



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

ÉLABORATION DE PROCÉDURES D'ORIENTATION NORMALISÉES SUR LA GESTION DE L'ÉVACUATION DES PASSAGERS DES AVIONS DANS LES AÉROPORTS

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'évacuation d'un grand avion de passagers pose de sérieux problèmes de sécurité aux exploitants d'aéroports. L'Annexe 14 — *Aérodromes*, volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, chapitre 9.1, indique que la planification des situations d'urgence aux aérodromes a pour but de réduire au minimum les effets d'une situation d'urgence, notamment en ce qui concerne la sauvegarde des vies et le maintien de l'exploitation d'aéronefs. Le Manuel des services d'aéroport, partie 7 – *Planification des mesures d'urgence aux aéroports* (Doc 9137), chapitre 10.1 détaille les responsabilités collectives des exploitants d'aéroport, en collaboration avec les exploitants d'aéronefs et les parties prenantes, en ce qui concerne la sélection de la zone d'attente sûre la plus appropriée, le transport des survivants ambulatoires vers les installations d'urgence et l'organisation des soins médicaux appropriés pour ces survivants. Les exploitants d'aéroport manquent d'orientations détaillées pour élaborer des procédures normalisées en cas d'accident collectif, notamment pour gérer les passagers et l'équipage évacués lors d'un accident d'avion. En l'absence d'orientations appropriées sur la gestion des passagers et des membres d'équipage évacués lors d'un accident d'avion, ceux-ci erreront et s'égareront dans les aires de mouvement des aéronefs en exploitation, mettant ainsi leur vie en danger et causant de graves problèmes de sécurité dans les aéroports. Dans ce document de travail, les Émirats arabes unis proposent que des procédures d'orientation appropriées soient élaborées pour que les exploitants d'aéroports mettent en œuvre des mesures de sécurité adéquates lors de la gestion de l'évacuation des passagers des avions dans les aéroports.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) à prendre note du contenu de la présente note de travail ;
- b) élaborer des procédures d'orientation normalisées à l'intention des exploitants d'aéroport pour gérer en toute sécurité les passagers et l'équipage évacués lors d'un accident d'avion.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Néant.

<i>Références :</i>	Annexe 14 — Aérodrômes, volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodrômes</i> , Chapitre 9.1 Doc 9137, <i>Manuel des services d'aéroport</i> , partie 7 — <i>Planification des mesures d'urgence aux aéroports</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note de travail décrit les dangers potentiels pour les passagers d'avions qui s'égarer après une évacuation sur les aires de mouvement des aéronefs et la nécessité d'établir des procédures d'orientation normalisées pour gérer en toute sécurité ces passagers en cours d'évacuation. La plupart des risques encourus par les passagers sur l'aire de mouvement proviennent du fait que ceux-ci ne sont généralement pas familiarisés avec l'environnement aéroportuaire. Par conséquent, des procédures d'orientation acceptables au niveau international sont nécessaires pour les exploitants d'aéroports, y compris, le cas échéant, pour les parties prenantes, afin de garantir que ces passagers en cours d'évacuation sont correctement guidés et rassemblés en zone sûre aussi rapidement que possible. La principale motivation de la présente note de travail repose sur la recommandation soulevée lors du comité technique des plans d'urgence des aéroports nationaux et des compagnies aériennes des Émirats arabes unis sur la nécessité d'établir des orientations pour que tous les aéroports des Émirats arabes unis mettent en œuvre les procédures du système de gestion de l'évacuation des passagers (PEMS).

1.2 Conformément à l'Annexe 14 — *Aérodromes*, volume I — *Conception et exploitation des aérodromes*, chapitre 9.1, l'objectif principal de la planification des situations d'urgence aux aérodromes est de réduire au minimum les effets d'une situation d'urgence, notamment en ce qui concerne la sauvegarde des vies humaines et le maintien des opérations aériennes. Le plan spécifie les procédures de coordination des activités des divers services d'aérodrome et des services des agglomérations voisines qui pourraient aider à faire face aux situations d'urgence. Actuellement, le *Manuel des services d'aéroport*, partie 7 — *Planification des mesures d'urgence aux aéroports* (Doc 9137) ne contient aucune pratique recommandée sur la gestion sûre des passagers d'avions évacués dans les aéroports.

1.3 Des études de cas d'incidents d'aéronefs passés, tels que le vol 214 d'Asiana Airlines, le vol 521 d'Emirates Airlines, le vol 215 de Gulf Air, etc., ont montré des passagers en cours d'évacuation s'égarant dans les aires de mouvement actif des aéronefs. La responsabilité de la protection des passagers entre l'aéronef et les installations/bâtiments de l'aéroport est partagée entre la compagnie aérienne, l'exploitant de l'aérodrome et les autres organismes/parties prenantes de l'aérodrome. Il est essentiel que l'on sache clairement qui est responsable de la mise à disposition de personnel pour surveiller et/ou escorter les passagers sur l'aire de trafic, et que ce personnel soit en nombre suffisant. Le fait de ne pas surveiller correctement les passagers peut entraîner des accidents aux conséquences graves pour toutes les personnes concernées. Les principaux dangers auxquels sont exposés les passagers d'aéronefs qui errent dans les zones opérationnelles d'aéronefs en service sont entre autres les suivants :

- a) se perdre ;
- b) se faire percuter par un véhicule/aéronef ;
- c) subir des lésions en raison du bruit des hélices, des réacteurs ou des moteurs ;
- d) tomber dans les égouts de l'aéroport, les canaux, les zones de captage d'eau ;
- e) se faire heurter par des engins de construction aéroportuaire, etc.

