

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix - Travail - Patrie

AUTORITE AERONAUTIQUE



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace - Work - Fatherland

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

GUIDE TECHNIQUE N° 00004 /CCAA/DG/DSA/SAE DU 6 JAN 2014

**RELATIF A LA PLANIFICATION DES MESURES D'URGENCE AUX
AEROPORTS**

Table des matières

- Chapitre premier. Généralités
- Chapitre 2. Le plan d'urgence d'aéroport
- Chapitre 3. Organes concernés
- Chapitre 4. Responsabilités et rôle des divers intervenants selon le type d'événement
- Chapitre 5. Centre directeur des opérations
- Chapitre 6. Le plan d'urgence d'aéroport
- Chapitre 7. Plan quadrillé
- Chapitre 8. Renseignements sur les bureaux à appeler
- Chapitre 9. Triage des victimes et soins médicaux
- Chapitre 10. Soins à donner aux survivants indemnes
- Chapitre 11. Enlèvement des dépouilles mortelles
- Chapitre 12. Télécommunications
- Chapitre 13. Exercices d'application du plan d'urgence d'aéroport
- Chapitre 14. Révision du plan d'urgence d'aéroport
- Appendice 1. Glossaire
- Appendice 2. Canevas d'un plan d'urgence d'aéroport
- Appendice 3. Services médicaux d'aéroport
- Appendice 4. Préservation des indices pour les enquêtes sur accidents d'aviation
- Appendice 5. Ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence
- Appendice 6. Accidents d'aviation aboutissant dans l'eau
- Appendice 7. Exploitants d'aéronefs

CHAPITRE PREMIER : GENERALITES

1.1 NÉCESSITÉ D'ÉTABLIR UN PLAN D'URGENCE

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.

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**.

Le plan d'urgence d'aéroport sera mis en œuvre 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.

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.

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.

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 œuvre du plan d'urgence.

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».)

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.

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.

Les recommandations devraient tenir compte des opérations exécutées dans toutes les conditions météorologiques, chaleur ou froid extrême, 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.

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.

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 œuvre à l'endroit et au moment voulus.

1.2 RESPONSABILITÉ

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.

Le plan devrait prévoir les détails de l'intervention ou de la participation coordonnée 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.

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

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.

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.

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'AEROPORT

2.1 OBJET ET PORTÉE

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

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

2.2 TYPES D'ÉVÉNEMENTS

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

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.

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.

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 CONCERNES

3.1 GÉNÉRALITÉS

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 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)

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.

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.

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.

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

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.

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.

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).

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.

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.

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.

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

L'administration aéroportuaire devrait être chargée d'établir, de promulguer et de mettre en œuvre 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 œuvre. 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.

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

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.

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. A 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).

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.

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.

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.

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

3.7 HÔPITAUX

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. A 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.

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

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.

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.

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)

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.

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.

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 manœuvres d'approche et de départ sont exécutées au-dessus de ces zones.

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

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.

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

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.

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.

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

RESPONSABILITES ET ROLE DES DIVERS INTERVENANTS SELON LE TYPE D'EVENEMENT

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 de 4.1.2 à 4.1.10 ci-dessous.

4.1.2 Mesures incombant aux services de la circulation aérienne

Déclencher l'intervention d'urgence en utilisant les systèmes de communication

en cas d'accident.

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.

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.

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.

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.»

Vérifier, au moyen d'une liste de vérification, si les mesures ci-dessus ont été exécutées en consignait 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)

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.

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.

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

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.

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

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.

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.

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.

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

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.

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.

Les autres intervenants indiqués devraient être avisés dans les plus brefs délais.

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.

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

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.

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.

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.

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.

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 coniques, 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.).

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.

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'expansurs 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

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.

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.

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.

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.

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

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.

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 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.

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.

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.

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

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.

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.

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

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.

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.

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.

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 permettront.

