



N° 00542 / ANACIM/DG

Dakar, le 05 MARS 2021

Analyse : Décision portant approbation et publication de la première édition du Guide d'élaboration, d'approbation et de mise à jour d'un plan d'urgence d'aéroport (SN-SEC-AGA-GUID-04-A)

LE DIRECTEUR GENERAL

- VU la Constitution ;
- VU la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944 ;
- VU la loi n°2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
- VU le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015 ;
- VU le décret 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur général de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie ;
- VU le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- VU l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- VU la décision n°03044/ANACIM/DG du 28 décembre 2018 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements aéronautiques du Sénégal ;
- VU la décision n°03405/ANACIM/DG du 31 décembre 2018 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements aéronautiques du Sénégal (CARAS) ;
- VU la décision n°034406/ANACIM/DG du 31 décembre 2018 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation civile ;
- VU la décision n° 00161/ANACIM/DG/ du 18 janvier 2019 portant approbation de la cinquième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements aéronautiques du Sénégal et documents associés ;
- VU la décision n°02301/ANACIM/DG du 01 octobre 2020 portant adoption et publication de l'amendements n°6 du Règlement aéronautique du Sénégal n°14 (RAS 14) Volume I et II, édition 1 : Conception et Exploitation technique des Aéroports et Hélistations ;
- VU le BE n° 000016/ANACIM/DNAA du 24 février 2021 relatif au rapport de la session de la CARAS du 16 et 17 février 2021 ;
- VU l'avis favorable du Directeur général de l'ANACIM mentionné sur la fiche de la validation du 24 février 2021,

DECIDE :

Article premier.- Est approuvée et publiée la première édition du Guide d'élaboration, d'approbation et de mise à jour d'un plan d'urgence d'aéroport (SN-SEC-AGA-GUID-04-A).

Ledit document peut être consulté sur le site internet de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM) (www.anacim.sn).

Article 2.- Le présent document donne aux exploitants d'aérodrome des éléments indicatifs relatifs à l'élaboration, l'approbation et la mise à jour d'un plan d'urgence d'aéroport.

Article 3.- La présente décision annule et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire, notamment, la décision n°002093/ANACIM/DG/DNAA/DNA/SSNA du 05 août 2016 portant validation et publication du Guide d'élaboration du plan d'urgence d'aéroport.

Article 4.- Le Directeur de la Navigation Aérienne et des Aéroports est chargé de l'application de la présente décision qui sera publiée partout où besoin sera.



Maguèye Marame NDAO



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENHOR

Tel : 33 865 60 00 – Fax : 33 820 39 67 – 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

**GUIDE D'ELABORATION,
D'APPROBATION ET DE MISE
A JOUR D'UN PLAN
D'URGENCE D'AEROPORT**

Première éditionFévrier 2021



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel : 33 865 60 00 - Fax :33 820 39 67 – 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

**GUIDE D'ELABORATION,
D'APPROBATION ET DE MISE
A JOUR D'UN PLAN
D'URGENCE D'AEROPORT**



Première édition Février 2021



PAGE DE VALIDATION

REDACTION	VERIFICATION	APPROBATION
<p>Cadre Technique AGA</p>  <p><u>Mouhamadou BA</u></p>	<p>Le Chef du Département des Normes et de la Sécurité des Aéroports (DNSA)</p>  <p><u>Badara DIOP</u></p>	<p>Le Directeur général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM)</p>
<p>Le Chef du Service des Normes d'aérodrome p.i</p>  <p><u>Aliou TINE</u></p>	<p>Le Directeur de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DNAA) par intérim, le Chef du Département Navigation Aérienne</p>  <p><u>Ndoumbé Niang THIOUNE</u></p>	 <p><u>Maguèye Marame NDAO</u></p>
Date : février 2021	Date : février 2021	Date : février 2021

Le présent document a été examiné par la Commission d'Amendements des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS) en sa séance du 16 février 2021.



LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° édition	Date de Révision
RAS 14, Volume I	ANACIM	Aérodromes	1 ^{ère} édition	Septembre 2018
PANS-AGA	ANACIM	PANS-AGA	1 ^{ère} édition	Octobre 2020
Doc 9137	OACI	Manuel des Services des aéroports Partie 7. Planification des mesures d'urgence aux aéroports	2 ^{ème} édition	1991



Tables des matières

PAGE DE VALIDATION.....	2
LISTE DES AMENDEMENTS	3
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	4
CHAPITRE 1. GENERALITES	8
1.1. Introduction	8
1.2. Nécessité d'un plan d'urgence	8
1.3. Validité opérationnelle d'un plan d'urgence d'aéroport	8
1.4. Objet du présent guide	9
1.5. Objet du plan d'urgence d'aéroport	9
1.6. Responsabilités	9
CHAPITRE 2. LE PROCESSUS DE PLANIFICATION	10
2.1. Introduction	10
2.2. Mise en place d'une équipe	10
2.3. Documentation sur le plan d'urgence	10
2.4. Analyse des dangers/risques	11
2.5. Base de ressources	11
2.6. Développement d'un plan d'urgence	11
2.7. Validation	12
2.8. Formations et exercices	12
2.8.1. Formations	12
2.8.2. Exercices	12
CHAPITRE 3. CANEVAS D'UN PLAN D'URGENCE D'AEROPORT	13
3.1. Règles de Rédaction, de Présentation et d'administration d'un plan d'urgence	13
3.1.1. Règles de Rédaction	13
3.1.2. Règles de Présentation	13
3.1.3. Règles d'Administration	13
3.2. Présentation du contenu du plan d'urgence	14
3.3. Contenu des sections d'un plan d'urgence	15
3.3.1. Section 0. Structure du plan d'urgence	15
3.3.2. Section 1. Généralités	17



3.3.3.	Section 2. Communications	17
3.3.4.	Section 3. Numéros de téléphone d'urgence	17
3.3.5.	Section 4. Organes impliqués.....	17
3.3.6.	Section 5. Centre Directeur des opérations d'urgence (CDOU) et poste de commandement mobile	18
3.3.7.	Section 6. Urgence impliquant un aéronef (accident d'aviation)	18
3.3.8.	Section 7. Urgence n'impliquant pas d'aéronef	18
3.3.9.	Section 8. Autres types d'urgence	18
3.3.10.	Section 9. Urgence complexe.....	19
3.3.11.	Section 10. Exercice du plan d'urgence	19
3.3.12.	Section 11. Mise à jour du plan d'urgence	19
3.3.13.	Section Annexe. Cartes quadrillés	19
3.3.14.	Dispositions supplémentaires	19
3.4.	Emplacement du plan d'urgence d'aérodrome.....	20

**CHAPITRE 4. PROCEDURE D'APPROBATION ET DE MISE A JOUR D'UN PLAN
D'URGENCE D'AEROPORT21**

4.1.	Procédure d'approbation du plan d'urgence	21
4.1.1.	Acceptation du plan d'urgence	21
4.1.2.	Approbation du plan d'urgence.....	21
4.2.	Procédure de mise à jour du plan d'urgence.....	21
4.2.1.	Mécanisme de mise à jour d'un plan d'urgence	22
4.2.1.1.	Procédure normale d'amendement d'un plan d'urgence.....	22
4.2.1.2.	Procédure spéciale d'amendement d'un plan d'urgence	22
4.2.1.3.	Exemple de situations nécessitant l'amendement d'un plan d'urgence.....	22
4.3.	Procédure d'approbation de mise à jour.....	23
4.3.1.	Demande de mise à jour	23
4.3.2.	Evaluation des demandes de mise à jour.....	23
4.3.3.	Approbation des demandes.....	23



ANNEXE 1. CHECK-LIST ACCEPTATION DU PLAN D'URGENCE	24
ANNEXE 2. SPECIMEN DE LETTRE D'ENTENTE RELATIVE AUX CAS D'URGENCE	32
ANNEXE 3. FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT DES VICTIMES.....	33
ANNEXE 4. FORMULAIRE DE COMPTE RENDU ET D'EVALUATION DE L'EXERCICE D'EXECUTION DU PLAN D'URGENCE	34
ANNEXE 5. CHECK-LIST MISE A JOUR DU PLAN D'URGENCE	39



CHAPITRE 1. GENERALITES

1.1. Introduction

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

1.2. Nécessité d'un plan d'urgence

Un incident ou un accident aéroportuaire peut se produire n'importe où, n'importe quand, de jour comme de nuit, dans n'importe quelle condition météorologique et à des degrés divers de gravité ; il peut se produire instantanément ou se développer lentement ; il peut ne durer que quelques minutes ou se prolonger pendant des jours. Il peut être naturel, comme une tempête ou un tremblement de terre, ou « d'origine humaine », comme un déversement de matières dangereuses, des troubles civils, le terrorisme, un incendie majeur ou une panne d'électricité.

