



Ministère des affaires étrangères et du développement international  
Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer  
Ministère de la justice  
Ministère des affaires sociales et de la santé  
Ministère de l'intérieur

Le directeur du centre de crise et de soutien  
Le directeur général de l'aviation civile  
Le secrétaire général du ministère de la justice  
Le directeur général de la santé  
Le directeur général de la sécurité civile et de la  
gestion des crises  
Le directeur général de la gendarmerie  
nationale  
Le directeur général de la police nationale

à

Mesdames et messieurs les préfets de zone de  
défense et de sécurité  
Mesdames et messieurs les préfets de région  
Mesdames et messieurs les préfets de  
département  
Monsieur le préfet de police de Paris  
Monsieur le préfet de police des Bouches-du-  
Rhône  
Mesdames et messieurs les directeurs  
généraux des agences régionales de santé  
Mesdames et messieurs les procureurs de la  
République  
Mesdames et messieurs les directeurs  
interrégionaux de la sécurité de l'aviation civile

#### INSTRUCTION INTERMINISTERIELLE

N°CDCS/DGAC/SG/DGS/DGSCGC/DGGN/DGPN/INTE1600882J du 26/04/2017 relative au plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile.

NOR : INTE1600882J

**Résumé :** La présente instruction introduit le plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile, demandé par l'article 21 du Règlement européen n°996/2010 du 20 octobre 2010. Elle présente le plan qui est constitué de 2 volets : « un volet recherche et sauvetage » et « un volet assistance aux victimes et à leurs proches » ainsi que les travaux de planification à réaliser.

**Mots clés :** Accident, aviation civile, SAR, assistance aux victimes, aéronef, recherche, sauvetage, compagnie aérienne.

**Textes de référence :**

- Règlement (UE) n°996/2010 du 20 octobre 2010.
- Code de la sécurité intérieure.
- Code général des collectivités territoriales.

- Code des transports.
- Code de l'aviation civile.
- Décret n° 2004-112 du 06 février 2004 relatif à l'organisation de l'État en mer.
- Instruction du 23 février 1987 portant organisation et fonctionnement des services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix.
- Instruction du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer.
- Instruction du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs.
- Instruction interministérielle n°97-508 du 14 novembre 1997 relative au plan de secours spécialisé SATER départemental.
- Instruction N° DGS/DUS/BOP/2014/62 du 24 février 2014 relative à l'organisation de la prise en charge de l'urgence médico-psychologique.
- Circulaire n° 89-21 du 19 décembre 1989 relative au contenu et aux modalités d'élaboration des plans destinés à porter secours à de nombreuses victimes dénommés « plans rouges ».
- Circulaire interministérielle n° 99-575 du 10 novembre 1999 relative au plan de secours spécialisé aéroport pour les accidents d'aéronefs en zone d'aéroport ou en zone voisine d'aéroport.
- Circulaire du 29 décembre 2006 relative à la planification ORSEC départementale.
- Circulaire du 16 octobre 2009 relative à la planification ORSEC départementale pour le soutien des populations.
- Circulaire du 02 janvier 2012 relative à l'organisation gouvernementale pour la gestion des crises majeures.
- Instruction interministérielle du 12 novembre 2015 relative à la prise en charge des victimes d'actes de terrorisme.
- Guide méthodologique à l'usage des acteurs de terrain « la prise en charge des victimes d'accidents collectifs » décembre 2004, du ministère de la justice.
- Documents 9998 et 9973 de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile.
- Annexe 13 de la convention de l'aviation civile internationale.
- Accord préalable entre la DGSCGC et le BEA relatif aux enquêtes de sécurité.
- Accord préalable entre le BEA et le directeur des affaires criminelles et des grâces relatif aux enquêtes de sécurité.

**Texte abrogé : /**

**Annexe : Plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile**

Conformément à l'article 21 du Règlement européen n°996/2010 du 20 octobre 2010, chaque État membre de l'Union doit mettre en place, à l'échelon national, un plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile. Ce plan doit couvrir également l'assistance aux victimes et à leurs proches.

## I- Contenu du plan national

Le plan décrit l'organisation française préexistante de la recherche et du sauvetage « search and rescue » (SAR), notamment en rappelant le dispositif de recherche des aéronefs disparus.