2. LA NÉCESSITÉ D'UN SYSTÈME DE GESTION DE L'ÉVACUATION DES PASSAGERS AUX AÉROPORTS

2.1 La principale responsabilité de l'équipage de l'avion pendant une évacuation est de demander aux passagers d'évacuer l'avion en utilisant toutes les sorties utilisables. L'objectif d'une évacuation est de faire en sorte que les passagers et les membres d'équipage quittent l'avion le plus rapidement et le plus sûrement possible. Une fois que les passagers évacués ont quitté l'avion, s'ils restent livrés à eux-mêmes, ils peuvent être exposés à des dangers provenant notamment d'aéronefs et de véhicules en mouvement. Les risques de blessures sont accrus car les passagers sont dans un état de panique et n'ont généralement pas conscience des dangers évidents qui les entourent. Ils peuvent également se perdre (par exemple en raison de l'obscurité, d'une mauvaise visibilité, d'un balisage ambigu ou inadéquat). Cela augmente considérablement le risque qu'ils se retrouvent dans une situation dangereuse (par exemple, un passager peut s'approcher d'un avion en cours de vérification des moteurs ; le personnel technique ne sera probablement pas conscient de sa présence et ne pourra donc pas le détourner assez tôt).

2.2 Les passagers qui évacuent un avion écrasé en utilisant les glissières d'évacuation peuvent être pieds nus ou sans vêtements appropriés. Si l'accident d'avion s'est produit par mauvais temps, ces passagers peuvent être mouillés et incommodés. Ces problèmes doivent être anticipés par la mise à disposition de vêtements, de chaussures et de couvertures. Il peut être nécessaire d'établir une zone de rassemblement sûre à l'écart de l'avion, qui peut fournir de la chaleur et des vêtements et permettre d'examiner les passagers évacués, avant que ces personnes ne soient transportées vers la zone d'attente désignée pour les blessés. Un accident d'avion peut occasionner de nombreuses vies perdues et de nombreuses blessures aggravées si des soins médicaux immédiats ne sont pas fournis par un personnel de secours qualifié. Les passagers blessés doivent être triés, recevoir l'aide médicale d'urgence disponible si nécessaire, puis être rapidement évacués vers les installations médicales appropriées.

2.3 La responsabilité principale de la gestion des passagers évacués sur les aires de mouvement doit incomber à l'exploitant de l'aérodrome. L'exploitant de l'aérodrome, l'exploitant de l'aéronef, les agents de service d'escale et le personnel des opérations côté piste ont tous la responsabilité collective de veiller à ce que les déplacements des passagers dans les aires de mouvement soit strictement supervisé et contrôlé. Il est donc proposé que des procédures d'orientation normalisées sur le système de gestion de l'évacuation des passagers soient établies dans les aéroports afin de garantir que la santé et la sécurité des passagers évacués sur les aires de mouvement des aéronefs soient gérées de manière sûre et efficace, ce qui comprend au moins les mesures suivantes :

- a) un panneau de conception universelle pour les zones de rassemblement pour l'évacuation des passagers (PEMS) ;
- b) Les panneaux PEMS doivent être visuels et audibles dans toutes les directions et dans toutes les conditions météorologiques ;
- c) Le panneau PEMS peut être monté ou transporté à l'arrière de certains véhicules des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et/ou d'exploitation de l'aérodrome ;
- d) élaborer des procédures pour que les panneaux PEMS soient installés dans un endroit sûr à l'extérieur du cordon intérieur et à l'intérieur du cordon extérieur, vent debout et en montée par rapport au lieu de l'incident aérien ;
- e) développer des procédures pour que les passagers évacuant l'avion soient dirigés vers ces véhicules PEMS ;

- f) élaborer des procédures pour que les passagers qui ont besoin d'un traitement médical soient assistés ou transportés à cet endroit pour être triés par le personnel médical ou ambulancier qui intervient.

3. ACTION

3.1 L'Assemblée de l'OACI est invitée à :

- a) prendre note du contenu de la présente note de travail pour l'inclure dans le Doc 9137, partie 7 ;
- b) mettre au point un panneau universellement reconnu désignant la zone de rassemblement pour la gestion de l'évacuation des passagers (PEMS), qui soit à la fois visuel et sonore dans toutes les directions et dans toutes les conditions météorologiques ; pouvant être monté ou transporté à l'arrière de certains véhicules des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et/ou d'exploitation de l'aérodrome ;
- c) élaborer des procédures pour que les panneaux PEMS soient installés dans un endroit sûr à l'extérieur du cordon intérieur et à l'intérieur du cordon extérieur, vent debout et en montée par rapport au lieu de l'incident aérien ;
- d) développer des procédures pour que les passagers évacuant l'avion soient dirigés vers ces véhicules PEMS ;
- e) élaborer des procédures pour que les passagers qui ont besoin d'un traitement médical soient assistés ou transportés à cet endroit pour être triés par le personnel médical ou ambulancier qui intervient.

— FIN —