En outre, les situations d'urgence de même type peuvent être très différentes en termes de gravité, en fonction de facteurs tels que le degré d'alerte, la durée et l'ampleur de l'impact. L'important est de se rappeler que, si les situations d'urgence peuvent rarement être prédites avec précision, elles peuvent être anticipées et préparées.

Le risque de catastrophe existe partout et le coût en termes de souffrance, de vie et de biens peut être terriblement élevé. Les situations d'urgence étant perçues comme des événements à faible probabilité et la préparation nécessitant des coûts en temps et en argent, l'importance de cette planification peut souvent être négligée.

Cependant, les aéroports qui subissent de telles catastrophes peuvent payer un prix élevé s'ils ne sont pas préparés. Outre les problèmes de santé et de sécurité, des perturbations sociales, des poursuites judiciaires, une publicité négative et des séquelles psychologiques peuvent en résulter. Bien qu'il soit impossible de prévoir toutes les éventualités et de s'y préparer, un solide programme de préparation aux situations d'urgence peut contribuer à limiter les effets négatifs de ces événements, notamment les questions de responsabilité et autres problèmes post-urgence.

1.3. Validité opérationnelle d'un plan d'urgence d'aéroport

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 **APRES 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.

1.4. Objet du présent guide

Ce guide a pour objectif de fournir aux exploitants d'une part, les principes généraux et les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour l'élaboration, la mise à jour d'un plan d'urgence d'aéroport et les critères établis par l'Autorité de l'aviation civile pour son évaluation d'autre part.

Il fournit également aux inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile, la méthodologie et les étapes à suivre pour l'acceptation et l'approbation des plans d'urgence d'aéroport des exploitants d'aérodrome.

1.5. Objet du plan d'urgence d'aéroport

L'objet du plan est de présenter sous forme de manuel, les responsabilités qui incombent aux divers organes ou personnes chargées 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. Le plan d'urgence doit assurer :

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

1.6. Responsabilités

L'exploitant d'aérodrome est responsable de la désignation de 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 d'urgence doit ainsi définir de manière claire et précise les rôles et responsabilités de l'ensemble des intervenants en cas d'urgence ainsi les mécanismes de coordination et les moyens de communication qui seront mis en place.

Il est primordial que le plan d'urgence d'aéroport reflète les 3C : **C**ommandement, **C**oordination et **C**ommunication, entre l'ensemble des intervenants.

Le plan doit aussi prévoir les détails de chaque intervention ou de la participation coordonnées de tous les organes existants qui, de l'avis de l'exploitant d'aérodrome, pourraient aider à faire face à une situation d'urgence.

L'exploitant d'aérodrome 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.



CHAPITRE 2. LE PROCESSUS DE PLANIFICATION

2.1. Introduction

Ce chapitre propose les lignes directrices relatives au processus de planification pour l'élaboration d'un plan d'urgence d'aéroport. Le processus peut être facilement adapté aux besoins spécifiques de chaque aéroport, quelle que soit sa taille.

Tout plan d'urgence d'aéroport devrait se présenter comme un plan d'intervention établi en coordination avec l'aéroport et les agglomérations voisines. Cette coordination est souhaitable du fait que les situations d'urgence majeures aux aéroports nécessitent la même planification et les mêmes procédures que les autres types d'urgence majeure dont une agglomération peut être le théâtre.

Le plan d'urgence d'aéroport doit comprendre une série d'instructions visant à assurer l'intervention rapide et efficace 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.

2.2. Mise en place d'une équipe

La première étape de la planification d'un plan d'urgence d'aéroport consiste à mettre en place une équipe de planification comprenant tous les domaines et spécialités. C'est-à-dire les services médicaux, les pompiers, les forces de l'ordre, les organismes chargés du traitement des matières dangereuses, etc.

L'approche d'équipe dans l'élaboration d'un plan d'urgence d'aéroport offre les avantages suivants :

- a. une meilleure participation et un meilleur engagement de tous les participants à la rédaction du plan d'urgence ;
- b. l'apport significatif de connaissances et d'expertises dans le processus de planification et d'élaboration ;
- c. des relations professionnelles plus étroites entre les différents acteurs pendant le processus de planification et d'élaboration pour assurer une meilleure coordination et un meilleur travail d'équipe pendant les situations d'urgence.

L'équipe chargée de la rédaction du plan d'urgence d'aéroport doit être composée des personnes et/ou organisations qui ont un rôle potentiel dans le programme d'intervention d'urgence de l'aéroport.

Les dirigeants responsables des organismes qui interviennent sur un aérodrome donné doivent faire partie de l'équipe de planification et d'élaboration pour que tous les aspects liés à la gestion et à la mise en œuvre du plan d'urgence soient évalués sous l'angle de pertinence et d'efficacité. La préparation à une situation d'urgence d'aéroport exige que les chefs d'équipe comprennent le processus d'analyse des risques et ses résultats associés, ainsi que leurs rôles respectifs lors des situations d'urgence. Les chefs d'équipe doivent également examiner les informations décrivant des urgences similaires à celles qui pourraient se produire sur l'aéroport. Les urgences doivent être analysées en tenant compte des risques de sécurité, de sûreté et de santé publique. Les mesures de riposte à mettre en place doivent :

- 1) refléter une parfaite coordination entre les acteurs concernés ;
- 2) permettre une définition exhaustive, claire et précise des rôles et responsabilités des acteurs ;
- 3) permettre une maîtrise « parfaite » des situations afin de limiter les dégâts matériels et humains.

2.3. Documentation sur le plan d'urgence

Dans les aéroports certifiés, le plan d'urgence d'aéroport doit tenir compte de la réglementation, et des documents d'orientation applicables en matière de préparation aux situations d'urgence.



Les documents supplémentaires qui doivent être examinés pour vérifier leur applicabilité sont notamment les suivants :

- 1) le Doc 9137, Partie 7, de l'OACI, et ;
- 2) le Guide relatif au plan d'urgence de la Federal Aviation Administration (FAA) ;
- 3) le manuel de réglementation des marchandises dangereuses de l'Airports Council International (ACI) ;
- 4) tout autre document pertinent.

2.4. Analyse des dangers/risques

L'objectif principal d'une analyse des dangers/risques est d'aider l'équipe de planification à déterminer quels dangers existent, quelles actions doivent être planifiées et quelles ressources doivent être mises en place.

L'équipe de planification doit vérifier avec les responsables locaux de la gestion des urgences pour déterminer si une telle analyse a déjà été réalisée.