Dans la continuité de cette organisation, un volet opérationnel relatif à l'assistance aux victimes et à leurs proches vient parachever le plan. A cette fin, ce volet mentionne le recours à des dispositifs déjà existants telles que les cellules d'urgences médico-psychologiques et appréhende de nouvelles problématiques (définition des bénéficiaires, type d'assistance pouvant être apportée, pilotage de la gestion de crise selon l'endroit où se produit l'accident, ...).

Ce plan innove dans sa dimension temporelle. A la différence de tous les autres plans de secours dont l'action s'arrête après la phase d'urgence, celui-ci prolonge ses effets plusieurs mois, voire plusieurs années après l'événement.

Dans un contexte de coopération étroite, interministérielle et multi-acteurs (publics et privés, en particulier les opérateurs du transport aérien), le présent plan s'appuie sur tous les dispositifs existants, sans les recréer, et les complète avec les éléments qui n'existaient pas auparavant. A ce titre, et pour répondre à l'une des exigences européennes concernant la mise en place d'une « personne de référence » chargée d'assurer l'interface avec les familles, l'autorité publique désigne un coordonnateur dont l'action principale est de faciliter et coordonner les démarches, répondre aux interrogations et informer régulièrement les victimes et leurs proches.

## II- Travaux de planification

Le plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile ne fait que rappeler les grandes lignes de plans ou dispositifs existants, en particulier pour le volet recherche et sauvetage et présente, par contre, de manière plus détaillée le volet « assistance aux victimes et à leurs proches ».

Considérant que le volet « recherche et sauvetage » est déjà décliné dans les préfetures, il s'agira de s'assurer de la mise à jour des plans, et notamment la transformation des plans de secours spécialisés aérodrome en disposition spécifique ORSEC aérodrome.

Le volet « assistance aux victimes et à leurs proches » devra également s'intégrer dans la disposition spécifique ORSEC aérodrome. En effet, la gestion et la prise en charge des attendants (familles et proches) se feront généralement sur ces plates-formes de départ et d'arrivée.

Par ailleurs, l'assistance aux victimes et à leurs proches, demandée par le règlement européen dans le cadre d'accident de l'aviation civile, peut également s'appliquer à des situations similaires (accident collectif de transport routier ou ferroviaire). Cette démarche de prise en charge doit ainsi servir de ligne directrice.

Le directeur du centre de crise et de soutien

Patrice PAOLI

**Original signé**

Le directeur général de l'aviation civile  
Patrick GANDIL  
**Original signé**

Le secrétaire général du ministère de la justice  
Stéphane VERCLYTTE  
**Original signé**

Le directeur général de la santé  
Benoît VALLET  
**Original signé**

Le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises  
Laurent PRÉVOST  
**Original signé**

Le directeur général de la gendarmerie nationale  
Denis FAVIER  
**Original signé**

Le directeur général de la police nationale  
Jean-Marc FALCONE  
**Original signé**



**PLAN D'URGENCE**

**EN CAS D'ACCIDENT**

**DE L'AVIATION CIVILE**



## SOMMAIRE

### Préambule

### Principes généraux

#### 1. Volet « Recherche et Sauvetage »

##### 1.1 - Dispositifs existants :

###### 1.1.1 - Dispositif SAR

###### 1.1.2 - Dispositif ORSEC

##### 1.2 – Pilotage des dispositifs et leurs articulations

#### 2. Volet « Assistance aux victimes et à leurs proches »

##### 2.1- Présentation du volet assistance aux victimes et à leurs proches

##### 2.2- Types d'accidents nécessitant une assistance

##### 2.3- Phasage des actions à engager

##### 2.4- Bénéficiaires de l'assistance

##### 2.5- Types d'assistance pouvant être apportée

##### 2.6- Organismes susceptibles d'apporter une assistance

##### 2.7- Tableau de répartition des missions

#### 3. Déclinaison du plan

##### 3.1- Élaboration de la planification

##### 3.2- Révision du plan

##### 3.3 -Exercices et retour d'expérience

## ANNEXES

### Glossaire

Annexe 1 Textes de référence

Annexe 2 Zones confiées à la France pour effectuer des missions SAR

Annexe 3 Plan d'aide aux victimes des compagnies aériennes

Annexe 4 Tableau synthétique des principaux dispositifs du plan d'urgence

## PRÉAMBULE

Les accidents d'aviation sont des événements rares et leur caractère imprévisible rend d'autant plus nécessaire la mise en place d'un dispositif opérationnel permanent planifiant les actions à entreprendre pour assurer la gestion de leurs conséquences, sans perte de temps, et avec des moyens adaptés aux différentes situations pouvant être rencontrées.

