage des victimes et soins médicaux .....	34
3.11 Autorités en matière de transport (terrestre, maritime, aérien) .....	10	9.1 Nécessité d'une assistance immédiate ...	34
3.12 Centre de coordination de sauvetage .....	10	9.2 Principes du triage (toutes situations) ...	34
3.13 Protection civile .....	10	9.3 Conception et emploi d'étiquettes d'identification normalisées .....	34
3.14 Ententes d'assistance mutuelle .....	10	9.4 Principes régissant les soins .....	35
3.15 Unités militaires .....	11	9.5 Contrôle de l'acheminement des blessés .....	36
3.16 Services de surveillance des ports et des côtes .....	11		
3.17 Clergé .....	11		
3.18 Responsable de l'information du public ..	11		
3.19 Organismes de santé mentale .....	11		
Chapitre 4. Responsabilités et rôle des divers intervenants selon le type d'événement .....	12		
4.1 Accident d'aviation survenant sur l'aéroport .....	12		
4.2 Accident d'aviation survenant hors de l'aéroport .....	17		

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Chapitre 10. Soins à donner aux survivants indemnes .....	39	Appendice 1. Glossaire .....	51
10.1 Généralités .....	39	Appendice 2. Canevas d'un plan d'urgence d'aéroport .....	54
Chapitre 11. Enlèvement des dépouilles mortelles .....	40	Exemple de table des matières du plan d'urgence .....	54
11.1 Enlèvement des dépouilles mortelles (étiquette noire) .....	40	Appendice 3. Services médicaux d'aéroport .....	58
Chapitre 12. Télécommunications .....	42	Généralités .....	58
12.1 Services de télécommunications .....	42	Services médicaux d'urgence aux aéroports .....	58
12.2 Réseau de télécommunications .....	42	Moyens de traitement médical de l'aéroport (clinique médicale ou salle de premiers soins) .....	62
12.3 Matériel .....	42	Aéroports non dotés d'installations médicales .....	64
12.4 Situations d'urgence sur l'aire de trafic et dans l'aérogare .....	43	Appendice 4. Préservation des indices pour les enquêtes sur accidents d'aviation .....	66
12.5 Essai et vérification du système .....	43	Appendice 5. Ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence .....	67
Chapitre 13. Exercices d'application du plan d'urgence d'aéroport .....	44	Appendice 6. Accidents d'aviation aboutissant dans l'eau .....	69
13.1 Objet des exercices .....	44	Appendice 7. Exploitants d'aéronefs .....	71
13.2 Types d'exercices .....	44	Généralités .....	71
13.3 Exercice en salle .....	44	Trousse d'urgence .....	73
13.4 Exercice partiel .....	45	Appendice 8. Étiquette d'identification de victime .....	75
13.5 Exercice général .....	45	Appendice 9. Formulaire de compte rendu et d'évaluation de l'exercice d'application du plan d'urgence .....	77
Chapitre 14. Révision du plan d'urgence d'aéroport .....	48	Appendice 10. Bibliographie .....	81
14.1 Généralités .....	48		
14.2 Révision faisant suite à un accident .....	49		

# Chapitre premier

## Généralités

### 1.1 NÉCESSITÉ D'ÉTABLIR UN PLAN D'URGENCE

1.1.1 L'établissement d'un plan d'urgence d'aéroport est l'opération qui consiste à déterminer les moyens permettant de faire face à une situation d'urgence survenant à l'aéroport ou dans son voisinage. Le but d'un plan d'urgence d'aéroport est de limiter le plus possible les effets d'une situation d'urgence, notamment en ce qui concerne le sauvetage de vies humaines et le maintien des opérations aériennes. Le plan définit des procédures pour la coordination des activités des divers organes (services) de l'aéroport et des services des agglomérations voisines susceptibles d'aider à faire face à une situation critique.

1.1.2 Tout plan d'urgence d'aéroport devrait se présenter comme un plan d'intervention établi en coordination par l'aéroport et les agglomérations voisines. Cette coordination est souhaitable du fait que les situations d'urgence majeure aux aéroports nécessitent la même planification et les mêmes procédures que les autres types d'urgence majeure dont une agglomération peut être le théâtre. Étant donné qu'en cas d'urgence, l'aéroport peut devenir le cœur du dispositif de transport pour une agglomération voisine (qu'il s'agisse d'un accident d'avion, d'une catastrophe naturelle, d'une explosion, voire même d'une violente tempête), son rôle en pareil cas devrait être bien défini. Chaque aéroport ou agglomération a des besoins particuliers mais, en dépit des différences de politique, de juridiction et d'organisation, les besoins et les concepts sur lesquels se fondent la planification d'urgence et les exercices d'alerte seront presque les mêmes et se rangent sous les mêmes rubriques principales ci-après: **COMMANDEMENT, COMMUNICATION et COORDINATION.**

1.1.3 Le plan d'urgence d'aéroport sera mis en oeuvre de la même manière, qu'il s'agisse d'un accident ou d'un incident, à l'aéroport même ou à l'extérieur. C'est uniquement dans la juridiction que des changements seront notés. Dans un accident ou un incident d'aviation survenant sur l'aéroport, l'administration aéroportuaire sera normalement chargée de la direction des opérations. Dans un accident ou un incident survenant hors de l'aéroport, l'organe responsable sera celui qui est désigné dans l'accord d'assistance mutuelle

préalablement conclu avec l'agglomération voisine. Lorsqu'un accident ou un incident d'aviation se produit juste en dehors du périmètre de l'aéroport, la responsabilité juridictionnelle sera conforme aux dispositions de l'accord d'assistance mutuelle en cas d'urgence préalablement conclu avec l'agglomération voisine. Néanmoins, cela ne devrait pas avoir d'incidence sur la réponse immédiate du personnel de l'aéroport ou des organismes qui ont un rôle à jouer dans le plan d'urgence de l'aéroport.

1.1.4 Le plan d'urgence d'aéroport devrait comprendre une série d'instructions visant à assurer l'intervention rapide des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, des responsables du maintien de l'ordre, des services de police ou de sûreté, des services médicaux, et autres services sur l'aéroport et hors de l'aéroport, de même que la participation de personnes compétentes, entraînées et expertes, aptes à faire face à toutes les situations inhabituelles.

1.1.5 Pour être valable du point de vue opérationnel, un plan complet d'urgence d'aéroport doit prévoir:

- a) une planification préliminaire **AVANT** l'urgence;
- b) les opérations à effectuer **PENDANT** l'urgence même;
- c) l'assistance et la documentation **APRÈS** l'urgence.

1.1.6 Les considérations qui interviennent «avant l'urgence» comprennent la prise en compte de tous les facteurs qui pourraient avoir une incidence sur une réponse efficace en cas d'urgence. La planification préliminaire devrait définir l'autorité responsable de l'organisation ainsi que les responsabilités relatives à l'élaboration, à l'essai et à la mise en oeuvre du plan d'urgence.

1.1.7 Les considérations qui interviennent «pendant l'urgence» dépendent du stade, de la nature et de l'emplacement de l'urgence. La situation peut évoluer à mesure que les opérations de sauvetage se déroulent. (Par exemple, alors que le chef pompier ou son représentant serait normalement le premier responsable du commandement des forces d'urgence, il peut devenir par la suite un simple

participant alors que plusieurs autres organismes assument le rôle qui leur a été attribué au poste de commandement sous l'autorité du commandant désigné des opérations «sur les lieux».)

1.1.8 Les considérations qui interviennent «après l'urgence» peuvent ne pas avoir le caractère pressant des deux autres types de considérations, mais le transfert de l'autorité et des responsabilités sur les lieux doit être au préalable étudié et planifié avec soin. Des personnes qui, dans les premiers stades, jouent un rôle opérationnel direct, peuvent être appelées, par la suite, à rester sur les lieux et à remplir des fonctions de soutien (agents de police/de sûreté, pompiers et sauveteurs, administration aéroportuaire et travaux publics). Par conséquent, il est également nécessaire de planifier au préalable ces services de soutien, et de considérer les problèmes relatifs à la reprise ou au maintien des services de protection, afin de permettre la poursuite de l'exploitation normale de l'aéroport qui pourrait avoir été interrompue par les événements. Il faudrait également tenir compte de la nécessité de signaler la fin de l'état d'urgence aux organes de soutien (hôpitaux, ambulances, etc.) de manière qu'ils puissent reprendre leurs activités «normales». La documentation relative aux différentes opérations exécutées dans une situation d'urgence facilite la collecte et le dépouillement des données qui serviront à rédiger divers comptes rendus d'accident ou d'incident. Cette documentation peut servir de base à une analyse critique de l'événement et elle peut être utilisée comme cadre pour améliorer les procédures et les dispositions prévues dans le plan d'urgence.

1.1.9 Les recommandations contenues dans le présent manuel sont fondées sur la nécessité de porter secours, avant tout, aux occupants de l'aéronef, ainsi qu'aux autres victimes éventuellement impliquées dans l'accident ou l'incident. La stabilisation et le traitement médical d'urgence des blessés sont tout aussi importants. La rapidité et la qualité des traitements sont d'une importance cruciale dans de telles situations. Une opération de sauvetage efficace nécessite une planification préalable adéquate, de même que l'exécution périodique d'exercices pratiques.

1.1.10 Les recommandations devraient tenir compte des opérations exécutées dans toutes les conditions météorologiques, chaleur ou froid extrême, neige, pluie, vent ou visibilité réduite. Elles devraient aussi tenir compte des emplacements possibles d'accident aux environs de l'aéroport, par exemple: plans d'eau, routes, dépressions ou autres accidents de terrain.

1.1.11 Les éléments contenus dans le présent manuel ne devraient pas être en contradiction avec les règlements locaux ou nationaux; le manuel a principalement pour objet d'attirer l'attention des services ou organismes qui peuvent être appelés

à intervenir en cas d'urgence sur le fait que des conflits peuvent naître en raison du chevauchement ou de l'absence de règlements locaux. On espère que ces informations pourront aider à résoudre les problèmes que certaines situations critiques réellement vécues ont mis en évidence.

1.1.12 Une caractéristique importante du plan réside dans l'identification de toutes les ressources matérielles qui peuvent être utilisées pour gérer les situations critiques définies dans le plan d'urgence d'aéroport. Il importe de décrire, dans le processus de planification, la méthode la plus efficace à suivre pour mettre ces ressources en oeuvre à l'endroit et au moment voulus.

## 1.2 RESPONSABILITÉ

1.2.1 Chaque administration aéroportuaire devrait être responsable de l'établissement de plans et de procédures d'urgence destinés à faire face à toutes les situations inhabituelles sur l'aéroport, ainsi que de la coordination des éléments du plan avec les autorités des agglomérations voisines. L'administration aéroportuaire devrait également avoir la responsabilité de désigner le personnel et le matériel qui doivent être fournis, en cas d'urgence, par tous les services et organismes intéressés, et aussi de fournir le plus possible de services d'urgence sur l'aéroport, ainsi qu'une assistance mutuelle.

1.2.2 Le plan devrait prévoir les détails de l'intervention ou de la participation coordonnées de tous les organes existants qui, de l'avis de l'administration, pourraient aider à faire face à une situation d'urgence. Parmi ces organes, citons:

### a) Sur l'aéroport

- 1) les services de sauvetage et d'incendie;
- 2) les services médicaux;
- 3) la police et/ou les services de sûreté;
- 4) l'administration de l'aéroport;
- 5) les services de la circulation aérienne;
- 6) les exploitants.

### b) Hors de l'aéroport

- 1) la police, sur une base d'assistance mutuelle;
- 2) les services d'incendie locaux sur une base d'assistance mutuelle;
- 3) les services médicaux;
- 4) les hôpitaux;
- 5) les services officiels;
- 6) les organes militaires;
- 7) les services de surveillance des ports ou des côtes;
- 8) tout autre organe appelé à intervenir.

1.2.3 L'administration aéroportuaire devrait s'assurer que tous les organes participants qui ont des obligations et des responsabilités en vertu du plan d'urgence sont bien au courant de leurs tâches. Ces organes devraient aussi être au courant des fonctions des autres organes qui sont stipulées dans le plan d'urgence. Pour chaque type d'urgence, la responsabilité de chaque organe, ainsi que le rôle qu'il est appelé à jouer, sont décrits au Chapitre 4.

### 1.3 ÉTABLISSEMENT DU PLAN D'URGENCE D'AÉROPORT

1.3.1 Le plan d'urgence d'aéroport a pour objet d'assurer:

- a) la transition ordonnée et efficace entre les activités normales et les opérations d'urgence;
- b) les transferts d'autorité en cas d'urgence à l'aéroport;
- c) la désignation des responsabilités en cas d'urgence;
- d) l'autorisation du personnel clé pour l'exécution des mesures prévues dans le plan;
- e) la coordination des efforts pour faire face à la situation d'urgence;
- f) le maintien de la sécurité de l'exploitation ou le retour à la normale le plus tôt possible.

1.3.2 Il est impératif que l'administration aéroportuaire conclue avec les agglomérations voisines des ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence de manière à définir les responsabilités et les obligations de chacune des parties. Ces ententes devraient au moins:

- a) préciser les responsabilités administratives et les attributions des divers organes qui peuvent être appelés à intervenir, afin d'éviter des problèmes lorsque survient une urgence;

- b) établir l'autorité chargée de diriger les opérations, c'est-à-dire désigner une seule personne chargée du commandement sur place (et ses suppléants, s'il y a lieu);
- c) fixer les priorités de communication sur les lieux de l'accident;
- d) organiser les moyens de transport d'urgence sous la responsabilité d'un ou plusieurs coordonnateurs désignés à l'avance;
- e) déterminer au préalable l'autorité et la responsabilité juridique de tout le personnel d'urgence participant;
- f) prendre à l'avance les dispositions voulues pour l'obtention du matériel mobile et lourd de sauvetage auprès des sources disponibles.

1.3.3 Les accidents survenus hors de l'aéroport, mais à proximité, en terrain montagneux, marécageux, désertique, sur un plan d'eau peuvent présenter des difficultés d'accès exceptionnelles et poser des problèmes de logistique. Il importe donc que les agglomérations qui se trouvent dans ces conditions planifient convenablement les opérations de sauvetage dans ces zones. Il pourrait être nécessaire d'envisager l'utilisation de moyens spéciaux, par exemple bateaux-pompes, bateaux de sauvetage, hélicoptères, aéroglisseurs, véhicules pour terrains marécageux, motoneiges, autochenilles, matériel de lutte contre les incendies de forêt, etc. et de prendre des mesures pour en disposer. Il peut aussi être nécessaire d'envisager:

- a) de disposer d'équipes spéciales de sauvetage, par exemple de plongeurs à scaphandres autonomes, de groupes de recherches en montagne ou dans le désert, de patrouilles de skieurs, de chiens policiers, d'équipes d'artificiers;
- b) de faire face à des incidents impliquant des matières radioactives ou à des fuites de produits chimiques;
- c) de disposer d'un équipement de récupération d'urgence du carburant dans les réservoirs d'aéronefs accidentés, sur un plan d'eau ou dans des flaques, etc.

# Chapitre 2

## Le plan d'urgence d'aéroport

### 2.1 OBJET ET PORTÉE

2.1.1 L'objet du plan est de présenter sous forme de manuel les responsabilités qui incombent aux divers organes ou personnes chargés de faire face aux situations d'urgence survenant sur l'aéroport, ainsi que les actes ou les rôles qui sont exigés de ces organes ou personnes.

2.1.2 Les considérations qui interviennent «pendant l'urgence» dépendent de la nature et de l'emplacement exacts de l'accident. L'emplacement permettra de déterminer l'organe responsable de la gestion de la situation d'urgence. En même temps que la situation évolue, à partir des opérations d'urgence jusqu'à la phase de l'enquête, l'autorité compétente chargée de l'enquête assumera le commandement et la responsabilité nécessaires sur les lieux de l'accident. Il faut que tous les organes qui interviennent connaissent, à l'avance, leur rôle et leurs responsabilités respectives et qu'ils sachent à qui ils doivent rendre compte et, réciproquement, qui doit leur faire rapport.

2.1.3 Il faut aussi accorder une grande attention aux considérations qui interviennent «après l'urgence». Il y a lieu d'étudier et de planifier à l'avance le transfert d'autorité et autres aspects d'ordre juridique. Il faut prêter attention au rétablissement des services de protection afin de permettre la poursuite des opérations normales sur l'aéroport, ainsi qu'à la protection du public, laquelle a pu être compromise par la situation d'urgence.

2.1.4 Les recommandations contenues dans le présent document sont fondées sur la nécessité de considérer la survie des occupants de l'aéronef accidenté et des autres victimes de l'accident comme le principal objectif opérationnel à atteindre. L'efficacité des opérations exige un travail considérable de planification ainsi que des exercices réguliers permettant à tous les organes qui interviendront dans la situation d'urgence de procéder à un entraînement réaliste de leur personnel.

2.1.5 La planification détaillée élaborée par les organes intervenants doit impérativement tenir compte des conditions météorologiques locales et de l'exploitation nocturne. Par exemple, des températures basses risquent de geler les

solutions médicales ou les accessoires de tubage au cours d'opérations de sauvetage prolongées. De mauvaises conditions météorologiques peuvent également avoir un impact négatif sur les agents extincteurs moussants.

2.1.6 Des précautions doivent être prises, le cas échéant, pour remédier aux problèmes causés par les conditions météorologiques, comme l'hypothermie et la déshydratation. Ces considérations s'appliquent aussi bien au personnel d'intervention qu'aux victimes de l'accident.

2.1.7 La portée du plan d'urgence devrait englober les fonctions de commandement, de communication et de coordination en vue de l'exécution du plan.

2.1.8 Une esquisse de plan d'urgence d'aéroport figure à l'Appendice 2.

### 2.2 TYPES D'ÉVÉNEMENTS

2.2.1 Le plan d'urgence d'aéroport prévoira la coordination des mesures à prendre lors d'un événement survenant sur un aéroport ou à proximité.

2.2.2 Les différents types d'événements à prévoir sont: les événements qui impliquent des aéronefs, ceux qui n'impliquent pas d'aéronefs, les événements d'ordre médical, ou des combinaisons des trois types précités.

a) *Événements impliquant des aéronefs.* Il s'agit:

- 1) d'un accident survenant sur l'aéroport
- 2) d'un accident survenant hors de l'aéroport
  - i) au sol
  - ii) sur l'eau
- 3) d'un incident survenant en vol
  - i) forte turbulence
  - ii) décompression
  - iii) défaillance structurelle
- 4) d'un incident survenant au sol

- 5) d'un acte de sabotage, y compris les menaces à la bombe
- 6) d'une capture illicite.

b) *Événements n'impliquant pas d'aéronefs*. Il s'agit:

- 1) d'un incendie de bâtiment
- 2) d'un acte de sabotage, y compris les menaces à la bombe
- 3) d'une catastrophe naturelle
- 4) d'un incident impliquant des marchandises dangereuses
- 5) d'un événement d'ordre médical.

c) *Événements complexes*.

- 1) aéronef/structures
- 2) aéronef/matériel de ravitaillement en carburant
- 3) aéronef/aéronef.

2.2.3 Les événements impliquant des aéronefs et pour lesquels les services peuvent être appelés à intervenir sont généralement classés comme suit:

- a) «accident d'aviation» — cette catégorie comprend les accidents qui se sont produits sur l'aéroport ou au voisinage;

b) «urgence caractérisée» — il y a urgence s'il a été signalé ou si l'on soupçonne qu'un aéronef qui approche de l'aéroport a subi, ou risque de subir, une défaillance entraînant un danger imminent d'accident;

c) «veille locale» — ce type de veille doit être institué si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne des défaillances à bord, ces défaillances n'étant pas, toutefois, de nature à entraîner normalement des difficultés graves à l'atterrissage.

Cette classification a été utilisée au Chapitre 4.

2.2.4 Lors d'un événement d'ordre médical, le degré ou le type d'affection ou de blessure, ainsi que le nombre de personnes atteintes détermineront le degré d'utilisation du plan d'urgence d'aéroport. La clinique de premiers soins ou la clinique médicale de l'aéroport devrait se charger des cas mineurs de premiers soins (voir Appendice 3). S'il n'y a pas de clinique de premiers soins ou de clinique médicale à l'aéroport, il faudrait avoir recours à des soins médicaux de l'extérieur. Les facteurs importants dont dépend la nécessité d'appliquer le plan d'urgence et, le cas échéant, jusqu'à quel point, comprennent les maladies contagieuses, l'intoxication alimentaire collective, et les affections subites ou blessures dont la gravité dépasse les moyens de la clinique de premiers soins ou de la clinique médicale de l'aéroport.

# Chapitre 3

## Organes concernés

### 3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 La première étape d'un plan d'urgence fiable consiste à s'assurer la collaboration et la participation de toutes les autorités intéressées de l'aéroport ou de l'agglomération. Les organes en cause sont:

- a) les services de la circulation aérienne;
- b) les services de sauvetage et d'incendie (postes d'incendie)\*;
- c) la police et les services de sûreté;
- d) l'administration aéroportuaire;
- e) les services médicaux;
- f) les hôpitaux;
- g) les exploitants d'aéronefs;
- h) les autorités gouvernementales;
- i) les services de télécommunications;
- j) les locataires de l'aéroport;
- k) les autorités en matière de transport (terrestre, maritime et aérien);
- l) le centre de coordination de sauvetage;
- m) la protection civile;
- n) les organismes d'assistance mutuelle;
- o) les unités militaires;
- p) les services de surveillance des ports et des côtes;
- q) le clergé;
- r) le centre d'information du public;
- s) les douanes;
- t) les organismes de santé mentale;
- u) les services publics;
- v) l'administration postale;
- w) les services vétérinaires;
- x) le coroner;
- y) les organisations bénévoles;
- z) les organismes d'assistance internationale (Croix-Rouge, etc.).

### 3.2 SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Lorsqu'un aéronef est en cause, la tour de contrôle (ou le service d'information de vol) de l'aéroport devrait en aviser le service de sauvetage et d'incendie et lui fournir des renseignements sur le type d'événement dont il s'agit et autres détails indispensables comme le type d'aéronef, la quantité de carburant à bord et, si possible, le lieu de l'accident. Le plan d'urgence d'aéroport pourrait également spécifier que les services de la circulation aérienne devraient alerter les postes d'incendie locaux et les organismes appropriés, conformément aux procédures établies dans le plan. Cette alerte initiale devrait préciser le lieu de l'accident sur le plan quadrillé, le point de rencontre et, s'il y a lieu, les entrées de l'aéroport à utiliser. Cette fonction pourrait également, d'après le plan, être

\* Dans le présent manuel, l'expression «services de sauvetage et d'incendie» s'applique à l'organe principal désigné pour fournir des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur un aéroport. L'expression «poste d'incendie» désigne le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie disponible au voisinage d'un aéroport. L'objectif principal de ce dernier est de lutter contre les incendies qui surviennent dans l'agglomération riveraine de l'aéroport.

assignée, entièrement ou en partie, à un autre organe ou service. Lors de l'établissement de la procédure de notification initiale de l'accident, il faudrait prendre soin de spécifier clairement les responsabilités et d'éviter la duplication des appels. Les appels effectués par la suite pourraient compléter les renseignements fournis et indiquer le nombre d'occupants, la présence éventuelle de marchandises dangereuses à bord et le nom de l'exploitant, le cas échéant. Si la situation est telle que l'aéroport doit être fermé, les services de la circulation aérienne seront appelés à prendre les mesures nécessaires en ce qui concerne les aéronefs qui désirent atterrir ou décoller.

### 3.3 SERVICES DE SAUVETAGE ET D'INCENDIE (POSTES D'INCENDIE)

3.3.1 La responsabilité principale du personnel de sauvetage et d'incendie d'un aéroport consiste à sauver des vies humaines. Les biens menacés lors d'un incident ou d'un accident d'aviation qui se produit sur l'aéroport ou à proximité devraient être préservés dans toute la mesure du possible. Pour atteindre cet objectif, l'incendie devrait être maîtrisé et la zone neutralisée de manière à éviter toute reprise. Il existe toutefois des cas d'accident d'aviation dans lesquels aucun incendie ne se déclare, ou dans lesquels l'incendie peut être rapidement éteint. Dans chaque cas, les procédures devraient permettre d'évacuer le plus rapidement possible les rescapés de l'accident.

3.3.2 À moins que leur état ne soit rapidement stabilisé, les blessés graves risquent de ne pas survivre. Le personnel de sauvetage et d'incendie de l'aéroport devrait recevoir une formation correspondant aux normes médicales de secourisme localement reconnues. Ce personnel risque d'être le seul personnel de sauvetage présent sur les lieux au cours de la période critique qui suit immédiatement un accident et parfois pendant assez longtemps. Cette exigence peut devenir moins nécessaire si l'on peut faire appel, sur l'aéroport, à d'autres intervenants possédant des qualifications médicales.

3.3.3 Seul le personnel de sauvetage et d'incendie portant des vêtements et accessoires approuvés pour la protection contre l'incendie devrait être autorisé à proximité immédiate du lieu de l'accident. Ces vêtements devraient être portés à moins de 100 m environ de tout point de l'aéronef accidenté ou de tout déversement de carburant.

3.3.4 Afin de pouvoir identifier et distinguer plus facilement le chef pompier, ce dernier devrait porter un casque rouge approprié ainsi qu'un vêtement rouge bien visible, comme un gilet ou une veste, portant l'inscription «CHEF POMPIER» en lettres réfléchissantes, sur la poitrine et au dos.

### 3.4 SERVICES DE POLICE ET DE SÛRETÉ

3.4.1 Lorsqu'un événement survient sur un aéroport, il est prévu que le premier officier de police ou de sûreté qui arrive sur les lieux assume la responsabilité de la sûreté de l'endroit et demande du renfort s'il y a lieu. Cet officier devrait continuer à exercer cette fonction jusqu'à ce qu'il soit relevé par l'organe désigné de maintien de l'ordre qui a juridiction sur la région. Le plan devrait prévoir des dispositions en vue du renforcement rapide et efficace du cordon de sûreté par la police locale, des unités militaires ou autres unités sous contrôle gouvernemental, chaque fois que cela se révèle nécessaire.

3.4.2 Il faut établir immédiatement des itinéraires non encombrés pour l'accès et le départ des véhicules de secours. Il appartient aux services de sûreté, à la police ou à d'autres autorités locales compétentes de s'assurer que seules les personnes ayant des tâches spécifiques à remplir soient autorisées à se rendre sur les lieux de l'accident. La circulation normale devrait être canalisée à l'écart du lieu de l'accident.

3.4.3 Le plan devrait prévoir des mesures visant à contenir la foule qui s'amasse toujours sur les lieux d'un accident, et aussi pour maintenir les choses en l'état, dans toute la mesure du possible, pour les besoins de l'enquête (voir Appendice 4).

3.4.4 Un programme d'assistance mutuelle devrait être établi avec la participation de tous les organes de sûreté qui peuvent être appelés à intervenir, par exemple les forces de sûreté de l'aéroport, de la municipalité, aux niveaux local et gouvernemental, les inspecteurs des services postaux et, le cas échéant, la police militaire et les douaniers.

3.4.5 Une méthode permettant d'identifier facilement le personnel appelé à intervenir devrait être appliquée aux points de contrôle de sûreté, afin de garantir l'accès immédiat de ce personnel sur les lieux de l'accident. Des cartes d'identité répondant à ce besoin devraient être distribuées à l'avance par l'administration aéroportuaire au personnel en question qui les utilisera en cas d'urgence.

3.4.6 Dans bien des cas, il peut être pratiquement impossible pour les véhicules des postes d'incendie (assistance mutuelle), les ambulances, etc. de se rendre directement sur les lieux de l'accident ou de l'incident. Il est indispensable que le plan d'urgence comporte des procédures prévoyant un point ou des points désignés de rencontre. Un point de rencontre peut également servir de zone de regroupement où les équipes d'intervention peuvent rester en attente jusqu'à ce que leur participation soit requise sur les lieux de l'accident. Cela pourrait aider à éviter les encombrements de circulation, ainsi

que la confusion qui en résulte. Le personnel chargé du contrôle au point de rencontre devrait également déterminer si certains véhicules peuvent être utilisés compte tenu d'un terrain défavorable sur les lieux de l'accident, afin de prévenir l'obstruction de la voie d'accès par des véhicules immobilisés. Le regroupement de ces véhicules est de nature à faciliter la circulation sur les lieux de l'accident.

3.4.7 Afin de pouvoir identifier facilement le chef des services de police et de sûreté, celui-ci devrait porter un casque bleu du type utilisé dans l'industrie ainsi qu'un gilet ou une veste de même couleur, portant l'inscription «CHEF DE POLICE» en lettres réfléchissantes, sur la poitrine et au dos.

### 3.5 ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE

3.5.1 L'administration aéroportuaire devrait être chargée d'établir, de promulguer et de mettre en oeuvre le plan et de désigner la personne qui occupera le poste de commande pour diriger l'ensemble des opérations. Le plan pourrait exiger de l'administration aéroportuaire qu'elle s'assure que les renseignements tels que les noms et les numéros de téléphone des bureaux ou personnes à alerter en cas d'urgence sont à jour et sont communiqués à tous les intéressés. Il est prévu que la coordination de tous les organes appelés à intervenir en cas d'urgence sera assurée par l'administration aéroportuaire. Cette dernière organisera également les réunions nécessaires du comité de coordination du plan d'urgence d'aéroport, formé du personnel clé des organes participants et chargé de faire la critique du plan une fois qu'il aura été expérimenté ou mis en oeuvre. Cette administration devrait également avoir la responsabilité de fermer l'aéroport, ou une partie de celui-ci, si les circonstances l'exigent. L'exploitation ne devrait être rétablie que lorsque les circonstances permettent aux aéronefs d'évoluer en sécurité sans gêner les travaux de sauvetage et une fois que la sécurité de l'aire de mouvement aura été assurée.

3.5.2 Afin de permettre d'identifier facilement la personne responsable des opérations sur l'aéroport, celle-ci devrait porter un casque de couleur orange international, ainsi qu'un gilet ou une veste de même couleur, portant l'inscription «ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE» en lettres réfléchissantes, sur la poitrine et au dos.

### 3.6 SERVICES MÉDICAUX

3.6.1 Les services médicaux ont pour fonction de procéder au triage des victimes et de dispenser les premiers soins et les traitements médicaux de manière:

- a) à sauver le plus de vies possible en repérant et en stabilisant les personnes qui sont le plus gravement blessées et dont la vie serait en danger à défaut d'un traitement immédiat;
- b) à assurer le confort des personnes dont les blessures sont moins graves et à leur donner les premiers soins;
- c) à assurer le transport des victimes jusqu'à l'installation médicale appropriée.

3.6.2 Il est essentiel que la fourniture des services médicaux, tels que le triage, la stabilisation, les premiers soins, les traitements médicaux et le transport des blessés à l'hôpital soit assurée aussi promptement que possible. À cette fin, des ressources médicales bien organisées (personnel, équipement et fournitures médicales) devraient être disponibles sur les lieux de l'accident dans les plus brefs délais. Les aspects médicaux du plan d'urgence devraient être intégrés au plan d'urgence de l'agglomération locale, selon les dispositions adoptées dans l'entente d'assistance mutuelle en cas d'urgence (voir Appendice 5).

3.6.3 Un coordonnateur médical devrait être chargé d'assumer le contrôle des opérations d'urgence sur les lieux de l'accident. Si l'aéroport est doté de services médicaux, le coordonnateur médical peut être désigné parmi le personnel médical de l'aéroport. Dans certains cas, il peut être nécessaire de nommer un coordonnateur médical intérimaire, qui sera relevé de ses fonctions à l'arrivée du coordonnateur médical en titre. Le coordonnateur médical intérimaire peut être choisi parmi le personnel de sauvetage et d'incendie de l'aéroport.

3.6.4 Le service médical et le service d'ambulances pourraient faire partie intégrante des services d'aéroport, notamment lorsqu'un service d'ambulances fait partie du service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport. S'il n'existe pas de service médical, ni de service d'ambulances sur l'aéroport, des arrangements devraient être pris à l'avance avec les services locaux privés, publics ou militaires. Le plan doit assurer une affectation suffisante de personnel, de matériel et de fournitures médicales. Pour permettre une intervention rapide, le plan pourrait prévoir des dispositions en vue du transport sur les lieux, par voie terrestre, maritime et aérienne, des services médicaux et, ultérieurement, pour transporter les personnes qui exigent des soins immédiats. Des dispositions doivent être prises à l'avance afin que des médecins et autre personnel médical soient disponibles pour tous les cas d'urgence. Le plan devrait comprendre une liste suffisante de médecins pour compenser les absences éventuelles au moment où survient une situation critique.