Il est important d'inclure autant de personnes/organisations que possible de l'aéroport et des communautés environnantes lors de l'analyse. Cela permet d'obtenir des informations sur un large spectre et d'éviter de limiter le résultat à un ou deux domaines d'expertise seulement.

Une fois que les dangers ont été identifiés et classés par ordre de priorité, l'équipe de planification doit créer des séries de scénarios et faire un brainstorming sur les dispositions de planification spécifiques aux dangers et les besoins en ressources spécifiques aux dangers. En partant d'une intensité donnée d'un danger, l'équipe peut imaginer l'évolution du danger depuis l'alerte initiale (si elle existe) jusqu'à son impact sur une partie spécifique de l'aéroport/de la communauté et à ses conséquences spécifiques (par exemple, perte de services et d'infrastructures essentiels, décès, blessures). Ces informations peuvent ensuite être affinées au moyen d'exercices de grande envergure et des exercices sur table.

2.5. Base de ressources

Les membres de l'équipe de planification doivent savoir quelles sont les ressources disponibles pour les interventions d'urgence et pour le retour aux opérations normales. En particulier, les exploitants d'aérodrome doivent savoir ce qui est disponible dans l'aéroport et ce dont ils peuvent avoir besoin en dehors de l'aéroport pour des urgences spécifiques. Les insuffisances peuvent nécessiter la négociation d'accords avec des fournisseurs privés ou d'autres juridictions. La détermination de la base de ressources doit également tenir compte des installations vitales pour les opérations d'urgence et de la manière dont elles peuvent être affectées par les dangers. L'aéroport doit être répertorié comme une installation vitale pour de nombreuses situations d'urgence et bénéficier en priorité de l'allocation de ressources pour les activités d'intervention et de rétablissement. Il est important de noter que les problèmes qui ne peuvent être atténués devraient être traités dans le plan d'urgence d'aéroport.

L'équipe de planification doit aussi tenir compte des particularités géographiques et topographiques qui peuvent affecter les opérations. Par exemple, l'aéroport peut n'avoir qu'une seule piste ou des routes à accès limité, etc.

2.6. Développement d'un plan d'urgence

Le processus d'élaboration d'un plan d'urgence comprend les actions suivantes :

- a) fournir une ébauche de toutes les composantes d'un plan d'urgence qui servira de point de départ à l'équipe de planification ;
- b) organiser une réunion pour établir des comités pour certaines parties d'un plan d'urgence, nommer les présidents des comités, élaborer un calendrier et prévoir une réunion de suivi ;
- c) définir un plan de travail avec les comités sur des projets successifs ;
- d) préparer les graphiques, tableaux, cartes, etc. nécessaires ;
- e) produire un projet final et le distribuer à l'équipe de planification pour examen et commentaires ;



- f) obtenir l'accord des organisations ayant des responsabilités identifiées pour la mise en œuvre d'un plan d'urgence ;
- g) présenter le document final au Dirigeant responsable pour signature ;
- h) imprimer et distribuer le plan d'urgence à toutes les parties ayant des devoirs et des responsabilités dans le cadre du plan après acceptation par l'Autorité de l'aviation civile ;
- i) limiter la distribution selon le principe du besoin de savoir ;
- j) tenir un registre de distribution d'un plan d'urgence.

2.7. Validation

Une fois le plan d'urgence achevé, il convient de vérifier sa conformité aux règlements et normes applicables et de s'assurer qu'il fonctionne comme prévu. Il y a deux façons fondamentales de valider :

- a) consulter les responsables de l'équipe de gestion des urgences concernant le cycle d'examen du plan. Comme une grande partie des informations contenues dans les plans sectoriels peuvent être incorporées sous une forme ou une autre dans le plan d'urgence, il semblerait approprié de faire partie de leur processus de révision et de profiter des améliorations suggérées à la suite de leur expérience accumulée ;
- b) effectuer des exercices sur table et en grandeur réelle. Ces exercices constituent le meilleur moyen, en dehors d'une situation d'urgence réelle, de déterminer si un plan d'urgence fonctionne réellement et est bien compris.

2.8. Formations et exercices

Il est important que les personnes affectées au soutien du plan d'urgence connaissent leurs rôles et responsabilités et aient été testées par des exercices.

2.8.1. Formations

Le personnel de l'aéroport qui intervient en cas d'urgence est l'élément le plus vital de la capacité d'intervention d'un aéroport en cas d'urgence. Leur formation est essentielle pour répondre efficacement aux situations d'urgence en utilisant de manière optimale les installations, les équipements et les véhicules.

La formation doit comprendre :

- a) **une formation de familiarisation** sur les équipements, installation à utiliser en cas d'urgence et sur l'environnement aéroportuaire ;
- b) **une formation initiale** du personnel aéroportuaire principalement consacrée aux procédures d'exploitation normalisées (SOP), les équipements d'urgence, les équipements de communication, l'aménagement des installations ;
- c) **une formation spécialisée** en matière d'urgence. La formation spécialisée doit comprendre les éléments suivants :
 - (i) procédures d'assistance aux personnes handicapées et aux personnes âgées en cas d'urgence ;
 - (ii) une formation sur les procédures normalisées basée sur le plan d'urgence ;
 - (iii) des exercices avec des buts et des objectifs prédéfinis pour s'assurer que les rôles et responsabilités sont très bien comprises.
- d) **une formation périodique (de recyclage)**

2.8.2. Exercices

Les différents types d'exercices de mise en œuvre du plan d'urgence ainsi que leurs périodicités sont définis dans le Règlement Aéronautique du Sénégal numéro 14 (RAS 14), Volume I, Conception et Exploitation technique des Aérodrômes.



CHAPITRE 3. CANEVAS D'UN PLAN D'URGENCE D'AÉROPORT

3.1. Règles de Rédaction, de Présentation et d'administration d'un plan d'urgence

Afin de faciliter la rédaction et l'utilisation d'un plan d'urgence ainsi que les différentes opérations de vérification et de mise à jour, le plan d'urgence doit être rédigé en appliquant les règles de rédaction et de présentation définies ci-après.

3.1.1. Règles de Rédaction

Le plan d'urgence doit être dactylographié, imprimé et signé par le responsable de l'aérodrome pour lequel le plan d'urgence est rédigé. Il doit être produit en versions électronique et papier et doit être accessible à l'Autorité de l'Aviation Civile dans ces deux versions. Il est composé de différentes parties. Chaque partie est subdivisée en section.

Chaque page du plan d'urgence arbore le haut de page (en-tête) contenant au moins l'information suivante :

L'intitulé du plan d'urgence et la désignation de l'aérodrome placés au centre comme montré à l'exemple ci-dessous :

Logo de l'exploitant	Intitulé de la section	N°	
	Plan d'urgence	Page	Xx de xx
	Aéroport :	Edition	
		Date	

Les aérodromes non concernés par certaines parties doivent les inclure dans leur plan d'urgence avec une page portant la mention : **Partie non applicable à l'aérodrome**.

Si des publications séparées sont disponibles contenant les informations requises, on peut y faire référence. Il faut cependant s'assurer que l'information est disponible auprès du personnel concerné.

3.1.2. Règles de Présentation

- i) Le format des pages d'un plan d'urgence est A4 (type commercial normalisé 21 cm x 29,7 cm).
- ii) Le plan d'urgence est relié en perforant toutes les pages et en les plaçant dans un classeur à couverture rigide afin de permettre une insertion ou un retrait facile des pages lors d'une mise à jour.
- iii) Pour faciliter la consultation d'un plan d'urgence, au moins les parties doivent être séparées par des intercalaires rigides en couleurs portant le numéro et le titre de la partie.

3.1.3. Règles d'Administration

Les amendements du plan d'urgence se font selon la procédure décrite au chapitre 4.