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 œuvre 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

Déclencher le processus d'intervention en utilisant le système d'alarme.

Informers 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.

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.

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).»

Confirmer que les mesures ci-dessus ont bien été prises, en consignant, 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

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).

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.

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

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

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.

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.

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.

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.

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.

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

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.

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;
- f) fournir l'équipement et le personnel médical.

4.2.7 Mesures incombant aux services médicaux

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.

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

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.

Dispenser des soins médicaux aux blessés, dès leur arrivée.

4.2.9 Mesures incombant à l'exploitant

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.

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.

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.

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.

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

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.

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.

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.

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

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.

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.

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

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.

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.

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.

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

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.

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 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.

4.4 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

Informez 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.

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

4.5.1 Généralités

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.

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

Des renseignements détaillés sur les procédures à suivre en cas d'intervention illicite figurent dans **le Plan de Gestion de Crise et le Plan Conjoncturel approuvés et annexés au plan d'urgence**. 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 les Plans sus visés.

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 à l'arrêté N°0001538/MINT du 15 septembre 2006 relative aux normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodrômes. 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

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 comburants, 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.

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.

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.

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.

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.

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.

4.8 CATASTROPHES NATURELLES

4.8.1 Généralités

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 OPERATIONS 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

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.

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.

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

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.

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.

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.

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.

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.

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).

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.

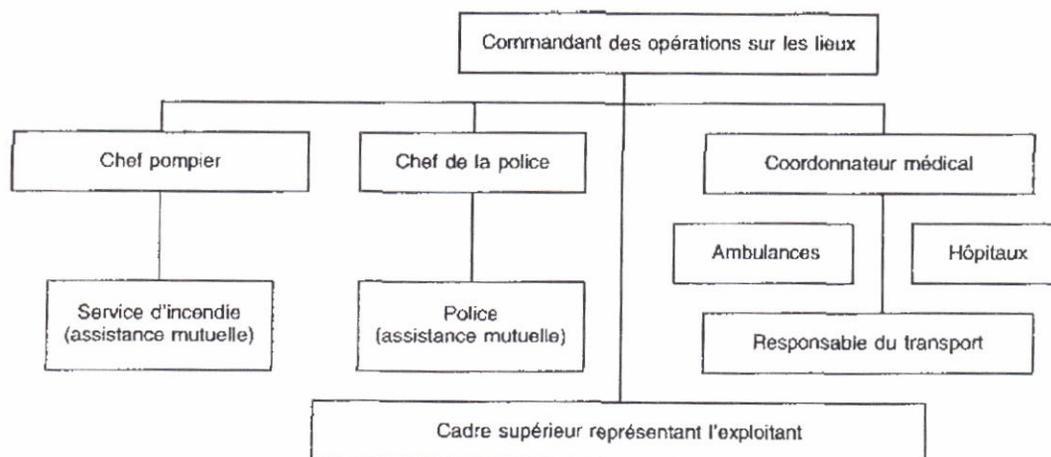
CHAPITRE 6 LE PLAN D'URGENCE D'AEROPORT

6.1 GENERALITES

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.

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.

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



CHAPITRE 7 PLAN QUADRILLE

7.1 GÉNÉRALITÉS

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.

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., 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.

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

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.

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.