3.6.5 Le plan devrait désigner un responsable du transport du personnel médical qui aurait notamment pour fonctions:

- a) d'alerter les hôpitaux et le personnel médical en cas d'urgence;
- b) de diriger le transport des blessés vers les hôpitaux appropriés, compte tenu de la nature des blessures;
- c) de tenir un registre indiquant pour chaque blessé, le nom, la nature des blessures, l'itinéraire suivi et l'hôpital de destination;
- d) d'informer les hôpitaux au sujet des blessés qui leur sont destinés;
- e) de maintenir le contact avec les hôpitaux, le personnel de transport médical, le médecin principal, le poste de commandement mobile et le poste de commandement central.

3.6.6 Les renseignements relatifs aux services médicaux sur les aéroports figurent à l'Appendice 3.

### 3.7 HÔPITAUX

3.7.1 Les hôpitaux participants devraient établir des procédures d'urgence visant à mobiliser les équipes médicales nécessaires et à les amener sur les lieux de l'accident dans les plus brefs délais. L'existence d'un personnel qualifié et d'installations adéquates dans les hôpitaux est vitale pour pouvoir faire face à une situation critique sur l'aéroport. À cet égard, il est impératif d'établir à l'avance une liste précise des hôpitaux avoisinants. Ces derniers devraient être classés selon leurs capacités d'admission et leurs spécialisations, comme par exemple leurs possibilités en matière de neurochirurgie ou de traitement des brûlures. Dans la plupart des cas, il est déconseillé de dégarnir l'hôpital le plus proche de l'essentiel de son personnel médical et infirmier.

3.7.2 L'éloignement de l'aéroport et l'existence d'installations pour hélicoptères devraient être pris en considération. Un système de télécommunications bilatérales fiable reliera les hôpitaux aux ambulances et aux hélicoptères. L'alerte relative à un accident d'aviation devrait être adressée à une seule installation médicale qui alertera, à son tour, toutes les autres installations au moyen d'un réseau local de télécommunications médicales.

### 3.8 EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

3.8.1 Il importe de prévoir dans le plan des dispositions assurant la diffusion de renseignements détaillés et complets

concernant l'aéronef, comme le nombre de personnes à bord, la quantité de carburant et la présence éventuelle à bord de marchandises dangereuses. Les exploitants d'aéronefs sont chargés de fournir ces renseignements qui ont un caractère vital pour le commandant des opérations sur les lieux et qui auront une influence sur les stratégies utilisées pour faire face à la situation. Les exploitants sont également chargés de prendre les dispositions nécessaires en faveur des rescapés sains et saufs qui souhaiteraient poursuivre leur voyage ou qui auraient besoin d'être logés ou de recevoir une aide quelconque. Ils peuvent être chargés en outre d'avertir les familles des passagers qui ont perdu la vie dans l'accident. La police ou les organisations internationales de secours (Croix-Rouge, etc.) prêteront généralement leur concours pour l'exécution de cette tâche. Les informations concernant les services assurés par les exploitants d'aéronefs à la suite d'un accident figurent à l'Appendice 7.

3.8.2 Le plan d'urgence devrait désigner un exploitant d'aéronefs chargé d'intervenir dans une situation critique impliquant un exploitant d'aéronefs affrétés, privés, militaires ou tout autre exploitant non locataire de l'aéroport.

3.8.3 Il incombe à l'exploitant d'aéronefs de disposer comme il convient du fret, de la poste et des bagages qui se trouvent à bord d'un aéronef accidenté. Le commandant des opérations sur les lieux peut accorder l'autorisation d'en disposer, mais seulement une fois que la situation d'urgence a été maîtrisée et que les exigences des enquêteurs ont été satisfaites.

### 3.9 AUTORITÉS GOUVERNEMENTALES

Afin d'éviter des conflits et des sources de confusion entre les participants, le plan d'urgence d'aéroport devrait définir clairement les obligations, contrôles et restrictions qui sont imposés à l'administration aéroportuaire par les organes gouvernementaux. Aussi bien l'enquête effectuée à la suite d'un accident que la capture illicite d'un aéronef, des menaces ou un attentat à la bombe, des questions de douane et de poste peuvent tomber sous la juridiction d'une autorité autre que l'administration aéroportuaire.

### 3.10 LOCATAIRES DE L'AÉROPORT

Les locataires de l'aéroport et leurs employés devraient être considérés comme l'une des principales sources d'équipement et de personnel immédiatement disponibles. Compte tenu de leur connaissance approfondie de l'aéroport, les locataires d'un aéroport et leurs employés peuvent avoir un rôle vital à

jouer dans le plan d'urgence, notamment s'ils ont reçu une formation médicale ou une formation en matière de transport ou de préparation d'aliments. Il importe que ces personnes soient appelées à intervenir sous supervision et se voient confier des fonctions spécifiques, de manière à éviter le double emploi et l'interruption d'autres opérations d'urgence. Pour leur sécurité personnelle, le recours à ces personnes devrait être limité tant que la situation n'est pas maîtrisée. Les employés capables d'apporter les premiers soins devraient être connus et identifiés au moyen d'un gilet approprié qu'ils porteront pendant toute la durée des opérations.

### **3.11 AUTORITÉS EN MATIÈRE DE TRANSPORT (TERRESTRE, MARITIME, AÉRIEN)**

3.11.1 Dans une situation d'urgence, il est nécessaire de disposer de véhicules pour les opérations de sauvetage, le transport du personnel, des fournitures et des débris. La responsabilité du contrôle des véhicules à utiliser en cas d'urgence devrait être confiée à un chef des transports désigné. Tous les moyens de transport disponibles sur l'aéroport (autobus, camions, véhicules de maintenance et automobiles) devraient être recensés et leurs affectations respectives devraient figurer dans le plan d'urgence. On pourrait également prendre des arrangements préalables pour obtenir des véhicules supplémentaires auprès de compagnies d'autobus, de compagnies de location d'automobiles ou de garages. Le plan pourrait aussi prévoir, en vertu d'une entente préalable, l'utilisation de véhicules appartenant à des employés de l'aéroport.

3.11.2 Dans les situations d'urgence, il faudra prévoir un véhicule guide facilement identifiable, équipé d'un système de télécommunications radio bilatérales pour guider des groupes de véhicules à partir de points de rencontre ou de la zone de regroupement, jusqu'au lieu de l'accident. Cette opération ne devrait pas avoir pour effet de gêner l'exploitation.

3.11.3 Un équipement et des services de sauvetage appropriés seront disponibles et prêts à être utilisés lorsque le lieu de l'accident et les voies d'accès exigent que le transport soit effectué au travers de plans d'eau ou de zones marécageuses qui ne peuvent être entièrement empruntés par des véhicules classiques à roues. Cela est particulièrement important lorsqu'un pourcentage appréciable de manoeuvres d'approche et de départ sont exécutées au-dessus de ces zones.

3.11.4 Afin de pouvoir identifier facilement la personne chargée des transports, celle-ci devrait porter un casque vert limette ainsi qu'un gilet ou une veste de même couleur, portant l'inscription «CHEF DES TRANSPORTS» en lettres réfléchissantes, sur la poitrine et au dos.

### **3.12 CENTRE DE COORDINATION DE SAUVETAGE**

Les centres de coordination de sauvetage peuvent jouer un rôle appréciable lorsqu'un accident d'aviation se produit au voisinage d'un aéroport, alors que le lieu de l'accident n'est pas connu, ou s'il faut ajouter d'autres moyens de sauvetage à ceux qui sont disponibles sur l'aéroport ou à proximité. Les centres de coordination de sauvetage disposeront de moyens leur permettant de communiquer immédiatement avec toutes les unités de sauvetage qui se trouvent dans leur secteur, notamment les unités qui disposent d'avions, d'hélicoptères ou d'équipes spéciales de sauvetage. Le cas échéant, il faudra faire appel aux stations radio côtières capables de donner l'alerte aux navires de surface et de communiquer avec eux. L'assistance fournie par certaines de ces unités peut être indispensable dans le cas d'un accident qui survient au voisinage de l'aéroport. Il est par conséquent suggéré que le rôle potentiel du centre de coordination de sauvetage soit expressément souligné dans un paragraphe distinct du plan d'urgence d'aéroport.

### **3.13 PROTECTION CIVILE**

Le plan d'urgence d'aéroport devrait être intégré au plan local d'urgence pour la protection civile de la collectivité, ainsi qu'aux activités des équipes locales de recherches et de sauvetage. Il faudrait étudier le rôle que pourrait jouer l'aéroport, en coordination avec les responsables de la protection civile, dans le cadre d'un plan d'urgence en la matière.

### **3.14 ENTENTES D'ASSISTANCE MUTUELLE**

3.14.1 Les situations d'urgence aux aéroports peuvent avoir une ampleur telle que les services locaux de sauvetage et d'incendie, de sûreté, de maintien de l'ordre et les services médicaux peuvent se révéler incapables de faire face à la situation. Il est donc fortement recommandé que des programmes d'assistance mutuelle soient conclus par écrit afin de s'assurer du concours rapide et efficace de services de même nature, venant de l'extérieur. Ces ententes d'assistance mutuelle sont en principe coordonnées par l'administration aéroportuaire et par les organes en cause, et leur mise en application est assurée par l'administration aéroportuaire. Des renseignements complémentaires sont fournis à l'Appendice 5.

3.14.2 Toutes les ententes d'assistance mutuelle seront revues chaque année. Les numéros de téléphone et les noms des personnes responsables seront vérifiés et mis à jour tous les mois.

### 3.15 UNITÉS MILITAIRES

S'il existe une unité militaire basée sur l'aéroport, ou à proximité, une entente d'assistance mutuelle sera conclue en vue d'intégrer ce personnel dans le cadre des fonctions de commandement, de communication et de coordination définies dans le plan d'urgence.

### 3.16 SERVICES DE SURVEILLANCE DES PORTS ET DES CÔTES

Les services de surveillance des ports et des côtes jouent un rôle vital dans le cas des aéroports situés à proximité de vastes étendues d'eau. Le cas échéant, la coordination de ces services devrait être prévue dans le plan d'urgence. Il existe généralement une relation entre les services en question d'une part et, d'autre part, les centres de coordination de sauvetage et les services de police de renfort (assistance mutuelle). Afin d'obtenir une réponse immédiate de la part de ces services, le maintien d'un réseau de communications adéquat constitue un élément essentiel du plan.

### 3.17 CLERGÉ

Il convient de prendre les dispositions voulues pour contacter les membres du clergé afin d'apporter un réconfort aux victimes d'un accident ainsi qu'aux membres de leurs familles, et pour assurer la célébration de services religieux selon les besoins.

### 3.18 RESPONSABLE DE L'INFORMATION DU PUBLIC

3.18.1 Une personne responsable de l'information du public devrait être désignée et chargée de coordonner et de communiquer des renseignements factuels aux médias. Ce responsable devrait également coordonner les déclarations formulées par toutes les parties en cause à l'intention du public.

3.18.2 Il est recommandé de demander aux organismes de télévision et de radiodiffusion de ne pas divulguer d'informations relatives à un accident pendant au moins quinze minutes (davantage si possible). Ce délai permettra d'établir un cordon de sécurité adéquat autour du lieu de l'accident et de bloquer les voies d'accès et de départ utilisées par les unités médicales d'urgence et autres intervenants.

3.18.3 Le responsable de l'information du public sera chargé d'accompagner les représentants des médias jusqu'au lieu de l'accident ou de l'incident.

### 3.19 ORGANISMES DE SANTÉ MENTALE

Le plan d'urgence devrait prévoir la participation d'organismes locaux de santé mentale. Les survivants, les membres des familles, les témoins oculaires et le personnel d'intervention devraient pouvoir bénéficier d'une thérapie ainsi que d'un suivi médical permettant de prévenir les effets psychologiques possibles à long terme de l'événement.

# Chapitre 4

## Responsabilités et rôle des divers intervenants selon le type d'événement

### 4.1 ACCIDENT D'AVIATION SURVENANT SUR L'AÉROPORT

#### 4.1.1 Généralités

Le plan d'urgence d'aéroport sera immédiatement appliqué lorsqu'un accident d'aviation se produit sur l'aéroport. Pour ce type d'urgence, il est prévu que les organes intervenants prendront les mesures décrites en 4.1.2 à 4.1.10 ci-dessous.

#### 4.1.2 Mesures incombant aux services de la circulation aérienne

4.1.2.1 Déclencher l'intervention d'urgence en utilisant les systèmes de communication en cas d'accident (voir Figure 8-1).

4.1.2.2 Alerter le service de sauvetage et d'incendie et lui donner les renseignements sur le lieu de l'accident, le repère sur le plan quadrillé, ainsi que tout autre détail essentiel, notamment l'heure de l'accident et le type d'aéronef. Ces renseignements peuvent être complétés par une notification *ultérieure précisant le nombre d'occupants, la quantité de carburant à bord, le nom de l'exploitant, ainsi que la présence éventuelle de marchandises dangereuses à bord, en même temps que, si possible, leur quantité et leur emplacement.*

4.1.2.3 Fermer la piste en cause et réduire au minimum la circulation des véhicules sur cette piste afin d'empêcher la disparition d'indices de nature à aider l'enquête [voir 4.1.5.2 f)].

4.1.2.4 Alerter, s'il y a lieu, la police et les services de sûreté, l'administration aéroportuaire ainsi que les services médicaux, conformément à la procédure spécifiée dans le plan d'urgence. Indiquer, en outre, le repère du plan quadrillé, le point de rencontre et, au besoin, la zone de regroupement et l'entrée à utiliser pour pénétrer sur l'aéroport.

4.1.2.5 Émettre immédiatement le NOTAM ci-après:

«Le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport est indisponible jusqu'à (indiquer l'heure) ou jusqu'à nouvel avis. Tout le matériel est mobilisé pour un accident d'aviation.»

4.1.2.6 Vérifier, au moyen d'une liste de vérification, si les mesures ci-dessus ont été exécutées en consignnant l'heure de notification et le nom de l'intervenant.

#### 4.1.3 Mesures incombant aux services de sauvetage et d'incendie (postes d'incendie)

4.1.3.1 Une demande d'intervention en cas d'accident d'aviation survenant sur l'aéroport sera normalement émise par les services de la circulation aérienne. Toutefois, si l'alerte est donnée par toute autre personne, si l'on est témoin d'un accident ou s'il y a lieu de croire qu'un accident est imminent, le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport prendra les mesures qui s'imposent tout comme si les services de la circulation aérienne avaient donné l'alerte. Ces derniers seront alors informés de la nature de l'alerte et des mesures déjà prises.

4.1.3.2 Les services de sauvetage et d'incendie de l'aéroport:

a) se rendront, par les voies les plus rapides, à l'endroit indiqué par les services de la circulation aérienne;

b) aviseront, en cours de route, les postes d'incendie avec lesquels un accord d'assistance mutuelle a été conclu en leur communiquant:

- 1) le point de rencontre;
- 2) la zone de regroupement;
- 3) les effectifs et l'équipement demandé en renfort, si possible;
- 4) tout autre renseignement utile;

c) établiront immédiatement un poste de commandement bien identifié. Il s'agit d'un poste provisoire dont le rôle cessera au moment où le poste de commandement mobile de l'administration aéroportuaire sera disponible et prendra la relève.

4.1.3.3 Le chef pompier de l'aéroport est responsable du commandement des opérations jusqu'à la stabilisation de l'état d'urgence.

4.1.3.4 Un incendie touchant à la fois un bâtiment et un aéronef présente des difficultés particulières en raison de la présence de carburant très inflammable et de la hauteur des bâtiments généralement érigés sur un aéroport. La lutte contre ce type d'incendie doit être fondée sur un accord d'assistance mutuelle en cas d'urgence.

4.1.3.5 Lorsqu'il y a accord d'assistance mutuelle en cas d'urgence, le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport et le poste d'incendie de renfort basé à l'extérieur devraient déterminer au préalable quel sera le service le mieux équipé pour lutter contre les incendies qui éclateraient dans un hangar ou tout autre bâtiment de l'aéroport. Ils devraient aussi s'entendre à l'avance au sujet de l'organe qui dirigera les opérations en cas d'accident mettant en cause à la fois un aéronef et un bâtiment d'aéroport.

#### **4.1.4 Mesures incombant à la police et aux services de sûreté**

4.1.4.1 Le premier agent de police ou de sûreté qui arrive sur les lieux assumera, en collaboration avec le commandant des opérations, la responsabilité de la sûreté, établira immédiatement sur les routes des voies d'accès et de sortie réservées aux véhicules d'urgence et demandera, au besoin, du renfort. Il restera responsable de la sûreté jusqu'à ce qu'il soit relevé par l'autorité chargée du maintien de l'ordre dans la région.

4.1.4.2 Le personnel de sûreté devrait définir une route conduisant à la zone de triage, réservée aux ambulances, pour permettre à ces véhicules d'atteindre cette zone, puis de la quitter sans encombre. Cette route devrait permettre la circulation ininterrompue des véhicules d'urgence à destination ou en provenance de la zone de ramassage des victimes.

4.1.4.3 Le personnel de la sûreté et de la police sera appelé à régler la circulation au voisinage du lieu de l'accident, à contrôler l'admission du personnel d'urgence autorisé, à refouler les personnes non autorisées, ainsi qu'à assurer la garde des effets personnels retirés de l'aéronef.

4.1.4.4 La circulation normale sera détournée pour éviter le lieu de l'accident.

4.1.4.5 La zone de l'accident sera délimitée dès que possible de manière à contenir les intrus, la presse, les curieux, les badauds et les chasseurs de souvenirs. Des pancartes appropriées seront disposées bien en vue pour mettre en garde contre les dangers auxquels pourraient s'exposer les personnes qui pénétreraient dans cette zone.

4.1.4.6 Des communications devraient être établies aussitôt que possible entre tous les points de contrôle de sûreté et le poste de commandement mobile ou le centre directeur des opérations d'urgence.

4.1.4.7 Les autres intervenants indiqués sur la Figure 8-1 devraient être avisés dans les plus brefs délais.

4.1.4.8 Des brassards d'identification, des laissez-passer ou des insignes d'identification devraient être émis par l'autorité responsable et contrôlés par le chef de la police et de la sûreté et par son équipe.

4.1.4.9 Des mesures spéciales de sûreté seront nécessaires pour préserver l'enregistreur de données de vol et l'enregistreur de conversations dans le poste de pilotage. En outre, des mesures semblables devraient être prises pour préserver éventuellement la poste, mettre en sûreté les marchandises dangereuses qui se trouveraient à bord, ou pour protéger le personnel contre toute exposition à des matières radioactives.

#### **4.1.5 Mesures incombant à l'administration aéroportuaire**

4.1.5.1 Les représentants de l'administration aéroportuaire se rendront sur les lieux de l'accident et ils établiront, au besoin, un poste de commandement mobile facilement identifiable. Ce poste de commandement mobile devrait être doté d'un personnel d'encadrement suffisant, apte à prendre des décisions concernant:

- a) l'utilisation de l'aéroport;
- b) les opérations de sûreté;
- c) l'assistance médicale;
- d) les mouvements d'aéronefs;
- e) les opérations d'enlèvement des épaves.

4.1.5.2 L'administration aéroportuaire examinera la liste de vérification des mesures prises afin de s'assurer:

- a) que le centre directeur des opérations d'urgence de l'aéroport a été mis en action;
- b) que les procédures d'assistance mutuelle des services de police ont été déclenchées et que les appels de notification secondaire ont été faits;
- c) que les postes d'incendie avec lesquels une entente d'assistance mutuelle a été conclue ont été avisés et qu'une escorte a été prévue pour permettre aux pompiers d'accéder au site de l'accident ainsi qu'aux zones de regroupement désignées;
- d) que les services médicaux et les services d'ambulances ont été alertés et que leur arrivée au point de rencontre ou à la zone de regroupement désignée a été vérifiée;
- e) que l'exploitant de l'aéronef accidenté a été avisé et que l'on a obtenu les renseignements voulus sur la présence éventuelle de marchandises dangereuses à bord (par exemple, matières ou objets explosibles, gaz comprimés ou liquéfiés, liquides ou solides inflammables, matières comburantes, matières toxiques, matières infectieuses, matières radioactives ou corrosives), et que ces renseignements ont été communiqués aux intervenants intéressés;
- f) qu'une liaison a été établie avec les services de la circulation aérienne au sujet de la fermeture de certaines zones de l'aéroport, que des couloirs de circulation ont été désignés à l'intention des intervenants, que des avertissements verbaux ont été donnés et qu'un NOTAM a été émis pour signaler la réduction de la protection sauvetage et incendie assurée à l'aéroport;
- g) que les autorités gouvernementales responsables des enquêtes sur les accidents d'aviation ont été avisées;
- h) que les services météorologiques ont été invités à procéder à une observation météorologique spéciale;
- i) que des arrangements ont été pris pour que la piste sur laquelle l'accident s'est produit soit immédiatement inspectée et photographiée afin de repérer l'emplacement des débris de l'épave;
- j) que des arrangements ont été pris afin de préserver les débris de l'épave en attendant que les enquêteurs en disposent;
- k) que les bureaux de coordination de réservation d'espace aérien (bureau de régulation de l'écoulement du trafic), le cas échéant, ont été avisés de la réduction des possibilités de l'aéroport;
- l) que, s'il y a des morts, l'inspecteur médical a été avisé et qu'un dépôt mortuaire temporaire a été désigné.

4.1.5.3 En liaison avec les services de police de renfort, l'administration aéroportuaire devrait:

- a) désigner des points de rencontre et des zones de regroupement pour les périmètres intérieurs et extérieurs;
- b) affecter un personnel de sûreté à la zone de regroupement et aux points de rencontre ou escorter les véhicules de manière à garantir l'acheminement ordonné des véhicules d'urgence, notamment des ambulances, à destination et en provenance du lieu de l'accident;
- c) désigner des aires de regroupement pour les véhicules d'escorte et les ambulances afin d'assurer leur acheminement rapide.

4.1.5.4 Après avoir consulté le chef pompier, l'administration aéroportuaire coordonnera les activités du personnel de sauvetage de renfort et les orientera de manière à obtenir le maximum de rendement.

4.1.5.5 L'administration aéroportuaire devrait prendre également les mesures nécessaires pour s'assurer, selon les besoins, de la disponibilité des moyens ci-après:

- a) abri portatif d'urgence destiné à des services non médicaux;
- b) toilettes;
- c) eau potable;
- d) câbles, barrières, etc.;
- e) service de restaurant;
- f) éclairage mobile ou portatif;
- g) système de chauffage portatif;
- h) balises côniques, piquets et panneaux de signalisation;
- i) machinerie, matériel lourd, engins d'extraction;
- j) outils d'extraction hydraulique et matériels d'étayement;

k) matériel de télécommunications ( mégaphone, téléphones portatifs, etc.).

4.1.5.6 L'administration aéroportuaire donnera un briefing initial à l'intention du responsable chargé de l'information du public et rédigera, le cas échéant, en collaboration avec le responsable de l'information du public auprès de l'exploitant de l'aéronef en cause, tout communiqué de presse et toute déclaration à la presse.

4.1.5.7 Après avoir obtenu l'accord du chef pompier, du chef de la police et des services de sûreté et du coordonnateur des services médicaux, le commandant des opérations sur les lieux désigné par l'administration aéroportuaire annoncera la fin de l'état d'urgence à tous les organismes participants au titre de l'assistance mutuelle.

#### 4.1.6 Mesures incombant aux services médicaux

Il incombera au coordinateur médical de superviser les services médicaux et notamment:

- a) de s'assurer que les services médicaux et les services d'ambulances intervenant au titre de l'assistance mutuelle ont été alertés et de vérifier leur arrivée ultérieure au point de rencontre ou à la zone de regroupement;
- b) d'organiser les mesures nécessaires pour le triage et le traitement des victimes et pour leur évacuation par des moyens de transport appropriés;
- c) de contrôler l'acheminement des victimes et d'assurer, avec le responsable des transports, l'évacuation des victimes vers les hôpitaux appropriés, par tous les moyens de transport disponibles;
- d) d'établir une liste précise des victimes indiquant leurs noms et l'état des soins reçus;
- e) de coordonner, avec l'exploitant de l'aéronef accidenté, le transport des passagers indemnes jusqu'à l'aire d'attente désignée;
- f) de procéder à une évaluation médicale des survivants valides et indemnes;
- g) de prendre les dispositions voulues pour renouveler, au besoin, les stocks de fournitures médicales;
- h) d'organiser, avec l'aide de la police, la prise en charge des morts.

#### 4.1.7 Mesures incombant aux hôpitaux

Il faudra désigner un coordonnateur des services hospitaliers qui sera chargé:

- a) de s'assurer immédiatement, dès que l'alerte est donnée, du concours de médecins et d'équipes médicales spécialisées dans le traitement des traumatismes et de les transporter sur les lieux de l'accident;
- b) de fournir des soins médicaux aux victimes dès leur arrivée dans la zone de traitement;
- c) de s'assurer qu'un nombre suffisant de médecins et d'infirmières, de salles d'opérations, d'unités de soins intensifs, d'équipes chirurgicales, ainsi qu'une quantité suffisante de sang et d'expanseurs de volume sanguin, sont disponibles pour faire face aux situations d'urgence, y compris les accidents d'aviation.

#### 4.1.8 Mesures incombant à l'exploitant

4.1.8.1 Le représentant principal de l'exploitant se présentera au poste de commandement mobile pour coordonner l'intervention de l'exploitant avec les initiatives de la personne responsable de la direction des opérations. Si l'exploitant n'est pas un locataire de l'aéroport, l'administration aéroportuaire devrait désigner, parmi les exploitants locataires de l'aéroport, celui qui est le plus apte à faire face à une urgence impliquant un aéronef en transit, jusqu'à ce que l'exploitant en cause puisse arriver sur les lieux.

4.1.8.2 Le représentant principal de l'exploitant fournira des renseignements concernant le nombre de passagers, les membres surnuméraires de l'équipage, ainsi que la présence éventuelle de marchandises dangereuses à bord, en même temps que leur emplacement. Les marchandises dangereuses visées comprennent notamment les matières et objets explosibles, les gaz comprimés ou liquéfiés (qui peuvent être inflammables ou toxiques), les liquides ou solides inflammables, les matières comburantes, les matières toxiques, les matières infectieuses, les matières radioactives et les matières corrosives. Les renseignements concernant les marchandises dangereuses devraient être communiqués, aussitôt que possible, au chef pompier et au coordonnateur médical.

4.1.8.3 Le représentant principal de l'exploitant prendra les dispositions nécessaires pour transporter les passagers indemnes depuis le lieu de l'accident jusqu'à la zone d'attente désignée. L'acheminement, à pied, des blessés en état de

marcher, depuis le lieu de l'accident, ne devrait être autorisé qu'après consultation du coordonnateur médical.

4.1.8.4 Le personnel de l'exploitant se rendra à la zone d'attente désignée pour les passagers indemnes. Le représentant principal de l'exploitant à cette zone d'attente désignera, parmi le personnel, des personnes qualifiées pour accueillir et enregistrer les passagers, ainsi qu'un coordonnateur chargé de veiller à leur bien-être.

4.1.8.5 Le représentant de l'exploitant chargé du commandement à la zone d'attente pour les passagers indemnes superviser ces opérations en prenant les dispositions voulues pour obtenir les services médicaux supplémentaires éventuellement requis, des vivres, des vêtements, des lignes téléphoniques, etc.

4.1.8.6 Les préposés à l'accueil devraient aller au-devant des véhicules de transport, à leur arrivée en provenance du lieu de l'accident, et devraient diriger les passagers vers les tables des préposés à l'enregistrement où les renseignements les concernant seront enregistrés. Ces personnes devraient connaître l'emplacement des toilettes. Les personnes transportées jusqu'à la zone d'attente ne devraient pas quitter celle-ci avant que chacune d'elles ne soit identifiée et interrogée conformément au plan d'urgence d'aéroport.

4.1.8.7 Les préposés à l'enregistrement inscriront le nom de chaque passager sur le formulaire d'enregistrement et détermineront la réservation souhaitée (hébergement à l'hôtel, transport par voie aérienne ou autre, etc.). Ils devraient inscrire le nom de toute personne qui doit être avisée de l'état physique et mental du passager et de ses plans. Ils rempliront ensuite pour chaque passager un carton ou une étiquette adhésive d'identification (fourni dans la trousse de premiers soins, voir Appendice 7, paragraphe 10) que le passager portera sur lui. Une fois terminées les formalités d'inscription, les préposés à l'enregistrement conduiront les passagers chez les préposés à l'aide psychologique qui s'occuperont d'eux.

4.1.8.8 Les préposés à l'aide psychologique, ainsi que des professionnels de la santé mentale, spécialisés dans la gestion du stress, devraient:

- a) apporter un réconfort aux parents et amis des passagers et membres d'équipage de l'aéronef accidenté;
- b) enregistrer les parents et amis qui attendent des renseignements, à l'aéroport, au sujet des passagers;
- c) apporter des soins, du réconfort et de l'aide aux blessés en état de marcher, aux survivants indemnes ainsi que, s'il y a lieu, au personnel intervenant.

4.1.8.9 L'exploitant ou son représentant communiquera la nouvelle de l'accident:

- a) aux organismes de santé et de bien-être;
- b) aux douanes, s'il y a lieu;
- c) aux services d'immigration, s'il y a lieu;
- d) au bureau de poste;
- e) aux organismes environnementaux, le cas échéant.

4.1.8.10 Un cadre supérieur représentant l'exploitant sera chargé d'avertir les parents et amis des victimes.

4.1.8.11 Les communiqués de presse publiés par l'exploitant seront préparés en collaboration avec le responsable de l'information du public de l'aéroport et avec les agents de liaison des autres organes impliqués dans l'accident.

4.1.8.12 L'exploitant est responsable de l'enlèvement de l'épave ou de l'aéronef immobilisé, mais seulement après y avoir été autorisé par l'administration chargée d'enquêter sur l'accident. Pour plus amples renseignements, voir le *Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137), 5<sup>e</sup> Partie — *Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés*.

#### 4.1.9 Mesures incombant aux autorités gouvernementales

Les autorités gouvernementales ci-après peuvent avoir à prendre les mesures appropriées qui sont indiquées dans leur plan d'urgence au sujet:

- a) administration chargée des enquêtes sur les accidents;
- b) organismes de santé et de bien-être;
- c) bureau de poste;
- d) service des douanes;
- e) service d'immigration;
- f) service de l'agriculture;
- g) service des travaux publics;
- h) organismes environnementaux.

#### 4.1.10 Mesures incombant au responsable de l'information du public

4.1.10.1 Tous les membres de la presse seront dirigés vers une salle de presse désignée pour les journalistes autorisés à rendre compte d'une situation d'urgence sur un aéroport. Ils auront droit:

- a) à un briefing;
- b) à des moyens de télécommunications;
- c) à des facilités de transport aller-retour jusqu'au lieu de l'accident, lorsque l'accès sera autorisé.

4.1.10.2 Seuls les membres de la presse, les reporters et photographes à la pige porteurs d'une carte de presse valide seront admis à la salle de briefing, à la salle de presse désignée, ou seront transportés jusqu'au lieu de l'accident.

4.1.10.3 En général, la responsabilité des communiqués de presse concernant une situation d'urgence devrait incomber:

- a) au responsable de l'information du public désigné par l'administration aéroportuaire;
- b) au représentant de l'exploitant en cause.

4.1.10.4 Il ne sera en aucun cas permis aux journalistes, ni à toute autre personne qui ne participe pas aux opérations de sauvetage ou de lutte contre l'incendie, de franchir les cordons de sécurité tant que toutes les opérations de sauvetage ne sont pas terminées. Lors de l'établissement des cordons de sécurité, il ne faudrait tenir compte des intérêts de la couverture médiatique que dans la mesure où les opérations de sauvetage le permettraient.

