



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

### PROTOCOLE DE SOINS POUR LES ENQUÊTEURS SUR LES ACCIDENTS MAJEURS

(Note présentée par l'Argentine)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail porte sur une proposition relative au suivi psychophysique après le travail de terrain des enquêteurs sur les accidents d'aviation, s'ils ont été exposés à divers agents agressifs ou dangers. Quelques-uns de ces agents agressifs ne sont pas directement liés aux restes d'aéronefs. Les dangers peuvent être biologiques (restes humains ou animaux) ou liés au fret, aux caractéristiques du site de l'accident, aux installations au sol et à d'autres facteurs.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte des informations figurant dans la présente note de travail, à formuler des observations au sujet de ces informations et à examiner la situation actuelle des agents agressifs physiques, biologiques et psychologiques potentiels auxquels les enquêteurs sur les accidents d'aviation sont exposés durant le travail de terrain ;
- b) à transmettre la conclusion de la présente note de travail au Conseil pour examen ;
- c) à encourager les États à prendre des mesures pour protéger les enquêteurs sur les accidents d'aviation contre les éventuels préjudices physiques et psychologiques résultant d'une exposition à divers agents nocifs lors du travail de terrain ;
- d) à encourager les États à aider les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) à appliquer des procédures préventives de détection et de traitement des maladies qui apparaissent à la suite d'enquêtes sur les accidents d'aviation ;
- e) à inviter instamment les États à fournir en temps utile des informations sur l'avancement de la mise en œuvre des plans de traitement et de prévention des maladies qui surviennent à la suite d'enquêtes sur les accidents ;
- f) à présenter au Conseil, pour examen, la proposition d'établissement d'une procédure permettant d'identifier les dangers, d'examiner les personnes qui ont été exposées, de diagnostiquer et de traiter efficacement et en temps utile les pathologies susceptibles d'être provoquées par le travail de terrain des enquêteurs sur les accidents d'aviation.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par le Pérou.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité dans le cadre du travail des enquêteurs sur les accidents d'aviation.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités couvertes par la présente note de travail seront mises en œuvre dans la mesure où des ressources sont disponibles dans le cadre du budget-programme affecté à des fins spécifiques ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	<i>Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.</i> <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (Doc 9756).</i> <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents (Doc 9962).</i> <i>Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984, Chapitre 1 « Facteurs médicaux dans les enquêtes sur les accidents d'aviation »).</i> <i>Dangers des lieux d'accidents d'aviation (Circulaire 315).</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les situations où les enquêteurs effectuent des tâches d'enquête sur le terrain comportent habituellement d'innombrables dangers. Le risque de préjudice potentiel pour la santé physique et psychologique est évidemment plus élevé dans certains cas et varie en fonction des agents agressifs présents, qui sont déterminés par les caractéristiques propres à l'événement.

1.2 Divers documents et manuels de l'OACI traitent de ces dangers, en particulier la Circulaire 315 — *Dangers des lieux d'accidents d'aviation*, qui décrit les dangers, les risques et les moyens de protection recommandés aux enquêteurs.

1.3 Compte tenu de ce qui précède, il faut recommander la réalisation de tests cliniques, psychologiques et de laboratoire, le cas échéant, de sorte qu'à la fin du travail de terrain et en fonction des dangers auxquels les enquêteurs ont été exposés, des examens puissent être effectués pour vérifier leur état de santé.

## 2. OBJECTIFS DU BILAN DE SANTÉ APRÈS LE TRAVAIL DE TERRAIN

2.1 L'objectif principal est de détecter et de trouver les signes de préjudices potentiels pour la santé des enquêteurs sur le terrain, qui résultent d'une exposition à divers dangers susceptibles de se présenter sur les lieux de l'accident.

## 3. PRIORITÉS ET OPPORTUNITÉ DES EXAMENS

3.1 La priorité accordée à la réalisation de tests cliniques, psychologiques et de laboratoire et l'opportunité de procéder à ces examens dépendront de l'existence d'une situation de crise (nécessité de soins immédiats en raison du danger pour la vie), d'urgence (nécessité de soins à court terme, sans mise en danger de la vie ou aggravation de la situation clinique) ou de report des soins si des soins médicaux ou un soutien psychologique peuvent être reçus au retour de la mission d'enquête sur le terrain, sans que soit négligé le besoin de soins rapides.

3.2 Au cas où des dangers évidents se présentent sur les lieux de l'accident, il faut éviter d'attendre l'apparition de symptômes ou de signes de maladies et, au contraire, aiguiller de façon préventive l'enquêteur ou les enquêteurs vers des services où ils subiront des contrôles et un traitement appropriés.

#### 4. PROTOCOLES DE SOINS POUR LES ENQUÊTEURS

4.1 Le service AIG doit nommer un membre du personnel (ou l'enquêteur désigné) comme « coordinateur de la sécurité et de la protection des lieux de l'accident », qui est chargé des questions de sécurité et de protection sur le site ainsi que de la supervision des équipements de protection du personnel et de leur utilisation selon les dangers potentiels et les caractéristiques de l'événement.

4.2 À son retour du travail sur le terrain, l'enquêteur ou la personne désigné doit dresser une liste des dangers auxquels les enquêteurs ont été exposés.