Selon les statistiques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), le nombre de vols commerciaux réguliers dépasse les 30 millions par an et représente 90 % du trafic aérien mondial. Dans ce contexte, le nombre d'accidents survenant chaque année au plan international est plus ou moins stable depuis 2005, à raison de 120 accidents par an causant le décès de plusieurs centaines de passagers.

En 2013, l'OACI, par l'intermédiaire de ses 191 membres, a dénombré 11 accidents d'aéronef de plus de 2,25 tonnes<sup>1</sup> ayant entraîné le décès de 173 passagers<sup>2</sup>.

En France, la sécurité aérienne est appréhendée à travers les accidents survenus aux exploitants français ainsi que ceux survenus dans notre pays aux exploitants étrangers qui le desservent ou le survolent. Au cours des vingt dernières années, plusieurs accidents mortels (tels que définis par l'OACI) correspondaient à l'une ou l'autre de ces deux catégories. Parmi ceux-ci :

- l'accident d'un Airbus A320 de la compagnie Air Inter, survenu au mont Sainte-Odile le 20 janvier 1992,
- la collision entre un Beechcraft exploité par Proteus Airline et le Cessna 177 d'un exploitant privé, survenue dans la baie de Quiberon le 30 juillet 1998,
- la collision entre un MD-83 exploité par Air Liberté et un Short 330 exploité par Streamline Aviation, survenue à Paris-Charles de Gaulle le 25 mai 2000,
- l'accident d'un Concorde exploité par Air France, survenu au lieu-dit La Patte d'Oie le 20 juillet 2000,
- l'accident d'un Twin Otter exploité par Air Caraïbes, survenu en phase d'approche de l'aéroport de Saint-Barthélemy le 24 mars 2001,
- l'accident d'un CRJ-100 exploité par Brit Air, survenu près de l'aéroport de Brest-Guipavas le 22 juin 2003,
- l'accident d'un Fokker exploité par Régional, survenu près de l'aéroport de Pau Pyrénées le 25 janvier 2007,
- l'accident d'un Twin Otter exploité par Air Moorea, survenu au large de Moorea (Polynésie française), le 9 août 2007,
- l'accident d'un Airbus A320 exploité par XL Airways Germany, survenu au large du Canet-Plage le 27 novembre 2008,
- l'accident d'un Airbus A320 exploité par Germanwings, survenu dans les Alpes du sud le 24 mars 2015.

A cette liste, s'ajoute l'accident survenu dans les eaux internationales à un Airbus A330 exploité par Air France le 1<sup>er</sup> juin 2009 et dont l'enquête de sécurité revenait à la France (BEA) au titre de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

**Ces catastrophes démontrent la nécessité de poursuivre les efforts pour améliorer la réponse de tous les acteurs face à un accident aérien.**

---

1 Indicateur OACI pour la sécurité générale dans le secteur du transport aérien mondial.

2 Rapport sur l'activité aérienne 2013 – DGAC.



## PRINCIPES GÉNÉRAUX

La réponse aux effets des accidents de l'aviation civile nécessite la mise en place d'une organisation planifiée. Celle-ci vise dans un premier temps à organiser la **recherche** de l'épave de l'avion accidenté et à porter le plus rapidement possible **secours** aux victimes. A l'approche d'une organisation de réponse aux accidents aériens basée sur le concept internationalement reconnu pour les navigations aériennes et maritimes de **recherche** et de **sauvetage** (SAR), le présent plan d'urgence ajoute un troisième pilier : l'**assistance aux victimes de l'accident et à leurs proches**.

La réponse aux accidents d'aviation s'intègre, en France, dans l'organisation générale du secours, de la sécurité et de l'assistance mise en place pour faire face à des événements catastrophiques de toute nature.

Conformément à l'article L. 112-1 du Code de la Sécurité Intérieure, il est de la responsabilité de tous, et en particulier des services de l'État, d'être préparés à gérer les risques et leurs conséquences. Pour atteindre cet objectif, quel que soit le secteur d'activité, les exploitants doivent être en mesure d'apporter une première réponse à un événement donné et ce dans la mesure de leurs possibilités. Ce premier niveau de réponse doit être préparé dans le cadre d'un **plan d'urgence interne propre à chaque opérateur, compagnie aérienne et exploitant d'aérodrome**. Lorsque la situation le nécessite, particulièrement lors de catastrophes aériennes, l'État complète ce premier niveau de réponse et prend la direction des opérations en mettant en œuvre **son plan d'urgence externe**.