## 4.2 ACCIDENT D'AVIATION SURVENANT HORS DE L'AÉROPORT

### 4.2.1 Généralités

Le plan d'urgence d'aéroport, de même que les ententes d'assistance mutuelle, seront immédiatement mis en oeuvre lorsqu'un accident d'aviation se produit hors de l'aéroport. Pour ce type d'urgence, les organes intervenant prendront les mesures décrites en 4.2.2 à 4.2.11 ci-après.

### 4.2.2 Notification initiale

La notification d'un accident survenant hors de l'aéroport sera communiquée en principe par un témoin au poste local de police, au poste d'incendie ou au centre d'alerte et de régulation, le cas échéant. Le centre d'alerte et de régulation est le système centralisé de notification qui met en alerte, pour toute situation d'urgence, les organes intervenants appropriés, selon la nature de l'urgence.

### 4.2.3 Mesures incombant aux services de la circulation aérienne

4.2.3.1 Déclencher le processus d'intervention en utilisant le système d'alarme (voir Figure 8-2).

4.2.3.2 Informer les services d'urgence qui ont juridiction sur la région, en donnant des renseignements sur le lieu de l'accident, à l'aide du plan quadrillé, ainsi que tous autres détails essentiels. Ces détails devraient comprendre l'heure de l'accident et le type d'aéronef en cause. Ces renseignements peuvent être complétés par une notification ultérieure donnant des détails sur le nombre des occupants, la quantité de carburant à bord, l'exploitant de l'aéronef, s'il y a lieu, ainsi que sur la présence éventuelle de marchandises dangereuses à bord, en précisant, si possible, leur quantité et leur emplacement.

4.2.3.3 Alerter le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport, la police et le service de sûreté, l'administration aéroportuaire et les services médicaux, conformément à la procédure spécifiée dans le plan d'urgence d'aéroport, en indiquant l'emplacement sur le plan quadrillé.

4.2.3.4 S'il y a lieu, émettre aussitôt que possible le NOTAM ci-après:

«Le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport est réduit, jusqu'à nouvel avis, à la catégorie (indiquer le numéro de catégorie).»

4.2.3.5 Confirmer que les mesures ci-dessus ont bien été prises, en consignait, sur une liste de vérification, l'heure de la notification et le nom des intervenants.

### 4.2.4 Mesures incombant aux services de sauvetage et d'incendie

4.2.4.1 La nouvelle d'un accident d'aviation survenant hors de l'aéroport sera normalement donnée par les services de

la circulation aérienne, la police locale ou les postes d'incendie locaux. Les véhicules désignés seront envoyés conformément à l'entente d'assistance mutuelle en vigueur au sujet des services d'incendie (voir Appendice 5).

4.2.4.2 Les services de sauvetage et d'incendie de l'aéroport devront:

- a) se rendre, par les voies d'accès les plus appropriées, sur les lieux d'un accident survenu hors de l'aéroport, en coordination avec le membre de la police locale chargé des voies d'accès et de sortie;
- b) assurer la coordination nécessaire avec les postes d'incendie intervenant au titre de l'assistance mutuelle;
- c) échanger, en cours de route, avec le poste d'incendie qui a juridiction sur la région, des renseignements concernant:
  - 1) le point de rencontre et la zone de regroupement;
  - 2) les effectifs et l'équipement envoyés sur les lieux;
  - 3) tout autre renseignement utile.

4.2.4.3 Le chef pompier de l'aéroport fera rapport au chef du poste d'incendie responsable de la région et demandera ses instructions.

4.2.4.4 Une entente préalable devrait être conclue entre le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport, le poste local d'incendie chargé du commandement des opérations et les postes d'incendie de renfort pour désigner le service le mieux équipé pour lutter contre les incendies impliquant un aéronef ou un bâtiment. Il faudrait s'entendre en outre au sujet de l'organe qui dirigera les opérations en cas d'accident mettant en cause à la fois un aéronef et un bâtiment de l'aéroport.

#### **4.2.5 Mesures incombant aux services de police et de sûreté**

4.2.5.1 Le premier membre de la police ou de la sûreté qui arrive sur les lieux assumera immédiatement la responsabilité de la sûreté, établira des voies d'accès et de sortie réservées aux véhicules d'urgence et demandera du renfort selon les besoins. Il restera responsable de la sûreté jusqu'à ce qu'il soit relevé par l'autorité chargée du maintien de l'ordre dans la région.

4.2.5.2 La police et le personnel de la sûreté sont principalement responsables de la circulation et de la sûreté sur le site. Ils devraient indiquer au centre de communications approprié le lieu de l'accident ainsi que les moyens disponibles pour y accéder et en sortir. Ils devraient en outre, après consultation avec le commandant des opérations sur les

lieux, mettre en place des mesures de contrôle de la circulation afin de faciliter les déplacements des véhicules d'intervention.

4.2.5.3 Le personnel de la sûreté et la police sera chargé de régler la circulation au voisinage du lieu de l'accident et d'empêcher que l'on déplace les débris éparpillés sur le site de l'accident.

4.2.5.4 La zone d'urgence sera délimitée dès que possible de manière à contenir les intrus, la presse, les curieux, les badauds et les chasseurs de souvenirs. Des pancartes appropriées seront disposées bien en vue pour mettre en garde toutes les personnes contre les dangers auxquels elles pourraient s'exposer en pénétrant dans cette zone. Afin d'empêcher que les vapeurs de carburant ne s'enflamment, il conviendrait de ne pas disposer les feux de signalisation d'urgence à moins de 100 m environ du lieu de l'accident.

4.2.5.5 Des communications devraient être établies, aussitôt que possible, entre les différents points de contrôle de sûreté et le poste de commandement ou le centre des opérations d'urgence.

4.2.5.6 Les autres organes indiqués sur la Figure 8-2 devraient être avisés dans les plus brefs délais.

4.2.5.7 Des brassards d'identification, des laissez-passer ou des étiquettes d'identification devraient être distribués par l'autorité responsable et contrôlés par les agents de la police et de la sûreté.

4.2.5.8 Des mesures spéciales de sécurité doivent être prises pour préserver l'enregistreur de données de vol et l'enregistreur de conversations dans le poste de pilotage, pour protéger la poste et mettre en sûreté les marchandises dangereuses qui se trouveraient à bord et, s'il y a lieu, pour protéger le personnel contre toute exposition à des matières radioactives.

#### **4.2.6 Mesures incombant à l'administration aéroportuaire**

Des ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence, conclues avec l'agglomération voisine, permettront à l'administration aéroportuaire de prendre les mesures suivantes:

- a) intervenir sur les lieux de l'accident;
- b) mettre en action le centre directeur des opérations d'urgence de l'aéroport et le poste de commandement mobile (s'il y a lieu);

- c) fournir toute l'aide requise par l'organe responsable du commandement des opérations d'urgence en cas d'accident ou incident survenant hors de l'aéroport;
- d) aviser l'exploitant de l'aéronef accidenté;
- e) aviser les autres organes indiqués sur la Figure 8-2;
- f) fournir l'équipement et le personnel médical.

#### 4.2.7 Mesures incombant aux services médicaux

4.2.7.1 Le service de protection civile et les autorités locales seront généralement responsables de l'organisation des services médicaux. Cependant, le service médical de l'aéroport devrait intervenir également lors des accidents qui surviennent hors de l'aéroport et font un nombre élevé de victimes.

4.2.7.2 Conformément à l'entente d'assistance mutuelle en cas d'urgence conclue avec l'agglomération riveraine, l'administration aéroportuaire peut fournir, sur demande et selon les disponibilités, une partie de son équipement médical (matériel de premiers soins, civières, sacs mortuaires, abris mobiles, etc.) ainsi que le concours d'un personnel qualifié pour les premiers soins sur les lieux de l'accident.

#### 4.2.8 Mesures incombant aux hôpitaux

4.2.8.1 S'assurer qu'un nombre suffisant de médecins et d'infirmières, de salles d'opérations, d'équipes de soins intensifs et d'équipes chirurgicales sont disponibles pour faire face aux situations d'urgence, y compris les accidents d'aviation.

4.2.8.2 Dispenser des soins médicaux aux blessés, dès leur arrivée.

#### 4.2.9 Mesures incombant à l'exploitant

4.2.9.1 Le représentant principal de l'exploitant ou une personne désignée se présentera au poste de commandement mobile pour coordonner l'intervention de l'exploitant avec la personne responsable de la direction des opérations.

4.2.9.2 Le représentant principal de l'exploitant fournira des renseignements concernant le nombre de passagers, les membres surnuméraires de l'équipage de conduite, ainsi que la présence éventuelle de marchandises dangereuses à bord de l'aéronef, avec indication de leur emplacement à bord. Ces marchandises dangereuses peuvent comprendre, notamment,

des matières et objets explosibles, des gaz comprimés ou liquéfiés (qui peuvent être inflammables ou toxiques), des liquides ou solides inflammables, des matières comburantes, des matières toxiques, des matières infectieuses, des matières radioactives ou corrosives. Les renseignements concernant les marchandises dangereuses devraient être communiqués, le plus tôt possible, au chef pompier et au coordonnateur médical.

4.2.9.3 Le représentant principal de l'exploitant prendra les dispositions nécessaires pour transporter les passagers indemnes du lieu de l'accident à la zone d'attente désignée. L'acheminement, à pied, des blessés en état de marcher, depuis le lieu de l'accident, ne devrait être autorisé qu'après consultation du coordonnateur médical.

4.2.9.4 Le personnel de l'exploitant se rendra à la zone d'attente désignée pour les passagers indemnes. Le représentant principal de l'exploitant à cette zone désignera, parmi le personnel, des personnes qualifiées pour accueillir et enregistrer les passagers, ainsi qu'un coordonnateur chargé de veiller à leur bien-être.

4.2.9.5 Le représentant de l'exploitant chargé du commandement de la zone d'attente pour les passagers indemnes superviserá ces opérations en prenant les dispositions voulues pour obtenir les services médicaux supplémentaires éventuellement requis, des vivres, des vêtements, des lignes téléphoniques, etc.

4.2.9.6 Les préposés à l'accueil iront à la rencontre des véhicules de transport qui arrivent du lieu de l'accident et dirigeront les passagers vers les tables des préposés à l'enregistrement qui prendront les renseignements les concernant. Les préposés à l'accueil devraient connaître les lieux et savoir notamment où se trouvent les toilettes, les téléphones, le comptoir d'habillement, l'eau potable, etc.

4.2.9.7 Les préposés à l'enregistrement inscriront le nom de chaque passager sur le formulaire d'enregistrement et détermineront la réservation souhaitée (hébergement à l'hôtel, transport par voie aérienne ou autre, etc.), ainsi que le nom de toute personne qui doit être avisée de l'état physique et mental du passager et de ses plans. Ils utiliseront, pour chaque passager, un carton ou une étiquette d'identification adhésive (fourni dans la trousse de premiers soins, voir Appendice 7, paragraphe 10) que le passager portera sur lui. Une fois terminées les formalités d'inscription, les préposés à l'enregistrement conduiront les passagers chez les préposés à l'aide psychologique qui s'occuperont d'eux.

4.2.9.8 L'exploitant communiquera la nouvelle de l'accident:

- a) à l'Etat d'immatriculation et, au besoin, à l'administration chargée des enquêtes sur les accidents;
- b) aux organismes de la santé et du bien-être;
- c) aux douanes, s'il y a lieu;
- d) aux services d'immigration, s'il y a lieu;
- e) au bureau de poste;
- f) aux organismes environnementaux.

4.2.9.9 Un cadre supérieur représentant l'exploitant sera chargé d'avertir les parents et amis des victimes.

4.2.9.10 Les communiqués de presse publiés par l'exploitant seront préparés en collaboration avec le responsable de l'information du public de l'aéroport et avec les agents de liaison des autres organes impliqués dans l'accident.

4.2.9.11 L'exploitant est responsable de l'enlèvement de l'épave ou de l'aéronef immobilisé, mais seulement après y avoir été autorisé par l'administration chargée d'enquêter sur l'accident. Pour plus amples renseignements, voir le *Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137), 5<sup>e</sup> Partie — *Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés*.

#### 4.2.10 Mesures incombant aux autorités gouvernementales

Après avoir été avisées, les autorités gouvernementales ci-après peuvent avoir à prendre les mesures appropriées qui sont indiquées dans leur plan d'urgence:

- a) administration chargée des enquêtes sur les accidents;
- b) organismes de la santé et du bien-être;
- c) service postal;
- d) services des douanes, de l'immigration et de l'agriculture;
- e) organismes environnementaux.

#### 4.2.11 Mesures incombant au responsable chargé de l'information du public

4.2.11.1 La responsabilité des communiqués de presse relatifs à une situation d'urgence survenant hors de l'aéroport devrait incomber:

- a) au représentant de l'exploitant;
- b) à un responsable de l'information du public désigné par l'autorité gouvernementale responsable;
- c) à un responsable de l'information du public désigné par l'administration aéroportuaire.

4.2.11.2 Seuls les membres de la presse, les reporters à la pige et les photographes porteurs d'une carte de presse en cours de validité seront admis dans la zone de briefing, autorisés à pénétrer dans la salle de presse désignée ou transportés sur les lieux de l'accident.

4.2.11.3 D'une manière générale, la responsabilité des communiqués de presse concernant un accident d'aviation devrait incomber:

- a) au responsable de l'information du public désigné par l'administration aéroportuaire;
- b) au représentant de l'exploitant en cause.

4.2.11.4 En aucun cas, le personnel des médias ou tout autre personnel qui n'est pas impliqué dans les opérations de lutte contre l'incendie, de sauvetage ou d'assistance médicale d'urgence ne devrait être autorisé à pénétrer à l'intérieur des cordons de sécurité avant la fin de toutes les opérations de sauvetage et avant d'y être autorisé par le commandant des opérations sur les lieux ou le chef pompier.

### 4.3 URGENCE CARACTÉRISÉE

#### 4.3.1 Généralités

Les organes désignés dans le plan d'urgence seront mis en état d'«urgence caractérisée» lorsqu'on sait qu'un aéronef qui approche de l'aéroport se trouve, ou lorsqu'on soupçonne qu'il se trouve, en difficulté et qu'il y a risque d'accident.

#### 4.3.2 Mesures incombant aux services de la circulation aérienne

4.3.2.1 Alerter le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport afin qu'il se mette en place aux points d'attente prédéterminés, selon la piste en service, et communiquer le plus grand nombre de renseignements possible parmi les éléments ci-après:

- a) type d'aéronef;
- b) quantité de carburant à bord;
- c) nombre de personnes à bord, y compris les personnes handicapées, immobilisées, aveugles ou sourdes;
- d) nature des difficultés;
- e) piste en service;
- f) heure prévue d'atterrissage;
- g) exploitant, le cas échéant;
- h) présence éventuelle de marchandises dangereuses à bord, y compris la quantité et l'emplacement, si possible.

4.3.2.2 Alerter le ou les postes d'incendie de renfort et autres intervenants appropriés conformément à la procédure prescrite dans le plan d'urgence, en indiquant, au besoin, le point de rencontre et l'entrée à utiliser pour pénétrer sur l'aéroport.

#### 4.3.3 Mesures incombant aux autres intervenants

Les responsabilités et rôles spécifiques des divers intervenants énumérés en 4.1.2 à 4.1.10, pour le cas d'un accident d'aviation survenant sur l'aéroport, peuvent aussi bien s'appliquer en cas d'«urgence caractérisée», compte tenu des exigences opérationnelles locales.

### 4.4 VEILLE LOCALE

#### 4.4.1 Généralités

Les organes désignés dans le plan d'urgence de l'aéroport seront mis en état de «veille locale» lorsqu'on sait ou lorsqu'on soupçonne qu'un aéronef en approche vers l'aéroport éprouve une défaillance dont la gravité n'est toutefois pas de nature à entraîner, normalement, des difficultés majeures à l'atterrissage.

#### 4.4.2 Mesures incombant aux services de la circulation aérienne

Informé le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport qu'il doit se tenir prêt à intervenir à l'endroit demandé par le pilote ou, selon les ententes conclues localement à l'aéroport,

aux emplacements prédéterminés selon la piste en service. Communiquer le plus grand nombre de renseignements possible, parmi les éléments suivants:

- a) type d'aéronef;
- b) quantité de carburant à bord;
- c) nombre de personnes à bord, y compris les personnes handicapées, immobilisées, aveugles ou sourdes;
- d) nature des difficultés;
- e) piste en service;
- f) heure prévue d'atterrissage;
- g) exploitant, le cas échéant;
- h) présence éventuelle de marchandises dangereuses à bord, y compris la quantité et l'emplacement, si possible.

#### 4.4.3 Mesures incombant aux autres intervenants

Les responsabilités et rôles spécifiques des différents intervenants énumérés en 4.1.2 à 4.1.10, pour le cas d'un accident d'aviation survenant sur l'aéroport, peuvent aussi s'appliquer en cas de «veille locale», compte tenu des exigences opérationnelles locales.

### 4.5 SITUATION D'URGENCE SANS RAPPORT AVEC UN ACCIDENT D'AVIATION

#### 4.5.1 Généralités

4.5.1.1 Les procédures et techniques élaborées pour faire face à une situation d'urgence sans rapport avec un accident d'aviation devraient être semblables aux techniques appliquées dans les cas d'urgence dus à un accident d'aviation. Il faut reconnaître qu'une situation critique nécessitant l'intervention de services médicaux ou de services d'incendie peut survenir partout où un grand nombre de personnes travaillent ou sont rassemblées. Ce problème peut être grave aux aéroports en raison des risques associés aux activités courantes, telles que l'arrivée et le départ de passagers et de touristes, et aussi en raison des installations et services publics qui y sont aménagés (trafic automobile, aires de stationnement, restaurants, bars, zones de manutention et d'entreposage des bagages, etc.). En outre, un aéroport peut constituer un lieu de prédilection pour des manifestants.

4.5.1.2 La diversité des personnes qui voyagent en avion oblige l'administration aéroportuaire à prendre les mesures nécessaires en vue de disposer de services médicaux d'urgence pour traiter des cas tels qu'un arrêt cardiaque, des douleurs abdominales, des brûlures, des coupures, des écorchures et autres problèmes médicaux. De tels cas peuvent nécessiter des installations de premiers soins ainsi que la conclusion d'ententes détaillées d'assistance mutuelle avec des organismes extérieurs (voir Appendice 5).

## 4.6 ACTES ILLICITES CONTRE L'AVIATION CIVILE

### 4.6.1 Généralités

4.6.1.1 Des renseignements détaillés sur les procédures à suivre en cas d'intervention illicite figurent dans le Manuel de sûreté de l'OACI. Les responsabilités et rôles spécifiques des divers intervenants énumérés en 4.1.2 à 4.1.10, pour faire face à une situation d'urgence, devraient être élaborés, selon les besoins, compte tenu des exigences opérationnelles locales et conformément aux procédures décrites dans le Manuel de sûreté de l'OACI.

4.6.1.2 Lorsqu'il y a menace de sabotage ou de capture illicite, l'avion en cause sera stationné sur un poste isolé de stationnement jusqu'à ce que tout danger soit écarté. Ce poste isolé devrait être situé à 100 m au moins des autres postes de stationnement, des bâtiments ou des aires ouvertes au public, ainsi qu'il est spécifié dans l'Annexe 14. Il peut être nécessaire, en pareil cas, d'évacuer les passagers sans utiliser les passerelles d'embarquement de l'aérogare. Si l'on dispose d'escaliers motorisés, ceux-ci pourraient être amenés sur place; le cas échéant, on pourrait utiliser l'escalier intégré ou encore les toboggans d'évacuation de l'avion.

## 4.7 CAS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

### 4.7.1 Généralités

4.7.1.1 Des renseignements détaillés sur les procédures relatives aux cas impliquant des marchandises dangereuses figurent dans le document OACI, *Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses* (Doc 9481).

4.7.1.2 De nombreux types de marchandises dangereuses peuvent être acheminés par air. Ces marchandises comprennent notamment des matières et objets explosibles,

des gaz comprimés ou liquéfiés (qui peuvent être inflammables ou toxiques), des liquides ou solides inflammables, des combustibles, des matières toxiques, des matières infectieuses, des matières radioactives ou corrosives. Des colis contenant des marchandises dangereuses peuvent se trouver dans les bâtiments de fret de l'aéroport, sur les rampes de chargement, dans les compartiments fret des aéronefs, etc. Le personnel de sauvetage et d'incendie doit être conscient des risques que peuvent présenter de telles marchandises et être prêt à faire face à des situations d'urgence qui les mettraient en cause. Les accidents qui impliquent des aéronefs transportant des marchandises dangereuses soulèvent des problèmes spéciaux en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie; il se peut, toutefois, que la présence de ces marchandises à bord d'un aéronef ne soit pas immédiatement connue. Les exploitants devraient signaler sans retard la présence, réelle ou possible, de marchandises dangereuses à bord d'un aéronef accidenté. Les emballages qui contiennent des marchandises dangereuses peuvent être identifiés au moyen des étiquettes distinctives en forme de losange. Le personnel du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie devrait se familiariser avec les différents types d'étiquettes.

4.7.1.3 Si un colis contenant des matières radioactives vient à se rompre et si un écoulement se produit, les véhicules ou personnes qui s'en rapprochent ou passent à proximité peuvent être contaminés. Si la matière radioactive est perturbée, les vents ou une colonne thermique provenant d'un incendie d'aéronef pourraient transporter et répandre la matière radioactive sur une grande distance, mettant ainsi en danger une vaste région. Le plan d'urgence devrait comporter des dispositions relatives à la décontamination du personnel et de l'équipement qui interviennent sur les lieux. Si des emballages contenant des matières radioactives sont endommagés, il faudra s'assurer sans retard le concours d'experts radiologistes. Il conviendra d'identifier l'organisme le plus approprié pour fournir cette assistance. Il pourrait s'agir de l'un des intervenants énumérés en 3.1.1.

4.7.1.4 Si l'on se trouve en présence de conteneurs brisés, de nature à causer des blessures ou à nuire à la santé des occupants de l'aéronef ou du personnel de sauvetage (notamment s'il s'agit de matières radioactives, infectieuses ou toxiques), des précautions spéciales devraient être prises. On fera appel à un personnel spécialement formé pour faire face à ce genre de problème. Si l'on se trouve en présence d'emballages endommagés contenant des marchandises dangereuses, notamment s'il s'agit de matières radioactives, infectieuses ou toxiques, il conviendrait de prendre des précautions pour protéger la santé des occupants de l'aéronef et du personnel de sauvetage. Des pompiers et des équipes de sauveteurs devraient être spécialement formés pour faire face aux problèmes particuliers qu'une telle situation pourrait poser.

4.7.1.5 Si l'on soupçonne la présence de matières radioactives, les procédures générales ci-après devraient être observées:

- a) il conviendra d'inviter l'autorité en matière d'énergie atomique, l'hôpital doté d'une unité radiologique, la base militaire ou l'organisme de protection civile les plus proches à envoyer immédiatement une équipe radiologique sur les lieux de l'accident;
- b) toute personne qui pourrait avoir été en contact avec des matières radioactives devrait être isolée jusqu'à ce qu'elle soit examinée par des médecins radiologistes;
- c) les matières suspectes devraient être identifiées, mais elles ne devraient être manipulées qu'après avoir été inspectées et déclarées inoffensives par le personnel autorisé. Les vêtements et l'équipement utilisés sur les lieux de l'accident devraient être mis de côté jusqu'à ce qu'ils puissent être vérifiés par une équipe de radiologistes;
- d) les aliments ou l'eau potable soupçonnés d'être contaminés ne devraient pas être consommés;
- e) seul le personnel de sauvetage et d'incendie portant des vêtements appropriés devraient demeurer sur les lieux; toute autre personne devrait être tenue aussi à l'écart que possible;
- f) tous les hôpitaux devraient être immédiatement avisés de l'existence d'un problème dû à la présence de matières radioactives afin qu'ils puissent établir, à l'intérieur de l'hôpital, une zone de décontamination.

4.7.1.6 Les règlements de base en matière de transport de matières radioactives par tous les modes de transport sont publiés par l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA). Ces règlements servent de base à de nombreuses réglementations nationales.

4.7.1.7 Les aliments ou l'eau potable soupçonnés d'avoir été contaminés par des matières infectieuses ou toxiques ne devraient pas être consommés. Les autorités de santé publique et de médecine vétérinaire devraient en être immédiatement avisées.

4.7.1.8 Toute victime ou toute personne qui se trouverait en présence de marchandises dangereuses devrait être éloignée du lieu de l'accident et transportée, dans les plus brefs délais, à l'établissement médical approprié pour y être traitée.

4.7.1.9 Il existe de nombreuses publications qui traitent de la manutention des marchandises dangereuses. Citons

notamment, de l'OACI, les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284), de l'Association du transport aérien international, la *Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses*, de l'Agence internationale de l'énergie atomique, les *Règlements de transport des matières radioactives* et l'*Établissement de plans d'intervention pour les accidents survenant pendant le transport de matières radioactives*. Le document *Fire Protection Guide on Hazardous Material*, de la National Fire Protection Association des États-Unis, se révélera particulièrement utile aux services d'incendie.

## 4.8 CATASTROPHES NATURELLES

### 4.8.1 Généralités

4.8.1.1 Les catastrophes naturelles auxquelles peuvent être exposés les aéroports comprennent notamment les tempêtes, les inondations, les tremblements de terre et les raz-de-marée. Le degré de vulnérabilité d'un aéroport à l'une quelconque de ces catastrophes dépend, dans une large mesure, de sa situation géographique car les manifestations les plus dangereuses sont souvent circonscrites à certaines régions ou à certaines ceintures. Il est impossible de prévenir ces catastrophes, mais certaines mesures permettent de réduire au minimum les dommages occasionnés et d'accélérer la reprise de l'exploitation.

4.8.1.2 La définition de situations météorologiques types, la prévision et le suivi des tempêtes, ainsi que la notification d'un danger potentiel au public incomberont normalement à un service météorologique dans la région considérée.

4.8.1.3 Le plan d'urgence d'aéroport devrait prévoir des mesures initiales de protection, des approvisionnements d'urgence en fonction des conditions locales, un abri pour le personnel ainsi qu'un nettoyage et une remise en état après la tempête. L'exploitation sera généralement interrompue pendant plusieurs heures avant et après la tempête.

4.8.1.4 Dès réception d'un avertissement de forte tempête, tous les propriétaires d'aéronefs basés ou en stationnement sur l'aéroport devraient être avisés. Des avertissements devraient être diffusés à l'intention de tous les pilotes d'aéronef en route vers l'aéroport. Les propriétaires d'aéronefs et les pilotes devraient être responsables de la protection de leurs appareils. Si possible, les aéronefs au sol devraient être évacués vers des aéroports situés hors de la zone de tempête. Les aéronefs en vol devraient être invités à se

dérouter vers une autre destination. Les aéronefs au sol qui ne peuvent être évacués devraient être mis sous abri ou amarrés face au vent.

4.8.1.5 Les catastrophes naturelles sont généralement accompagnées de pannes d'alimentation électrique dues aux dégâts subis par les centrales d'alimentation ou par les lignes de transport de force. Les aéroports situés dans des régions de fortes tempêtes devraient prendre les mesures nécessaires pour réduire le plus possible les interruptions d'alimentation, en prévoyant des générateurs de secours ou en s'alimentant à partir de deux sources d'alimentation commerciales.

4.8.1.6 En ce qui concerne la protection des bâtiments, le plan d'urgence d'aéroport devrait prévoir des affectations spécifiques de personnel pour recueillir ou assujettir tous les objets susceptibles d'être emportés par le vent. Il peut être nécessaire de remplir des sacs de sable et de les mettre en place s'il y a risque d'inondation.

4.8.1.7 Les catastrophes naturelles exigent l'utilisation de grandes quantités d'équipements spécifiques dans les cas de tremblement de terre, d'inondation, de tsunami, etc. Il

conviendra de procéder à une étude de la quantité et du type de fournitures d'urgence que l'on peut obtenir de chaque organisme, afin d'établir une liste récapitulative des moyens disponibles pour la région.

## **4.9 SITUATION D'URGENCE SURVENANT SUR UN AÉROPORT CONTIGU À UN PLAN D'EAU**

### **4.9.1 Généralités**

Nombre d'aéroports sont situés en bordure de vastes plans d'eau, ce qui exige des services de secours supplémentaires. Un aéronef accidenté risque de couler rapidement en faisant courir aux occupants le danger d'être noyés ou frappés d'hypothermie. Certains aéronefs ne sont pas dotés de gilets de sauvetage ni de canots pneumatiques ou toboggans gonflables. Des dispositifs flottants permettant de transporter la totalité des occupants de l'aéronef le plus lourd qui utilise régulièrement l'aéroport devraient être placés à bord de véhicules de sauvetage amphibies à déploiement rapide.

---

# Chapitre 5

## Centre directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile

### 5.1 GÉNÉRALITÉS

Un centre directeur fixe des opérations d'urgence devrait être établi pour faire face aux situations d'urgence à chaque aéroport. Certaines situations nécessiteront un poste de commandement mobile sur les lieux, normalement placé sous la direction du commandant des opérations sur les lieux, lui-même désigné par l'administration aéroportuaire.

### 5.2 CENTRE DIRECTEUR DES OPÉRATIONS D'URGENCE

5.2.1 Les principales caractéristiques de ce centre sont les suivantes:

- a) son emplacement est fixe;
- b) il a pour rôle d'aider le commandant du poste mobile sur les lieux dans les cas d'accident ou d'incident d'aviation;
- c) il constitue le centre de commandement, de coordination et de communications en cas de capture illicite d'aéronef et de menace à la bombe;
- d) il est fonctionnellement utilisable 24 heures par jour.

5.2.2 L'emplacement du centre directeur des opérations d'urgence devrait autant que possible offrir une vue dégagée de l'aire de mouvement et du poste isolé de stationnement d'aéronef.

5.2.3 Le poste de commandement mobile sera généralement bien placé pour coordonner toutes les fonctions de commandement et de communications. Le centre directeur des opérations d'urgence occupe une aire fixe désignée sur l'aéroport et est généralement utilisé pour aider et coordonner les opérations en cas d'accident ou d'incident, de capture illicite d'aéronef ou de menace à la bombe. Le centre devrait être doté du personnel et de l'équipement nécessaires pour communiquer avec les organes d'intervention appropriés, y compris avec le poste de commandement mobile, lorsque

celui-ci est en action. Les moyens de télécommunications et les dispositifs électroniques devraient être vérifiés chaque jour.

### 5.3 POSTE DE COMMANDEMENT MOBILE

5.3.1 Le poste de commandement mobile est un point de rassemblement pour les chefs des organes participants qui viennent recevoir et diffuser des renseignements et prendre les décisions appropriées concernant les opérations de sauvetage. Les principales caractéristiques de ce poste sont les suivantes:

- a) c'est une installation mobile capable d'entrer rapidement en action;
- b) il sert de centre de commandement, de coordination et de communication en cas d'accident ou d'incident d'aviation;
- c) il est opérationnel durant les accidents ou incidents d'aviation;
- d) il est correctement situé en regard des conditions de vent et de relief.

5.3.2 En cas d'accident ou d'incident, la désignation d'un poste de commandement mobile facilement identifiable et bien visible est une opération de haute priorité. Ce poste devrait être établi dans les plus brefs délais, de préférence dès le commencement des opérations de sauvetage et d'incendie. Il est impératif de maintenir une continuité de commandement, de façon que chaque organe relevant du poste de commandement mobile puisse être convenablement informé de la situation avant de prendre ses propres responsabilités.

5.3.3 L'unité devrait être dotée du personnel et de l'équipement nécessaires pour communiquer avec tous les organes d'intervention, y compris le centre directeur des opérations d'urgence. Les moyens de télécommunications et les dispositifs électroniques devraient être vérifiés chaque mois.

5.3.4 Afin d'éviter le risque de confusion et de mauvaise transmission, étant donné que plusieurs intervenants travaillent

ensemble dans le poste de commandement et utilisent plusieurs fréquences radio et plusieurs appareils téléphoniques, il est essentiel de réduire l'effet du volume sonore en prévoyant des casques d'écoute ou des cloisons acoustiques pour chaque intervenant.

5.3.5 Des cartes, des graphiques, ainsi que d'autres équipements et des éléments d'information pertinents devraient être mis immédiatement à la disposition du poste de commandement mobile.