3.2. Présentation du contenu du plan d'urgence

Le plan d'urgence de l'exploitant doit se présenter sous forme de manuel dont la structure est organisée en sections ou chapitres et une annexe réparties comme suit :

- Section 0. Structure du plan d'urgence ;
- Section 1. Généralités ;
- Section 2. Communications ;
- Section 3. Organes impliqués ;
- Section 4. Numéros de téléphone d'urgence ;
- Section 5. Centre Directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile ;
- Section 6. Urgence impliquant un aéronef ;
- Section 7. Urgence n'impliquant pas un aéronef ;
- Section 8. Autres types d'urgence ;
- Section 9. Urgence complexe ;
- Section 10. Exercice d'urgence ;
- Section 11. Mise à jour du plan d'urgence ;
- Annexe. Plans quadrillés de l'aéroport.

Les paragraphes suivants donnent des indications relatives aux informations devant figurer dans les différentes sections du plan d'urgence.

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

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

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

L'élaboration des plans et des procédures d'urgence devraient être sous l'autorité de l'administration aéroportuaire ou de l'administration appropriée, laquelle définira et négociera les responsabilités de tous les organes et de tous les membres du personnel de l'aéroport ou de l'extérieur qui sont, ou pourraient être, appelés à intervenir dans une situation d'urgence affectant l'aéroport.



Case 1 : correspond au numéro de l'édition du plan d'urgence.

Case 2 : correspond au numéro de l'amendement du plan d'urgence.

Case 3 : correspond à la date de la modification du plan d'urgence.

Case 4 : les renseignements à apporter dans cette case correspondent au numéro de la section du plan d'urgence dans laquelle une modification est apportée, ainsi que la page concernée.

Case 5 : cette case précise la date à laquelle l'exploitant d'aérodrome communique, à l'autorité de l'aviation civile, les modifications du plan d'urgence. Ainsi que décrit ci-dessous, dans cette case, l'exploitant fait apparaître la date à laquelle l'autorité de l'aviation civile a accepté la mise à jour.

Case 6 : il s'agit, dans cette case, d'indiquer succinctement la nature de la modification.

Case 7 : indiquer la date de délivrance du certificat d'aérodrome. Dans la mesure où l'exploitant de l'aérodrome ne connaît pas la date de délivrance du certificat d'aérodrome au moment où il remplit cette page et où il envoie son plan ; cette case ne peut pas être renseignée.

Case 8 : indiquer la date de l'annexe au certificat d'aérodrome. Si l'édition n'a pas fait l'objet d'une mise à jour de l'annexe précitée, elle est à garder vierge.

Tout comme pour la **case 7**, elle ne peut être renseignée qu'à posteriori.

Ces lignes sont toujours renseignées avant la transmission à l'Autorité de l'aviation civile sauf pour ceux qui concernent les colonnes 7 et 8 qui sont renseignées à posteriori dans l'édition suivante. Par ailleurs, dans les cas où une modification du plan d'urgence doit faire l'objet d'une acceptation par l'autorité de l'aviation civile, le plan d'urgence précise la date à laquelle l'édition a été acceptée par l'Autorité précitée. Cette indication peut être portée dans la colonne relative à la notification à l'autorité de l'aviation civile. Tout comme pour les colonnes 7 et 8, cette information ne peut être portée qu'à posteriori ; la mise à jour de cette information se fait donc sur le même modèle que pour les colonnes 7 et 8.

3.3.1.5. Références réglementaires

Les titres des documents pertinents utilisés doivent être mentionnés.

3.3.1.6. Table des matières

Une table des matières doit être éditée.

3.3.1.7. Abréviations et symboles utilisés

Les abréviations et symboles utilisés doivent être mentionnés.

3.3.1.8. Registre de distribution

Le registre de distribution du plan doit se présenter sous la forme suivante :

Identification de l'organisation	Nombre d'exemplaire(s) au sein de l'organisation	Nom et fonctions des titulaires du plan d'urgence	Adresse/email	Tel/fax



3.3.2. Section 1. Généralités

Dans cette section, l'exploitant doit décrire l'objet et la portée du plan d'urgence, préciser les moyens nécessaires à la mise en œuvre et énumérer la liste de diffusion du document aux différents acteurs concernés. Il sera aussi question d'aborder dans cette section la procédure d'activation du plan d'urgence en mettant en exergue les différents acteurs impliqués, leurs rôles et responsabilités.

3.3.3. Section 2. Communications

Dans cette section l'exploitant d'aérodrome doit décrire les informations sur l'établissement, l'utilisation, l'entretien de tous les dispositifs de communication nécessaires lors des opérations d'intervention d'urgence.

Cette section doit décrire également les hypothèses qui s'appliquent au(x) système(s) de communication que l'aéroport utilisera en cas d'urgence.

3.3.4. Section 3. Numéros de téléphone d'urgence

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

- a) services de la circulation aérienne ;
- b) services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
- c) police et sûreté ;
- d) services médicaux :
 - i hôpitaux ;
 - ii ambulances ;
 - iii médecins-cabinet et domicile ;
- e) exploitants ;
- f) autorités gouvernementales ;
- g) protection civile ;
- h) divers.

3.3.5. Section 4. Organes impliqués

Dans cette section, l'exploitant doit énumérer l'ensemble des acteurs impliqués dans les différents types d'urgence qui peuvent se produire à l'intérieur ou à l'extérieur de l'aéroport. Il peut s'agir entre autres :

- a) les services de la circulation aérienne (tour de contrôle ou service d'information de vol à l'aéroport) ;
- b) les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
- c) la police et les services de sûreté ;
- d) l'administration aéroportuaire ;
- e) les services médicaux :
 - i Hôpitaux ;
 - ii Ambulances ;
 - iii Médecins ;
 - iv personnel médical ;
- f) les exploitants d'aéronefs ;
- g) les autorités gouvernementales ;
- h) les services de télécommunications ;
- i) les services de transport (terrestre, maritime et aérien) ;
- j) le responsable de l'information du public ;



- k) les postes d'incendie locaux en cas d'incendie de bâtiments ;
- l) tout autre acteur pouvant être impliqué.

Note.— Il est important de noter que les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du plan d'urgence dépendent entre autres du type d'aéroport, des services présents et surtout de la complexité de l'exploitation aéroportuaire.

3.3.6. Section 5. Centre Directeur des opérations d'urgence (CDOU) et poste de commandement mobile (PCM)

Dans cette section il sera question de faire une description du CDOU de l'aéroport définir son emplacement, son rôle dans l'exécution du plan d'urgence et de lister les moyens de communication adéquats. Il serait aussi important de désigner un responsable du CDOU.

L'exploitant doit désigner aussi formellement un poste de commandement mobile (une fourgonnette par exemple) équipé de moyens de communication et doté d'un personnel qualifié. Il sera aussi question de disposer d'une fréquence interne pour assurer les communications entre le CDOU et le PCM.

3.3.7. Section 6. Urgence impliquant un aéronef (accident d'aviation)

Dans cette section, l'exploitant doit décrire les différents rôles et responsabilités des acteurs en cas :

- 1) d'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 dépressurisation ;
 - iii défaillance structurelle.
- 4) d'un incident survenant au sol.
- 5) d'acte de sabotage, y compris les menaces à la bombe.
- 6) de capture illicite.

Les rôles et responsabilités de chaque acteur doivent être exhaustifs et clairement définis afin d'éviter les marges d'interprétation.

3.3.8. Section 7. Urgence n'impliquant pas d'aéronef

Dans ce chapitre, l'exploitant doit décrire les différents rôles et responsabilités des acteurs en cas :

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

3.3.9. Section 8. Autres types d'urgence

Dans ce chapitre, l'exploitant doit définir les différents acteurs et décrire les rôles et responsabilités en cas d'urgence liée aux conditions et à la complexité de l'exploitation aéroportuaire. Il peut s'agir entre autres :

- 1) de grève dans la zone aéroportuaire ;



2) d'urgences médicales.