**L'organisation mise en place répond aux normes et recommandations émises par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et à la réglementation fixée par l'Union Européenne. Le présent plan constitue le plan d'urgence externe français en cas d'accident de l'aviation civile survenu sur le territoire français, ou survenu à l'étranger et ayant occasionné le décès d'un nombre important de citoyens français. Il est pris pour application de l'article 21<sup>3</sup> du Règlement européen n°996/2010 du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et vise, sous l'autorité des pouvoirs publics, à mobiliser l'ensemble des moyens nécessaires.**

Il est décliné au niveau national et territorial par les acteurs publics et privés concernés. Ces déclinaisons relèvent pour une large part de dispositifs de secours, de sécurité et d'assistance déjà existants et encadrés par les textes recensés dans l'**Annexe 1**. Il articule les dispositifs entre eux et précise les autorités dont ils relèvent. Il définit les modalités de leur coordination.

Il comprend des dispositions applicables par les autorités françaises dans un cadre international et a vocation à s'appliquer pour tout type d'accident aérien, quelle qu'en soit la cause, concernant des vols de transport public.

Ce plan a vocation à s'appliquer en France métropolitaine et dans les départements d'Outre-mer. Son champ d'application pourra être étendu aux Collectivités d'Outre-mer et à la Nouvelle-Calédonie.

En conséquence, l'architecture du plan national, adoptée par les autorités françaises, s'articule autour de deux volets principaux correspondant aux différentes actions à mener en fonction des circonstances de l'accident aérien. Il s'agit des volets « **Recherche et sauvetage** » et « **Assistance aux victimes et à leurs proches** ».

3 Extrait de l'article 21§1 du Règlement européen : « *Afin de veiller à réagir de façon plus complète et plus harmonisée aux accidents à l'échelle de l'Union, chaque État membre met en place à l'échelon national un plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile. Ce plan d'urgence couvre également l'assistance aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches.* »

## VOLET « RECHERCHE ET SAUVETAGE »

Le volet « recherche et sauvetage » correspond aux actions menées entre le moment où naît un doute sur le fait qu'un aéronef peut se trouver en situation de détresse et celui où se terminent les opérations de recherche de l'épave et de sauvetage des passagers survivants lorsque l'accident est avéré.

Les actions à mener, tant pour la recherche que pour le sauvetage, s'inscrivent dans des dispositifs existants, décrits par la suite.

### **1- « Recherche et Sauvetage »**

#### **1.1- Dispositifs existants**

##### **1.1.1 Le dispositif SAR**

L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'organisation maritime internationale (OMI) coordonnent dans le monde entier les efforts de leurs Etats membres pour fournir des services de recherche et de sauvetage (désignés par l'acronyme SAR – Search and Rescue). L'objectif consiste essentiellement à mettre en place un dispositif mondial efficace pour que, partout où des personnes voyageant à bord d'un aéronef ou en bateau, des services SAR soient disponibles en cas de nécessité. Même si les services SAR aéronautiques et maritimes ont été harmonisés, ils restent le plus souvent distincts.

En ce qui concerne le dispositif SAR aéronautique, de manière synthétique, son organisation repose sur un découpage de l'espace aérien en régions géographiques de recherche et de sauvetage<sup>4</sup> (SRR – Search and Rescue Region) dans lesquelles **un centre de coordination de sauvetage aéronautique (ARCC – Aeronautical Rescue Coordination Centre) assure la coordination des opérations de recherche et de sauvetage**. Dans certains cas, les centres de coordination de sauvetage aéronautique sont assistés de centres secondaires de sauvetage aéronautique (ARSC – Aeronautical Rescue Sub Centre) chargés de coordonner et diriger les opérations de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse dans un secteur spécifié d'une région de recherche et de sauvetage.

**Selon cette approche, la France, de par ses engagements internationaux, a la responsabilité de la coordination de la recherche et du sauvetage dans les régions de recherche et de sauvetage présentées en annexe 2. De plus, en France métropolitaine, les ARSC sont des organismes permanents subordonnés à un ARCC et sont dévolus aux recherches en zone maritime.**

La description détaillée de l'organisation du dispositif SAR mondial et en France figure dans les consignes permanentes (CP SAR) rédigées par la DGAC.