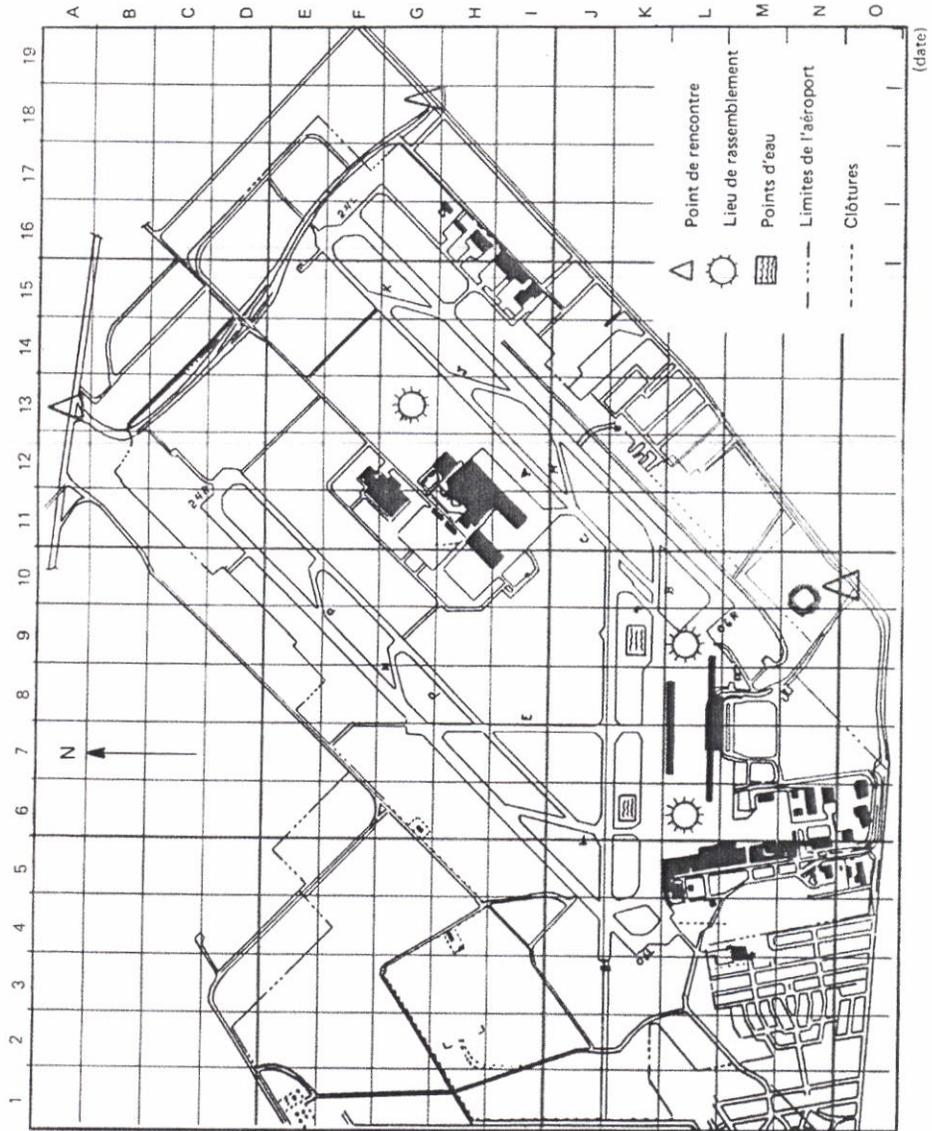