5.3.6 Le poste de commandement mobile devrait être facilement identifiable grâce à une marque distinctive surélevée (fanion à carreaux, balise conique de couleur du type utilisé pour la circulation, ballon ou feu rotatif).

5.3.7 Il peut s'avérer nécessaire d'établir un sous-poste de commandement. En pareil cas, il faudrait désigner un emplacement comme poste «principal» de commandement et le doter de moyens de communications satisfaisants avec le sous-poste de commandement.

---

# Chapitre 6

## Le plan d'urgence d'aéroport

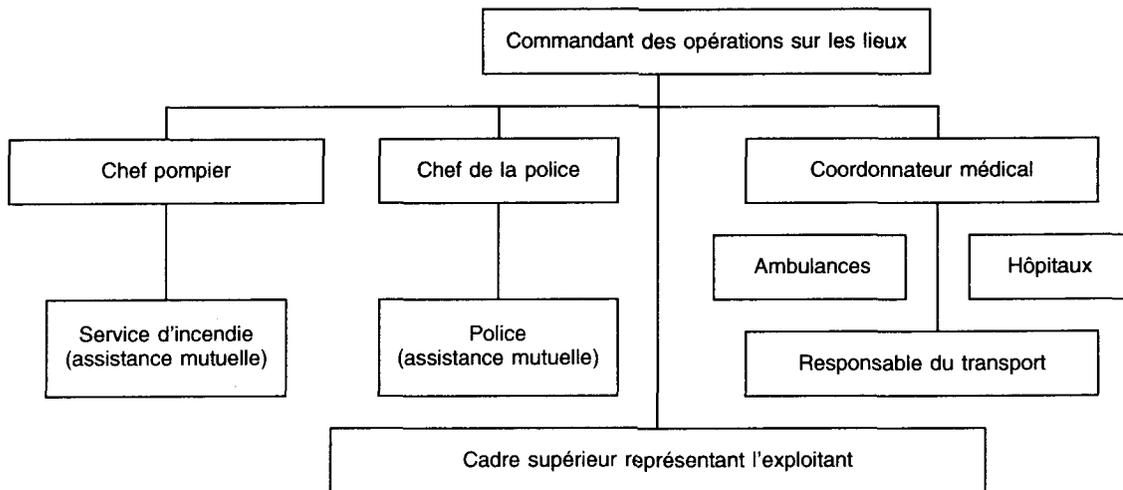
### 6.1 GÉNÉRALITÉS

6.1.1 Lorsqu'un accident se produit, le commandement et le contrôle des opérations de sauvetage et d'incendie sont tout d'abord placés sous la responsabilité du chef des services de sauvetage et d'incendie de l'aéroport. En effet, les équipes de sauvetage et d'incendie arriveront les premières sur les lieux de l'accident et le chef pompier sera donc, pendant un certain temps, responsable des opérations. Cependant, comme le chef pompier a fort à faire avec les opérations de sauvetage et d'incendie, le commandant des opérations sur les lieux prendra la relève dès son arrivée sur place et assumera le commandement, ainsi qu'il est précisé dans le plan des

mesures d'urgence. Le transfert de responsabilité et de commandement doit être défini à l'avance dans le plan d'urgence et être effectué conformément à ce plan.

6.1.2 En cas d'accident survenant hors de l'aéroport, le commandement et le contrôle des opérations sont assurés par l'organe désigné dans l'entente d'assistance mutuelle conclue avec l'agglomération voisine.

6.1.3 Le plan devrait expressément désigner d'autres coordonnateurs chargés de remplir des fonctions déterminées, conformément au schéma ci-après.



# Chapitre 7

## Plan quadrillé

### 7.1 GÉNÉRALITÉS

7.1.1 Le centre directeur des opérations d'urgence devrait disposer d'un ou de plusieurs plans quadrillés de l'aéroport et de ses environs (avec indication de la date de mise à jour). Des cartes semblables, de petit format, devraient être disponibles à la tour de contrôle, au poste d'incendie, dans les véhicules de sauvetage et d'incendie et dans tous les autres véhicules d'intervention. Des exemplaires de ce plan devraient également être diffusés aux organes dont la participation est prévue dans le plan.

7.1.2 Il est préférable de prévoir deux (2) plans quadrillés, l'un pour représenter les confins des routes d'accès à l'aéroport, l'emplacement des points d'eau, les points de rencontre, les zones de regroupement, etc. (voir Figure 7-1), l'autre représentant les agglomérations voisines, et indiquant les établissements médicaux appropriés, les routes d'accès, les points de rencontre, etc., à une distance d'environ 8 km du centre de l'aéroport (voir Figure 7-2).

7.1.3 Si plusieurs plans quadrillés sont utilisés, il est absolument essentiel que les grilles soient compatibles et puissent être identifiées du premier coup d'oeil par tous les organes participants. L'utilisation de grilles de couleurs différentes pareilles à celles des Figures 7-1 et 7-2 écarte le risque d'une mauvaise interprétation des plans.

7.1.4 Le plan quadrillé qui indique les établissements médicaux disponibles devrait contenir des renseignements sur le nombre de lits et les spécialisations médicales disponibles dans les différents hôpitaux. Sur le plan, chaque hôpital devrait être numéroté avec indication des traitements spéciaux dispensés, du nombre de lits, du personnel, etc.

7.1.5 Il est essentiel que tous les intervenants reçoivent un exemplaire à jour des plans quadrillés, après chaque révision des plans et que les plans périmés soient détruits.

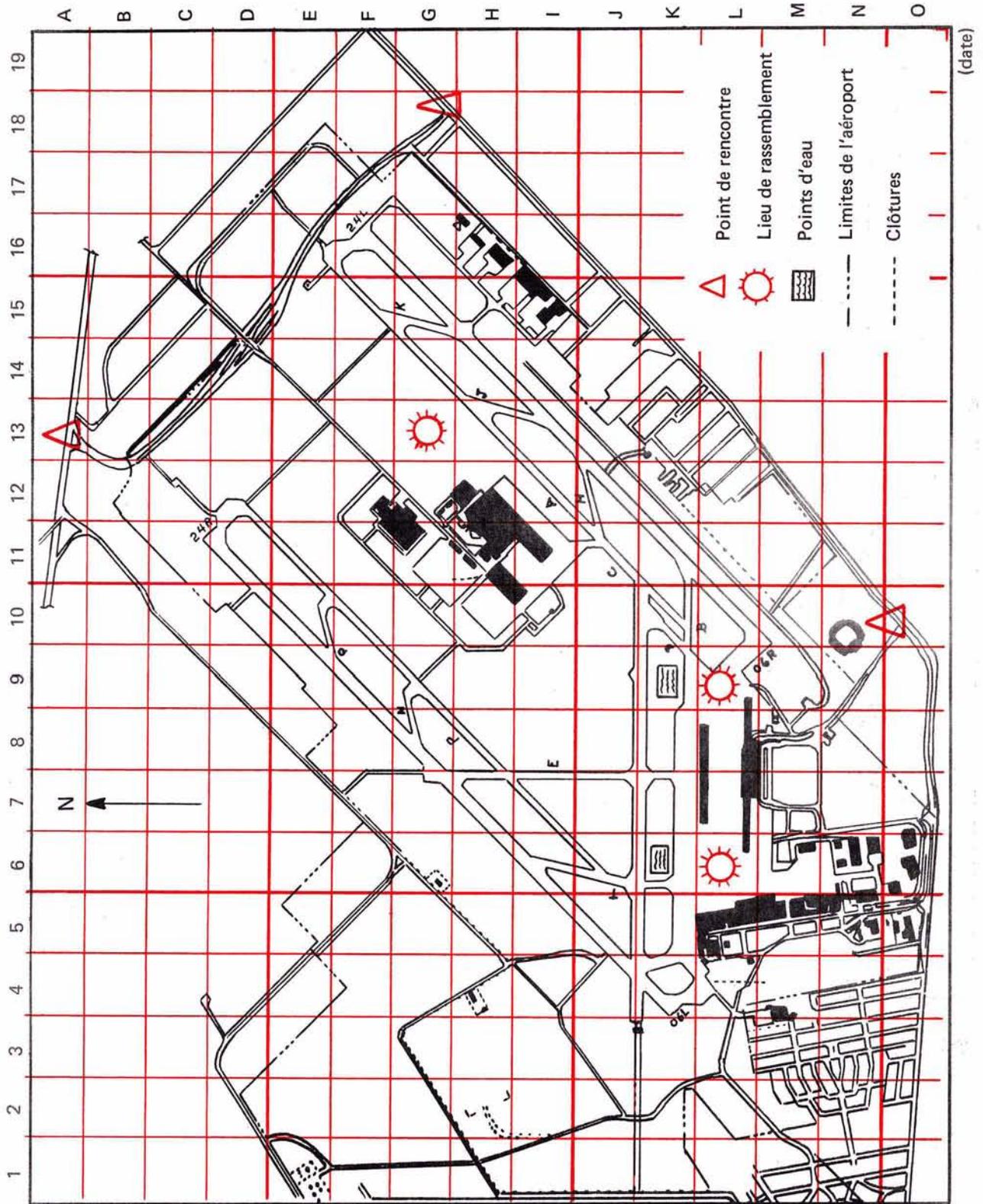


Figure 7-1. Spécimen de plan quadrillé — aéroport



Hôpital ① 55 lits  
 Capable de traiter tous les cas d'urgences médicales.

Hôpital ② 70 lits  
 Capable de traiter la plupart des cas d'urgences médicales à l'exception de cas particuliers comme les brûlures étendues.

Hôpital ③ 40 lits  
 Capable de traiter les cas courants d'urgences médicales tels que blessures ou fractures simples.

Figure 7-2. Spécimen de plan quadrillé — aéroport et agglomération voisine

## **Chapitre 8**

### **Renseignements sur les bureaux à appeler**

#### **8.1 GÉNÉRALITÉS**

8.1.1 Des organigrammes du genre de ceux qui sont reproduits sur les Figures 8-1 et 8-2 aident à établir des télécommunications rapides en cas d'urgence. C'est pourquoi, ils devraient contenir tous les numéros de téléphone d'importance vitale. Des organigrammes distincts devraient être établis pour chaque type d'événement visé dans le plan. Il

importe que la méthode de notification soit clairement précisée dans le plan d'urgence.

8.1.2 Les numéros de téléphone devraient être vérifiés tous les mois et, si des changements sont intervenus, une liste révisée devrait être publiée. Afin de n'avoir à rééditer qu'une seule page en cas de modification, chaque organigramme devrait être imprimé sur une seule feuille et daté.

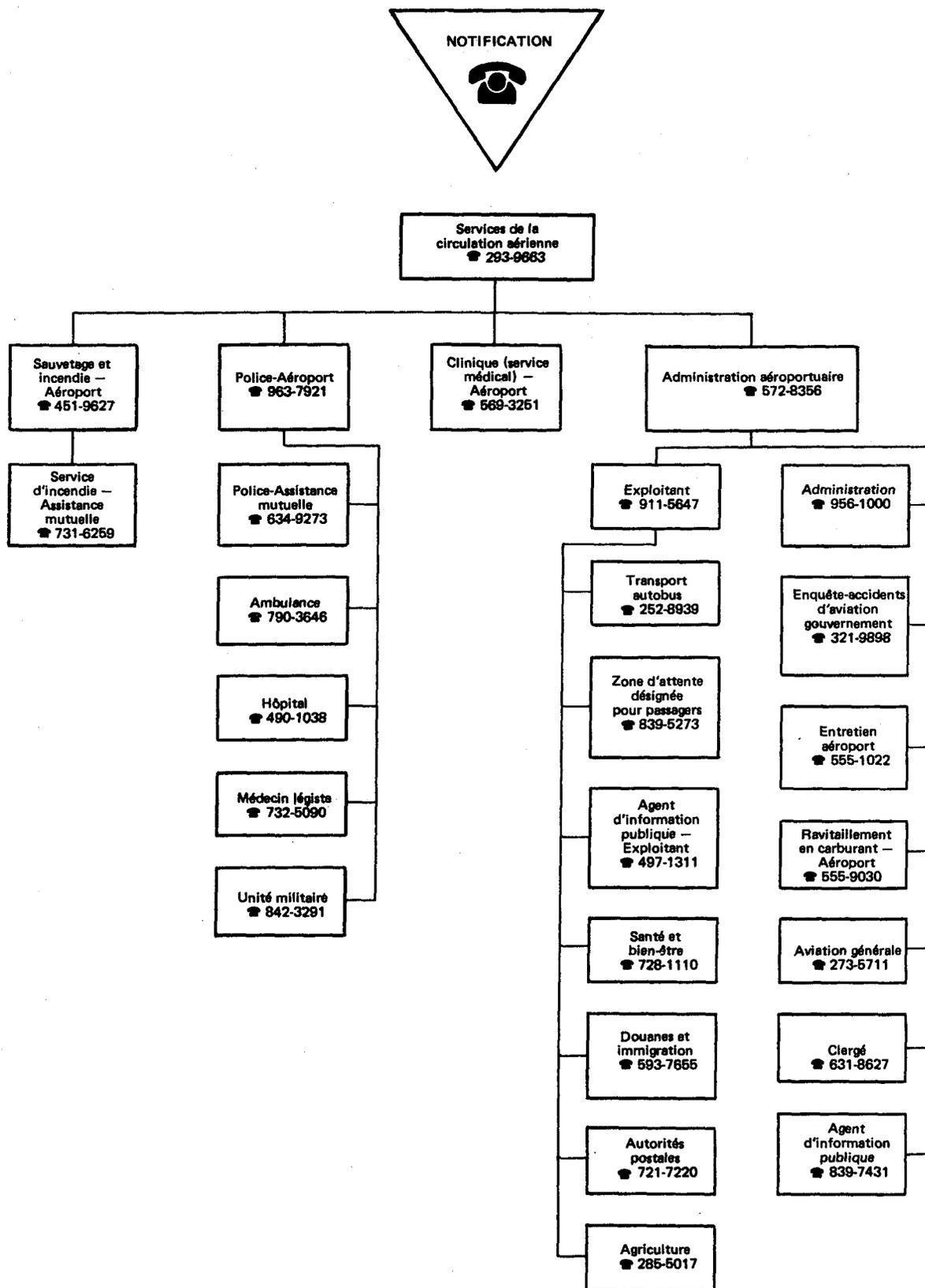


Figure 8-1. Organigramme — accident d'aviation sur l'aéroport

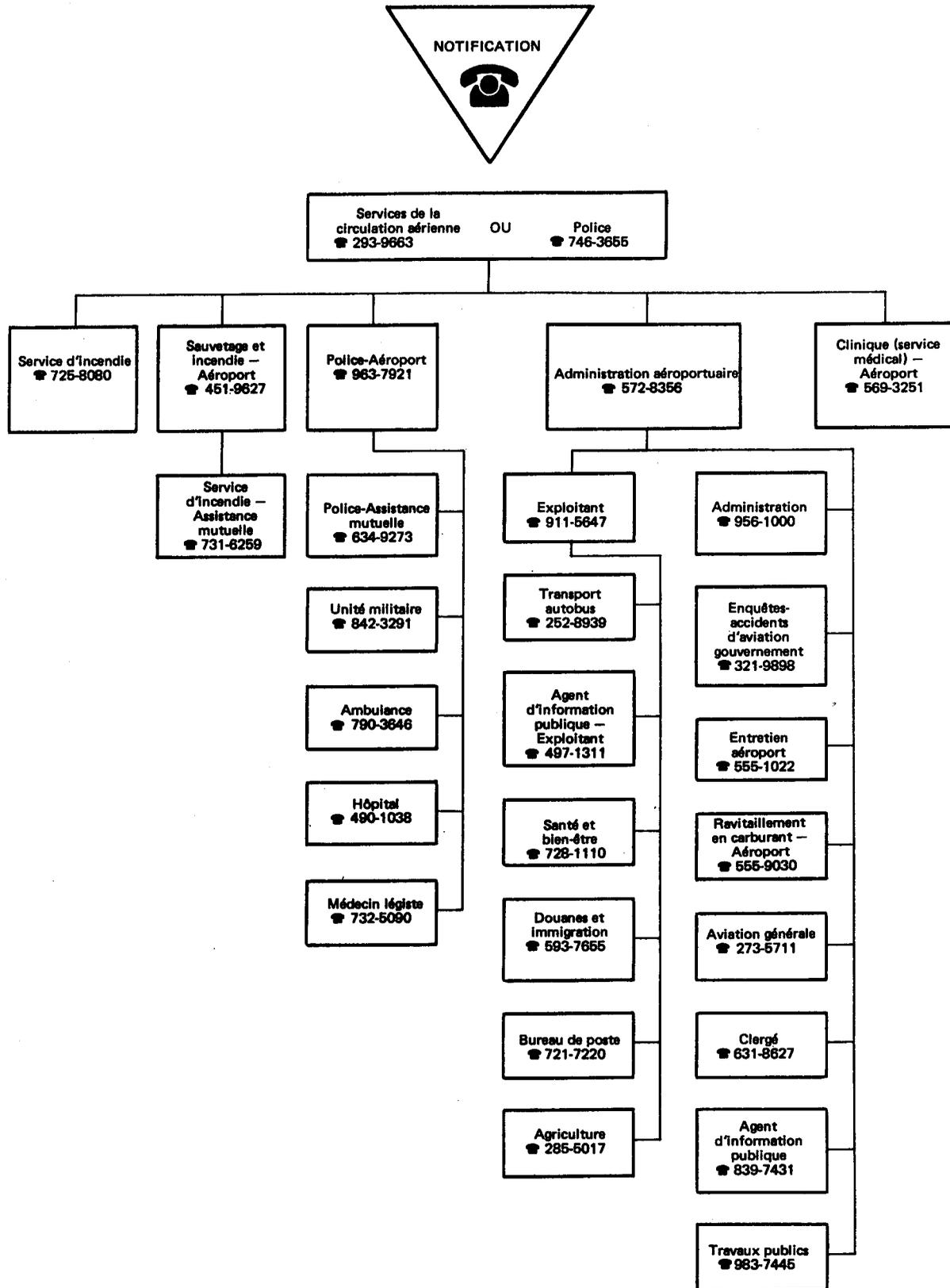


Figure 8-2. Organigramme — accident d'aviation hors de l'aéroport

# Chapitre 9

## Triage des victimes et soins médicaux

### 9.1 NÉCESSITÉ D'UNE ASSISTANCE IMMÉDIATE

Un accident d'aviation peut entraîner la perte d'un grand nombre de vies humaines et bien des blessés risquent de voir leur état s'aggraver si des soins médicaux ne sont pas immédiatement dispensés par un personnel entraîné. Les survivants doivent être triés, recevoir les premiers soins nécessaires, selon les moyens disponibles, et être ensuite rapidement évacués vers des installations médicales appropriées.

### 9.2 PRINCIPES DU TRIAGE (TOUTES SITUATIONS)

9.2.1 Le triage consiste à classer les victimes selon un ordre de priorité à suivre pour le traitement et le transport.

9.2.2 Les victimes devraient être classées en quatre catégories:

- Priorité I: Soins immédiats
- Priorité II: Soins différés
- Priorité III: Soins mineurs
- Priorité IV: Décès

9.2.3 La personne qualifiée, possédant une formation médicale, qui arrive la première sur les lieux doit procéder immédiatement au triage initial. Cette personne poursuivra cette tâche jusqu'à ce qu'elle soit relevée par une personne plus qualifiée ou par le responsable désigné à cette fin par l'autorité aéroportuaire. Les victimes doivent être évacuées de la zone de triage et acheminées vers les zones d'attente intermédiaires avant de recevoir un traitement définitif. Une fois leur état stabilisé, les victimes doivent être transportées vers les établissements appropriés.

9.2.4 Aucun effort ne devrait être épargné pour faire en sorte que les victimes de la priorité I soient traitées les premières et qu'elles aient la priorité du transport en ambulance, une fois leur état stabilisé. La responsabilité de cette opération incombe à la personne chargée du triage.

9.2.5 C'est sur place que le triage peut être effectué de la manière la plus efficace. Cependant, les conditions rencontrées sur les lieux d'un accident peuvent exiger le déplacement immédiat des victimes avant que les opérations de triage puissent être entreprises en toute sécurité. En pareil cas, les victimes devraient être transportées sur la plus courte distance possible, bien à l'écart des opérations de lutte contre l'incendie, au vent et en montant par rapport au lieu de l'accident (voir Figure 9-1).

9.2.6 Le triage des victimes devrait aboutir à l'utilisation d'étiquettes d'identification pour faciliter la répartition des blessés et leur transport vers un hôpital désigné. Cette technique convient tout particulièrement en présence de situations où plusieurs langues sont parlées.

### 9.3 CONCEPTION ET EMPLOI D'ÉTIQUETTES D'IDENTIFICATION NORMALISÉES

9.3.1 Nécessité de disposer d'étiquettes normalisées. Les étiquettes d'identification des victimes devraient être normalisées à l'aide d'un code de couleur et de symboles afin de rendre leur emploi aussi simple que possible. Ces étiquettes contribuent à accélérer le traitement des victimes, lorsqu'elles sont très nombreuses, en permettant une évacuation plus rapide des blessés vers les établissements médicaux.

9.3.2 Conception de l'étiquette d'identification. Les étiquettes normalisées devraient être conçues de manière à réduire le plus possible les renseignements qui doivent y figurer; on devrait pouvoir les utiliser par mauvais temps et elles devraient être à l'épreuve de l'eau. Un spécimen d'étiquette d'identification est reproduit à l'Appendice 8. Sur cette étiquette, les chiffres et les symboles indiquent la priorité en matière de soins, de la façon suivante:

- |                                |                   |
|--------------------------------|-------------------|
| Priorité I ou soins immédiats: | étiquette ROUGE;  |
|                                | chiffre romain I; |
|                                | symbole: lapin.   |

Priorité II ou soins différés:	étiquette JAUNE; chiffre romain II; symbole: tortue.
Priorité III ou soins mineurs:	étiquette VERTE; chiffre romain III; symbole: ambulance barrée d'un X.
Priorité IV ou décès:	étiquette NOIRE.

9.3.3 À défaut d'étiquettes d'identification, on peut classer les victimes en utilisant des chiffres romains sur ruban adhésif ou en apposant des marques directement sur le front ou sur une autre partie exposée du corps pour indiquer la priorité et les soins requis. À défaut de crayons marqueurs, on peut utiliser du rouge à lèvres. Les crayons feutre sont à déconseiller car ils peuvent laisser des bavures sous la pluie ou la neige et geler à basse température.

#### 9.4 PRINCIPES RÉGISSANT LES SOINS

9.4.1 L'état des blessés graves devrait être stabilisé sur les lieux mêmes de l'accident. On évitera de transporter immédiatement un blessé grave avant d'avoir stabilisé son état.

9.4.2 Lorsqu'un accident survient sur l'aéroport ou à proximité, les sauveteurs et pompiers sont généralement les premiers à arriver sur les lieux. Ce personnel doit être conscient que les blessés graves doivent être impérativement localisés et que leur état doit être stabilisé aussi rapidement que possible. S'il n'est pas nécessaire que l'ensemble du personnel s'emploie à lutter contre l'incendie ou à l'empêcher de se déclarer, les personnes disponibles devraient immédiatement commencer à stabiliser l'état des victimes sous la direction de la personne la plus qualifiée pour le traitement des traumatismes. Les véhicules de première intervention devraient transporter une réserve initiale d'équipements suffisante pour soigner les victimes, notamment des tubes et canules respiratoires, des compresses, des bandages, de l'oxygène et autres équipements utilisés pour stabiliser l'état de personnes affectées par l'inhalation de fumée ou de traumatismes graves. La réserve d'oxygène devrait être suffisante pour pouvoir traiter également le personnel de sauvetage et d'incendie. Cependant, l'oxygène ne sera pas utilisé en présence de flaques de carburant ou de vêtements imbibés de carburant, étant donné le risque d'explosion.

9.4.3 Les soins dispensés au cours des toutes premières minutes de traitement médical devraient viser à stabiliser les

victimes en attendant qu'elles reçoivent des soins plus poussés. À l'arrivée des équipes spécialisées dans le traitement des traumatismes, des soins plus spécifiques (réanimation cardiopulmonaire, etc.) seront dispensés.

9.4.4 La procédure de triage et les soins médicaux dispensés ensuite devraient être dirigés par une même personne, soit le coordonnateur médical désigné, dès l'arrivée de celui-ci sur les lieux. Avant cela, les opérations de triage devraient être dirigées par la personne que désignera le chef de l'équipe de sauvetage et d'incendie, jusqu'à ce que cette personne soit relevée par le coordonnateur médical désigné.

9.4.5 Le coordonnateur médical sera responsable pour tous les aspects médicaux de l'intervention et rendra compte directement au commandant des opérations sur les lieux. Son rôle principal sera celui d'un administrateur et non pas d'un membre de l'équipe médicale qui dispense des soins aux blessés.

9.4.6 Afin qu'il puisse être identifié facilement et sans équivoque, le coordonnateur médical devrait porter un casque blanc ainsi qu'une veste ou un gilet blanc, bien visible, portant l'inscription «COORDONNATEUR MÉDICAL» en lettres rouges réfléchissantes, sur la poitrine et au dos,.

9.4.7 Soins à donner aux victimes de priorité I (soins immédiats). Cette catégorie comporte les cas suivants:

- a) hémorragie majeure;
- b) forte inhalation de fumée;
- c) lésions thoraciques avec asphyxie et lésions cervico-maxillo-faciales;
- d) traumatisme crânien accompagné de coma et de choc à progression rapide;
- e) fractures complexes;
- f) brûlures étendues (plus de 30 %);
- g) lésions consécutives à un écrasement;
- h) tous les types de choc;
- i) blessures affectant la moelle épinière.

9.4.8 Il est recommandé de prendre les mesures ci-après:

- a) dispenser les premiers soins (dégager la trachée, arrêter les hémorragies à l'aide de compresses hémostatiques et mettre la victime en posture de transport);

- b) procéder à la réanimation;
- c) donner de l'oxygène, sauf en présence de flaques de carburant ou de vêtements imbibés de carburant;
- d) placer le blessé sous abri en attendant son transport.

9.4.9 Soins à donner aux victimes de priorité II (soins différés). Cette catégorie comprend les cas suivants:

- a) traumatisme thoracique non accompagné d'asphyxie;
- b) fractures simples des extrémités;
- c) brûlures limitées (moins de 30 %);
- d) traumatisme crânien non accompagné de coma ou de choc;
- e) lésions des tissus tendres.

9.4.10 Les soins à donner aux victimes dont les blessures n'exigent pas un traitement médical d'urgence pour les maintenir en vie peuvent être différés jusqu'à ce que l'état des victimes de priorité I ait été stabilisé. Les victimes de priorité II seront transportées après avoir reçu un minimum de soins sur place.

9.4.11 Soins à donner aux victimes de priorité III (soins mineurs). Cette catégorie se limite aux cas de blessures légères. Lors de certains accidents ou incidents, des passagers peuvent ne subir que de légères blessures, ou sont indemnes, ou encore paraissent n'avoir aucune blessure. Étant donné que les personnes de cette catégorie risquent de gêner les soins dispensés aux autres victimes, il importe de les évacuer du lieu de l'accident ou de l'incident et de les transporter jusqu'à la zone désignée où elles devront subir un nouvel examen.

9.4.12 Il importe de prendre des dispositions pour soigner les victimes de priorité III, assurer leur confort et les identifier. Cette tâche devrait revenir aux services d'exploitation de l'aéroport, à l'exploitant de l'aéronef (s'il est en mesure d'intervenir), ou à un organisme international de secours (Croix-Rouge, etc.). Des zones réservées à ces opérations devraient être désignées à l'avance à cette fin (hangar vide, zone désignée dans une aérogare, poste d'incendie ou autres emplacements disponibles de dimensions appropriées, comme un hôtel, une école, etc.). Les zones ainsi choisies devraient être équipées de moyens de chauffage ou de climatisation, d'éclairage et d'alimentation électrique, d'installations d'eau courante, de téléphones et de toilettes. Un certain nombre de ces emplacements, choisis à l'avance, devraient être libres de sorte qu'en cas d'accident, le site le plus avantageux puisse être choisi, en fonction de sa proximité et de sa superficie (selon le nombre de victimes). Tout le personnel d'exploitation

et les concessionnaires de l'aéroport devraient connaître l'emplacement de ces installations.

## 9.5 CONTRÔLE DE L'ACHEMINEMENT DES BLESSÉS

9.5.1 Les blessés devraient passer successivement par quatre zones bien placées et faciles à identifier (voir Figure 9-1).

- a) *Zone de dégagement* — Il s'agit d'une zone où les blessés graves, retirés de l'épave, seront tout d'abord groupés. La nécessité de désigner une telle zone sera fonction du type d'accident et des circonstances. La surveillance des victimes est en principe transférée du personnel de sauvetage et d'incendie aux services médicaux à cet emplacement. Dans la plupart des cas, toutefois, ce transfert s'effectuera à la zone de triage.
- b) *Zone de triage* — Cette zone devrait être située à une distance d'au moins 90 m, au vent par rapport au lieu de l'accident, afin d'éviter qu'elle ne soit affectée par l'incendie et la fumée. S'il y a lieu, on pourra établir plusieurs zones de triage.
- c) *Zone de soins médicaux* — Pour commencer, il y aura une seule et unique zone de soins. Par la suite, cette zone sera subdivisée en trois sous-zones correspondant aux trois catégories de blessés: soins immédiats (priorité I), soins différés (priorité II) et soins mineurs (priorité III). Ces différentes zones peuvent être identifiées par des couleurs (Rouge — soins immédiats, Jaune — soins différés et Vert — soins mineurs). On pourra utiliser également des balises cônes de couleur et du type utilisé pour la circulation, des fanions, etc.
- d) *Zone de transport* — Une zone de transport pour les opérations d'enregistrement, de répartition et d'évacuation des survivants devrait être aménagée entre la zone des soins médicaux et la voie de sortie. Il suffit normalement d'une seule zone de transport. Cependant, s'il y a plusieurs zones, il est essentiel de prévoir des moyens de communication entre elles.

9.5.2 Il est recommandé de prévoir des installations mobiles pour la stabilisation de l'état des victimes des priorités I et II et pour leur traitement. L'idéal serait que ces installations puissent être mises en service en moins de trente (30) minutes. Il faut donc que leur conception permette de les acheminer rapidement sur les lieux et de les mettre rapidement en service pour recevoir les victimes. Ces installations devraient se composer des éléments suivants:

- a) des ambulances classiques ou dotées d'équipement de réanimation. Une ambulance équipée pour la réanimation constitue un abri idéal pour une victime de priorité I. Celle-ci peut y être traitée, puis transportée directement à un hôpital;
- b) des tentes de couleur rouge pour recevoir les cas graves ou extrêmement urgents. Ces installations, dotées de dispositifs intégrés de chauffage et d'éclairage, peuvent être transportées sur les lieux avec tout l'équipement médical nécessaire (voir Appendice 3);
- c) des tentes de couleur jaune pouvant abriter les blessés de priorité II. On pourra utiliser des unités médicales mobiles ou des ambulances pour dispenser un traitement de stabilisation à tous les blessés.