Dès lors qu'une alerte d'urgence<sup>5</sup> est lancée, les centres de coordination de sauvetage (RCC) ou les centres secondaires (RSC) engagent les recherches dans les zones qui leur sont dédiées. Ce dispositif de recherche doit permettre de localiser l'appareil accidenté et apporter les secours nécessaires aux survivants.

##### **1.1.2 Le dispositif ORSEC**

La recherche et sauvetage dans les SRR françaises s'appuie sur l'utilisation combinée de moyens terrestres, maritimes et aériens.

4 Une SRR peut inclure le territoire ou une portion du territoire, les eaux territoriales adjacentes, voire une région en haute mer, des régions de souveraineté indéterminée ou d'autres États.

5 Les organismes des services de la circulation aérienne alertent les centres de coordination de sauvetage dès qu'un aéronef est considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants : Incerfa, Alerfa et Detresfa

**Cette phase de recherche**, coordonnée par un organisme unique (ARCC ou ARSC) s'appuie en parallèle sur le dispositif ORSEC<sup>6</sup> (organisation de la réponse de sécurité civile). Selon la localisation de l'accident, le préfet de département ou maritime, met en œuvre le dispositif ORSEC SATER (Sauvetage Aéro TERrestre) ou SAMAR (SAuvetage MARitime).

Le dispositif SATER est un dispositif spécialisé qui prévoit l'organisation de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse, par des moyens terrestres, en liaison étroite avec les organismes de coordination SAR, sous la direction du préfet de département.

Dans le secteur maritime, la marine nationale apporte son concours avec ses moyens aéronautiques et maritimes dans les opérations SAR. La direction des opérations de recherche dans le cadre du dispositif SAMAR appartient alors au préfet maritime.

**Lorsque l'aéronef a été localisé** et que l'épave est accessible aux unités de recherche et de sauvetage (SRU), la phase de sauvetage proprement dite débute.

Cette phase, qui nécessite une organisation particulière des secours, s'inscrit également dans le dispositif ORSEC. A ce titre, les autorités publiques, par le biais du dispositif ORSEC, mettent en œuvre concomitamment ou successivement des procédures permettant de traiter les conséquences d'un accident d'aéronef. Ainsi, lors des opérations de sauvetage, et dans le cas où cela est nécessaire, le secours aux rescapés de l'accident est assuré par l'application du dispositif destiné à porter secours à de nombreuses victimes.

Les opérations de secours devront intégrer la nécessité de conservation des indices sur les lieux de l'accident pour permettre la bonne conduite des enquêtes judiciaires et de sécurité.<sup>7</sup>

En partant du constat que plus de 60 % des accidents d'aviation ont lieu lors des phases de décollage ou d'atterrissage dans l'emprise de l'aérodrome ou dans leur voisinage immédiat, les pouvoirs publics, sous la responsabilité des préfets de département, ont également mis en place un dispositif spécifique ORSEC afin d'organiser les secours pour les accidents se produisant sur ou à proximité d'un aérodrome (auparavant dénommé Plan de Secours Spécialisé Aérodrome).

## 1.2- Pilotage des dispositifs existants et leurs articulations

Les dispositifs cités précédemment ont pour objectif la localisation, l'aide et le secours des personnes en détresse et doivent s'articuler entre eux afin de répondre efficacement à ce triple objectif.

L'organisation territoriale SAR varie selon la localisation, en métropole ou outre-mer, et selon le secteur, terrestre ou maritime.

Ainsi, la responsabilité du déclenchement et de l'arrêt des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse ainsi que celle de la détermination initiale des zones de recherche, appartient en métropole aux centres de coordination de sauvetage (ARCC) placés sous la responsabilité du ministère de la Défense (Armée de l'Air) et, outre-mer, aux centres (ou centres secondaires) de coordination de sauvetage placés sous la responsabilité de la DGAC.

De même, la conduite des différents moyens (aériens, terrestres et maritimes) participant aux opérations de recherche et de sauvetage varie également selon le secteur.

