

Arrêté du ministre du transport du 5 avril 2016, fixant le contenu des plans d'urgence des aéroports.

Le ministre du transport,

Vu la constitution,

Vu la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959, portant adhésion de la République Tunisienne à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et notamment son annexe 14,

Vu la loi n° 74-86 du 11 décembre 1974, portant adhésion de la République Tunisienne à la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,

Vu la loi n° 81-82 du 4 décembre 1981, portant adhésion de la République Tunisienne à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971,

Vu la loi n° 91-39 du 8 juin 1991, relative à la lutte contre les calamités, à leur prévention et à l'organisation des secours,

Vu la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports, telle que modifiée et complétée par la loi n° 2004-41 du 3 mai 2004,

Vu le code de l'aéronautique civile, tel que promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété, notamment la loi n° 2009-25 du 11 mai 2009,

Vu le code de la sécurité et de la prévention des risques d'incendie, d'explosion et de panique dans les bâtiments, tel que promulgué par la loi n° 2009-11 du 2 mars 2009,

Vu le décret n° 93-942 du 26 avril 1993, fixant les modalités d'élaboration et d'application du plan national et des plans régionaux relatifs à la lutte contre les calamités, à leur prévention et l'organisation des secours,

Vu le décret n° 2000-480 du 21 février 2000, fixant les critères de classification des aéroports civils,

Vu le décret n° 2003-2429 du 24 novembre 2003, relatif à la sûreté de l'aviation civile,

Vu le décret n° 2009-1062 du 13 avril 2009, fixant les procédures de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs,

Vu le décret n° 2009-3333 du 2 novembre 2009, fixant les plans d'intervention et les moyens pour assister les aéronefs en détresse et notamment son article premier,

Vu le décret n° 2014-409 du 16 janvier 2014, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret Présidentiel n° 2015-35 du 6 février 2015, portant nomination du chef du gouvernement et de ses membres,

Vu le décret Présidentiel n° 2016-1 du 12 janvier 2016, portant nomination des membres du gouvernement,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 31 mai 2000, fixant les classes des aéroports civils, ensemble les textes qui l'ont complété, notamment l'arrêté du ministre du transport du 14 mai 2010,

Vu l'arrêté du ministre de l'intérieur du 16 septembre 2013, fixant le contenu du plan intérieur d'intervention.

Arrête :

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Article premier - Le présent arrêté fixe le contenu des plans d'urgence des aéroports.

Art. 2 - Pour l'application du présent arrêté on entend par :

Centre de coordination de sauvetage (RCC) : Organisme chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherche et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur de la région de recherche et de sauvetage,

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

Exercice général : Exercice au cours duquel il y a un rassemblement et une mise en action de toutes les ressources qui seraient disponibles et utilisées dans une situation d'urgence réelle,

Exercice partiel : Exercice au cours duquel participe un ou plusieurs intervenants au plan d'urgence d'aéroport pour évaluer et renforcer l'efficacité de leur intervention,

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

CHAPITRE 2

Plan d'urgence

Section 1 - élaboration du plan d'urgence

Art. 3 - Tout exploitant d'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit élaborer, en collaboration avec les divers intervenants, un plan d'urgence d'aéroport en proportion des opérations aériennes et des activités exercées dans l'aérodrome et doit le soumettre au ministre du transport pour l'approuver, et ce dans un délai d'un an, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Il doit en outre :

- s'assurer que toutes les structures intervenantes ont participé et approuvé les éléments du plan entrant dans leurs tâches et responsabilités,
- coordonner l'organisation des exercices d'urgence,
- assurer l'évaluation des exercices d'urgence en collaboration avec les divers intervenants,
- assurer la mise à jour du plan d'urgence et sa diffusion à tous les intervenants.

Art. 4 - Lors de l'élaboration du plan d'urgence, toute structure concernée par sa mise en œuvre, doit proposer à l'exploitant d'aérodrome, une définition de son rôle.

Art. 5 - Le plan d'urgence d'aéroport doit fixer les procédures de coordination des mesures à prendre par les structures concernées par sa mise en œuvre lors d'une situation d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage.

Art. 6 - Le plan d'urgence d'aéroport doit fixer les moyens matériels et les ressources humaines nécessaires pour gérer les situations d'urgence mentionnées à l'article 10 du présent arrêté.

Art. 7 - Le plan d'urgence doit comprendre des détails sur l'intervention de toutes les structures capables d'aider à faire face à une situation d'urgence dont notamment :

a/ les structures dans l' aéroport :

- l'administration de l'aéroport,
- le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie,
- les services de la circulation aérienne,
- les services techniques de l'aéroport,

- les services médicaux,
- les forces de sécurité intérieure,
- les services de la douane,
- les différents exploitants dans l'aéroport.

b/ les autres structures intervenants :

- les structures citées au paragraphe "a" et définies dans le plan d'urgence,
- les services compétents du ministère du transport,
- les services compétents du ministère de la défense nationale,
- la protection civile,
- les services et les structures compétentes du ministère de la santé,
- tout autre organe appelé à intervenir.