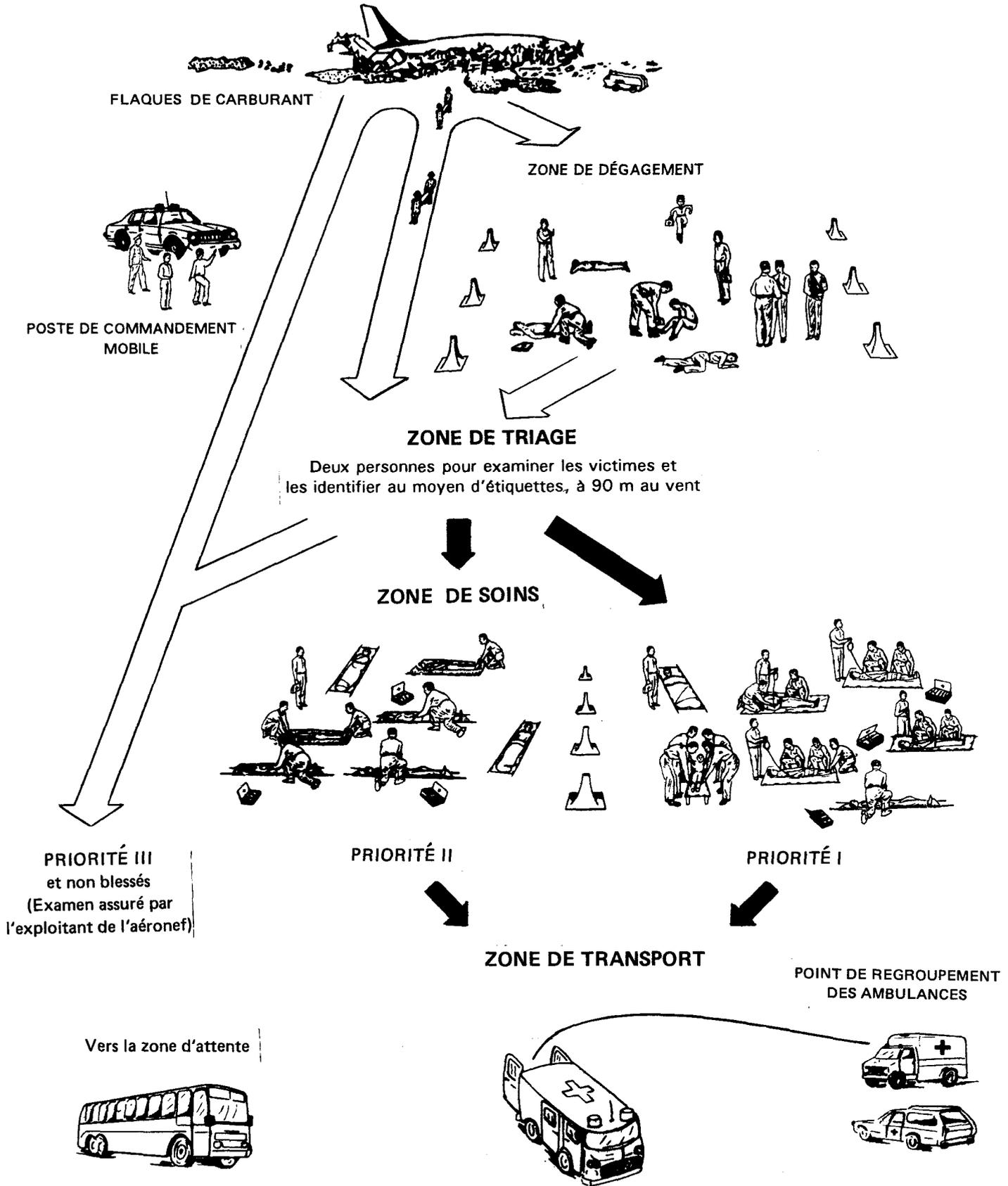


Figure 9-1. Triage et soins médicaux sur les lieux de l'accident

## Chapitre 10

### Soins à donner aux survivants indemnes

#### 10.1 GÉNÉRALITÉS

10.1.1 L'administration aéroportuaire, l'exploitant (s'il est en mesure d'intervenir) ou tout autre organe désigné à l'avance et choisi à cette fin, aura la responsabilité:

- a) de choisir, parmi les zones d'attente désignées à l'avance dans le plan d'urgence d'aéroport, celle qui convient le mieux à la situation;
- b) d'assurer le transport des passagers indemnes entre le lieu de l'accident et la zone d'attente désignée;
- c) de prendre les dispositions voulues afin qu'un ou plusieurs médecins, une ou plusieurs infirmières ou des équipes qualifiées pour les premiers soins examinent et traitent les passagers qui sont censés être indemnes, en particulier pour traumatismes nerveux (choc) et/ou pour inhalation de fumée, le cas échéant;
- d) de produire un manifeste complet, passagers et équipage, aux fins d'établissement du dossier;
- e) d'interroger les passagers indemnes et de consigner leurs nom, adresse et numéro de téléphone, ainsi que l'endroit où ils peuvent être rejoints au cours des 72 heures suivantes;
- f) d'aviser la famille ou le parent le plus proche, s'il y a lieu;
- g) de coordonner ses efforts avec ceux de l'organisme international de secours désigné (Croix-Rouge, etc.);
- h) d'empêcher l'intervention intempestive de personnes non autorisées ou de personnes qui ne sont pas officiellement impliquées dans l'opération en cours.

10.1.2 Des arrangements préalables devraient être conclus pour le transport immédiat, par autobus ou par tout autre moyen de transport approprié, des blessés et rescapés en état de marcher depuis le lieu de l'accident jusqu'à la zone d'attente désignée. Ce plan devrait être appliqué automatiquement après la notification de l'urgence. Une infirmière, ou une personne formée aux premiers soins devrait accompagner ces personnes jusqu'à la zone d'attente. Chaque passager ou membre d'équipage devrait subir un examen de nature à déceler s'il souffre de traumatismes nerveux (choc) ou s'il a inhalé de la fumée. Un temps froid ou peu clément peut nécessiter des dispositions supplémentaires pour la protection et le confort des rescapés.

10.1.3 Les occupants qui quittent un aéronef en utilisant les toboggans d'évacuation peuvent être nu-pieds ou ne pas porter de vêtements appropriés. Si l'accident s'est terminé dans l'eau ou dans une zone marécageuse, les vêtements des survivants peuvent être mouillés et inconfortables. Il convient de prévoir ces problèmes en constituant des réserves de vêtements, de chaussures et de couvertures immédiatement disponibles. Il peut être nécessaire d'aménager une zone d'attente spéciale pouvant procurer chaleur et vêtements, afin de prévenir les cas d'hypothermie, et pouvant être utilisée aux fins d'examen, avant que ces personnes ne soient transportées jusqu'à la zone d'attente désignée pour les rescapés en état de marcher.

10.1.4 Les organismes internationaux de secours et les établissements militaires peuvent répondre à la plupart des besoins mentionnés ci-dessus.

# Chapitre 11

## Enlèvement des dépouilles mortelles

### 11.1 ENLÈVEMENT DES DÉPOUILLES MORTELLES (ÉTIQUETTE NOIRE)

11.1.1 Lorsqu'il faut enlever des dépouilles mortelles sur les lieux d'un accident d'aviation, il est impératif de protéger les indices. Il importe d'être conscient qu'un site conservé intact fournira les indices les plus fiables pour déterminer la cause de l'accident ainsi que les mesures correctives qui pourraient contribuer, dans l'avenir, à prévenir un accident semblable.

Le plan devrait fournir les indications nécessaires pour assurer l'enlèvement des dépouilles mortelles sur les lieux de l'accident. Il devra nécessairement désigner la personne ou les personnes chargées d'entrer en contact avec le médecin légiste et de travailler en collaboration avec ce dernier. Les pompiers de l'aéroport et les autres membres du personnel de sauvetage devraient bien comprendre la nécessité fondamentale de procéder à une enquête sur l'accident ainsi que les techniques et procédures utilisées en la matière. L'épave devrait demeurer intacte, si possible, jusqu'à l'arrivée des autorités chargées de l'enquête.

11.1.2 Les zones qui entourent immédiatement des dépouilles mortelles seront entièrement protégées. Les zones dans lesquelles se trouvent un grand nombre de morts ou de corps mutilés devraient être conservées intactes jusqu'à l'arrivée sur les lieux du médecin légiste et de l'enquêteur ou d'une personne désignée comme tel.

11.1.3 Un nombre suffisant de gants jetables en plastique et de gants de cuir devrait être prévu pour les brancardiers chargés d'enlever les dépouilles mortelles. Des gants jetables en plastique sont acceptables, mais ils se coupent ou se déchirent facilement au contact de l'épave et des débris de l'aéronef. Les gants de cuir ne se déchirent pas, mais ils absorbent les fluides et diminuent la sensibilité au toucher. Il est donc conseillé de donner à chaque brancardier un gant de plastique et un gant de cuir, ou de grouper les brancardiers par équipes de deux. Tous les gants devraient être brûlés après usage.

11.1.4 S'il devient nécessaire d'enlever des corps ou des parties de l'épave, on prendra des photographies montrant les positions relatives des corps et des différentes parties de l'épave et l'on fera un schéma de leurs positions respectives, avant l'enlèvement. En outre, des étiquettes devraient être attachées à chaque corps ou partie de corps déplacés et des fiches ou étiquettes correspondantes devraient être placées aux endroits où les débris ont été trouvés dans l'épave. Toutes les étiquettes ainsi utilisées devraient être notées dans un registre. Il conviendra de prendre des dispositions particulières pour éviter de déranger quoi que ce soit dans la zone du poste de pilotage. Au cas où il serait nécessaire de déplacer des commandes de vol, il faudra au préalable prendre des photographies, des notes, ou faire des schémas.

11.1.5 L'enlèvement des dépouilles mortelles et des effets personnels ne devrait être effectué, avant l'arrivée du médecin légiste ou de l'autorité compétente, que pour prévenir leur destruction par l'incendie, ou pour d'autres raisons majeures du même ordre. S'il faut déplacer des corps, les précautions déjà mentionnées doivent être prises. Des mesures devront être prises afin de pouvoir disposer de sacs mortuaires en nombre suffisant pour enfermer tous les corps et effets personnels.

11.1.6 On peut se procurer des sacs mortuaires auprès des principaux fournisseurs d'articles funéraires, auprès des entreprises de pompes funèbres et, éventuellement, en s'adressant aux unités militaires voisines. Il est souhaitable que chaque aéroport dispose d'une réserve de sacs mortuaires.

11.1.7 L'identification des corps et la détermination de la cause du décès sont effectuées avec le concours de l'autorité désignée à cette fin. Ces opérations se font généralement avec la collaboration de médecins légistes et autres spécialistes.

11.1.8 Les accidents qui entraînent la perte de nombreuses vies humaines auront pour effet de surcharger les moyens dont disposent les morgues locales. Si les facteurs temps et température risquent d'entraîner une détérioration des tissus, il faudrait pouvoir disposer d'un entrepôt frigorifique. Il est possible d'utiliser, à cette fin, des chambres froides ou des semi-remorques réfrigérées. La zone réservée à l'examen des corps devrait se trouver à proximité de la zone d'entreposage

frigorifique et elle devrait permettre d'assurer un niveau élevé de sûreté. Elle devrait constituer une aire de travail convenable dotée de l'électricité et de l'eau courante, et assez vaste pour permettre le triage initial des corps.

11.1.9 La morgue devrait se trouver dans un endroit isolé, à l'écart des zones auxquelles peuvent avoir accès les parents ou le public en général.

11.1.10 Après identification des morts, on entreprendra de prévenir les proches parents. Il faudrait faire appel, à cette fin, à l'exploitant en cause, à des organismes de services publics (par exemple, organismes internationaux de secours, police) ou à des membres du clergé.

11.1.11 C'est en général à l'équipe chargée de l'enquête sur l'accident qu'il incombe de demander l'autopsie et l'analyse toxicologique des corps des membres de l'équipage

de conduite et, dans certains cas, des passagers. La nécessité de procéder à ces examens devrait être déterminée avant l'enlèvement des corps.

11.1.12 Aussitôt que possible après la fin des opérations de sauvetage et de lutte contre l'incendie, tous les participants à ces opérations devraient être interrogés par l'autorité compétente qui consignera leurs observations. Les schémas, photographies, films et enregistrements magnétophoniques et magnétoscopiques réalisés sur les lieux de l'accident, ainsi que les détails pertinents sur l'étiquetage des corps et parties de corps retirés de l'emplacement qu'ils occupaient, constituent des outils précieux pour les enquêteurs.

11.1.13 Le médecin légiste désigné devrait porter un casque brun foncé ainsi qu'un gilet ou autre vêtement portant, sur la poitrine et au dos, en caractères bien visibles, l'inscription «MÉDECIN LÉGISTE EN CHEF».

# Chapitre 12

## Télécommunications

### 12.1 SERVICES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

Tous les services de l'aéroport qui interviennent dans une situation d'urgence doivent impérativement disposer d'un réseau approprié de télécommunications bilatérales. Le plan d'urgence devrait également prévoir le maintien en service d'un réseau approprié de télécommunications avec les intervenants de l'extérieur. Le plan stipule que le poste de commandement et le centre des opérations d'urgence doivent pouvoir maintenir des communications ininterrompues avec tous les intervenants. Des moyens de télécommunications de secours devraient être désignés au cours du processus de planification.

### 12.2 RÉSEAU DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

12.2.1 Un réseau coordonné de télécommunications est d'une importance vitale pour toute opération majeure qui fait appel à des intervenants soumis à plusieurs juridictions.

12.2.2 Un réseau coordonné de télécommunications devrait comprendre un nombre suffisant d'émetteurs-récepteurs radio, de téléphones et autres dispositifs de télécommunications pour établir et maintenir une liaison primaire et une liaison secondaire. Un tel réseau devrait relier entre eux le centre des opérations d'urgence et le poste de commandement mobile et devrait aussi relier chacun de ces centres à tous les organes intervenants. (voir l'organigramme de la Figure 8-1).

12.2.3 Le réseau de télécommunications opérationnelles devrait fournir un moyen principal et, s'il y a lieu, un moyen de rechange pour des communications directes entre les intervenants ci-après:

a) l'autorité chargée de donner l'alerte (tour de contrôle ou bureau de piste, directeur d'aéroport, exploitant basé en permanence ou bureau de compagnie aérienne) et les organes de sauvetage et d'incendie qui desservent l'aéroport;

b) la tour de contrôle et/ou le bureau de piste, la salle de veille du poste d'incendie approprié ou le centre de régulation d'une part et, d'autre part, les équipes de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui sont en route vers les lieux d'un accident/incident ou se trouvent déjà sur les lieux;

c) les intervenants de renfort (assistance mutuelle) situés sur l'aéroport ou hors de l'aéroport, en prévoyant une procédure d'alerte pour tout le personnel auxiliaire appelé à intervenir;

d) les différents véhicules de sauvetage et d'incendie, en prévoyant un moyen de communication entre les membres de l'équipe à bord de chaque véhicule.

### 12.3 MATÉRIEL

12.3.1 Il importe de disposer d'un matériel de télécommunications en bon état de fonctionnement et en quantité suffisante pour garantir une intervention rapide en cas d'urgence. Les équipements ci-après devraient pouvoir être utilisés immédiatement, le cas échéant.

12.3.2 Appareils radio portatifs. Un nombre suffisant d'émetteurs-récepteurs radio portatifs devraient permettre à chacun des intervenants de communiquer avec le poste de commandement.

12.3.3 Il est impératif d'observer une discipline rigoureuse dans les télécommunications afin d'éviter le brouillage des fréquences d'urgence. Chaque intervenant devrait utiliser sa propre fréquence et il conviendra de désigner une fréquence réservée au commandement.

12.3.4 Le poste de commandement devrait pouvoir disposer, si nécessaire, d'appareils radio assurant des communications directes avec l'aéronef en cause ou les contrôleurs au sol. Ces appareils devraient être dotés de casques d'écoute afin de réduire la gêne causée par l'emploi de fréquences multiples au même moment.

12.3.5 On peut également établir des télécommunications directes avec le pilote ou le poste de pilotage de l'aéronef en utilisant les liaisons poste de pilotage-sol. Il faut, pour cela, disposer d'une connection appropriée, avec fil, microphone et casque d'écoute. Une coopération et une coordination suffisantes doivent être assurées entre le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'aéroport et chacun des exploitants pour établir ce type de communications. En principe, il suffit, pour y parvenir, d'utiliser un casque d'écoute de service au sol branché dans une prise d'interphone de logement de train.

12.3.6 Un nombre suffisant de lignes téléphoniques (enregistrées ou non) ou de téléphones cellulaires devraient être disponibles au poste de commandement pour permettre d'assurer des communications directes avec les intervenants situés aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'aéroport. Des lignes directes font gagner du temps et ont pour effet de réduire le risque de surcharge des canaux de communications radio.

12.3.7 Les installations médicales et les ambulances doivent être dotées de moyens de télécommunications permettant de profiter des dispositifs perfectionnés de maintien en vie dont dispose la communauté médicale.

12.3.8 Un véhicule spécialement doté de l'équipement nécessaire de télécommunications et d'un système autonome d'alimentation électrique peut représenter un atout véritable dans un bon système de télécommunications. Un tel véhicule constitue une partie essentielle d'un poste de commandement efficace et bien géré. À cet égard, le plan devrait toujours prévoir un opérateur ou conducteur de véhicule qualifié.

12.3.9 Il est souhaitable d'installer un matériel d'enregistrement doté d'unités de marquage du temps dans le centre directeur des opérations ou dans le poste de commandement mobile pour faire en sorte que toutes les communications soient enregistrées en vue de leur analyse ultérieure. Il est également souhaitable d'enregistrer toutes les communications échangées au cours des opérations, y compris les messages imprimés.

12.3.10 Au cas où se produirait une interruption temporaire des télécommunications, des messagers devraient

être affectés au poste de commandement afin de renforcer les autres modes de communications. On devrait disposer également de mégaphones portatifs.

## 12.4 SITUATIONS D'URGENCE SUR L'AIRE DE TRAFIC ET DANS L'AÉROGARE

12.4.1 L'autorité aéroportuaire ou les exploitants d'aéronefs devraient mettre en oeuvre un système de télécommunications permettant l'intervention rapide de l'équipement d'urgence en cas d'accident ou d'incident survenant sur l'aire de trafic ou dans l'aérogare. Ce type d'accident ou d'incident survenant sur l'aire de trafic comprend les incendies de cabine d'aéronef, les déversements et incendies de carburant en cours d'avitaillement, les collisions entre aéronef et véhicule et les urgences médicales.

12.4.2 Le personnel d'aire de trafic, en aussi grand nombre que possible, et tout au moins la totalité du personnel superviseur, devrait être doté d'émetteurs-récepteurs radio permettant d'établir des communications directes avec un bureau central d'information.

12.4.3 Toutes les portes ou passerelles d'embarquement devraient être dotées de téléphones aussi bien au niveau de l'accès à bord qu'au niveau de l'aire de trafic. Les numéros de téléphone d'urgence devraient être affichés de façon bien visible.

## 12.5 ESSAI ET VÉRIFICATION DU SYSTÈME

12.5.1 Le système de télécommunications devrait être essayé chaque jour afin de s'assurer du bon fonctionnement de tous les réseaux radio et téléphoniques.

12.5.2 Une liste complète et à jour des numéros de téléphone de tous les intervenants devrait être mise à la disposition de tous les organes et de tout le personnel chargés d'appliquer le plan d'urgence de l'aéroport ou de l'agglomération. Ces numéros de téléphone seront vérifiés chaque mois. Des listes à jour seront distribuées systématiquement à tous les participants.

## Chapitre 13

# Exercices d'application du plan d'urgence d'aéroport

### 13.1 OBJET DES EXERCICES

13.1.1 Un exercice d'application du plan d'urgence a pour objet de vérifier:

- a) la participation de tout le personnel appelé à intervenir;
- b) la valeur des plans et procédures d'urgence;
- c) le matériel et le système de télécommunications d'urgence.

13.1.2 Il est important, par conséquent, que le plan contienne des dispositions prescrivant que le plan d'urgence d'aéroport soit mis à l'essai. Cet essai devrait avoir pour objet de remédier au plus grand nombre possible d'insuffisances et de familiariser l'ensemble du personnel et des organes participants avec l'environnement de l'aéroport, avec les autres intervenants et avec le rôle qui leur est assigné dans le plan.

13.1.3 Le plan d'urgence d'aéroport fournit le cadre qui permettra aux services de protection contre l'incendie et de sûreté, aux services médicaux et aux autres ressources dont disposent l'aéroport et l'agglomération de joindre leurs efforts dans une intervention efficace et coordonnée en présence d'une situation d'urgence. En pratiquant l'un ou l'autre des différents types d'exercices d'intervention, les exploitants d'aéroport et les gestionnaires des moyens d'urgence de l'agglomération pourront, en premier lieu, élaborer un plan d'urgence intégré où l'intervention sera fondée sur les besoins et le site de l'événement et, en second lieu, mettre en pratique les procédures et la coordination nécessaires pour exécuter, dans un minimum de temps, une intervention efficace. En outre, les exploitants d'aéroport ne peuvent pas véritablement se fier au plan d'urgence de l'aéroport avant de l'avoir étudié, révisé, étudié à nouveau et essayé. La mise à l'essai est cruciale pour permettre de déterminer l'existence éventuelle de lacunes graves dans le plan. Par exemple, certains intervenants peuvent avoir une conception ou une interprétation erronée du plan; certaines des procédures qui semblent efficaces sur le papier peuvent se révéler inefficaces dans la pratique; les estimations écrites de temps, de distance ou des moyens disponibles peuvent être inexacts au point de causer des problèmes. La mise à l'essai du plan peut donner aux membres

du personnel d'intervention de l'aéroport l'occasion de se connaître les uns les autres et de découvrir la manière dont fonctionnent les autres services. Elle peut aussi fournir au personnel d'intervention venant de l'extérieur de l'aéroport l'occasion de rencontrer le personnel de l'aéroport et de se familiariser avec les installations, les ressources et la circulation sur l'aéroport, et avec les zones de danger identifiables. Les exercices devraient être exécutés de jour, au crépuscule et de nuit, ainsi que dans différentes conditions de temps et de visibilité.

### 13.2 TYPES D'EXERCICES

13.2.1 La mise à l'essai du plan d'urgence d'aéroport fait appel à trois types d'exercices:

- a) exercice général;
- b) exercice partiel;
- c) exercice en salle.

13.2.2 Ces exercices seront effectués selon les fréquences suivantes:

- Exercice général: au moins une fois tous les deux ans;
- Exercice partiel: au moins une fois dans l'année qui ne comporte pas d'exercice général ou selon que l'exige le maintien des compétences;
- Exercice en salle: au moins une fois tous les six mois, sauf dans la période de six mois pendant laquelle on procédera à un exercice général.

### 13.3 EXERCICE EN SALLE

13.3.1 L'exercice en salle permet d'éprouver le degré d'intégration et la capacité des moyens d'intervention utilisés sans les dépenses et les interruptions de service qu'entraîne un

exercice général. L'exercice en salle peut être exécuté à titre d'exercice de coordination avant l'exercice général, ou bien il peut avoir lieu à des époques intermédiaires, dans le but de confirmer les procédures et la politique à suivre, les numéros de téléphone, les fréquences radio ainsi que les changements éventuels affectant le personnel clé.

13.3.2 L'exercice en salle, le plus simple à organiser, exige seulement une salle de réunion, un plan à grande échelle de l'aéroport et la présence d'un représentant cadre de chaque organe participant. On choisit, sur le plan, un emplacement d'accident possible et chaque participant décrit les mesures que prendrait l'organe auquel il appartient. Cet exercice mettra rapidement en évidence les problèmes opérationnels, comme par exemple des fréquences de télécommunications incompatibles, un équipement insuffisant, une terminologie et des zones de juridiction prêtant à confusion. Ces exercices devraient avoir lieu deux fois par an, sans coïncider toutefois avec d'autres exercices.

### 13.4 EXERCICE PARTIEL

Il peut être nécessaire de procéder à des exercices partiels, à l'intention de certains des intervenants, afin d'entraîner du personnel nouveau, d'évaluer de nouveaux équipements ou de nouvelles techniques, ou pour répondre aux exigences d'une formation périodique obligatoire. Ces exercices sont économiques étant donné leur portée limitée et ils peuvent être répétés aussi souvent que l'exige le maintien d'un niveau élevé de compétence. Ils peuvent ne faire intervenir qu'un seul organe, comme par exemple des services de sauvetage et d'incendie ou des services médicaux, ou une combinaison de plusieurs organes, selon les besoins. Ces exercices devraient avoir lieu au moins une fois pendant l'année où l'on omet l'exercice général, afin de s'assurer que toutes les insuffisances constatées au cours de l'exercice général ont été corrigées.

### 13.5 EXERCICE GÉNÉRAL

13.5.1 Les conditions d'application du plan d'urgence d'aéroport devraient faire l'objet d'un exercice général visant à éprouver toutes les installations et les intervenants qui leur sont associés, au moins une fois tous les deux ans. L'exercice général devrait être suivi d'un compte rendu complet, accompagné d'une analyse critique. Des représentants de tous les organes qui participaient à l'exercice devraient également prendre une part active à la critique.

13.5.2 La première étape de la planification d'un exercice général consiste à obtenir l'appui de l'autorité aéroportuaire et

de l'agglomération riveraine. Les services et organes à considérer sont énumérés en 3.1.

13.5.3 a) *Objectifs.* Lorsqu'ils procéderont à un exercice général, les planificateurs et spécialistes de l'aéroport et de l'agglomération devront impérativement décider, en tout premier lieu, quels devraient être exactement les objectifs à atteindre. Étant donné que les fonds et le personnel sont souvent difficiles à obtenir, les gestionnaires devront avoir la sagesse de planifier en vue d'atteindre des objectifs spécifiques.

b) *Choix d'un objectif.* De nombreux objectifs peuvent être définis. Par exemple, il peut être souhaitable de procéder à un exercice de nuit pour éprouver les réactions du personnel d'intervention dans les conditions nocturnes. De la même manière, il peut être souhaitable d'éprouver l'aptitude des équipes locales d'intervention à réagir en présence de matières dangereuses découvertes dans le chargement d'un aéronef.

c) *Application de limites aux objectifs.* Il est probable que l'on pourra réaliser plus d'un objectif dans le courant de l'exercice. Le piège à craindre lorsque l'on combine plusieurs objectifs est que leur nombre peut être supérieur à celui des objectifs qui peuvent être atteints. Lorsqu'ils s'efforceront de définir les objectifs, les planificateurs devront limiter la portée des problèmes qui seront étudiés ou bien ils courent le risque de semer la confusion et la frustration parmi le personnel d'intervention. Des situations critiques réelles peuvent engendrer confusion et frustration, mais de tels sentiments, en cours d'exercice, n'auront qu'un effet négatif sur le plan de l'entraînement. Il peut en résulter une diminution de l'aptitude de la collectivité à intervenir en présence de situations d'urgence réelles.

d) *Évaluation des résultats.* Il devrait être possible, après l'exercice, de regarder en arrière et de noter les techniques spécifiques qui ont été apprises, les nouvelles conditions environnementales qui ont été analysées, les systèmes de télécommunications expérimentés, les nouveaux organes de renfort (assistance mutuelle) intégrés dans le plan d'urgence, le nouveau matériel utilisé, ainsi que d'autres aspects avantageux ou générateurs de problèmes.

13.5.4 Il est impératif que le chef de chaque organe soit parfaitement familiarisé avec le plan d'urgence d'aéroport et qu'il mette au point, pour ses propres services, un plan particulier qui soit coordonné avec le plan général. Les chefs des différents organes devraient se réunir régulièrement afin d'acquérir une bonne compréhension des responsabilités de leurs propres services et des conditions de coopération avec les autres organes.

13.5.5 Pour l'exercice général, il conviendra d'utiliser un avion de transport passagers de gros tonnage afin d'ajouter une

touche de réalisme et de familiariser les participants avec le problème de l'évacuation des victimes. S'il n'y a pas d'avion disponible, on peut utiliser un autobus ou un autre véhicule de grandes dimensions.

13.5.6 Les exercices d'application du plan d'urgence devraient avoir lieu à des emplacements qui offriront un maximum de réalisme, tout en veillant à perturber le moins possible les activités aéroportuaires. On pourra utiliser différents scénarios. L'exercice peut avoir lieu de jour ou de nuit sur l'aéroport, sur l'aire de sécurité d'extrémité de piste, ou au sein de l'agglomération riveraine. Les scénarios sont centrés sur des accidents des types suivants:

- a) aéronef/bâtiment;
- b) aéronef/aéronef;
- c) aéronef/véhicule au sol.

Étant donné qu'environ 80 % de tous les accidents d'aviation surviennent sur la piste, les aires de sécurité d'extrémité de piste ou les aires d'approche ou de décollage, la majorité des exercices devraient se dérouler dans ces zones. Si l'on ne dispose pas d'un avion, de petits incendies allumés dans la zone considérée peuvent ajouter une touche de réalisme pour les pompiers. Des personnes volontaires, jouant le rôle de victimes, présenteront des lésions postiches afin d'offrir un certain réalisme aux intervenants médicaux.

13.5.7 Au moins 120 jours avant la date prévue pour l'exercice général, l'autorité aéroportuaire devrait convoquer une réunion de tout le personnel de supervision des principaux organes participants. C'est au cours de cette réunion qu'il faudra exposer les objectifs de l'exercice, formuler un scénario, assigner les tâches et définir les rôles respectifs de tous les organes et de tout le personnel. Un exemple de calendrier et de liste de contrôle est donné ci-dessous:

- D – 120 jours Réunions préparatoires du personnel de supervision des organes participants dans le but de définir les objectifs, de formuler le scénario, d'assigner les tâches et de choisir les coordonnateurs du plan d'urgence (voir Chapitre 6);
- D – 90 jours Premier rapport d'avancement sur les arrangements;
- D – 70 jours Première réunion de tous les organes participants (représentants de chaque comité);

- D – 60 jours Arrangements complets concernant le choix de l'emplacement ou de la zone de regroupement pour l'exercice général. Achèvement du scénario écrit;
- D – 50 jours L'entraînement de l'équipe de simulation commence. Deuxième réunion des représentants des différents comités. Un président du comité de simulation peut être choisi parmi le personnel des hôpitaux, des services de sauvetage et d'incendie, de la protection civile, des unités militaires, etc.;
- D – 40 jours Derniers arrangements relatifs au transport, aux vivres, aux brancardiers et aux travailleurs volontaires;
- D – 30 jours Troisième réunion des représentants des différents comités. Exécution d'un exercice préliminaire «de mise en train» pour les communications;
- D – 21 jours Quatrième réunion des représentants des différents comités. Rattrapage pour les membres qui ont manqué la séance précédente et derniers arrangements concernant les volontaires pour le rôle de victime;
- D – 14 jours Réunion finale et briefing de tous les participants, y compris l'équipe chargée de l'analyse critique;
- D – 7 jours Réunion finale du personnel de supervision pour l'examen de la répartition des tâches;
- D – 0 jour Exécution de l'exercice;
- D + 1 à 7 jours À la suite de l'exercice, compte rendu présenté de manière que tous les participants puissent entendre les critiques des observateurs;
- D + 30 jours Le personnel de supervision se réunit pour examiner les critiques écrites présentées par les observateurs et les participants; révision des procédures pour corriger les erreurs et remédier aux insuffisances révélées par l'exercice.

13.5.8 Lors de la préparation du scénario, on évitera d'utiliser les vrais noms des exploitants et des types

d'aéronefs. On évitera ainsi des situations éventuellement embarrassantes pour des compagnies ou organismes impliqués dans l'aviation civile.

13.5.9 Afin de tirer tout le parti possible d'un exercice général, il importe de passer en revue le déroulement complet de l'opération. On instituera une équipe d'observateurs chargée de la critique, composée de personnes connaissant bien les cas d'accidents impliquant un nombre élevé de victimes. Un président devrait être nommé pour cette équipe et devrait assister à toutes les réunions. L'équipe devrait assister

à la réunion finale (sept jours avant l'exercice) et, en collaboration avec l'autorité responsable, elle devrait s'assurer que des problèmes suffisamment représentatifs ont été incorporés à l'exercice. Chacun des membres de l'équipe devrait assister à la totalité de l'exercice et remplir le formulaire de compte rendu approprié (voir Appendice 9). Dès que possible après la fin de l'exercice (sept jours après, au plus tard), les membres de l'équipe devraient se réunir afin de présenter leurs observations et recommandations en vue d'améliorer le plan d'urgence d'aéroport, ainsi que les procédures qui lui sont associées.

---

## Chapitre 14

### Révision du plan d'urgence d'aéroport

#### 14.1 GÉNÉRALITÉS

14.1.1 *Évaluation du plan.* Les exercices fournissent aux exploitants d'aéroport et aux concepteurs d'exercice une excellente occasion d'évaluer l'efficacité du plan. Afin de rendre cette opération encore plus utile, les concepteurs devraient étudier avec soin le système d'évaluation.