De manière synthétique, le tableau qui suit détermine en fonction du lieu, l'organisme responsable de la direction générale et de la conduite des moyens :

---

6 Le dispositif ORSEC s'appuie sur une planification départementale, zonale et maritime

7 En application de l'accord préalable entre la DGSCGC et le BEA et de l'accord préalable entre le BEA et le directeur des affaires criminelles et des grâces

Métropole			Outre-mer	
DGAC / DSNA / SAR		Autorité SAR	DGAC / DSNA / SAR	
Armée de l'air		Organismes responsables de la direction générale		
<u>Sur terre</u>	<u>En mer</u>	Conduite des moyens :	<u>Sur terre</u>	<u>En mer</u>
Armée de l'air via ARCC	Préfecture maritime via ARSC	<i>aériens</i>	DSNA via ARCC ou ARSC	Délégué du Gouvernement via MRCC/MRSC (par délégation)
Préfet de département		<i>terrestres</i>	Préfet de département	
	Préfecture maritime via ARSC	<i>maritimes</i>		Délégué du Gouvernement via MRCC/MRSC (par délégation)

*Se reporter à l'instruction interministérielle du 23 février 1987*

## VOLET « ASSISTANCE AUX VICTIMES ET A LEURS PROCHES »

### 2- « ASSISTANCE AUX VICTIMES ET A LEURS PROCHES »

#### 2.1- Présentation du volet assistance aux victimes et à leurs proches

Ce volet présente les grandes lignes de l'assistance aux victimes et à leurs proches d'un accident d'aviation civile, lorsque les autorités françaises ont une légitimité à agir.

Il a vocation à s'appliquer :

- soit dans le cas d'accidents intervenant sur le territoire national, quel que soit l'État d'immatriculation du transporteur,
- soit pour des accidents intervenant hors de France impliquant une compagnie aérienne détentricrice d'une licence d'exploitation délivrée par les autorités françaises ou une compagnie étrangère ayant fait des victimes de nationalité française, quel que soit l'État étranger ayant délivré une licence d'exploitation à cette compagnie.

Conçu dans l'esprit du dispositif ORSEC, il vise à mobiliser tous les acteurs susceptibles d'apporter aux victimes d'un accident d'aviation et à leurs proches des informations et une assistance, immédiatement après la survenue de l'accident et tout au long de l'événement, et à coordonner leurs actions.

#### 2.2- Types d'accidents nécessitant une assistance

Il n'existe pas au plan international de classification des accidents aériens au regard de l'incidence que ceux-ci peuvent avoir sur l'assistance à apporter aux victimes et à leurs proches.

Néanmoins, certains critères sont à prendre en compte pour qualifier son importance et dimensionner la manière dont sera gérée un accident : type de l'appareil accidenté, nombre d'occupants de l'aéronef (passagers et équipage), nationalité de l'exploitant, lieu où s'est produit l'accident et son accessibilité, nombre de survivants, ...

De manière générale, tous les accidents **d'une certaine importance** devront, dans les premières heures, voire les premiers jours qui suivent leur survenue, être traités et gérés comme une crise.

On peut identifier 3 types d'accidents :

- accidents traités en tant que crise majeure ;
- accidents qui ne sont pas qualifiés de crises majeures et se produisant sur le territoire national ;
- accidents qui ne sont pas qualifiés de crises majeures et se produisant hors du territoire national.

Les accidents d'appareils de petite taille ne font pas l'objet d'une catégorie particulière. Le dispositif d'assistance sera adapté au cas par cas.

##### 2.2.1 Accidents traités en tant que crise majeure

Certains accidents seront qualifiés de crises majeures (accident en zone densément habitée, transportant des matières dangereuses en quantité importante,...) et seront gérés en application des dispositions de la circulaire du Premier ministre du 2 janvier 2012 relative à l'organisation gouvernementale pour la gestion des crises majeures.

Sous réserve de dispositions particulières arrêtées par la cellule interministérielle de crise (CIC), le dispositif d'assistance mis en œuvre sera le même que celui défini dans le cadre des 2 autres types d'accidents, c'est à dire ceux qui ne sont pas qualifiés de crises majeures et se produisant soit sur le territoire national ou hors de ce territoire.

De même, les accidents résultant d'actes malveillants ont une dimension particulière et seront traités en tant que crise majeure pour laquelle des dispositifs particuliers s'appliqueront en complément des dispositifs présentés dans ce plan. (Cf. instruction interministérielle n°860/SGDN/PSE/PPS du 6

octobre 2008, instructions interministérielles des 15 novembre 2015 et 13 avril 2016, relatives à la prise en charge des victimes d'actes de terrorisme ; régime particulier d'indemnisation des victimes d'actes de terrorisme,...).