Art. 8 - Le plan d'urgence d'aéroport doit fixer les modalités de coordination avec le centre de coordination de sauvetage.

Art. 9 - Le plan d'urgence d'aéroport doit :

- indiquer les types de situations d'urgence auxquels il est destiné à faire face,
- désigner un commandant de l'ensemble des opérations d'urgence,
- fixer les divers organismes et parties appelés à intervenir en cas d'urgence,
- comporter les noms et les numéros de téléphone des services ou des personnes à alerter dans le cas d'une situation d'urgence,
- définir pour chaque type de situation d'urgence les opérations à effectuer pendant l'urgence, la responsabilité et le rôle de chaque organisme, du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement mobile,
- prévoir l'assistance et la documentation après l'urgence,
- comporter un plan quadrillé de l'aérodrome et de son voisinage,
- tenir compte des principes relatifs aux facteurs humains afin de favoriser l'intervention optimale de tous les organismes qui participent aux opérations d'urgence.

Art. 10 - Le plan d'urgence d'aéroport doit fixer les mesures à mettre en œuvre pour faire face notamment aux situations d'urgence suivantes :

a) Evénements impliquant des aéronefs :

- 1- accident d'aviation à l'intérieur de l'aéroport,
- 2- accident d'aviation hors de l'aéroport,

- 3- incident survenant en vol ou au sol,
- 4- acte de sabotage, y compris les menaces à la bombe,
- 5- capture illicite d'aéronef par violence ou menace de violence ou en exerce le contrôle.

b) Evénements n'impliquant pas d'aéronefs :

- 1- incendie de bâtiment,
- 2- acte de sabotage, y compris les menaces à la bombe,
- 3- catastrophe naturelle,
- 4- incident dû aux marchandises dangereuses,
- 5- urgences de santé publique.

Art. 11 - Le plan d'urgence doit inclure des dispositions concernant :

- l'assistance psychologique,
- l'information du public et des mass medias.

Art. 12 - Tout organisme intervenant dans le plan d'urgence doit s'assurer que tout son personnel maîtrise ses rôles et ses responsabilités ainsi que la coordination prévue avec d'autres organismes. Il doit, en outre et à intervalles réguliers, organiser localement, au profit de son personnel, des séances de rappel des dispositions du plan d'urgence d'aéroport.

Art. 13 - Une fois élaboré ou mis à jour par l'exploitant d'aérodrome, le plan d'urgence d'aéroport est soumis pour avis par le ministère du transport aux ministères concernés par sa mise en œuvre.

Le plan d'urgence d'un aéroport et sa mise à jour sont approuvés par décision du ministre du transport.

Section 2 - Centre directeur d'urgence et poste de commandement mobile

Art. 14 - L'exploitant d'aérodrome doit établir un centre directeur des opérations d'urgence fixe et un poste de commandement mobile à utiliser en cas d'urgence.

Art. 15 - Le centre directeur des opérations d'urgence doit être une partie intégrante des installations et services d'aérodrome. Il est chargé de la coordination globale et de la direction générale des opérations en cas d'urgence.

Art. 16 - Le poste de commandement mobile doit être une installation pouvant être amenée rapidement, si nécessaire, au lieu où survient une situation d'urgence. Il assure sur les lieux, la coordination entre les organismes qui participent aux opérations d'urgence.

Art. 17 - Le plan d'urgence doit indiquer la personne chargée de diriger le centre directeur des opérations d'urgence et une autre personne, s'il y a lieu, chargée de diriger le poste de commandement mobile.

Art. 18 - L'exploitant d'aérodrome doit mettre en place, conformément au plan d'urgence et en fonction des besoins propres à l'aérodrome, un système de communications approprié reliant entre eux le poste de commandement mobile et le centre directeur des opérations d'urgence, d'une part, et d'autre part ces derniers avec les organismes qui participent aux opérations.

Art. 19 - Le personnel de commandement sur les lieux doit porter des casques et des gilets de couleur distinctive, avec caractères réfléchissants, et ce, pour pouvoir être identifié facilement comme suit :

- rouge : responsable des pompiers,
- bleu (comportent le mot « police ») : chef des forces de sécurité intérieure,
- blanc (lettres rouges) : coordonnateur médical,
- orange : administration aéroportuaire,
- vert : responsable des moyens de transport,
- brun foncé: médecin légiste responsable.

Section 3 - Evaluation du plan d'urgence d'aéroport

Art. 20 - Le plan d'urgence d'aéroport doit contenir des procédures pour la mise à l'épreuve périodique de sa validité et pour l'analyse des résultats obtenus, en vue d'en améliorer l'efficacité.

Art. 21 - Le plan d'urgence d'aéroport doit assurer l'essai et l'évaluation, à intervalles réguliers, du délai d'intervention des services de sauvetage et lutte contre l'incendie.

Le fonctionnement, la formation et les équipements du service sauvetage et lutte contre l'incendie sont fixés par décision du ministre du transport.