14.1.2 *Planification.* Conformément aux objectifs de l'exercice, les concepteurs devraient élaborer un système d'évaluation qui comporte une fonction de «feedback» (rétroinformation) et identifie les avantages, et ils devraient s'assurer les services d'évaluateurs bien avant que l'exercice ait lieu.

a) *«Boucle de feedback».* La Figure 14-1 illustre le système classique de gestion de projet pour la planification et la mise en oeuvre d'un projet. Un projet est planifié, mis en oeuvre puis évalué (feedback). Ce feedback mène à l'élaboration de modifications, le cas échéant, après quoi le cycle recommence.

b) *Avantages du système.* Il est important de concevoir un système efficace pour évaluer un exercice d'intervention d'urgence sur un aéroport, quelles que soient ses dimensions, non seulement afin de détecter les problèmes rencontrés dans l'exercice proprement dit mais, ce qui est plus important, afin de déterminer les parties des plans d'intervention de l'aéroport ou de l'agglomération qui peuvent nécessiter des perfectionnements.

c) *Évaluateurs.* L'exercice devrait être totalement accessible à un groupe choisi d'évaluateurs compétents, identifiables par leurs vêtements distincts. Les évaluateurs ne devraient pas être impliqués dans la planification ou l'exécution de l'exercice. Normalement, les organismes gouvernementaux, les autres aéroports et les organisations aéronautiques privées peuvent fournir des évaluateurs expérimentés, ce qui peut être avantageux aussi bien pour l'aéroport qui procède à l'exercice que pour eux-mêmes. Il est nécessaire que les évaluateurs soient identifiés bien avant l'exercice et qu'ils soient familiarisés avec le plan d'urgence d'aéroport, y compris les lignes directrices à observer pour l'évaluation et le compte rendu.

14.1.3 *Préparation.* Il n'est pas nécessaire que les concepteurs d'exercice donnent une formation à des évaluateurs expérimentés dans le domaine des opérations aéroportuaires, de l'intervention et des exercices d'urgence. Cependant, une réunion préliminaire au cours de laquelle seront exposés en détail la portée et les objectifs de l'exercice permettra aux évaluateurs d'accomplir leur tâche avec efficacité, pour le plus grand profit de l'aéroport.

a) *Préparation des évaluateurs.* Les évaluateurs devraient recevoir des pochettes d'information et des formulaires d'évaluation bien avant que l'exercice ait lieu. Le fait de confier à des évaluateurs la tâche d'évaluer les fonctions de commandement, de contrôle et de communication, ainsi que les aspects fonctionnels d'une intervention d'urgence, garantit que les éléments clés de l'intervention sont

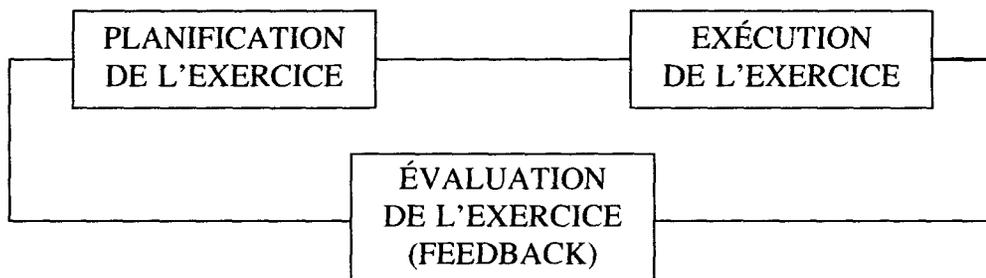


Figure 14.1 Système d'évaluation de l'exercice d'application du plan d'urgence

analysés de façon détaillée. D'autres évaluateurs devraient être chargés de faire la critique de l'exercice dans son ensemble. Ils se déplaceront autour du site et observeront tous les aspects fonctionnels ainsi que les manoeuvres d'intervention. Les évaluateurs venant de l'extérieur ont souvent des préférences ou sont qualifiés dans certains domaines d'expertise, comme la sûreté ou les aspects médicaux, ce que les concepteurs devraient déterminer avant d'affecter des tâches d'évaluation.

- b) *Formulaire d'évaluation.* Un formulaire d'évaluation apporte une aide considérable lors de l'évaluation d'un exercice d'urgence. Il est des plus efficaces s'il est divisé en sections distinctes concernant chacun des aspects fonctionnels, avec suffisamment d'espace pour prendre des notes. Les questions posées devraient être de caractère général car le fait d'être trop spécifiques risque de faire perdre du temps aux évaluateurs et de les empêcher de voir l'exercice sous un angle plus large. Un spécimen de formulaire d'évaluation est présenté à l'Appendice 9.
- c) *Briefings.* Les concepteurs du plan devraient informer les évaluateurs au sujet de leurs fonctions et des changements de dernière minute, la veille de l'exercice. Les concepteurs du plan peuvent alors leur donner des exemplaires à jour des documents d'information sur l'exercice et des formulaires d'évaluation et distribuer des gilets, vêtements, chapeaux, insignes ou autres moyens d'identification de caractère distinctif. Les évaluateurs devraient aussi assister aux briefings donnés à l'intention des médias et de l'unité d'intervention, briefings au cours desquels ils pourront poser des questions au sujet du plan, identifier les participants à l'exercice et se familiariser eux-mêmes avec les marques ou vêtements qui permettent d'identifier chaque intervenant.

14.1.4 «*Feedback*». On distingue trois systèmes de feedback communs aux exercices: feedback sur le site ou immédiat, conférence fondée sur le feedback et rapports écrits. Il convient d'utiliser un ou plusieurs de ces systèmes.

- a) *Feedback sur le site ou immédiat.* Le feedback sur le site implique la convocation des représentants de tous les groupes participants, immédiatement après l'exercice, afin de recueillir leurs observations tandis que l'exercice est encore frais dans leur mémoire. Il est évident que de nombreux détails peuvent passer inaperçus lorsqu'un évaluateur tente de résumer plusieurs heures d'une activité intense dans un compte rendu verbal de cinq minutes. Les évaluateurs négligeront d'autres détails en attendant de comparer ultérieurement leurs notes avec d'autres membres du personnel d'intervention. Le grand avantage d'un feedback sur le site réside dans le fait que l'intérêt de tous

est à son maximum; il est probable que les problèmes les plus critiques seront découverts immédiatement. Pour permettre la tenue d'une séance de feedback sur le site, les exploitants d'aéroport et les concepteurs d'exercice devraient établir des règles de procédure garantissant la possibilité d'intervenir dans le débat sans être interrompus. Les interventions seront enregistrées en sténographie ou sur magnétophone, aux fins d'examen ultérieur.

- b) *Conférence fondée sur le feedback.* La conférence fondée sur le feedback fera généralement appel aux concepteurs et aux chefs des différents organes d'intervention impliqués dans l'exercice et dans le plan. Les concepteurs du plan devraient prévoir la tenue de cette conférence une semaine au moins après l'exercice. Les chefs des organes d'intervention auront probablement besoin d'une semaine pour tenir des séances de feedback avec leur propre personnel et rassembler des informations précieuses destinées à être communiquées à la conférence. Les coordonnateurs locaux devraient assister à la conférence, à la fois pour en faire bénéficier l'aéroport en ce qui concerne l'emploi des ressources de l'agglomération voisine et pour faire en sorte que cette dernière tire profit de l'expérience de l'aéroport.
- c) *Rapports écrits.* Les évaluateurs qui ont l'expérience des exercices et des évaluations devront consigner par écrit leurs observations. Les concepteurs du plan peuvent aussi demander à d'autres catégories de personnel de présenter des rapports écrits. Ces rapports sont souvent plus sincères que les commentaires formulés dans le cadre des séances de feedback sur le site, au cours desquelles les participants peuvent craindre les observations des étrangers.

L'administration aéroportuaire ne devrait épargner aucun effort pour communiquer avec d'autres autorités aéroportuaires qui ont l'expérience d'accidents d'aviation réels ou qui ont procédé à des exercices généraux d'application de plans d'urgence, en vue d'obtenir des données et des procédures de nature à rectifier et améliorer son propre plan.

## 14.2 RÉVISION FAISANT SUITE À UN ACCIDENT

Aussitôt que possible après un accident, les organes intervenants devraient recevoir de tout leur personnel participant des rapports verbaux ou écrits et devraient rédiger un document traitant de l'ensemble des opérations d'intervention. Il conviendrait alors de tenir une réunion en salle pour examiner ces documents et, s'il y a lieu, apporter au plan d'urgence les modifications jugées nécessaires pour améliorer la capacité d'intervention.



# Appendice 1

## Glossaire

Les termes dont la définition figure dans les Annexes OACI sont utilisés conformément à la signification spécifiée dans lesdites Annexes. De très nombreux termes sont utilisés dans le monde pour désigner les installations, les procédures, les services, etc. associés aux aéroports. Dans la mesure du possible, les termes employés dans le présent document sont les plus largement utilisés sur le plan international. Lorsqu'on les rencontre, ils ont la signification spécifiée ci-après:

**Abri mobile.** Abri conçu pour être rapidement transporté sur les lieux d'un accident et promptement mis en place de manière à protéger les victimes contre les éléments. Il est équipé de manière à dispenser lumière et chaleur. Le système de transport doit être considéré comme étant partie intégrante de l'abri.

**Accident d'aviation.** Événement qui survient pendant l'utilisation d'un aéronef et au cours duquel une ou plusieurs personnes à bord de cet aéronef sont grièvement ou mortellement blessées, ou au cours duquel cet aéronef subit des dommages importants.

**Agent biologique.** Microorganisme qui cause une maladie chez l'homme, les plantes ou les animaux ou cause la détérioration de la matière.

**Aire de mouvement.** Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manoeuvre et les aires de trafic.

**Articles réglementés.** (Voir Marchandises dangereuses).

**Centre de mise en alerte et de régulation.** Installation en usage dans de nombreuses régions métropolitaines pour assurer le déploiement rapide des services d'urgence. Le centre est généralement contacté par le public qui utilise à cette fin un simple numéro de téléphone à trois chiffres.

**Centre directeur des opérations d'urgence.** Zone désignée sur l'aéroport pour soutenir et coordonner les opérations dans les situations d'urgence.

**Commandant des opérations sur les lieux.** Personne désignée pour assumer le commandement de l'ensemble des opérations en situation d'urgence.

**Coordonnateur de compagnie aérienne.** Autorité déléguée par une compagnie aérienne pour la représenter dans une situation d'urgence qui met en cause un aéronef ou des avoirs de la compagnie.

**Côté piste.** L'aire de mouvement d'un aéroport et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

**Directeur d'aéroport.** Personne à qui incombe la responsabilité du fonctionnement d'un aéroport et de sa sécurité. Le directeur d'aéroport peut exercer un contrôle administratif sur les services de sauvetage et d'incendie de l'aéroport, mais il n'a en principe aucune autorité sur le fonctionnement opérationnel de ces services.

**Enquête.** Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

**Entente d'assistance mutuelle en cas d'urgence.** Convention établie avec différents organes basés dans l'agglomération voisine et définissant les conditions de notification initiale et d'intervention.

**Étiquetage.** Méthode utilisée pour identifier les victimes selon qu'elles exigent des soins immédiats (priorité I), des soins différés (priorité II), des soins mineurs (priorité III), ou comme personne décédée.

**Étiquette d'identification.** Étiquette utilisée dans la classification des victimes selon la nature et la gravité de leurs blessures.

**Exercice.** Mise à l'essai du plan d'urgence et étude des résultats en vue d'améliorer l'efficacité du plan.

**Exercice d'application du plan d'urgence d'aéroport.**

Exercice consistant à expérimenter le plan d'urgence et à examiner les résultats de l'essai dans le but d'améliorer l'efficacité du plan.

**Exercice en salle.** Exercice du type le plus simple et le moins coûteux à organiser. Utilisé pour éprouver l'efficacité et la capacité de rendement des moyens d'intervention d'urgence, il permet de planifier, d'analyser et d'actualiser les divers éléments d'intervention avant de les essayer sur le terrain.

**Exercice général d'application du plan d'urgence.**

Rassemblement et mise en action de toutes les ressources qui seraient disponibles et utilisées dans une situation d'urgence réelle.

**Exercice partiel.** Exercice auquel prennent part un ou plusieurs des participants au plan d'urgence d'aéroport lorsqu'il y a lieu d'améliorer leur efficacité d'intervention.

**Expanséur de volume sanguin.** Solution stérile administrée par injection intraveineuse et destinée à parer aux complications physiologiques associées à la perte de sang.

**Exploitant d'aéronef(s).** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

**Incident d'aviation.** Événement, autre qu'un accident, associé à l'exploitation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation à défaut de mesures correctives. Un incident n'entraîne pas de blessures graves pour les personnes ni de dommages importants pour l'aéronef.

**Lésion postiche.** Reproduction d'une lésion de la peau, d'une tumeur, d'une blessure ou de tout autre état pathologique, appliquée sur une victime volontaire pour simuler des lésions réelles au cours d'un exercice d'intervention d'urgence.

**Marchandises dangereuses.** Terme utilisé à l'échelle internationale pour tous les modes de transport, synonyme toutefois de «matières dangereuses» et «articles réglementés». Ce terme désigne notamment les matières explosibles, les gaz comprimés ou liquéfiés (qui peuvent être inflammables ou toxiques), les liquides ou solides inflammables, les comburants, les matières toxiques ou infectieuses, les matières radioactives ou corrosives.

**Matières dangereuses.** (Voir Marchandises dangereuses).

**Médecin légiste.** (Inspecteur médical, coroner) Fonctionnaire qui a principalement pour fonction de mener une enquête

judiciaire sur la cause d'un décès lorsqu'il y a lieu de penser qu'il n'est pas dû à une cause naturelle. Les données acquises traitent de la relation entre les faits médicaux et les aspects juridiques.

**Périmètre extérieur.** Zone située en dehors du périmètre intérieur et protégée pour permettre de répondre immédiatement aux besoins opérationnels, et pour prévenir tout accès non autorisé ou non contrôlé.

**Périmètre intérieur.** Zone protégée afin d'assurer la sécurité des opérations, en présence d'une situation d'urgence, notamment avec l'aménagement de moyens d'accès et de départ immédiats pour le personnel et les véhicules d'intervention, et pour permettre un contrôle efficace du commandement, des communications et des moyens de coordination.

**Plan d'urgence d'aéroport.** Plan d'action visant à coordonner l'intervention des services d'aéroport avec l'assistance que pourraient apporter d'autres organes basés dans l'agglomération voisine en présence d'une situation d'urgence survenant sur l'aéroport ou à proximité de celui-ci.

**Plan quadrillé.** Vue en plan d'une zone avec superposition d'un quadrillage utilisé pour identifier des emplacements au sol au moyen de coordonnées rectangulaires à défaut d'autres points de repère.

**Point de rencontre.** Point de repère déterminé à l'avance, soit une jonction de routes, un carrefour ou autre emplacement spécifié, où le personnel et les véhicules appelés à intervenir dans une situation d'urgence se rendent en premier lieu pour être dirigés vers des zones de regroupement ou vers le lieu de l'accident ou de l'incident.

**Poste de commandement (PC).** Emplacement, sur les lieux d'un accident, où se trouve le commandant des opérations sur les lieux et où sont centralisés le commandement, les opérations de coordination et de contrôle, ainsi que les communications.

**Service de la circulation aérienne.** Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

**Service d'information de vol d'aéroport.** Organe des services de la circulation aérienne qui assure, à l'aéroport, le service d'information de vol, les recherches et le sauvetage, le service d'alerte sur les aéroports non contrôlés et l'assistance aux aéronefs en situation d'urgence.

**Situation critique en vol.** Situation critique affectant les occupants ou l'intégrité fonctionnelle d'un aéronef en vol.

**Stabilisation.** Ensemble de soins médicaux visant à rétablir l'équilibre physiologique de base chez un blessé afin de le maintenir en vie et de faciliter les soins à venir.

**Système de mise en alerte.** Système permettant d'avertir simultanément les services d'intervention d'urgence de l'imminence ou de l'existence d'une situation critique.

**Tour de contrôle d'aéroport.** Installation chargée d'assurer le contrôle de la circulation aérienne dans la zone de l'aéroport.

**Triage.** Opération consistant à classer les victimes d'un accident selon la nature et la gravité de leurs blessures.

**Tsunami.** Vagues océaniques d'une hauteur exceptionnelle produites par une activité sismique.

**Unité médicale mobile d'urgence.** Véhicule spécialisé, autonome, équipé de manière à permettre à un médecin de

traiter des blessures graves, dans un environnement approprié, sur les lieux de l'accident.

**Zone d'attente désignée.** Emplacement désigné où sont transportés les occupants de l'aéronef apparemment indemnes.

**Zone de dégagement.** Emplacement où les blessés graves sont tout d'abord groupés.

**Zone de regroupement.** Emplacement stratégique, prédéterminé, où le personnel, les véhicules et autres équipements de soutien peuvent se tenir prêts à intervenir au cours d'une situation d'urgence.

**Zone de soins.** Emplacement où les premiers soins sont dispensés aux blessés.

**Zone de transport médical.** Partie de la zone de triage où les blessés sont regroupés en vue de leur transport vers des établissements hospitaliers sous le contrôle direct d'un responsable du transport médical.

**Zone de triage.** Emplacement où sont effectuées les opérations de triage.

---

## Appendice 2

### Canevas d'un plan d'urgence d'aéroport

1. Les principes directeurs ci-après ont pour objet d'assurer l'uniformité d'élaboration des plans d'urgence d'aéroport. Il incombe à l'autorité aéroportuaire d'établir un plan et des procédures d'urgence applicables aux caractéristiques et aux activités particulières de l'aéroport et, selon ces mêmes principes:

- a) de définir ses propres responsabilités et celles des autres organes participants;
- b) de créer des lignes de télécommunications efficaces et des installations de télécommunications appropriées pour établir un système d'appel «en cascade» qui mette à contribution les personnes et organes responsables de la diffusion de l'information; dans la mesure du possible, on maintiendra un service de 24 heures par jour;
- c) de prendre les dispositions voulues pour disposer d'un centre directeur fixe des opérations d'urgence et d'un poste de commandement mobile à l'aéroport qui serviront dans une situation d'urgence;
- d) d'intégrer l'assistance fournie par les services locaux de soutien, comme les services d'incendie, de sûreté, les services médicaux, de protection civile, les organismes gouvernementaux et organisations locales de radio-amateurs, etc.;
- e) de définir le rôle des services de la circulation aérienne (tour de contrôle ou service d'information de vol à l'aéroport) dans le cadre des opérations d'urgence;
- f) de donner des instructions concernant l'intervention en cas d'accident ou d'incident.

2. Il faut que le plan d'urgence soit rédigé de manière à faciliter l'identification de cas d'urgence correspondant aux conditions locales à l'aéroport et dans les agglomérations voisines.

3. Les plans et procédures d'urgence devraient être publiés sous l'autorité de l'administration aéroportuaire ou de l'administration appropriée, laquelle définira et négociera les

responsabilités de tous les organes et de tous les membres du personnel de l'aéroport ou de l'extérieur qui sont, ou pourraient être, appelés à intervenir dans une situation d'urgence affectant l'aéroport.

4. Lors de l'élaboration du plan et des procédures d'urgence, il est vital que les dispositions prises soient simples et faciles à comprendre par tous ceux qui sont impliqués dans le plan. À cette fin, les organigrammes des Figures 8-1 et 8-2 du Chapitre 8 sont d'une importance capitale.

#### EXEMPLE DE TABLE DES MATIÈRES DU PLAN D'URGENCE

##### Section 1 — Numéros de téléphone d'urgence

Cette section devrait se limiter aux numéros de téléphone essentiels, compte tenu des besoins locaux, notamment les numéros des intervenants ci-après:

- a) services de la circulation aérienne;
- b) services de sauvetage et d'incendie (postes d'incendie);
- c) police et sûreté;
- d) services médicaux:
  - 1) hôpitaux;
  - 2) ambulances;
  - 3) médecins — cabinet et domicile;
- e) exploitants;
- f) autorités gouvernementales;
- g) protection civile;
- h) divers.

**Section 2 — Accident d'aviation sur l'aéroport**

- a) rôle des services de la circulation aérienne (tour de contrôle ou service d'information de vol à l'aéroport);
- b) rôle des services de sauvetage et d'incendie;
- c) rôle de la police et des services de sûreté;
- d) rôle de l'administration aéroportuaire:
  - 1) escorte des véhicules;
  - 2) maintenance;
- e) rôle des services médicaux:
  - 1) hôpitaux;
  - 2) ambulances;
  - 3) médecins;
  - 4) personnel médical;
- f) rôle de l'exploitant en cause;
- g) rôle du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement mobile;
- h) rôle des autorités gouvernementales;
- i) rôle du réseau de télécommunications (centre directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile);
- j) rôle des organes qui sont parties aux ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence;
- k) rôle des services de transport (terrestre, maritime et aérien);
- l) rôle du responsable de l'information du public;
- m) rôle des postes d'incendie locaux en cas d'incendie de bâtiments;
- n) rôle des autres participants.

**Section 3 — Accident d'aviation hors de l'aéroport**

- a) rôle des services de la circulation aérienne (tour de contrôle ou service d'information de vol à l'aéroport);
- b) rôle des services de sauvetage et d'incendie;
- c) rôle des postes d'incendie locaux;

- d) rôle de la police et des services de sûreté;
- e) rôle de l'administration aéroportuaire;
- f) rôle des services médicaux:
  - 1) hôpitaux;
  - 2) ambulances;
  - 3) médecins;
  - 4) personnel médical;
- g) rôle des organes qui sont parties aux ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence;
- h) rôle de l'exploitant en cause;
- i) rôle du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement mobile;
- j) rôle des autorités gouvernementales;
- k) rôle du réseau de télécommunications (centre directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile);
- l) rôle des services de transport (terrestre, maritime et aérien);
- m) rôle du responsable de l'information du public;
- n) rôle des autres participants.

**Section 4 — Défaillance fonctionnelle  
d'un aéronef en vol  
(urgence caractérisée ou veille locale)**

- a) rôle des services de la circulation aérienne (tour de contrôle ou service d'information de vol);
- b) rôle des services de sauvetage et d'incendie de l'aéroport;
- c) rôle de la police et des services de sûreté;
- d) rôle de l'administration aéroportuaire;
- e) rôle des services médicaux:
  - 1) hôpitaux;
  - 2) ambulances;
  - 3) médecins;
  - 4) personnel médical;

- f) rôle de l'exploitant en cause;
- g) rôle du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement mobile;
- h) rôle des autres participants.

### Section 5 — Incendie de bâtiment

- a) rôle des services de la circulation aérienne (tour de contrôle ou service d'information de vol à l'aéroport);
- b) rôle des services de sauvetage et d'incendie (poste d'incendie local);
- c) rôle de la police et des services de sûreté;
- d) rôle de l'administration aéroportuaire;
- e) évacuation du bâtiment;
- f) rôle des services médicaux;
  - 1) hôpitaux;
  - 2) ambulances;
  - 3) médecins;
  - 4) personnel médical;
- g) rôle du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement mobile;
- h) rôle du responsable de l'information du public;
- i) rôle des autres participants.

### Section 6 — Sabotage, y compris menace à la bombe (aéronef ou bâtiment)

- a) rôle des services de la circulation aérienne (tour de contrôle ou service d'information de vol à l'aéroport);
- b) rôle du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement mobile;
- c) rôle de la police et des services de sûreté;
- d) rôle de l'administration aéroportuaire;
- e) rôle des services de sauvetage et d'incendie;

- f) rôle des services médicaux:
  - 1) hôpitaux;
  - 2) ambulances;
  - 3) médecins;
  - 4) personnel médical;
- g) rôle de l'exploitant en cause;
- h) rôle des autorités gouvernementales;
- i) emplacement du poste de stationnement d'aéronef isolé;
- j) évacuation;
- k) recherches par du personnel spécialisé et des chiens spécialement entraînés;
- l) manutention et identification des bagages et du fret à bord de l'aéronef;
- m) manipulation et désamorçage de la présumée bombe;
- n) rôle du responsable de l'information du public;
- o) rôle des autres participants.

### Section 7 — Capture illicite d'aéronef

- a) rôle des services de la circulation aérienne (tour de contrôle ou service d'information de vol à l'aéroport);
- b) rôle des services de sauvetage et d'incendie;
- c) rôle de la police et des services de sûreté;
- d) rôle de l'administration aéroportuaire;
- e) rôle des services médicaux:
  - 1) hôpitaux;
  - 2) ambulances;
  - 3) médecins;
  - 4) personnel médical;
- f) rôle de l'exploitant en cause;
- g) rôle des autorités gouvernementales;
- h) rôle du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement mobile;
- i) emplacement du poste de stationnement d'aéronef isolé;

- j) rôle du responsable de l'information du public;
- k) rôle des autres participants.

- 1) chef du poste d'incendie local;
- 2) représentant de l'autorité gouvernementale;
- 3) police et sûreté — chef responsable.

### Section 8 — Incident sur l'aéroport

Un incident survenant sur l'aéroport peut obliger à prendre, en totalité ou en partie, les mesures détaillées à la section 2 «Accident d'aviation sur l'aéroport». L'administration aéroportuaire pourrait considérer comme des incidents les cas de déversement de carburant sur l'aire de trafic, la passerelle d'embarquement des passagers ou l'aire d'entreposage du carburant; la présence de marchandises dangereuses sur les aires de manutention du fret; l'effondrement de bâtiments; les collisions entre véhicule et aéronef, etc.

Le commandant des opérations sur les lieux sera désigné selon les besoins, conformément à l'entente préalable d'assistance mutuelle en cas d'urgence.

L'expérience indique que toute confusion dans l'identification du personnel de commandement en cas d'accident pose un problème grave. Afin de remédier à ce problème, il est suggéré d'adopter des casques et des gilets de couleur distinctive, avec caractères réfléchissants, dont seront équipés les membres du personnel de commandement, qui pourront ainsi être identifiés facilement. Les couleurs ci-après sont recommandées:

### Section 9 — Personnes responsables — rôle sur les lieux

Compte tenu des spécifications locales, la liste devrait comprendre, entre autres, le personnel ci-après:

- a) à l'aéroport:
  - 1) chef pompier de l'aéroport;
  - 2) représentant de l'administration aéroportuaire
  - 3) police et sûreté — chef responsable;
  - 4) coordonnateur médical.
- b) hors de l'aéroport:

Rouge	— Chef pompier
Bleu	— Chef de police
Blanc (lettres rouges)	— Coordonnateur médical
Orange international	— Administration aéroportuaire
Vert limette	— Chef des transports
Brun foncé	— Médecin légiste en chef

Un commandant des opérations sur les lieux devrait être désigné comme la personne responsable du commandement de l'ensemble des opérations d'urgence. Le commandant des opérations sur les lieux devrait être facile à reconnaître; il peut s'agir de l'une des personnes mentionnées ci-dessus ou de toute autre personne provenant des organes participants.

## Appendice 3

### Services médicaux d'aéroport

#### GÉNÉRALITÉS

1. Un aéroport devrait être doté de services et d'équipements médicaux adéquats. Il ne sera guère difficile, en général, d'assurer des services médicaux aux grands aéroports ni aux aéroports situés à proximité d'une grande ville, car les ressources humaines et le matériel voulus y sont normalement disponibles. Il est nécessaire d'établir une coordination avec le système d'assistance médicale d'urgence dans la région. Il incombera au coordonnateur médical désigné pour l'aéroport d'assurer la disponibilité et le contrôle des moyens médicaux.

2. La mise en oeuvre de services médicaux peut présenter certaines difficultés aux petits aéroports qui ne sont pas situés à proximité de régions à forte densité de population. Toutefois, ces aéroports devraient disposer de services médicaux d'urgence pour être en mesure de dispenser des soins adéquats en cas d'accident d'aviation, en tenant compte de la capacité de l'aéronef le plus lourd qui utilise l'aéroport.

3. Un inventaire des ressources médicales de l'agglomération riveraine de l'aéroport devrait faire partie du plan d'urgence d'aéroport. Il convient de prendre en considération:

- a) les ressources humaines disponibles à l'aéroport et hors de l'aéroport (médecins, équipes qualifiées pour donner les premiers soins, brancardiers et infirmières);
- b) l'équipement et les services médicaux disponibles à l'aéroport et hors de l'aéroport (hôpitaux et ambulances).

4. Aux aéroports où les ressources précitées ne sont disponibles qu'au-delà de l'agglomération riveraine, le plan d'urgence devrait être intégré à un plan de portée plus étendue pour obtenir l'assistance nécessaire, en faisant éventuellement appel à des hélicoptères pour le transport du matériel et des services médicaux sur les lieux de l'accident.

#### SERVICES MÉDICAUX D'URGENCE AUX AÉROPORTS

5. *Principes des recommandations.* Les services médicaux d'urgence aux aéroports reposent sur le principe que

le personnel médical et les installations médicales en place à l'aéroport sont en proportion de la taille de l'aéroport et que des ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence ont été conclues. Les stocks de fournitures médicales maintenus dans les installations de l'aéroport devraient suffire pour traiter les cas courants d'urgence médicale qui se produisent normalement sur l'aéroport (accidents de travail, crises cardiaques, etc.), ainsi que certains accidents d'aviation.

6. *Formation du personnel de l'aéroport aux services médicaux d'urgence.* Tout le personnel affecté aux fonctions de sauvetage et les employés de l'aéroport qui sont en contact avec le public devraient recevoir une formation en secourisme et en réanimation cardiopulmonaire.

7. Le personnel de sauvetage et d'incendie devrait être en mesure de stabiliser l'état des victimes gravement blessées. Un minimum de deux membres permanents par équipe, dans le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport, ou d'autres membres du personnel de l'aéroport, devraient recevoir en matière de traitement médical d'urgence, une formation du niveau déterminé par l'autorité médicale locale. En outre, il est recommandé de donner au plus grand nombre possible de membres du personnel de sauvetage et d'incendie une formation correspondant aux normes minimales de compétence médicale et, de préférence, au niveau d'un personnel hautement qualifié en secourisme ou au niveau équivalent. Par conséquent, ces membres du personnel devraient avoir à leur disposition immédiate un équipement médical suffisant pour commencer à stabiliser l'état des victimes en attendant que des services médicaux complets soient disponibles sur les lieux de l'accident, ou que les victimes soient transportées dans des établissements médicaux appropriés.

8. Le plus grand nombre possible de membres du personnel des services de sauvetage et d'incendie de l'aéroport devraient également être formés aux techniques de réanimation cardiopulmonaire telles qu'elles sont enseignées par l'autorité médicale compétente. Des exercices périodiques d'application de ces techniques sont indispensables pour le maintien de la compétence.

9. Les problèmes médicaux quotidiens à un aéroport peuvent servir à promouvoir et à maintenir un niveau suffisant de connaissances médicales chez le personnel d'urgence affecté à l'aéroport. Il convient de noter, cependant, que la compétence en matière de techniques médicales d'urgence ne peut être maintenue que par une mise en application pratique constante. À moins que les activités ne comprennent l'utilisation journalière de moyens perfectionnés de survie, le niveau de compétence baissera ou disparaîtra totalement.

10. Les aéroports peuvent recruter des volontaires parmi leurs employés, à l'exception des membres du personnel de sauvetage et d'incendie, afin d'assurer une intervention immédiate auprès des victimes d'un accident. Ces volontaires devraient être formés par des organismes accrédités en matière de premiers soins et de sauvetage. En cas d'urgence, ils devraient initialement être placés sous le commandement du premier chef arrivé sur les lieux, c'est-à-dire du chef pompier, jusqu'à l'arrivée du coordonnateur médical. La question de la rémunération et des responsabilités est laissée à la discrétion de l'autorité aéroportuaire.

**Tableau 3-1. Nombre maximal estimatif de victimes pour un accident d'aviation sur un aéroport**

Nombre d'occupants	Nombre de victimes	20 % des	30 % des	50 % des
		victimes — Soins immédiats Priorité I	victimes — Soins différés Priorité II	victimes — Soins mineurs Priorité III
500	375	75	113	187
450	338	68	101	169
400	300	60	90	150
350	263	53	79	131
300	225	45	68	112
250	188	38	56	94
200	150	30	45	75
150	113	23	34	56
100	75	15	23	37
50	38	8	11	19

Ces nombres reposent sur l'hypothèse que le nombre maximal de victimes parmi les survivants d'un accident d'aviation survenu sur un aéroport, ou à proximité, est évalué à environ 75 % du nombre total d'occupants.