3.3.10. Section 9. Urgence complexe

Il s'agit là de décrire les actions et les responsabilités des différents acteurs ou organes concernés en cas d'incident mettant en cause :

- 1) aéronef/structure
- 2) aéronef/matériels de ravitaillement en carburant (si l'aéroport est doté de service d'avitaillement)
- 3) aéronef/aéronefs

3.3.11. Section 10. Exercice du plan d'urgence

Dans cette section il sera question de décrire :

- la procédure de mise en œuvre du plan d'urgence ;
- les différents types d'exercices d'urgence ainsi que la périodicité de mise à l'épreuve ;
- les renseignements détaillés sur les mises à l'épreuve prévues pour les installations et matériel d'aérodrome à utiliser en cas d'urgence ainsi que la fréquence des essais.

3.3.12. Section 11. Mise à jour du plan d'urgence

Dans cette section, l'exploitant d'aérodrome doit décrire la procédure de mise à jour du plan d'urgence en tenant compte des rapports issus des exercices d'urgence, l'évolution des conditions d'exploitation de l'aérodrome. Il doit ainsi, tenir à jour le plan d'urgence d'aéroport afin de guider de manière effective les différents acteurs chargés de la mise en œuvre dudit plan.

L'exploitant d'aérodrome est donc responsable de l'amendement de son plan d'urgence d'aéroport et de la notification des amendements à l'Autorité de l'aviation civile pour approbation. Le contenu d'un plan d'urgence est traité avec le respect voulu pour les exigences de confidentialité.

3.3.13. Annexe. Plans quadrillés

Dans cette section l'exploitant doit mentionner deux plans quadrillés de repérage : l'un représentant les confins des routes d'accès à l'aéroport, l'emplacement des points d'approvisionnement en eau, des points de rendez-vous, des zones de regroupement, des voies ferrées, des routes, des terrains difficiles, etc., l'autre représentant les agglomérations voisines et indiquant les établissements médicaux appropriés, les routes d'accès, les points de rendez-vous, etc. jusqu'à une distance d'environ 8 km du centre de l'aéroport.

3.3.14. Dispositions supplémentaires

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

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



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

L'exploitant d'aérodrome devra accompagner le plan d'urgence d'aéroport d'un guide d'orientation et des fiches réflexes pour permettre aux différents acteurs de connaître leur rôles et responsabilités ainsi que les tâches à réaliser suivant les types de menaces qui se présentent.

L'exploitant d'aérodrome est entièrement responsable de l'exactitude des renseignements fournis dans le plan d'urgence d'aéroport. La liste des urgences n'est pas exhaustive. Selon les conditions locales, d'autres types d'urgence peuvent être considérés.

3.4. Emplacement du plan d'urgence d'aéroport

L'exploitant d'aérodrome doit fournir à l'Autorité de l'Aviation civile un exemplaire complet et à jour du plan d'urgence de son aérodrome.

L'exploitant d'aérodrome conserve sur le site au moins un (01) exemplaire complet, accepté, approuvé et à jour, du plan d'urgence d'aéroport. Un extrait du plan contenant les tâches spécifiques devra être délivré à tous les organes impliqués dans l'exécution du plan d'urgence.



CHAPITRE 4. PROCEDURE D'APPROBATION ET DE MISE A JOUR D'UN PLAN D'URGENCE D'AEROPORT

4.1. Procédure d'approbation du plan d'urgence

4.1.1. Acceptation du plan d'urgence

Le plan d'urgence élaboré par l'exploitant d'aérodrome doit être transmis par courrier officiel à l'Autorité de l'aviation civile pour acceptation et approbation. Le projet de plan d'urgence peut être envoyé en version électronique et/ou papier.

L'acceptation du plan d'urgence par l'Autorité de l'aviation civile consiste à vérifier que la forme et le contenu dudit plan répondent aux critères décrits dans le chapitre 2 du présent document. Cette évaluation doit se faire par les inspecteurs d'aérodrome en coordination avec les personnes ressources nécessaires à travers une séance de brainstorming avec l'utilisation de la check-list jointe en annexe 1. Cet examen documentaire doit se faire au plus tard dans un délai de quinze (15) jours ouvrables à partir de la date de l'imputation du dossier par le Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile.

A la suite de cette évaluation, les inspecteurs rédigent un rapport à l'intention du Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile.

Si l'évaluation est satisfaisante, l'Autorité de l'aviation civile envoie une lettre d'acceptation à l'exploitant d'aérodrome dans un délai de cinq (05) jours ouvrables.

Si l'évaluation n'est pas satisfaisante, l'Autorité de l'aviation civile envoie les recommandations à l'exploitant dans un délai de cinq (05) jours ouvrables. Ce dernier devra mettre à jour le plan d'urgence et soumettre à nouveau le document à l'Autorité de l'aviation civile pour acceptation.

4.1.2. Approbation du plan d'urgence

Le plan d'urgence est approuvé par l'Autorité de l'aviation civile une fois mis à l'épreuve par l'exploitant d'aérodrome afin d'examiner son efficacité. L'évaluation de l'exercice d'urgence se fera par les inspecteurs d'aérodrome à l'aide du formulaire joint en annexe 4. A la suite de cette évaluation, les inspecteurs rédigent un rapport à l'attention du Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile.

Si l'évaluation est satisfaisante, l'Autorité de l'aviation civile envoie une lettre d'approbation du plan d'urgence à l'exploitant d'aérodrome dans un délai de cinq (05) jours ouvrables.

Si l'évaluation n'est pas satisfaisante, l'Autorité de l'aviation civile envoie les observations à l'exploitant. Ce dernier devra prendre en compte les observations des inspecteurs et organiser un exercice sectoriel. Le scénario de cet exercice devra tenir compte des manquements relevés lors de l'exercice de grande envergure.

Cet exercice sera évalué par les inspecteurs d'aérodrome afin de s'assurer que les observations sont prises en compte. Le plan d'urgence ne sera approuvé que lorsque l'évaluation de l'exercice est jugée satisfaisante.

4.2. Procédure de mise à jour du plan d'urgence

La mise à jour d'un plan d'urgence est une activité importante afin d'assurer l'exactitude des renseignements y figurant. Cette activité continue permet d'identifier toutes les modifications et changements à intégrer dans le plan d'urgence afin que les renseignements, les procédures soient adéquats avec les réalités de l'exploitation aéroportuaire. Elle permet aux différents acteurs concernés d'être rassurés qu'ils détiennent les bonnes informations, renseignements et procédures à jour.



4.2.1. Mécanisme de mise à jour d'un plan d'urgence

4.2.1.1. Procédure normale d'amendement d'un plan d'urgence

L'exploitant doit amender périodiquement son plan d'urgence ou sur demande de l'autorité de l'aviation civile. La fréquence de mise à jour peut-être tous les ans ou une période différente selon les conditions locales de l'aérodrome.

A cet effet, il doit élaborer et mettre en œuvre une procédure pour la mise à jour de son plan d'urgence. Cette procédure doit indiquer :

- quand et dans quelle circonstance déclencher la procédure,
- comment déclencher la procédure,
- les dispositions à prendre,
- les personnes qui prendront les dispositions,
- les moyens à utiliser (matériels nécessaires pour prendre les dispositions et l'accès à ces matériels).