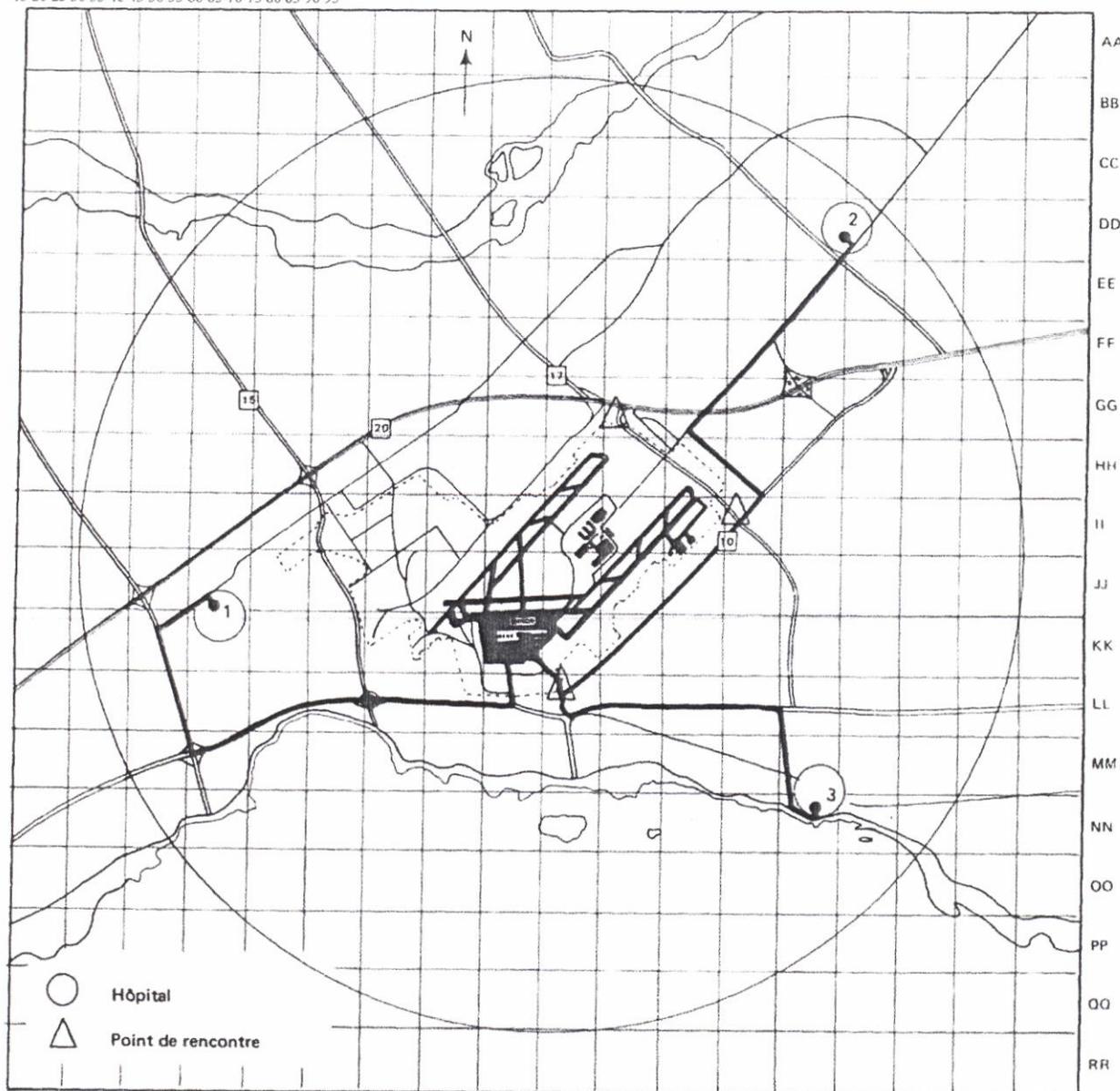