4.3 Parmi les dangers susceptibles de se présenter au cours d'une enquête de terrain, on peut citer par exemple :

- a) **les dangers environnementaux** : ils dépendent du lieu (géographique et topographique), de l'épuisement (effets des voyages et des transports), des insectes et de la faune, du climat, de la sûreté, et de la situation politique et sociale ;
- b) **les dangers physiques** : incendie, énergie accumulée, explosifs, gaz à basse pression, aéronefs militaires ou anciens aéronefs militaires, feux d'artifice et structures effondrées ;
- c) **les dangers biologiques** : agents pathogènes provenant de restes humains ou du fret, et conditions sanitaires locales ;
- d) **les dangers matériels** : exposition et contact avec des matériaux et substances sur le site, et des métaux et oxydes ;
- e) **les dangers psychologiques** : stress et pression traumatique dus à l'exposition à l'accident d'aviation et à l'interaction avec les familles des victimes et les personnes participant au transport et aux activités aériennes connexes, et à la vue des restes humains.

4.4 Ces dangers sont énumérés à titre d'exemples et d'autres dangers peuvent être présents.

4.5 Il faut prendre immédiatement en charge les situations de crise et d'urgence par les moyens les plus adéquats disponibles sur les lieux de l'accident et tenir compte de la nécessité éventuelle de procédures d'évacuation vers des établissements de soins, et dans ce sens, des dispositions de coordination doivent être prises dès que le site et les caractéristiques de l'événement sont connus. Le personnel médical évaluera les risques qui se sont concrétisés sur le terrain et le degré d'exposition des enquêteurs à ces risques. Le degré d'exposition aux divers dangers présents lors de l'enquête de terrain et leurs effets sur l'enquêteur détermineront les examens et les soins spécialisés vers lesquels les personnes touchées seront orientées.

4.6 Si les résultats des tests révèlent des signes de pathologie clinique ou psychologique, les spécialistes concernés prendront les mesures thérapeutiques pertinentes.

## 5. CONCLUSION

5.1 Les accidents d'aviation sont potentiellement dangereux pour les enquêteurs qui interviennent sur les lieux de l'accident durant le travail de terrain. Le matériel de protection comme les vêtements et les équipements, et les vaccins réduisent les risques à un niveau acceptable, sans pour autant les éliminer. Aussi est-il nécessaire d'établir une procédure permettant d'identifier les dangers, d'examiner les personnes exposées, de diagnostiquer et de traiter efficacement et en temps utile toute pathologie qui découle du travail de terrain effectué par les enquêteurs sur les accidents d'aviation.

-----

## APPENDICE

Malheureusement, il n'existe pas de dossiers ou de statistiques sur les maladies ou accidents professionnels liés aux enquêtes sur les accidents d'aviation. Les informations abondent cependant au sujet des dangers présents sur les lieux de l'accident.

**Larry Vance** (consultant en enquêtes sur les accidents d'aviation et ex-enquêteur au Bureau de la sécurité des transports du Canada) garde de vifs souvenirs des détails des enquêtes de terrain.

Les enquêteurs arrivent souvent sur les lieux immédiatement après les [premiers](#) intervenants. Si la situation le justifie, ils aident à déplacer les corps et à récupérer les biens des victimes.

**Vivien Lee** (psychologue basée à Toronto) possède une expérience professionnelle en matière de traumatisme et de trouble de stress post-traumatique (TSPT). Elle a déclaré qu'un incident épouvantable particulier peut ne pas susciter de l'anxiété chez les enquêteurs, mais que des incidents relativement moins dramatiques sont susceptibles, avec le temps, de détruire leur capacité de résistance.

**Anthony Brickhouse** (enquêteur sur les accidents d'aviation et directeur de l'Aerospace Forensic Laboratory de l'Université aéronautique Embry-Riddle de Daytona Beach (Floride)) a indiqué, en attirant l'attention sur l'anxiété qui se manifeste souvent lors des contacts avec les familles des victimes, que la colère est une émotion qui découle de la douleur, que les proches des victimes s'adressent à l'enquêteur pour savoir ce qui est arrivé à ces dernières, et que le sang et les cadavres sont déplaisants et ont une incidence négative sur les personnes concernées.

Il va de soi que des traumatismes psychologiques peuvent survenir lorsque le travail exige notamment l'écoute d'enregistrements de voix dans la cabine.

Le contact avec des produits dangereux comporte certainement un risque, comme l'indique un rapport parlementaire des Pays-Bas qui a établi un « lien direct » entre le fret du gros porteur El Al qui s'est écrasé en 1992 dans un quartier résidentiel et les problèmes de santé dont ont souffert 800 personnes vivant pour la plupart à proximité du bâtiment touché, et le personnel qui a participé aux opérations de sauvetage et à l'enquête sur l'accident.

Parmi les substances nocives présentes sur le site de l'accident d'El Al figuraient le trioxyde de soufre, le dioxyde de carbone, l'amiante, les dioxines et l'uranium non enrichi. Les enquêteurs ont averti que la charge utile de 10 631 kg était « dangereuse » et comprenait 190 litres de DMMP, une substance qui sert à produire du sarin gazeux.

Malheureusement, il n'existe pas de statistiques mondiales ou régionales sur les maladies professionnelles ou les accidents du travail causés par l'activité professionnelle des enquêteurs sur les accidents d'aviation, d'où une pénurie de données concrètes se rapportant à ce problème.