

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