Figure 7-1. Specimen de plan quadrillé —
aéroport

15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95



(date)

Hôpital (i) 55 lits

Capable de traiter tous les cas d'urgences médicales.

Hôpital (â) 40 lits

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

Hôpital © 70 lits

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

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

CHAPITRE 8 RENSEIGNEMENTS SUR LES BUREAUX A APPELER

GÉNÉRALITÉS

Des organigrammes du genre de ceux qui sont reproduits 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.

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.

CHAPITRE 9 TRIAGE DES VICTIMES ET SOINS MEDICAUX

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)

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

Les victimes devraient être classées en quatre catégories:

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

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.

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.

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.

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

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.

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.

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. A 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

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.

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.

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 cardio-pulmonaire, etc.) seront dispensés.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 seront transportées après

avoir reçu un minimum de soins sur place.

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.

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

Les blessés devraient passer successivement par quatre zones bien placées et faciles à identifier.

- 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 coniques 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.

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.

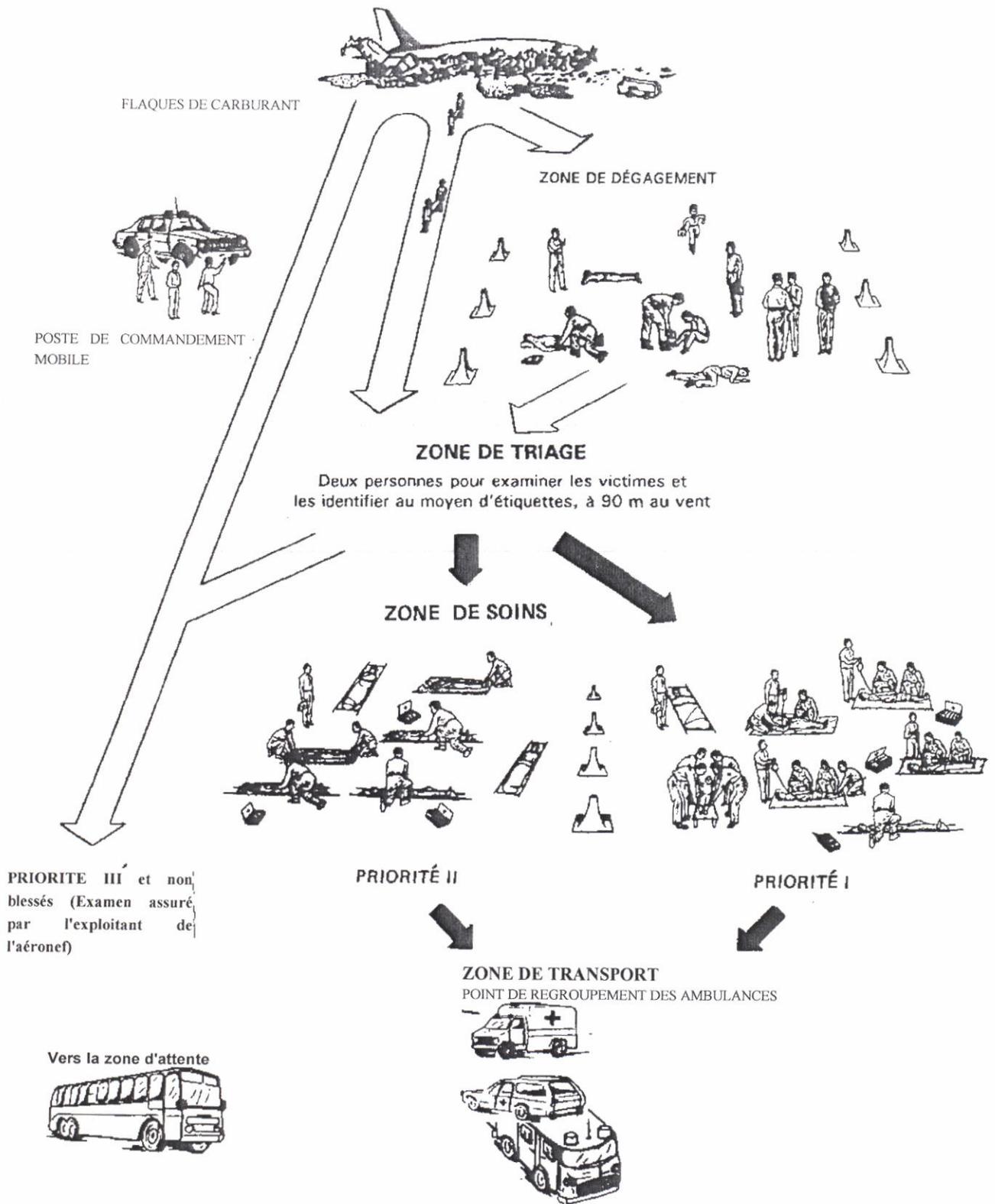


Figure 9-1. Triage et soins médicaux sur les lieux de l'accident