11. *Fournitures et équipements médicaux d'urgence.* L'administration aéroportuaire devrait prendre les dispositions voulues pour disposer, à l'aéroport ou à proximité, de fournitures médicales suffisantes pour traiter un nombre de passagers et de membres d'équipage correspondant à la capacité de l'aéronef le plus lourd qui utilise normalement l'aéroport. Néanmoins, l'expérience a démontré que plusieurs appareils peuvent être impliqués dans un accident. Il faudrait donc envisager une quantité de fournitures suffisante pour faire face à cette éventualité. Le type et la quantité de ces

fournitures devraient être déterminés par l'autorité médicale principale de l'aéroport au moyen des statistiques du Tableau 3-1 du présent appendice.

12. Si l'on se fonde sur les données statistiques recueillies sur les accidents d'aviation, on peut escompter qu'environ 75 % des occupants d'un aéronef accidenté survivront à l'accident. On peut s'attendre que les soins dispensés aux survivants se répartiront de la façon suivante:

- 20 % — soins immédiats (Rouge — Priorité I)
- 30 % — soins différés (Jaune — Priorité II)
- 50 % — soins mineurs (Vert — Priorité III)

Le Tableau 3-1 indique le nombre estimatif maximal de victimes à la suite d'un accident d'aviation qui survient sur un aéroport.

13. L'aéroport devrait pouvoir disposer de civières, de couvertures, de planches ou de matelas d'immobilisation, emmagasinés de préférence à bord d'un véhicule approprié (remorque, par exemple) qui puisse être amené sur les lieux de l'accident. Des couvertures sont nécessaires afin de réduire, pour les victimes, l'exposition aux chocs et aux intempéries possibles. Comme les victimes de traumatismes dans un accident d'aviation présentent parfois de graves blessures de la colonne vertébrale, il conviendra d'utiliser des planches d'immobilisation et des minerves pour les évacuer de l'aéronef accidenté afin de réduire le plus possible le risque d'aggravation de ces blessures. Les planches d'immobilisation devraient être conçues en fonction des dimensions des issues et couloirs des aéronefs commerciaux et d'affaires. Elles devraient être munies de sangles de maintien afin de retenir le patient. Des barres devraient être fixées sous la planche d'immobilisation pour que le personnel de transport puisse la soulever plus facilement (voir les Figures A3-1A et A3-1B).

14. Une quantité suffisante d'oxygène et d'appareils respiratoires d'urgence devrait être disponible pour les victimes souffrant d'inhalation de fumée.

15. Étant donné que dans la plupart des cas d'urgence médicale, sans rapport avec un accident d'aviation, auxquels un aéroport est exposé, il s'agit d'affections coronaires, un équipement perfectionné de survie devrait être facilement disponible.

16. Des unités médicales mobiles d'urgence ou des tentes gonflables (voir Figure A3-2) ou encore des abris peuvent être utilisés pour les soins immédiats (priorité I — Rouge) ou différés (priorité II — Jaune) dispensés aux victimes sur les lieux de l'accident. Ces unités devraient être prêtes à intervenir rapidement. Les victimes peuvent alors être traitées sur les

lieux de l'accident jusqu'à ce que leur état soit stabilisé et qu'elles puissent être transportées à l'hôpital approprié.

17. Une ambulance du type utilisé pour les réanimations peut être considérée comme un abri idéal pour une victime de priorité immédiate (priorité I — Rouge).

18. Les tentes gonflables devraient être dotées, si possible, d'un chauffage et d'un éclairage satisfaisants. Une grande tente peut normalement recevoir environ dix (10) blessés graves et elle peut être transportée sur un grand véhicule tout terrain avec l'équipement médical nécessaire.

19. Afin d'être en mesure de faire face à une urgence impliquant un avion gros-porteur, il est recommandé que les fournitures et équipements médicaux correspondant aux indications de la Liste 3-1 soient disponibles à l'aéroport, ou qu'ils puissent être obtenus de sources extérieures. La Liste 3-1 a été établie pour les plus gros types d'avions actuellement utilisés dans le transport aérien commercial (B747, DC-10, Airbus). Si un aéroport ne doit être utilisé, dans l'avenir prévisible, que par des aéronefs légers, les quantités spécifiées pour les fournitures et équipements médicaux devraient être ajustées de manière à répondre à des exigences raisonnables tenant compte de l'aéronef le plus lourd appelé à utiliser l'aéroport.

20. Les paragraphes ci-après décrivent certains des articles énumérés dans la Liste 3-1:

*Matelas d'immobilisation.* Cet appareil consiste en un sac en plastique, ayant la forme d'un matelas, rempli d'une quantité de très petites particules sphériques. Un aspirateur (mécanique ou autre) permet d'évacuer l'air, de sorte que le matelas est écrasé par la pression atmosphérique et devient aussi rigide que du plâtre. Si l'on enveloppe partiellement un corps humain avant de faire le vide et d'aplatir le matelas, le patient se trouve entièrement enveloppé et immobilisé, prêt pour n'importe quel genre de transport grâce à des anses de corde placées sur les côtés du matelas. La tête, les membres et la colonne vertébrale sont immobilisés. Le dispositif est transparent aux rayons X. Les dimensions sont variables, mais la longueur est généralement comprise entre 1,80 et 1,90 m et la largeur entre 0,80 et 0,90 m.

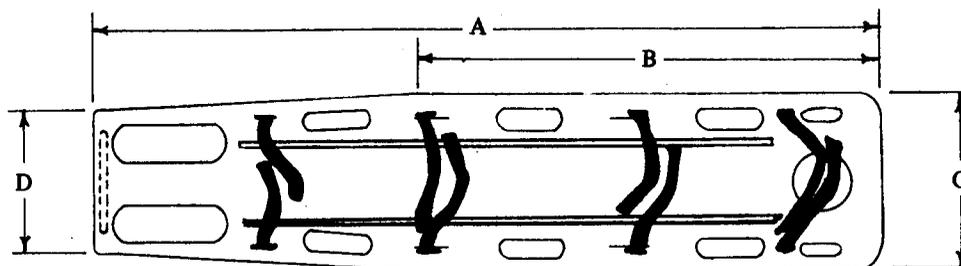
*Planches d'immobilisation.* On distingue les planches longues et les planches courtes. Les dimensions approximatives d'une planche longue sont représentées sur la Figure A3-1A. La figure montre une planche de 1,90 m, mais il faudrait prévoir quelques planches d'immobilisation de 1,83 m de longueur pour pouvoir les faire passer dans les plus petites issues de secours, qui ont une largeur de 51 cm et une hauteur de 91,5 cm. Des sangles en velcro de 7,5 cm de largeur sont normalement nécessaires pour les jambes, les hanches, la partie supérieure du thorax et la tête.

Les dimensions appropriées pour une planche courte sont indiquées sur la Figure A3-1B. Des sangles en velcro de 7,5 cm de largeur sont normalement requises pour les parties supérieure et inférieure du thorax.

### Liste 3-1. Fournitures générales et équipements d'urgence

Quantité	Description
500	étiquettes d'identification
100	civière, adaptables aux ambulances le plus couramment utilisées
10	matelas d'immobilisation pour fractures de la colonne vertébrale
10	planches d'immobilisation pour fractures de la colonne vertébrale
50	attelles, classiques ou gonflables, pour les divers types de fractures
50	trousses de premiers soins contenant chacune un jeu de 10 étiquettes d'identification, des compresses hémostatiques, des garrots, des canules respiratoires, des ciseaux, des pansements, des emplâtres stériles à brûlures
20	coffrets de réanimation contenant un équipement d'intubation, de perfusion intraveineuse et d'inhalation d'oxygène sur place pour environ 20 personnes (voir Figure A3-2)
2 ou 3	appareils d'électrocardiographie ou d'électrocardioscopie
2 ou 3	respirateurs manuels ou mécaniques
10	nécessaires à perfusion intraveineuse (sérum physiologique ou sanguin)
2 ou 3	appareils d'aspiration
2	cylindres analgésiques entonox
300-500	sacs de plastique ou cercueils pour les dépouilles mortelles

21. *Système de télécommunications médicales d'urgence.* Les télécommunications constituent un élément indispensable du plan médical d'urgence d'aéroport. Le système de télécommunications du service médical d'aéroport devrait permettre des communications satisfaisantes, en cas d'urgence,

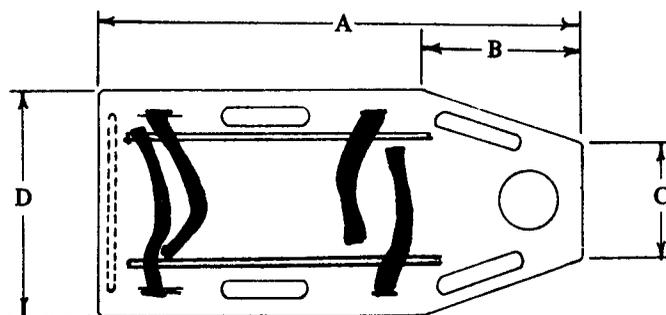


- A - 1,90
- B - 1,10
- C - 0,46
- D - 0,25

Épaisseur: 19 mm (contre-plaqué)  
Ouverture pour la tête: 14 cm de diamètre  
Ouvertures pour les mains: 25 × 5 cm  
Ouvertures pour les pieds: 25 × 7,5 cm

*Note.* - Des barres de 2,5 cm devraient être placées dans le sens longitudinal sous la planche d'immobilisation pour la rendre plus facile à lever.

Figure A3-1A. Vue en plan d'une planche d'immobilisation longue



- A - 0,91
- B - 0,30
- C - 0,20
- D - 0,41

Épaisseur: 16 mm (contre-plaqué)  
Ouverture pour la tête: 11,4 cm de diamètre  
Ouvertures pour les mains: 15 × 3,8 cm

*Note.* - Des barres de 2,5 cm devraient être placées dans le sens longitudinal sous la planche d'immobilisation pour la rendre plus facile à lever.

Figure A3-1B. Vue en plan d'une planche d'immobilisation courte

pour diffuser des avertissements et déclencher des opérations de soutien. Faute de télécommunications, l'hôpital ne pourrait connaître ni le nombre ni le type de blessés qu'il recevra, les ambulances ne pourraient être orientées vers les installations les mieux en mesure de donner les soins requis, les fournitures provenant de sources extérieures ne pourraient être commandées et le personnel médical ne pourrait être dirigé vers l'emplacement où sa présence est le plus nécessaire.

22. Les hôpitaux participants devraient avoir les moyens de communiquer entre eux à l'aide d'un réseau de télécommunications bilatérales. L'idéal serait que chaque hôpital puisse appeler les autres hôpitaux individuellement ou, au besoin, les appeler tous simultanément. Cette possibilité est extrêmement utile lorsqu'un hôpital fait face à une situation d'urgence, par exemple s'il manque de sang d'un certain type ou d'un équipement rare. Il est également recommandé que le coordonnateur médical soit en mesure de communiquer directement avec les hôpitaux participants.

23. *Moyens de transport médical d'urgence.* Le transport des victimes du lieu de l'accident vers les hôpitaux devrait être organisé en tenant compte du personnel médical en service, des spécialisations médicales pratiquées et du nombre de lits disponibles dans chaque hôpital. Idéalement, chaque aéroport devrait disposer d'au moins une ambulance disponible sur appel pour les cas courants d'urgence médicale. Il faudrait établir des ententes écrites avec des services d'ambulances basés en dehors de l'aéroport afin de garantir le transport des blessés en cas d'urgence.

24. Il y a lieu d'envisager l'utilisation d'hélicoptères et d'avions pour les évacuations d'urgence ou pour le transport d'équipements et de services médicaux depuis l'hôpital jusqu'au lieu de l'accident.

25. Il peut être nécessaire de transporter de nombreux blessés jusqu'à des établissements médicaux appropriés hors de l'aéroport; c'est pourquoi les ambulanciers qui arrivent sur les lieux de l'accident devraient se rendre au point de rencontre ou à la zone de regroupement, puis se présenter au responsable désigné pour le transport. Il incombera à ce responsable de déterminer le nombre de victimes à transporter, le nombre et le type d'ambulances nécessaires, de même que la disponibilité et la capacité de chaque établissement médical qui reçoit des blessés. S'il s'agit d'un accident qui a fait de nombreuses victimes, le responsable du transport (ou les membres de l'équipe) s'assurera également que les blessés sont bien mis à bord des ambulances et notera leurs noms, la nature de leurs blessures et l'itinéraire de chaque véhicule jusqu'aux hôpitaux.

26. Dans les situations d'urgence majeures, les ambulances peuvent être remplacées par d'autres moyens de

transport. On pourra utiliser, en pareil cas, des fourgonnettes, des autobus, des automobiles, des breaks ou tout autre véhicule approprié dont dispose l'aéroport. Il convient de pouvoir transporter immédiatement jusqu'à la zone d'attente désignée les passagers indemnes, ou apparemment indemnes.

27. Un plan quadrillé de l'aéroport et de la région environnante (portant la date de la dernière révision) devrait être fourni à tous les véhicules de sauvetage. Toutes les installations médicales devraient figurer, bien en évidence, sur ce plan (voir Chapitre 7 — Plan quadrillé).

### **MOYENS DE TRAITEMENT MÉDICAL DE L'AÉROPORT (CLINIQUE MÉDICALE OU SALLE DE PREMIERS SOINS)**

28. *Considérations générales.* Plusieurs facteurs de caractère général influent sur la nécessité de disposer d'une salle de premiers soins ou d'une clinique médicale sur l'aéroport. Parmi les facteurs à prendre en considération, citons:

- a) le nombre annuel de passagers qui utilisent l'aéroport et le nombre d'employés qui travaillent à l'aéroport même;
- b) les activités industrielles dans l'enceinte de l'aéroport et dans l'agglomération voisine;
- c) l'éloignement des établissements médicaux appropriés;
- d) les ententes d'assistance mutuelle en matière de services médicaux.

29. De façon générale, il est souhaitable d'avoir une clinique médicale sur les lieux lorsque le nombre d'employés qui travaillent à l'aéroport s'élève à 1 000 ou davantage. Tout aéroport, par contre, devrait être équipé d'une salle de premiers soins. Si l'aéroport est en mesure de fournir des soins médicaux ou dispose d'un personnel et d'installations de premiers soins, ces moyens devraient être intégrés au plan d'urgence.

30. En plus de dispenser des soins d'urgence aux personnes présentes à l'aéroport, la clinique de l'aéroport peut offrir les mêmes soins aux agglomérations voisines si ces dernières n'ont pas leurs propres ressources en ce domaine.

31. La clinique médicale de l'aéroport peut être incorporée à l'organisation et au plan des services d'urgence de l'agglomération voisine. Dans une situation d'urgence locale de grande envergure, n'impliquant pas l'aéroport, la clinique médicale de l'aéroport peut servir de centre de

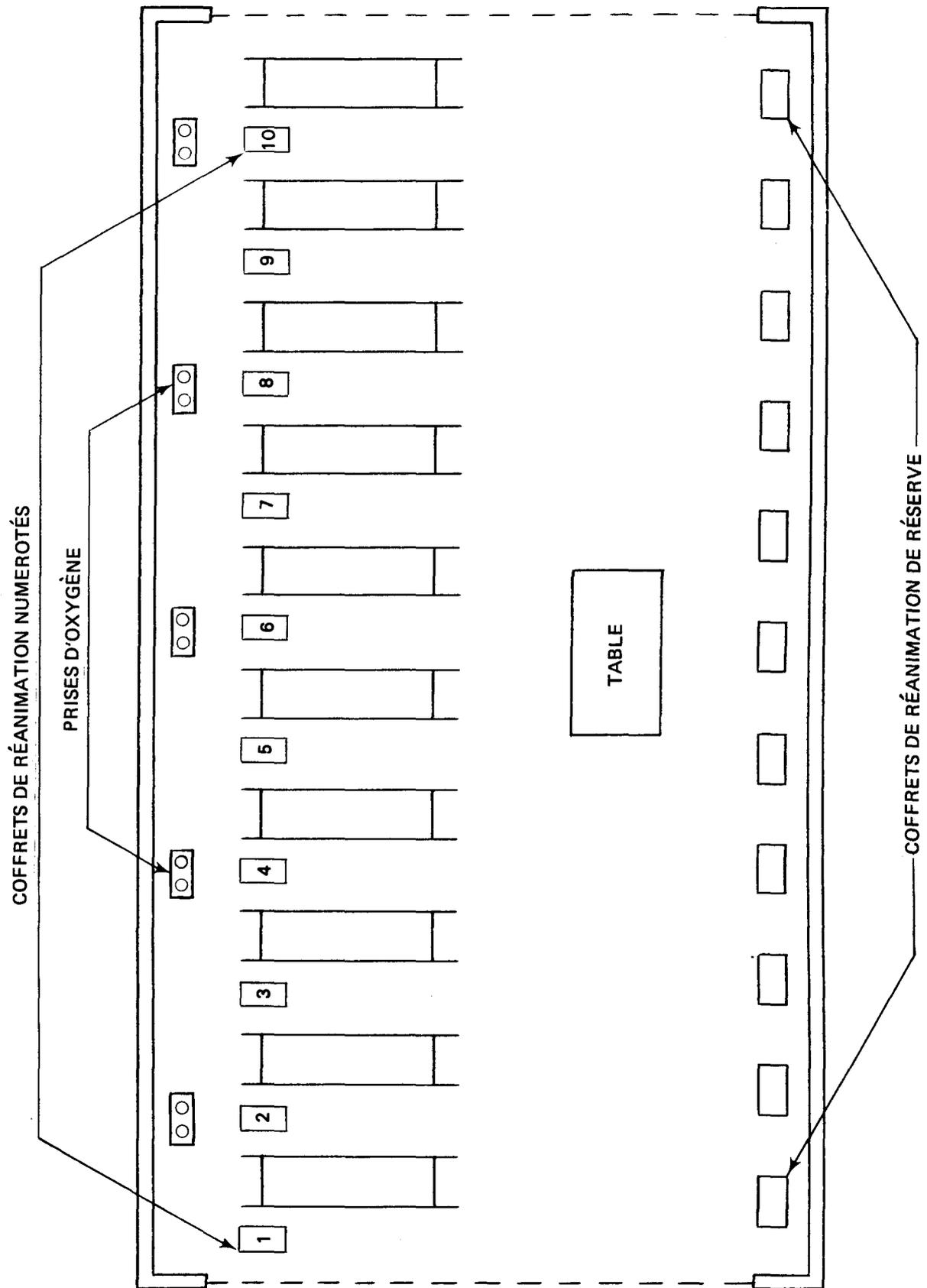


Figure A3-2. Schéma de tente gonflable

coordination pour diriger l'assistance médicale arrivant de l'extérieur.

32. *Emplacement des installations médicales de l'aéroport.* Les installations devraient être faciles d'accès depuis l'aérogare, pour le public en général et pour les moyens de transport en cas d'urgence (ambulances, hélicoptères, etc.). L'emplacement choisi ne devrait pas obliger à faire passer des personnes blessées à travers des zones encombrées de l'aérogare, tout en permettant l'accès de l'installation aux véhicules d'urgence par un itinéraire qui évite, autant que possible, les voies que le public emprunte normalement pour se rendre à l'aéroport ou en revenir. Il apparaît donc que l'installation médicale devrait être située de façon qu'on puisse y accéder du côté piste de l'aérogare, ce qui permet d'empêcher que des véhicules non autorisés gênent la circulation des véhicules d'urgence.

33. *Personnel des installations médicales de l'aéroport.* L'effectif de personnes entraînées et le degré d'expérience requis pour chacune d'elles dépend des besoins propres à l'aéroport. La planification des services médicaux pour le plan d'urgence d'aéroport devrait être centrée sur le personnel de la clinique médicale de l'aéroport (qui devrait être chargé de la mise en application de la partie médicale du plan). Il est recommandé que la salle de premiers soins de l'aéroport soit au moins dotée d'un personnel hautement qualifié.

34. En général, il est recommandé que durant les heures principales d'activité de l'aéroport, il y ait en service au moins une personne entraînée aux techniques ci-après:

- a) réanimation cardiopulmonaire;
- b) arrêt d'hémorragie d'origine traumatique;
- c) manoeuvre de Heimlich;
- d) traitement des fractures et pose d'attelles;
- e) traitement des brûlures;
- f) traitement des chocs;
- g) accouchements d'urgence et soins immédiats à donner aux nouveau-nés, y compris les prématurés;
- h) traitement des états qui peuvent influencer sur l'évolution des blessures (allergies, hypertension, diabète, utilisation d'un régulateur de rythme cardiaque, etc.);
- i) méthodes fondamentales de traitement et de protection à la suite d'écoulements ou de fuites de matières radioactives, toxiques ou vénééuses;

j) traitement de personnes présentant des troubles émotionnels;

k) diagnostic et premiers soins en cas d'empoisonnement, de morsure et de choc anaphylactique;

l) transport des blessés.

La personne en question devrait être habilitée à ordonner, au besoin, l'hospitalisation et à prendre les mesures nécessaires pour tout transport.

35. L'administration aéroportuaire devrait obtenir l'avis d'un spécialiste en premiers soins en ce qui concerne le nombre et le type des équipements requis pour la salle des premiers soins, compte tenu des besoins prévus de l'aéroport.

36. L'équipement et les fournitures de la clinique médicale d'aéroport doivent être déterminés par le médecin ou le groupe de médecins responsables de la clinique. Il ne faut pas oublier que le problème essentiel réside dans les conditions d'intervention à la suite d'un accident d'aviation.

37. Les installations médicales de l'aéroport devraient être convenablement équipées pour traiter les cas d'arrêt cardiaque et les autres types de blessures et de maladies associées à la médecine industrielle. S'il y a un stock de produits pharmaceutiques, il convient de prendre les mesures nécessaires pour qu'il soit en lieu parfaitement sûr.

38. Une quantité suffisante d'oxygène et un nombre adéquat d'appareils respiratoires de secours devraient être prévus pour le traitement des personnes victimes d'inhalation de fumée.

39. Étant donné que, dans la plupart des situations d'urgence aux aéroports qui ne sont pas liées à un accident, les problèmes sont de type coronarien, il faut pouvoir disposer immédiatement de moyens perfectionnés de survie faisant appel à l'oxygène, à des régulateurs d'oxygène et à d'autres éléments de traitement cardiopulmonaire. En outre, il faudrait prévoir des trousseaux de premiers soins (contenant des produits pharmaceutiques, un vaste choix de bandages et d'attelles, un équipement de transfusion, un nécessaire pour le traitement des brûlures et pour les accouchements), ainsi que des chaînes, des cordes, des leviers et des cisailles à métaux.

#### **AÉROPORTS NON DOTÉS D'INSTALLATIONS MÉDICALES**

40. Aux aéroports qui ne sont pas dotés d'installations médicales (clinique médicale ou salle de premiers soins),

l'administration aéroportuaire devrait prendre les mesures voulues pour pouvoir disposer, au cours de la période d'activité de l'aéroport, d'un personnel suffisamment entraîné dans le domaine des premiers soins. L'équipement requis pour les premiers soins à ces aéroports devrait comprendre au minimum un sac de matériel de premiers soins. Ce sac devrait pouvoir être transporté rapidement à bord d'un véhicule d'intervention désigné et il devrait contenir au moins:

- une feuille de plastique (1,80 × 1,80 m) et quatre piquets;
  - sept pinces hémostatiques (un paquet de trois et un paquet de quatre);
  - deux paquets de pansements (un de 45 × 56 cm, un de 56 × 91 cm);
  - dix compresses abdominales (cinq paquets de deux);
  - quarante compresses de gaze de 10 × 10 cm (quatre paquets de dix);
  - deux garrots;
  - un tube respiratoire;
  - trois tubes respiratoires non réutilisables (n° 2, n° 4 et n° 5: un de chaque);
  - une seringue à poire avec deux sondes (n° 12 et n° 14);
  - deux grands ciseaux à bandages;
  - vingt seringues non réutilisables avec aiguilles n° 25 GA 1,6 cm;
  - douze bandages «ACE» genre Velpeau (deux de 15 cm, quatre de 7,5 cm, deux de 5 cm);
  - douze paquets de compresses imbibées d'alcool;
  - quatre rouleaux de gaze (deux de 7,5 cm, deux de 5 cm);
  - deux rouleaux de sparadrap;
  - quatre pansements de gaze vaselinée (15 × 91 cm);
  - une boîte de 100 pansements adhésifs;
  - un sphymomanomètre;
  - deux porte-blocs (22 × 28 cm);
  - six crayons;
  - une quantité suffisante d'étiquettes d'identification de victime (voir Appendice 8);
  - un jeu d'attelles gonflables;
  - un tube de réanimation;
  - une planche d'immobilisation courte;
  - une lampe de poche;
  - deux minerves;
  - un bâillon;
  - une trousse d'obstétrique, non réutilisable;
  - un matelas d'immobilisation.
-

## Appendice 4

# Préservation des indices pour les enquêtes sur accidents d'aviation

1. Le personnel de lutte contre l'incendie et autre personnel de sauvetage de l'aéroport devraient bien comprendre l'importance primordiale des enquêtes sur les accidents d'aviation, ainsi que les techniques et procédures utilisées à cette fin. Dans toute la mesure du possible, l'épave devrait rester intacte jusqu'à l'arrivée sur les lieux du premier enquêteur. Toutefois, l'épave peut être déplacée si cela est absolument nécessaire pour les opérations de sauvetage ou de lutte contre l'incendie, mais elle devrait être dérangée le moins possible.

2. Les corps des occupants décédés devraient être laissés dans la position où ils ont été trouvés. S'il devient nécessaire d'enlever des corps ou des parties de l'épave, il y a lieu de faire le plus tôt possible un croquis sommaire des positions respectives avant tout déplacement. Il faudrait également prendre des photographies sous quatre angles distincts, montrant les positions relatives des corps et des différentes parties de l'épave. En outre, des étiquettes d'identification devraient être attachées à chaque corps ou partie d'épave ainsi déplacés et des piquets ou des étiquettes de rappel devraient être placés à l'endroit de l'épave où ils ont été trouvés. Il faudrait prendre des précautions spéciales pour ne déplacer aucun objet dans la zone du poste de pilotage. Si l'on modifiait, délibérément ou par mégarde, la position d'une commande quelconque, il faudrait en prendre note et appeler, à ce sujet, l'attention des enquêteurs.

3. Il convient de prendre le plus tôt possible des mesures de protection et de sûreté dans la zone de l'épave. Toutes les personnes autorisées devraient posséder et présenter des cartes d'identification appropriées autorisant l'accès à l'épave, conformément aux spécifications du plan d'urgence d'aéroport.

4. Tout le personnel de sûreté devrait recevoir des instructions sur les procédures à suivre aux fins d'identification. Des communications radio bilatérales avec les autorités compétentes sur les lieux peuvent aider à identifier toute personne qui tenterait d'y accéder sans présenter des pièces justificatives valables.

5. Le lieu de l'accident peut présenter des risques exceptionnels en raison de la présence éventuelle de carburant inflammable, de marchandises dangereuses et de débris éparpillés de l'épave. Toutes les consignes de sécurité applicables dans la zone de l'accident devraient être strictement observées; il faut notamment faire preuve de jugement au cours de la lutte contre l'incendie et tout au long des opérations de sauvetage. Tout le personnel participant doit porter un équipement de sécurité et des vêtements protecteurs.

6. Dès que possible après les opérations de sauvetage et de lutte contre l'incendie, il faudrait demander à tous ceux qui ont participé à ces opérations de faire un compte rendu et leurs observations devraient être enregistrées par les autorités compétentes. Les croquis, schémas, photographies, films cinématographiques, enregistrements sur bande magnétique ou magnétoscopique, réalisés sur les lieux de l'accident, de même que les détails appropriés sur l'étiquetage des corps ou des débris d'épave déplacés par rapport à leur position initiale, constituent des outils précieux pour les enquêteurs et devraient être communiqués à l'enquêteur désigné dès son arrivée sur les lieux.

7. Pour plus de détails, prière de se reporter au Doc 9137 de l'OACI, *Manuel des services d'aéroport*, 1<sup>re</sup> Partie — *Sauvetage et lutte contre l'incendie*, ainsi qu'au Doc 6920, *Manuel d'investigations techniques sur les accidents d'aviation*, 3<sup>e</sup> Partie.

## Appendice 5

### Ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence

1. L'existence d'agglomérations au voisinage immédiat d'un aéroport et l'éventualité d'un accident d'aviation survenant hors de l'aéroport rendent nécessaire la conclusion d'ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence.

2. Une entente d'assistance mutuelle en cas d'urgence devrait spécifier les conditions de notification initiale et d'intervention. Elle ne devrait pas spécifier les responsabilités de l'intervenant intéressé, car ces dernières seront précisées dans le plan d'urgence.

3. Les ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence doivent être conclues à l'avance et dûment approuvées. La Figure 5-1 du présent appendice représente un spécimen de lettre d'entente. S'il y a lieu d'établir des ententes plus compliquées, de nature multiple ou posant des problèmes de juridiction, l'administration aéroportuaire pourrait avoir à assumer le rôle d'organe coordonnateur. Les paragraphes 4 et 5 du présent appendice contiennent des principes directeurs élaborés pour faciliter la rédaction d'ententes d'assistance mutuelle avec les postes d'incendie locaux en cas d'accident survenant sur l'aéroport ou hors de l'aéroport.

4. Procédures d'intervention des postes d'incendie locaux — accident d'aviation sur l'aéroport:

- a) Lorsqu'une intervention est déclenchée, les membres du poste (ou des postes) d'incendie de renfort (assistance mutuelle) se rendront directement au point de rencontre ou à la zone de regroupement sur l'aéroport. Une escorte fournie par la police ou les services de sûreté les accompagnera du point de rencontre ou de la zone de regroupement jusqu'au lieu de l'accident.
- b) Les membres du poste (ou des postes) d'incendie de renfort doivent être bien conscients que, à moins que l'aéroport ne soit fermé à l'exploitation, un déplacement sans escorte dans l'enceinte de l'aéroport est extrêmement dangereux et peut entrer en conflit avec des mouvements d'aéronefs.
- c) À l'arrivée sur les lieux de l'accident:

- 1) le chef du service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport qui reçoit le personnel de renfort aura pleine et entière autorité sur les lieux;
- 2) les communications du poste d'incendie de renfort seront effectuées sur le canal de télécommunications désigné à l'avance;
- 3) les messages seront précédés du numéro d'appel du service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport, ou de celui du poste d'incendie local de renfort.

5. Procédures d'intervention des postes d'incendie locaux — accident d'aviation hors de l'aéroport

- a) Un appel relatif à un accident d'aviation survenant hors de l'aéroport émanera normalement des services de la circulation aérienne ou de la police. Sinon, c'est le poste d'incendie local qui avisera les services de la circulation aérienne ou la police, par radio ou par téléphone, de l'occurrence d'un accident dont il indiquera l'emplacement approximatif sur le plan quadrillé.
- b) À l'arrivée sur les lieux de l'accident, le poste d'incendie local:
  - 1) s'assurera que les dispositions de l'entente d'assistance mutuelle en cas d'urgence sont mises en route;
  - 2) établira un poste de commandement (qui pourra être provisoire, jusqu'à ce que le poste de commandement mobile de l'administration aéroportuaire soit disponible et fonctionnel);
  - 3) s'assurera que toutes les télécommunications se font sur le canal désigné pour les accidents d'aviation.
- c) Le poste d'incendie local signalera aux services de la circulation aérienne ou à la police:
  - 1) l'emplacement exact du lieu de l'accident;
  - 2) l'emplacement du poste de commandement;
  - 3) l'emplacement spécifique ou les points de rencontre sur le plan quadrillé où les pompiers doivent se rendre;
  - 4) toute demande d'équipement spécialisé, s'il y a lieu.

Aéroport international ALFA

Date d'émission:

**AÉROPORT INTERNATIONAL ALFA**

**PLAN D'URGENCE**

**LETTRE D'ENTENTE RELATIVE AUX CAS D'URGENCE**

ORGANE: (Nom et adresse)

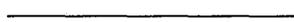
.....  
.....  
.....

souscrit au plan d'urgence de l'aéroport international ALFA, au document qui lui est associé en date du (indiquer la date), ainsi qu'aux procédures ci-jointes (figurant aux paragraphes 4 et 5 du présent appendice), et convient de se conformer à toutes les procédures et instructions et de s'acquitter de toutes les responsabilités applicables contenues dans les documents précités.

.....  
*Signature du représentant autorisé*

Date .....