Il s'agira notamment de :

- indiquer les personnes qui peuvent déclencher l'amendement du plan d'urgence ;
- identifier les changements, modifications qui doivent conduire à l'amendement du plan d'urgence ;
- catégoriser les changements ou modification en niveau : changement mineur ou changement majeur;
- définir les actions requises pour chaque type de changement ou modification et les personnes habilitées à déclencher ces actions ;
- recenser les moyens et outils à utiliser pour le déclenchement, la mise à jour, la diffusion des amendements, leur insertion dans le plan d'urgence,
- mentionner les fiches de contrôle expliquant clairement la teneur des changements à apporter et indiquant le chapitre, la section, la sous-section et la ou les pages à remplacer,
- formaliser le mécanisme de diffusion de la version à jour du plan d'urgence à toutes les parties concernées ;
- formaliser le mécanisme de destruction du plan d'urgence qui n'est plus à jour.

4.2.1.2. Procédure spéciale d'amendement d'un plan d'urgence

Le Directeur général de l'autorité de l'aviation civile peut :

- a) décider dans certains cas constatés, après examen contradictoire, que :
- les amendements majeurs du plan d'urgence n'ont pas été soumis à l'approbation préalable de l'autorité de l'aviation civile ;
 - des erreurs, renseignements inexacts, renseignements sans preuve justificative sont contenus dans le plan d'urgence ;
 - le plan d'urgence n'est pas correctement amendés après approbation d'un nouvel amendement ;
- b) exiger ou contraindre, par un écrit motivé, que l'exploitant d'un aérodrome amende le plan d'urgence.

4.2.1.3. Exemple de situations nécessitant l'amendement d'un plan d'urgence

La liste non exhaustive des situations ci-dessous énumérées doit entraîner l'amendement d'un plan d'urgence :

1. après un exercice du plan d'urgence (partiel ou général)
2. faisant suite à un accident ou incident pour améliorer la capacité d'intervention ;



3. amendement de la réglementation nationale sur les aérodromes ayant un impact sur les caractéristiques techniques d'un aérodrome, les procédures d'exploitation etc. ;
4. amendement de la loi portant code de l'aviation civile ayant un impact sur les activités aéroportuaires ;
5. nouvelles exigences, d'autres règlements nationaux ayant un impact sur les services aéroportuaires ;
6. une modification intervenant dans la gestion de l'aérodrome (Dirigeant responsable, Responsable SGS, cadres clés chargés de la maintenance et des opérations aéroportuaires etc.) ;
7. une modification intervenant dans l'utilisation ou l'exploitation de l'aérodrome.

4.3. Procédure d'approbation de mise à jour

4.3.1. Demande de mise à jour

Les demandes de mise à jour du plan d'urgence sont envoyées par courrier officiel au Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile par l'exploitant d'aérodrome accompagnées des propositions d'amendement et de pièces justificatives.

La demande de mise à jour doit contenir au moins les éléments suivants :

- Les motifs de l'amendement ;
- Les parties à amender ;
- L'impact des changements sur la sécurité et l'efficacité de l'exploitation aéroportuaire ;
- L'impact des amendements sur la gestion des opérations d'urgence ;
- Tout autre document jugé utile.

Le texte de l'amendement doit être présenté de la manière suivante :

Le texte à supprimer est rayé	Suppression
Le nouveau texte est présenté en grisé	Addition
Le texte à supprimer est rayé et suivi, en grisé, du texte qui le remplace.	Remplacement

4.3.2. Evaluation des demandes de mise à jour

Les demandes de mise à jour reçues par le Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de la part de l'exploitant par courrier officiel sont imputées aux inspecteurs d'aérodrome pour étude et avis.

Les inspecteurs d'aérodrome évaluent la demande à l'aide de la check-list jointe en annexe 5 dans un délai de sept (07) jours ouvrables.

A l'issue de l'évaluation, les inspecteurs rédigent un rapport qui est transmis au Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile.

4.3.3. Approbation des demandes de mise à jour

Si l'évaluation est satisfaisante, l'Autorité de l'aviation civile en informe officiellement l'exploitant d'aérodrome par courrier officiel dans un délai de cinq (05) jours. L'exploitant doit amender son plan d'urgence et envoyer les parties amendées à l'Autorité de l'aviation civile ainsi qu'aux autres organes impliqués.

Si l'évaluation est non satisfaisante, l'Autorité de l'aviation civile en informe officiellement l'exploitant dans un délai de 10 jours avec les motifs du rejet.



ANNEXE 1. CHECK-LIST ACCEPTATION DU PLAN D'URGENCE

Informations générales

Nom de l'aérodrome :	
Nom de l'exploitant :	
Adresse :	
Référence du plan d'urgence :	