Art. 22 - Le plan d'urgence d'aéroport doit être mis à l'épreuve en procédant à :

- a) Un exercice d'application générale : au minimum tous les deux ans,
- b) Des exercices partiels d'urgence : durant l'année qui suit l'année d'exécution de l'exercice d'application général, pour faire en sorte que toute insuffisance constatée au cours de cet exercice soit corrigée,
- c) Des exercices en salle : au moins une fois tous les six mois, sauf dans la période pendant laquelle on procèdera à un exercice d'application général.

Toutes les structures participantes seront informées des résultats des exercices, et chaque structure doit évaluer la performance et proposer des mesures correctives pour surmonter les difficultés et éviter les aspects d'infractions, le cas échéant.

Section 4 - Les urgences dans les endroits difficiles

Art. 23 - Dans le cas des aérodromes situés près d'étendues d'eau ou de marécages au-dessus desquels s'effectue une portion appréciable des approches ou des départs, le plan d'urgence d'aéroport doit :

- assurer la mise en œuvre rapide de services de sauvetage spécialisés et appropriés et / ou de services de sauvetage et lutte contre l'incendie et la coordination entre ces services,

- établir et prévoir l'essai et l'évaluation, à intervalles réguliers, d'un délai d'intervention précis des services de sauvetage spécialisés.

CHAPITRE 3

Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés

Art. 24 - Tout exploitant d'un aérodrome civil ouvert à la circulation aérienne publique doit établir dans le plan d'urgence des procédures spéciales d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés dans l'aérodrome en proportion des opérations aériennes.

Art. 25 - Les procédures spéciales d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés doivent définir les mesures à prendre par les principaux responsables de l'ensemble des opérations d'enlèvement d'aéronefs, en vue de garantir le retour dans les meilleurs délais à l'exploitation normale de l'aérodrome.

Art. 26 - L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, l'aire de mouvement ou son voisinage doit être effectué par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ou son représentant sur les consignes qu'il reçoit de l'exploitant d'aérodrome.

Art. 27 - Pour chaque opération d'enlèvement, un délai maximum peut être fixé par l'exploitant d'aérodrome, en fonction de l'importance du trafic et de l'utilisation de l'aire à dégager de l'aéronef ainsi que, le cas échéant, des moyens susceptibles d'être utilisés.

Art. 28 - Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ou son représentant doit être informé qu'en cas de non prise des mesures nécessaires à l'enlèvement dans les délais fixés par l'exploitant d'aérodrome, ce dernier prend d'office toutes les dispositions nécessaires pour

enlever l'aéronef aux frais et responsabilité du propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, et s'il s'abstient de payer il sera astreint à payer des pénalités de retard.

Art. 29 - Les procédures spéciales d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés doivent comprendre notamment ce qui suit :

- la répartition des responsabilités entre l'exploitant d'aérodrome, l'exploitant d'aéronef et les coordonnateurs,

- les noms, les numéros de téléphone et les adresses des parties appelées à intervenir dans l'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés,

- les types d'aéronefs desservant l'aérodrome,

- les modalités et les procédures de communication entre les services concernés,

- la vidange du carburant des aéronefs,

- les méthodes d'enlèvement des aéronefs desservant l'aérodrome,

- la liste du matériel disponible, les coordonnées de leurs fournisseurs et les délais d'acheminement de ce matériel,

- le plan quadrillé de l'aérodrome.

Art. 30 - L'exploitant d'aérodrome doit :

- coordonner l'élaboration des procédures spéciales d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés et sa mise en œuvre avec les différents intervenants,

- veiller à ce que tous les exploitants d'aéronefs qui utilisent d'aéroport ou leurs représentants concluent des arrangements avec des compagnies ou des entrepreneurs au sujet des opérations d'enlèvement, notamment la disponibilité des équipements spéciaux d'enlèvement,

- désigner un coordonnateur pour la mise en application des procédures spéciales d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés.

Art. 31 - L'exploitant d'aéronef doit :

- coordonner avec l'exploitant d'aérodrome et fournir les renseignements nécessaires pour l'élaboration des procédures spéciales d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés,

- la mise à jour des procédures d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés chaque fois qu'il est jugé nécessaire,

- désigner son représentant habilité à prendre toutes les décisions techniques et financières nécessaires à l'enlèvement de l'aéronef,

- conclure des arrangements avec des compagnies ou des entrepreneurs pour assurer la disponibilité dans les meilleurs délais des moyens matériels et des ressources humaines nécessaires pour les opérations d'enlèvement d'aéronefs,

- prendre en charge l'exécution des opérations d'enlèvement de son aéronef.

Art. 32 - En cas d'accident, les indices, notamment les débris d'épave doivent être conservés pour les enquêtes d'accident et aucune opération d'enlèvement ne doit être entamée sans l'autorisation de la direction générale de l'aviation civile au ministère du transport.

Art. 33 - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 5 avril 2016.

Le ministre du transport

Anis Ghedira

Vu

Le Chef du Gouvernement

Habib Essid