**Figure 5-1. Spécimen de lettre d'entente relative aux cas d'urgence**



## Appendice 6

### Accidents d'aviation aboutissant dans l'eau

1. Dans le cas d'un aéroport situé en bordure d'un plan d'eau important (comme un fleuve ou un lac) ou situé sur un littoral, des dispositions spéciales doivent être prises pour assurer les opérations de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans l'éventualité d'un accident ou d'un incident d'aviation aboutissant dans l'eau. Il y a lieu d'utiliser, en pareil cas, un matériel spécialisé, notamment des bateaux de sauvetage-incendie, des aéroglisseurs, des hélicoptères, des bateaux de surveillance côtière ou des véhicules amphibies.

2. Le choix des types particuliers de véhicules qui conviennent le mieux à de telles conditions est guidé par des conditions inhabituelles de relief et de marée comme, par exemple, l'existence de bas-fonds et de marécages exposés à marée basse. Des hélicoptères, des véhicules à coussin d'air et des véhicules amphibies, de même que des embarcations classiques peuvent se révéler utiles à cet égard.

3. Lorsqu'on organisera un service de sauvetage dans l'eau, il conviendra de prendre en compte les services publics et privés de sauvetage qui peuvent être disponibles et en mesure de fournir une assistance. Les services publics seront, par exemple, des unités militaires de recherches et de sauvetage, des postes de police ou postes d'incendie portuaires; quant aux services privés, il peut s'agir d'équipes de sauvetage, de compagnies distributrices d'énergie ou de télécommunications, d'exploitants de champ pétrolière offshore ou d'exploitants de voie maritime ou de voie navigable. Il conviendrait d'organiser au préalable un système de communications permettant d'alerter ces différents services en cas d'urgence.

4. Un grand nombre d'aéronefs, en particulier ceux qui ne sont pas appelés à effectuer des vols prolongés au-dessus de l'eau, ne sont pas dotés de gilets de sauvetage pour les passagers et l'équipage. De tels équipements de sauvetage devraient être alors disponibles en nombre suffisant pour répondre aux besoins du nombre maximum de passagers transportés à bord de l'aéronef le plus lourd qui utilise normalement l'aéroport. Par contre, lorsque l'aéronef le plus lourd est équipé pour effectuer des vols réguliers au-dessus de l'eau, l'aéroport peut réduire la quantité de gilets de sauvetage en réserve.

5. *Risque d'incendie.* Lorsqu'un accident d'aviation aboutit dans l'eau, le risque d'incendie est en principe réduit par suite de la suppression des sources d'incendie par le contact avec l'eau et par suite du refroidissement des surfaces chauffées. En présence d'un incendie, les opérations de contrôle et d'extinction exigeront la disponibilité d'un matériel spécialisé.

6. *Déversement de carburant à la surface de l'eau.* Il convient de prévoir la possibilité que l'impact de l'aéronef sur la surface de l'eau entraîne la rupture de réservoirs et de canalisations de carburant. Il est donc raisonnable d'admettre à priori qu'une certaine quantité de carburant flottera à la surface de l'eau. Les bateaux qui évoluent dans cette zone et dont le système d'échappement se trouve au niveau de la ligne de flottaison peuvent alors constituer un risque d'incendie. En présence d'un incendie de ce type, il conviendra de tenir compte de la direction et de la vitesse du vent et du courant. L'incendie peut être tenu à l'écart de la zone de déversement de carburant en utilisant une technique de balayage au jet. Il convient d'utiliser, s'il y a lieu, des agents extincteurs en mousse ou autre. On tiendra compte du vent et du courant pour empêcher la nappe de carburant de se déplacer vers des zones où elle deviendrait dangereuse pour les opérations de sauvetage. Les flaques de carburant devraient être désintégrées aussitôt que possible, ou déplacées à l'aide de lances à fort débit et neutralisées en les recouvrant de mousse ou d'une substance spéciale inerte, ou encore contenues, à l'aide d'un barrage, afin de maintenir le carburant à l'écart avant qu'il soit absorbé, dilué ou enlevé. Grâce à une planification préalable, les autorités chargées de lutter contre la pollution de l'eau peuvent fournir une assistance, en cas d'urgence, au cours de cette opération.

7. *Bateaux de sauvetage.* Les bateaux de sauvetage devraient pouvoir naviguer en eau peu profonde. Les bateaux propulsés par réaction permettent d'éliminer les dangers dus aux hélices qui crèvent les équipements pneumatiques ou blessent les survivants au cours des opérations de sauvetage. Dans le cas des bateaux propulsés par des hélices classiques, on peut éviter ces dangers en dotant les hélices d'un grillage ou capot de protection du type utilisé pour les ventilateurs. Les canots pneumatiques peuvent être perforés par des débris d'épave.

8. Si le plan d'eau en cause risque de geler, il convient de prévoir des véhicules pouvant circuler sur la glace (aéroglisseurs, véhicules à coussin d'air, etc.).

9. Les bateaux et autres véhicules de sauvetage devraient être remisés en des emplacements où il peuvent être mis en action dans le minimum de temps. Il conviendra de prévoir des rampes de mise à l'eau ou des hangars spéciaux afin de réduire les délais d'intervention.

10. Les bateaux devraient être assez grands pour transporter le matériel de sauvetage nécessaire en laissant un espace suffisant pour l'équipage. Il convient de prévoir l'espace nécessaire pour permettre de déployer rapidement les dispositifs flottants, lesquels devraient être composés essentiellement de canots pneumatiques; ces canots seront en quantité suffisante pour répondre aux besoins du nombre maximum de passagers transportés à bord de l'aéronef le plus lourd qui utilise normalement l'aéroport. Après déploiement de ce matériel flottant, les bateaux devraient offrir suffisamment d'espace pour recevoir un nombre limité de civières amenées à bord au cours du processus de sauvetage.

11. Tous les bateaux de sauvetage devraient être dotés d'un émetteur-récepteur radio permettant de communiquer avec d'autres unités de sauvetage comme des hélicoptères, des véhicules amphibies ou à coussin d'air et autres unités basées à terre ou sur l'eau.

12. Il convient de prévoir au moins deux projecteurs pour les opérations nocturnes.

13. On utilisera des réflecteurs radar pour faciliter la navigation et les manoeuvres de rencontre.

14. Même si les sections occupées de l'aéronef peuvent être submergées, l'existence de poches d'air emprisonnées à l'intérieur de l'appareil et suffisantes pour maintenir en vie est

toujours possible. Les plongeurs devraient donc pénétrer dans l'appareil au niveau le plus profond.

15. *Participation de plongeurs.* Des équipes de plongée devraient être envoyées sur les lieux. Si possible, on pourra utiliser des hélicoptères pour accélérer le transport des plongeurs sur les lieux mêmes de l'accident. Tous les plongeurs appelés pour ce type de service devraient être parfaitement entraînés aussi bien à la plongée autonome qu'aux techniques de recherche et de récupération sous-marines. Dans les régions où il n'existe pas d'équipe de recherche et de récupération sous-marines, nationale ou municipale, des arrangements peuvent être pris avec des clubs de plongée privés. Toutes les fois que des plongeurs participent aux opérations, on mettra en place des fanions de plongée standard et les bateaux qui circulent dans la région devraient être invités à faire preuve d'une extrême prudence.

16. Il convient de noter que les victimes seront plus probablement trouvées sous le vent du lieu de l'accident ou en suivant le courant à partir de ce point. Il faudra en tenir compte lors de la planification des opérations. Lorsque l'emplacement de l'accident est déterminé de façon approximative seulement, les plongeurs devront utiliser des circuits standard de recherche sous-marine et baliser l'emplacement des parties principales de l'aéronef à l'aide de bouées. Si l'on ne dispose pas de plongeurs en nombre suffisant, des bâtiments de surface devront procéder à des opérations de dragage. Les opérations de dragage et de plongée ne devraient, en aucun cas, avoir lieu simultanément.

17. On établira un poste de commandement à l'endroit le plus pratique sur le littoral voisin. Ce poste devrait être situé de manière à faciliter la mise en application du plan d'urgence établi pour l'aéroport et l'agglomération voisine, conformément aux principes directeurs définis par l'autorité compétente.

## Appendice 7

### Exploitants d'aéronefs

#### GÉNÉRALITÉS

1. Le texte qui suit décrit les mesures que l'exploitant de l'aéronef en cause est appelé à prendre, ainsi que les services qu'il est censé fournir à la suite d'un accident d'aviation.

2. Le personnel de l'exploitant est souvent la seule unité qui soit disponible à l'aéroport pour répondre aux besoins des occupants d'un aéronef en présence d'une situation critique.

3. Le plan d'urgence de l'exploitant devrait être coordonné avec le plan d'urgence de l'aéroport de façon que le personnel de l'exploitant connaisse les responsabilités que l'aéroport assumera, ainsi que la participation que l'on attend de l'exploitant. Une liste de vérification devrait être élaborée par l'exploitant à l'intention du coordonnateur de la compagnie. Ce formulaire devrait servir de registre pour l'heure de notification de l'accident, les communications de la compagnie, les affectations de personnel, la participation fournie et les autres mesures prises. À partir de ces indications, il est possible de faire la critique du plan d'urgence de l'exploitant et du plan d'urgence d'aéroport en vue de les améliorer.

4. L'exploitant devrait lancer un programme d'entraînement destiné à préparer l'ensemble du personnel de la compagnie à faire face à une situation d'urgence. Dans toutes les situations d'urgence, les passagers impliqués sont soumis à un stress d'une rare intensité. Il est vital que tous les intervenants connaissent bien les réactions courantes des passagers en présence de sensations inhabituelles de stress et d'angoisse et qu'ils soient capables de s'occuper efficacement de personnes gravement perturbées. La meilleure préparation possible à un comportement efficace dans une situation critique passe par la formation et les exercices pratiques. La formation devrait comprendre un enseignement sur la nature et les réactions d'individus fortement perturbés et sur les types de réactions auxquels il faut généralement s'attendre. Il convient de prévoir une participation du personnel de l'exploitant à des exercices de simulation pour faciliter la mise au point de modes de comportement efficaces dans des situations d'urgence réelles et mettre en pratique les principes fondamentaux des «premiers soins psychologiques».

5. L'exploitant en cause devrait prendre les mesures nécessaires pour répondre de façon appropriée aux appels téléphoniques relatifs à l'accident. Il convient d'envisager la diffusion de renseignements aux médias afin d'éviter de trop nombreux appels téléphoniques.

6. Il y a lieu de désigner une zone d'attente destinée à rassembler les passagers indemnes ou apparemment indemnes. La zone choisie devrait permettre de stabiliser l'état de ces personnes et de les protéger contre les journalistes.

7. Dès la notification d'un accident, le personnel désigné de l'exploitant devrait immédiatement se rendre à la zone d'attente désignée pour y recevoir les passagers évacués du lieu de l'accident. Le personnel de l'exploitant devrait donc être en place avant l'arrivée des passagers. Une trousse d'urgence devrait être préparée et mise à la disposition du représentant du service passagers pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions d'une façon efficace (voir 10 à 12 du présent appendice pour le contenu de la trousse en question). Avant l'arrivée des passagers évacués, une réunion devrait être convoquée par la personne chargée du commandement afin de désigner:

- a) un ou plusieurs préposés à l'accueil;
- b) des préposés à l'enregistrement;
- c) un préposé à l'aide psychologique pour les survivants.

8. On pourra s'inspirer de l'organisation et de la description de tâches ci-après:

- a) *Personne chargée du commandement.* Normalement, cette personne sera le cadre supérieur représentant l'exploitant de l'aéronef accidenté. S'il s'agit d'un vol d'affrètement ou d'un vol dérouté, le commandement devrait être assumé par le représentant de l'exploitant qui a été chargé d'assurer les services au sol pour le vol en question. S'il s'agit d'un survol ou d'un exploitant qui n'a aucun personnel basé à l'aéroport, le commandement devrait revenir à l'administration aéroportuaire. La personne chargée du commandement devrait être en liaison, par radio, avec le

## FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT

### Passager

Nom: .....

Adresse: .....

.....

.....

Numéro de téléphone: .....

Hébergement/

Hôtel (nom): .....

Vol futur (n°): .....

Transport local: .....

Durant les prochaines 72 heures,  
se trouvera: .....

.....

### Personne à aviser

Nom: .....

Lien de parenté: .....

Numéro(s) de téléphone: .....

.....

**Figure A7-1. Spécimen de formulaire à l'usage des préposés à l'enregistrement**

service d'exploitation de la compagnie et avec son centre d'opérations d'urgence. Des téléphones devraient être disponibles dans les zones d'attente des passagers. La personne chargée du commandement devrait diriger l'ensemble des opérations et prendre les dispositions nécessaires pour obtenir, au besoin, des services médicaux additionnels, des vivres, etc.

b) *Préposés à l'accueil.* Les préposés à l'accueil devraient aller à la rencontre des autobus à mesure qu'ils arrivent du lieu de l'accident et diriger les passagers vers les tables des préposés à l'enregistrement pour les faire inscrire. Ils devraient connaître l'emplacement des toilettes.

c) *Préposés à l'enregistrement.* Les préposés à l'enregistrement devraient avoir à leur disposition la trousse d'urgence. Leur travail est organisé par équipes de deux personnes. Plusieurs équipes seront nécessaires pour inscrire les passagers de façon rapide et efficace. L'une des deux personnes inscrira le nom du passager sur le formulaire d'enregistrement (voir Figure A7-1) et déterminera ce qu'il désire (hébergement à l'hôtel ou réservation sur un autre vol, transport, habillement, etc.) ainsi que le nom de toute personne à informer de son état et de ses plans. L'autre membre de l'équipe remplira une carte d'identification ou une étiquette adhésive (fournies dans la trousse d'urgence), et la disposera sur le passager.

Le but est d'aider à identifier le passager lorsque les arrangements auront été pris à son intention. Cette méthode présente un autre avantage: elle indique que l'on s'est occupé du cas de ce passager. Les préposés à l'enregistrement dirigeront ensuite les survivants indemnes vers les préposés à l'aide psychologique.

d) *Préposés à l'aide psychologique.* Les préposés à l'aide psychologique dispensent essentiellement les «premiers soins psychologiques». Ils doivent inciter les passagers à échanger leurs impressions et accorder une attention spéciale à ceux qui ne se joignent pas au groupe. Dans le processus des premiers soins psychologiques, on notera que certaines personnes sont plus perturbées que d'autres. Faire preuve d'une compréhension pleine de sympathie peut être la première étape de l'aide accordée à une personne. Montrer trop de pitié à son égard n'aura d'autre résultat que la rendre plus malheureuse encore et risquer de confirmer ses pires appréhensions au sujet de son propre sort. S'il s'agit d'une personne qui tremble, respire rapidement, semble à bout de souffle, etc., il faut l'inciter à engager la conversation et demander que des soins médicaux professionnels lui soient prodigués le plus tôt possible.

9. La plupart des exploitants sont en mesure de disposer d'un personnel capable de remplir les fonctions mentionnées ci-dessus; cependant, un problème pourrait se poser dans le cas d'un aéroport peu fréquenté. Par conséquent, il faudrait instituer un programme d'assistance mutuelle mettant à contribution tous les employés des exploitants et, au besoin, les autres compagnies basées sur l'aéroport. La formation peut être assurée par les organismes internationaux de secours (Croix-Rouge, etc.) de la région. Cette formation ne sera pas nécessairement complète, mais elle portera essentiellement sur les services offerts aux passagers dans une situation d'urgence.

### TROUSSES D'URGENCE

10. Chaque exploitant devrait préparer une trousse d'urgence qui soit facilement accessible pour tous les membres de son personnel pendant toute la durée des périodes d'activité. Tout le personnel de la compagnie devrait savoir où se trouve la trousse d'urgence. Celle-ci doit contenir des blocs-notes ou des formulaires (voir Figure A7-1) sur lesquels seront consignés les renseignements suivants:

a) nom et adresse du passager, numéro de téléphone à son domicile;

- b) nom et numéro de téléphone de la personne à renseigner sur l'état du passager;
- c) réservation demandée par le passager (vol futur, hôtel, transport local dans la région, etc.);
- d) endroit où la personne peut être appelée durant les prochaines 72 heures.

La trousse devrait contenir également des étiquettes adhésives pour l'identification des passagers qui ont été enregistrés et pour lesquels des arrangements ont été pris.

11. La trousse d'urgence devrait indiquer les numéros de téléphone à composer pour appeler:

- a) des médecins, afin de soigner les blessures mineures; chaque exploitant devrait posséder une lettre d'entente avec un ou plusieurs médecins qui se rendront à une zone d'attente désignée;
- b) des hôtels susceptibles de recevoir les passagers; il est avantageux de placer les passagers dans le même hôtel, ou tout au moins par groupes, dans plusieurs hôtels;
- c) des interprètes qui doivent être disponibles en permanence (de préférence des personnes qui travaillent à l'aéroport et peuvent intervenir rapidement). On peut aussi faire appel aux écoles locales et aux services linguistiques privés;
- d) un fournisseur de vivres, pour répondre aux besoins éventuels;
- e) tous les bureaux locaux de réservation de l'exploitant;
- f) des services d'ambulance, pour le cas où un passager aurait subitement besoin d'être transporté;
- g) des compagnies de taxi;
- h) les stations de radio et de télévision, afin qu'elles diffusent les numéros de téléphone d'urgence pour permettre aux familles des victimes de téléphoner et d'obtenir des renseignements.

12. Un exemplaire à jour du guide officiel de la compagnie aérienne devrait se trouver dans la trousse d'urgence. (Les horaires locaux seraient très utiles aux préposés à l'enregistrement qui prendront les arrangements nécessaires sur d'autres vols.)



## Appendice 8

# Étiquette d'identification de victime

Au-dessus du symbole médical se trouve un oeillet avec cordon

Le coin gauche est JAUNE et peut être détaché le long de la ligne perforée. Sur la pointe triangulaire figure le numéro de l'étiquette; cette partie peut être conservée par le chauffeur de l'ambulance pour lui permettre de tenir le compte des victimes qu'il a amenées à chaque hôpital. S'il y a plusieurs hôpitaux, les étiquettes devraient être groupées par établissement.

La partie centrale de l'étiquette est attachée à la victime.

**BANDE NOIRE**  
Victime décédée

**BANDE ROUGE** — Priorité I  
Lapin — Soins immédiats

**BANDE JAUNE** — Priorité II  
Tortue — Soins différés admissibles

**BANDE VERTE** — Priorité III  
Ambulance barrée d'un X —  
Soins mineurs seulement

Le coin droit est JAUNE et peut être détaché le long de la ligne perforée. Sur la pointe triangulaire figure le numéro de l'étiquette; cette partie porte un oeillet avec cordon. Elle peut être attachée au piquet-repère d'emplacement ou être conservée par le personnel de premiers soins pour leur permettre de tenir le compte des victimes traitées.

Numéro de l'étiquette d'identification.

Espace pour inscrire l'heure à laquelle l'état de la victime a été stabilisé pour la première fois.

Espace pour inscrire le nom de la victime (s'il est connu).

Espace pour inscrire l'adresse de la victime (si elle est connue).

Espace pour inscrire le nom de la ville et de l'État de la victime (s'ils sont connus).

Espace pour inscrire le nom ou les initiales du membre du personnel de premiers soins qui a traité la victime.

Détacher les trois parties inférieures le long de la ligne perforée si la victime est décédée.

Détacher les deux parties inférieures le long de la ligne perforée s'il s'agit d'un blessé de priorité I.

Détacher la partie inférieure le long de la ligne perforée s'il s'agit d'un blessé de priorité II.

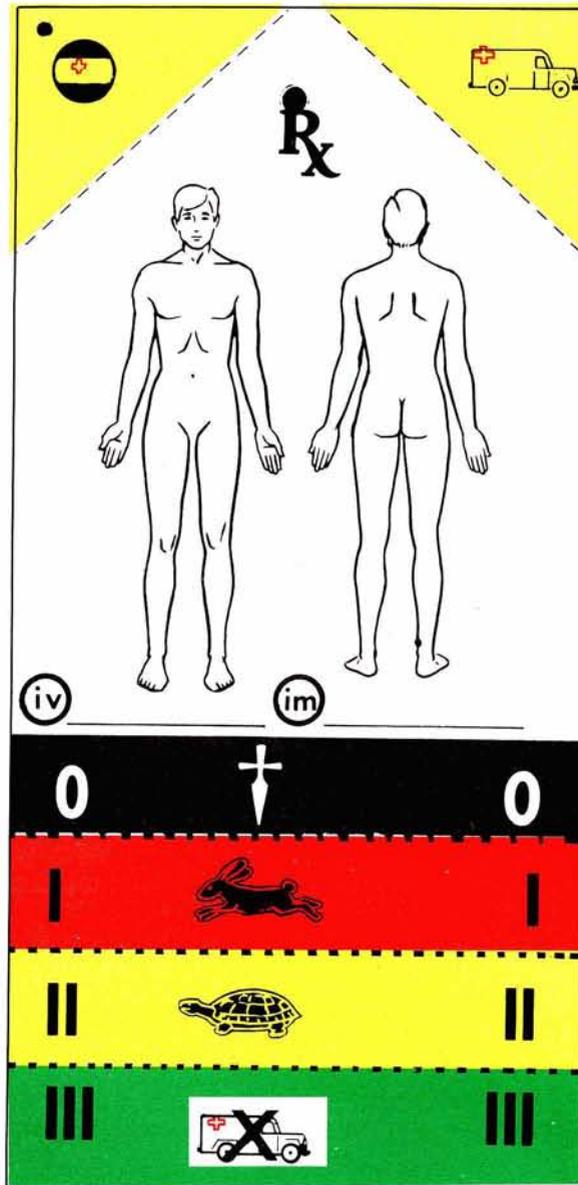
Garder les quatre bandes s'il s'agit d'un blessé de priorité III

*NOTE.— Si l'état de la victime se dégrade, l'indication devrait être modifiée en conséquence.*

Figure A8-1. Recto de l'étiquette d'identification

Se reporter au recto de la carte  
(Figure A8-1) pour les explications.

Indiquer après (iv) toute injection  
intraveineuse administrée à la victime.



Indiquer l'emplacement des blessures  
identifiées initialement.

Indiquer après (IM) toute injection  
intramusculaire administrée à la  
victime.

Figure A8-2. Verso de l'étiquette d'identification

Exemple d'étiquette d'identification de victime reproduite avec la permission de «METTAG», © Journal of Civil Defense, P.O. Box 910, Starke, Florida 32091, États-Unis.

## Appendice 9

# Formulaire de compte rendu et d'évaluation de l'exercice d'application du plan d'urgence

Formulaire rempli par .....

### GÉNÉRALITÉS

1. Date et heure de l'exercice .....  
(jour, mois, année)  
.....  
(heure locale — zéro à 24 h)

2. Emplacement de l'exercice .....

3. Type d'exercice .....

### OPÉRATIONS DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

4. Heure de notification de l'exercice .....  
(heure locale — zéro à 24 h)

5. a) Premier organe ou individu arrivé sur les lieux  
.....  
b) Heure d'arrivée .....  
(heure locale — zéro à 24 h)

6. a) Heure d'arrivée sur les lieux du service de sauvetage et  
d'incendie de l'aéroport .....  
(heure locale — zéro à 24 h)

b) Nombre approximatif de pompiers sur les lieux  
.....

c) Heure et type de première intervention contre  
l'incendie (mousse, agent chimique sec, etc.)  
.....  
(heure locale — zéro à 24 h)  
.....  
(type)

7. a) Heure d'évacuation de la première victime  
.....  
(heure locale — zéro à 24 h)

b) Moyen d'évacuation .....

c) Nombre de victimes évacuées de l'intérieur de  
l'aéronef .....

d) Heure d'évacuation de la dernière victime  
.....  
(heure locale — zéro à 24 h)

Observations: .....

8. a) Nombre de blessés .....  
b) Nombre de survivants indemnes .....  
c) Nombre de morts .....

9. a) Heure à laquelle la première victime a été transportée  
à la zone de triage .....  
(heure locale — zéro à 24 h)

b) Heure à laquelle la dernière victime a été transportée  
à la zone de triage .....  
(heure locale — zéro à 24 h)

10. a) Nom des autres services qui ont participé aux premiers  
secours .....

b) Nom du responsable de ces services .....  
 .....  
 .....

c) Nombre de personnes qui y ont participé .....

11. a) Nom des autres organismes qui ont participé  
 aux opérations de sauvetage .....  
 .....  
 .....

b) Nombre de personnes qui y ont participé .....

12. Le moulage était-il réaliste? OUI NON

**SÛRETÉ**

13. a) Heure de notification de l'exercice à  
 la police/sûreté .....  
 (heure locale — zéro à 24 h)

b) Nom du premier agent de police/sûreté  
 arrivé sur les lieux .....  
 .....  
 .....

c) Heure d'arrivée .....  
 (heure locale — zéro à 24 h)

14. a) Nombre de personnes qui y ont participé.....

b) Y a-t-il eu transfert de commandement  
 des opérations de sûreté sur les lieux  
 à un moment quelconque? OUI NON

Si oui, indiquer la séquence du transfert de  
 commandement et l'organe représenté .....  
 .....  
 .....  
 .....

15. La circulation était-elle bien contrôlée? OUI NON

16. Avait-on prévu des mesures de sûreté pour  
 les effets personnel? OUI NON

17. Y a-t-il eu des problèmes particuliers de sûreté sur les  
 lieux de l'accident (spectateurs, etc.) .....  
 .....  
 .....

**ASSISTANCE MÉDICALE**

18. a) Nom du membre du service médical arrivé le premier  
 sur les lieux .....  
 .....

b) Heure de notification .....  
 (heure locale — zéro à 24 h)

c) Moyen de notification .....

d) Auteur de la notification .....

e) Heure d'arrivée sur les lieux .....  
 (heure locale — zéro à 24 h)

19. a) Qui était le coordonnateur médical responsable des  
 soins médicaux et de l'évacuation des victimes?  
 .....  
 .....

b) Heure de notification .....  
 (heure locale — zéro à 24 h)

c) Moyen de notification .....

d) Auteur de la notification .....

e) Heure d'arrivée sur les lieux .....  
 (heure locale — zéro à 24 h)

20. a) Nombre de médecins qui ont répondu à l'appel ....

b) Effectif du personnel infirmier qui a répondu  
 à l'appel .....

21. a) A-t-on désigné une zone de triage  
 sur les lieux de l'accident OUI NON

b) L'emplacement de la zone de triage  
 permettait-il l'acheminement efficace  
 des victimes?

c) Les victimes ont-elles été convenablement classées et étiquetées? OUI NON

22. Moyens d'identification du personnel médical et du personnel de premiers soins

23. a) À quelle heure les organismes internationaux de secours (Croix-Rouge, etc.) ont-ils été avisés? (heure locale — zéro à 24 h)

b) Moyen de notification

c) Auteur de la notification

d) Heure d'arrivée (heure locale — zéro à 24 h)

e) Nom des organismes participants

f) Effectif du personnel envoyé sur les lieux

AMBULANCES

24. a) Heure de notification aux ambulances (heure locale — zéro à 24 h)

b) Moyen de notification

c) Auteur de la notification

d) Nom du service d'ambulance

e) Heure d'arrivée de la première ambulance sur les lieux (heure locale — zéro à 24 h)

25. a) Nombre de victimes transportées par ambulance

b) Heure de départ (heure locale — zéro à 24 h)

c) Hôpital

d) Heure d'arrivée à l'hôpital (heure locale — zéro à 24 h)

26 a) Y a-t-il eu un problème d'accès sur les lieux, ou de départ? OUI NON

Si oui, préciser:

b) Y a-t-il eu des problèmes particuliers pendant le trajet du lieu de l'accident à l'hôpital? OUI NON

Si oui, préciser:

HÔPITAUX

27. Nombre de médecins qui ont répondu à l'appel

28. Effectif du personnel infirmier qui a répondu à l'appel

29. Nombre des autres employés de l'hôpital qui ont répondu à l'appel

30. Nombre de victimes admises

31. Nature des cas des victimes admises

32 a) Heure de réception de la première notification (heure locale — zéro à 24 h)

b) Heure de confirmation de l'exercice (heure locale — zéro à 24 h)

c) Heure d'arrivée des premières victimes (heure locale — zéro à 24 h)

d) Heure à laquelle les premières victimes ont été examinées par un médecin (heure locale — zéro à 24 h)

e) Heure d'arrivée des dernières victimes

.....  
(heure locale — zéro à 24 h)

**COMMANDEMENT**

33. Les qualités de chef du commandant des opérations sur les lieux ont-elles contribué à l'efficacité de ces opérations? OUI NON
34. Y a-t-il eu des problèmes concernant la coordination de l'assistance médicale et des services d'incendie, de police ou autres?    
Si oui, préciser: .....
35. L'état d'esprit général des participants a-t-il contribué au succès de l'exercice? OUI NON
36. Qui a fait preuve de qualités de chef? .....

**INFORMATION DU PUBLIC**

- 37 a) Heure de notification au responsable de l'information du public à l'aéroport .....  
(heure locale — zéro à 24 h)
- b) Moyen de notification .....
- c) Heure d'arrivée .....  
(heure locale — zéro à 24 h)
- 38 a) Nom du responsable des relations publiques .....
- b) À quel organisme appartient-il? .....
39. Quels problèmes particuliers a-t-on signalé .....

**TÉLÉCOMMUNICATIONS ET CONTRÔLE**

40. Le poste de commandement s'est-il montré efficace? OUI NON
41. Le centre directeur des opérations d'urgence s'est-il montré efficace?
42. Le système d'appel du personnel a-t-il été efficace?
43. Le système d'appel des médecins a-t-il été efficace?
44. Le message de notification de l'exercice a-t-il été reçu clairement?
45. Les communications avec les hôpitaux ont-elles été efficaces?
46. Y a-t-il eu des problèmes dans les communications internes?    
Si oui, préciser: .....
47. Quels types de systèmes de télécommunications ont-ils été utilisés?
- a) émetteur-récepteur radio
- b) téléphone
- c) walkie-talkie
- d) messenger
- e) autres (préciser ..... )

**NARRATIF**

Formuler toutes observations pouvant aider à évaluer cet exercice .....

.....

.....

.....

.....

.....

# Appendice 10

## Bibliographie

### Publications de l'OACI

*Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137), 1<sup>re</sup> Partie — Sauvetage et lutte contre l'incendie; 5<sup>e</sup> Partie — Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.

*Manuel d'investigations techniques sur les accidents d'aviation* (Doc 6920).

*Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.*

*Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses* (Doc 9481).

### Autres publications

Canadian Air Transport Administration, *Standards and Guidelines for Plans and Procedures for Airport Emergencies.*

*Aerodrome Model Emergency Orders*, Civil Aviation Authority, Royaume-Uni, 1974.

FAA Advisory Circular, AC-150/5200-31, *Airport Emergency Plan*, 1989.

FAA Advisory Circular, AC 150/5200-12, *Fire Department Responsibility in Protecting Evidence at the Scene of an Aircraft Accident.*

FAA Advisory Circular, AC 150/5200-15, *International Fire Service Training Association's Manual 206, Aircraft Fire Protection and Rescue Procedures.*

FAA Advisory Circular, AC 150/5210-2, *Airport Emergency Medical Facilities and Services.*

FAA Advisory Circular, AC 150/5210-7, *Aircraft Fire and Rescue Communications.*

FAA Advisory Circular, AC 150/5210-13, *Water Rescue Plans, Facilities, and Equipment.*

FAA Advisory Circular, AC 150/5220-4, *Water Supply Systems for Aircraft Fire and Rescue Protection.*

FAA Advisory Circular, AC 150/5325-4, *Aircraft Data.*

Federal Emergency Management Agency Publication, "Air Disaster Response Planning — Lessons for the Future", Monograph Series, 1985.

FAA Advisory Circular, AC 150/5200-13, *Removal of Disabled Aircraft.*

American Medical Association, *Airport Emergency Medical Services.*

NFPA 402M — *Aircraft Rescue and Fire Fighting Operations.*

NFPA 403 — *Aircraft Rescue and Fire Fighting Services at Airports.*

NFPA-424 — *Airport/Community Emergency Planning.*

*Fire Protection Guide on Hazardous Materials*, National Fire Protection Association.

*Règlements de transport des matières radioactives*, Agence internationale de l'énergie atomique.

*Règlements pour le transport des articles réglementés*, Association du transport aérien international.

— FIN —