Référence réglementaire	Point à vérifier	Directives pour examens des preuves	Etat de mise en œuvre	Observations
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.1.1	Dispositions pour l'ensemble des pages	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que l'ensemble des pages du PUA comporte :<ul style="list-style-type: none">▪ le logo et le nom de l'exploitant ;▪ le titre du document ;▪ le nom de l'aérodrome ;▪ le numéro d'édition ;▪ la date d'édition ;▪ le numéro de l'amendement (ou de révision) ;▪ la date de l'amendement.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.1.2	Page de couverture	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que les informations figurent sur la page de couverture :<ul style="list-style-type: none">▪ le titre du document ;▪ le nom de l'aérodrome ;▪ le N° d'édition ;▪ la date d'édition ;▪ les Nom, adresse, fax, tel, email, site web de l'exploitant ;▪ une photo de l'aérodrome.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Référence réglementaire	Point à vérifier	Directives pour examens des preuves	Etat de mise en œuvre	Observations
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.1.3	Page de validation	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que la page de validation comporte les mentions suivantes :<ul style="list-style-type: none">▪ Le (s) nom(s), fonction et visa du (des) rédacteur (s) ;▪ Le (s) nom(s), fonction et visa du (des) vérificateur (s) ;▪ Le nom, fonction et visa de l'approbateur ;▪ La date de rédaction, de vérification et d'approbation.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.1.4	Liste des mises à jour	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que le plan comporte un tableau qui résume l'historique des mises à jour	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.1.5	Liste de référence	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que le plan comporte une page décrivant les références réglementaires utilisés	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.1.6	Table des matières	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que le plan comporte une table des matières	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.1.7	Abréviations et symboles utilisés	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que l'ensemble des sigles et abréviations utilisés dans le document sont expliqués	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A du PUA § 3.3.1.8	Registre de distribution	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que l'ensemble des acteurs impliqués possèdent un exemplaire des parties pertinentes du plan d'urgence	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Référence réglementaire	Point à vérifier	Directives pour examens des preuves	Etat de mise en œuvre	Observations
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.2	Section généralités	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que la section généralités du PUA décrit :<ul style="list-style-type: none">▪ l'objet et la portée du plan d'urgence ;▪ préciser les moyens de mise en œuvre ;▪ énumérer la liste de diffusion du document aux différents acteurs concerné ;▪ procédure d'activation du plan d'urgence en mettant en exergue les différents acteurs impliqués et leurs responsabilités ;➤ Vérifier l'exactitude et l'exhaustivité des acteurs mis en cause et les responsabilités associées.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.3	Section Communications	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que le plan décrit les informations sur l'établissement, l'utilisation, l'entretien de tous les dispositifs de communication nécessaires lors des opérations d'intervention d'urgence.➤ Examiner les preuves de mise en œuvre.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Référence réglementaire	Point à vérifier	Directives pour examens des preuves	Etat de mise en œuvre	Observations
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.4	Numéros de téléphone d'urgence	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier si les numéros de téléphone essentiels figurent dans le plan notamment :<ul style="list-style-type: none">a. services de la circulation aérienne;b. services de sauvetage et d'incendie (postes d'incendie);c. police et sûreté;d. services médicaux:<ul style="list-style-type: none">i. hôpitaux;ii. ambulances;iii. médecins-cabinet et domicile;e. exploitants;f. autorités gouvernementales;g. protection civile;h. etc.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.5	Organes impliqués	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier si les organes impliqués dans les différents types d'urgence sont énumérés dans le plan notamment :<ul style="list-style-type: none">a) les services de la circulation aérienne (tour de contrôle ou service d'information de vol à l'aéroport)b) les services de sauvetage et d'incendie;c) police et des services de sûretéd) l'administration aéroportuairee) les services médicaux:<ul style="list-style-type: none">1. hôpitaux;2. ambulances;3. médecins;4. personnel médical ;f) les exploitants d'aéronefsg) les autorités gouvernementales;	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Référence réglementaire	Point à vérifier	Directives pour examens des preuves	Etat de mise en œuvre	Observations
		<ul style="list-style-type: none">h) les services de télécommunications ;i) les services de transport (terrestre, maritime et aérien);j) le responsable de l'information du public;k) les postes d'incendie locaux en cas d'incendie de bâtiments;l) tous autres acteurs pouvant être impliqués		
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.6	Centre Directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile	➤ Vérifier que l'emplacement, le rôle et la liste des moyens de communication pour le CDOU et le poste de commandement mobile figurent dans le plan	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Référence réglementaire	Point à vérifier	Directives pour examens des preuves	Etat de mise en œuvre	Observations
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.7	Urgence impliquant un aéronef (accident d'aviation)	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier si les différentes urgences impliquant un aéronef figurent dans le plan notamment :<ol style="list-style-type: none">1) d'accident survenant sur l'aéroport2) d'un accident survenant hors de l'aéroport<ol style="list-style-type: none">i au solii sur l'eau3) d'un incident survenant en vol<ol style="list-style-type: none">i forte turbulenceii décompressioniii défaillance structurelle4) d'un incident survenant au sol5) d'acte de sabotage, y compris les menaces à la bombe6) de capture illicite.➤ Vérifier que les rôles et les responsabilités des acteurs en cas d'urgence impliquant un aéronef sont clairement définis, de manières précises et exhaustives.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Référence réglementaire	Point à vérifier	Directives pour examens des preuves	Etat de mise en œuvre	Observations
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.8	Urgence n'impliquant pas d'aéronef	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que les différents d'urgence d'aviation figurent dans le plan notamment en cas :<ol style="list-style-type: none">1) d'incendie de bâtiment2) d'acte de sabotage, y compris les menaces à la bombe3) de catastrophe naturelle4) d'incident impliquant des marchandises dangereuses5) d'évènement d'ordre médical➤ Vérifier que les rôles et les responsabilités des acteurs en cas d'urgence n'impliquant pas un aéronef sont clairement définis, de manières précises et exhaustives.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.9	Autres types d'urgence	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que les autres types d'urgence figurent dans le plan notamment en cas :<ol style="list-style-type: none">1) de grève dans la zone aéroportuaire2) d'urgences médicales➤ Vérifier que les rôles et les responsabilités des acteurs en cas d'urgence n'impliquant pas un aéronef sont clairement définis, de manières précises et exhaustives.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.10	Urgence complexe	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que les urgences mettant cause :<ol style="list-style-type: none">1) aéronef/structure2) aéronef/matériels de ravitaillement en carburant (si l'aéroport est doté de service d'avitaillement)3) aéronef/aéronefs ;figurent dans le plan.➤ Vérifier que les rôles et les responsabilités des acteurs en cas d'urgence n'impliquant pas un aéronef sont clairement définis, de manières précises et exhaustives.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Référence réglementaire	Point à vérifier	Directives pour examens des preuves	Etat de mise en œuvre	Observations
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.11	Exercice du plan d'urgence	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que les différents types d'exercice d'urgence ainsi que la périodicité sont bien définis dans le plan➤ Vérifier la conformité par rapport aux dispositions du RAS 14 Volume I, § 9.1.	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.12	Mise à jour du plan d'urgence	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier si l'exploitant a établie une procédure décrivant les mises à jour périodiques, spéciales, l'organes en charge et le mécanisme mis en place	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
SN-SEC-AGA-GUID-09-A § 3.3.13	Plans quadrillés	<ul style="list-style-type: none">➤ Vérifier que le plan quadrillé de l'aéroport figure dans le plan d'urgence	<input type="checkbox"/> SA <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
Décision de l'AACS				
Commentaire de l'AACS				
Décision de l'AAC			<input type="checkbox"/> Satisfaisant	
			<input type="checkbox"/> Non Satisfaisant	
Prénom et nom de l'évaluateur :			Date et Signature :	



ANNEXE 2. SPECIMEN DE LETTRE D'ENTENTE RELATIVE AUX CAS D'URGENCE

Date d'émission :

Aéroport de :

PLAN D'URGENCE

LETTRE D'ENTENTE RELATIVE AUX CAS D'URGENCE

Organe (Nom et adresse)

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

souscrit au plan d'urgence de l'aéroport international de

.....

et aux documents qui lui sont associés en date du ,
ainsi qu'aux procédures et convient de se conformer à toutes les procédures et
instructions et de s'acquitter de toutes les responsabilités applicables contenues dans les
documents précités.

.....

(Signature du représentant autorisé)

Date :



ANNEXE 3. FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT DES VICTIMES

Aéroport de :

Date d'émission :

PLAN D'URGENCE

FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT

PASSAGER

Prénoms et Nom :

Adresse :

Numéro de téléphone :

Hébergement/Hôtel (*nom*) :

N° du vol futur :

Transport local :

Durant les prochaines 72 heures, se trouvera à :

PERSONNE A AVISER

Prénoms Nom :

Adresse :

Lien de parenté :

Numéro(s) de téléphone :

Le préposé à l'enregistrement

.....

(*Nom et signature*)



ANNEXE 4. FORMULAIRE DE COMPTE RENDU ET D'ÉVALUATION DE L'EXERCICE D'EXECUTION DU PLAN D'URGENCE

Formulaire rempli par :

.....

GENERALITES

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

(Type et quantité d'agent extincteur)

- 1. Date et heure d'exercice.....
(jour, mois, année)
- 2. Emplacement de l'exercice
.....
.....
- 3. Type d'exercice
.....
.....
.....

- 7. a) Heure d'évacuation de la première victime.....
- b) Moyen d'évacuation.....
.....
.....
- c) Nombre de victime évacuée de l'intérieur de l'aéronef.....
- d) Heure d'évacuation de la dernière victime.....
(Heure locale- Zéro à 24h)

OPERATION DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Observations
.....
.....
.....

- 4. Heure de notification de l'exercice.....
(heure locale – Zéro à 24)
- 5. a) Premier organe ou individu arrivé sur les lieux
.....
.....
.....
- b) heure d'arrivée.....
- 6. a) Heure d'arrivée sur les lieux du SSLI :
.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
- b) délai d'intervention.....
- c) Nombre approximatif de pompiers sur les lieux :.....
- d) Nombre de véhicule SLI.....
- e) Heure et Type de première intervention contre l'incendie :.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

- 8. a) Nombre de blessés.....
- b) Nombre de survivants indemnes.....
- c) Nombre de morts.....
- 9. a) Heure à laquelle la première victime a été transportée à la zone de triage
.....
- b) Heure à laquelle la dernière victime a été transportée à la zone de triage
.....



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

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

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

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

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

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

12. Le moulage était-il réaliste ?

Oui Non

SURETE

13. a) Heure de notification de l'exercice à la police/sûreté.....

(Heure locale – Zéro à 24 heures)

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

c) Heure d'arrivée.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

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

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

oui non

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

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

15. La circulation était-elle bien contrôlée ?

Oui Non

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

Oui Non

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

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

ASSISTANCE MEDICALE

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

.....

b) heure de notification
.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

c) Moyen de notification
.....

d) Auteur de la notification
.....

e) Heure d'arrivée sur les lieux
.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

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

.....
.....



- b) heure de notification.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
 - c) Moyen de notification.....
 - d) Auteur de la notification
.....
.....
 - e) Heure d'arrivée sur les lieux
.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
20. a) Nombre de médecins qui ont répondu à l'appel.....
- b) Effectif du personnel infirmier qui a répondu à l'appel.....
21. a) A-t-on désigné une zone de triage sur les lieux de l'accident ?
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| Oui | Non |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
- b) L'emplacement de la zone de triage permettait-il l'acheminement efficace des victimes ?
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| Oui | Non |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
- c) Les victimes ont-elles été convenablement classées et étiquetées ?
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| Oui | Non |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
22. Moyens d'identification du personnel médical et du personnel de premiers soins
.....
.....
.....
23. a) A quelle heure les organismes internationaux de secours (Croix rouge, Croissant rouge, etc.) ont-ils été avisés ?.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
- b) Moyen de notification.....
 - c) Auteur de la notification
.....
.....

- d) Heure d'arrivée sur les lieux.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
- e) Nom des organismes participants
.....
.....
.....
- f) Effectif du personnel envoyé sur les lieux
.....
.....

AMBULANCES

- 24. a) Heure de notification aux ambulances
.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
 - b) Moyen de notification.....
 - c) Auteur de la notification
.....
.....
 - d) Heure d'arrivée sur les lieux.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
 - e) Heure d'arrivée de la première ambulance sur les lieux.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
25. a) Nombre de victimes transportées par ambulance.....
- b) Heure de départ.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
 - c) Hôpital.....
.....
 - d) Heure d'arrivée à l'hôpital.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)
26. a) Y a-t-il eu un problème d'accès sur les lieux ou départ ?
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| Oui | Non |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Si oui préciser
.....
.....



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

Oui Non

Si oui, préciser :
.....
.....
.....

33. Les qualités de chef du commandement des opérations sur les lieux ont-elles contribué à l'efficacité des opérations ?

Oui Non

34. Y a-t-il eu des problèmes concernant la coordination de l'assistance médicale, les services d'incendie, de police ou autres ?

Oui Non

HOPITAUX

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

Si oui, préciser :
.....
.....
.....

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

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

35. L'état d'esprit général des participants a-t-il contribué au succès de l'exercice ?

Oui Non

30. Nombre de victimes admises.....

31. Nature des cas des victimes admises.....
.....
.....
.....
.....
.....

36. Qui a fait preuve de qualités de chef ?.....
.....
.....
.....

32. a) Heure de réception de la première notification.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

b) Heure de confirmation de l'exercice
.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

c) Heure d'arrivée des premières victimes.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

d) Heure à laquelle les premières victimes ont été examinées par un médecin
.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

e) Heure d'arrivée des dernières victimes
.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

INFORMATION DU PUBLIC

37. a) Heure de notification au responsable de l'information public de l'aéroport
.....
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

b) Moyen de notification.....

c) Heure d'arrivée
(Heure locale – Zéro à 24 heures)

38. a) Nom du responsable des relations publiques
.....

b) A quel organisme appartient-il ?
.....
.....

COMMANDEMENT



39. Quels problèmes particuliers a-t-on signalé ?.....

46. Y a-t-il eu des problèmes dans les communications internes ?

Oui Non

Si oui, préciser :

TELECOMMUNICATIONS ET CONTROLE

40. Le poste de commandement s'est-il montré efficace ?

Oui Non

41. Le centre directeur des opérations d'urgence s'est-il montré efficace ?

Oui Non

42. Le système d'appel du personnel a-t-il été efficace ?

Oui Non

43. Le système d'appel des médecins a-t-il été efficace ?

Oui Non

44. Le message de notification de l'exercice a-t-il été reçu clairement ?

Oui Non

45. Les communications avec les hôpitaux ont-elles été efficaces ?

47. Quels types de systèmes de télécommunications ont-ils été utilisés ?

- a) Emetteur-récepteur radio
- b) Téléphone
- c) Talkie Walkie-
- d) Messagerie
- e) Autres (préciser)

NARRATIF

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



ANNEXE 5. CHECK-LIST MISE A JOUR DU PLAN D'URGENCE

Informations générales

Nom de l'exploitant d'aérodrome	
Adresse	
Téléphone	
Référence du manuel d'aérodrome	
Date de délivrance du certificat d'aérodrome	
Date de validité du certificat	
Condition d'exploitation de l'aérodrome	

Grille d'évaluation

Références AACS	Questions	Directives pour l'examen des preuves	Etats de mise en œuvre	Observations
Examens préliminaires du projet d'amendement				
	QA.01. L'exploitant d'aérodrome a-t-il précisé la nature des amendements du plan d'urgence d'aéroport ?	➤ Vérifier la nature exacte des amendements à apporter du plan d'urgence	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
	QA.02. L'exploitant d'aérodrome a-t-il précisé clairement les parties du plan d'urgence à amender ?	➤ Vérifier les parties du plan d'urgence concernées par l'amendement	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Grille d'évaluation

Références AACS	Questions	Directives pour l'examen des preuves	Etats de mise en œuvre	Observations
	QA 03. L'exploitant a-t-il décrit clairement les amendements à apporter selon le procédé décrit dans le guide d'élaboration, d'approbation et de mise à jour du plan d'urgence ?	<ul style="list-style-type: none">➤ Examiner les raisons de l'amendement➤ Vérifier la présentation du texte d'amendement selon la méthode définie dans le guide➤ Examiner la pertinence des propositions d'amendements	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
Examen des amendements				
	QA.04. L'exploitant d'aérodrome a-t-il évalué l'impact des amendements sur les différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre du plan d'urgence ?	<ul style="list-style-type: none">➤ Examiner l'impact des amendements sur la gestion des situations d'urgence d'aéroport➤ Examiner le mécanisme de coordination avec les entités impactées➤ Examiner la pertinence des éléments fournis par l'exploitant d'aérodrome	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
	QA.05. L'exploitant a-t-il prévu une activité de mise en œuvre des éléments à amender afin de vérifier leurs pertinences ?	<ul style="list-style-type: none">➤ Examiner si des sessions d'exercices sont prévus➤ Examiner les preuves de mise en œuvre	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Grille d'évaluation

Références AACS	Questions	Directives pour l'examen des preuves	Etats de mise en œuvre	Observations
	QA.06. Dans le cas où l'amendement entraîne des modifications sur l'exploitation, une étude de sécurité est-elle réalisée ?	<ul style="list-style-type: none">➤ Examiner, le cas échéant l'étude de sécurité réalisée➤ Vérifier que tous les éléments requis pour une étude de sécurité sont pris en compte notamment :<ol style="list-style-type: none">1) la définition d'une préoccupation de sécurité et identification de la conformité à la réglementation ;2) l'identification et analyse du danger ;3) la coordination avec les parties prenantes ;4) l'évaluation des risques et mise au point de mesures d'atténuation ;5) l'élaboration d'un plan de mise en œuvre pour les mesures d'atténuation ;6) la réévaluation du risque de sécurité après mise en place des mesures d'atténuation et conclusion de l'évaluation.	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Agence nationale de l'Aviation civile et de la
Météorologie

**Guide d'élaboration, d'approbation et de mise à jour d'un plan
d'urgence d'aérodrome
SN-SEC-AGA-GUID-04-A**

Page :42 de 42
Edition :1
Date : février 2021

Commentaires de l'AACS

Décision de l'AACS

Satisfaisant

Non satisfaisant

Prénom et nom de l'évaluateur

Date d'évaluation et Signature