### 2.2.2 Accidents se produisant sur le territoire national

Lorsqu'un accident se produit sur le territoire français (dont les eaux territoriales), la France est l'État d'occurrence<sup>8</sup> de cet accident.

Ces accidents seront gérés par le préfet du département dans lequel l'accident s'est produit ou par le préfet maritime.

Le ministère des affaires étrangères sera associé et jouera un rôle d'interface lorsque des ressortissants étrangers figurent parmi les passagers.

### 2.2.3 Accident se produisant hors du territoire national

Pour les accidents se produisant dans un État autre que la France ou dans les eaux internationales, les autorités françaises ne seront concernées pour la fourniture d'assistance aux victimes et à leurs proches que si la compagnie aérienne accidentée est titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par les autorités françaises ou si la compagnie aérienne accidentée est immatriculée dans un autre État que la France mais transporte des ressortissants français.

Le ministère des affaires étrangères sera en premier lieu concerné et s'appuiera sur son Centre de Crise pour gérer l'événement.

## 2.3 - Phasage des actions à engager

Les différentes actions pour fournir une assistance aux victimes et à leurs proches à la suite d'un accident sont entreprises pendant une phase d'urgence, puis lors d'une phase post-accidentelle.

La phase d'urgence correspond aux premières heures et les quelques jours suivant l'accident, tandis que la phase post-accidentelle peut être très longue et s'étendre parfois sur plusieurs années.

La 1<sup>ère</sup> phase doit être gérée par une structure expérimentée, habituée à réagir rapidement et capable de coordonner l'action des services de l'État et les autres parties appelées à intervenir. L'assistance apportée aux victimes et à leurs proches sera coordonnée soit par le préfet de département ou maritime lorsque l'accident a lieu sur le territoire national, soit par le centre de crise du ministère des affaires étrangères pour les accidents se produisant à l'étranger.

Dès que l'on entre dans la 2<sup>ème</sup> phase, en situation post-accidentelle, un **coordonnateur**, avec dans certains cas une structure ad hoc, est désigné afin de prendre le relais et de s'assurer que les ressources, de l'État ou non, soient mobilisées et travaillent de manière coordonnée. Cette personne de référence, telle que demandée et dénommée par l'article 21§3 du règlement 996/2010 sera également chargée d'assurer l'**interface avec les familles**. Elle veillera à expliquer aux familles le rôle et l'assistance que chaque acteur est en mesure d'apporter.

Selon les cas, il pourra être procédé à la désignation de plusieurs coordonnateurs (cas de l'accident AH5017 du 24 juillet 2014). Ces personnes pourront être issues soit du corps préfectoral ou du corps diplomatique, soit parmi les membres du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), voire parmi les hauts fonctionnaires ou les magistrats.

Les actions à mener en phase d'urgence et post-accidentelle sont détaillées aux paragraphes 2.5.1 et 2.5.2.

---

<sup>8</sup> Au sens de l'Annexe 13 de l'OACI, État sur le territoire duquel se produit un accident ou incident

## 2.4 - Bénéficiaires de l'assistance

Les bénéficiaires des différents types d'assistance, mentionnés au paragraphe suivant, diffèrent selon la définition que l'on prête à la notion de famille et/ou de proches.

Le droit qu'aura une personne de bénéficier des diverses formes d'assistance aux familles décrites dans ce volet peut dépendre de la souplesse avec laquelle on déterminera les bénéficiaires de l'assistance et peut être variable selon le type d'assistance considéré.

Ainsi, les bénéficiaires de cette assistance pourront être les membres des familles au sens strict ou au-delà de ces derniers, des proches. Le terme « famille » utilisé dans ce volet doit être alors interprété dans un sens plus large.

A titre d'exemple, les bénéficiaires précités pourront être :

- les personnes qui ne sont pas stricto sensu des membres de la famille pour les demandes de renseignements concernant les passagers, blessés ou décédés dans l'accident,
- un membre de la famille pour la notification initiale du décès,
- les personnes ayant un lien particulier avec les victimes pour les services religieux et la visite du lieu de l'accident,
- les personnes à charge selon les lois en vigueur pour l'assistance financière.

Le règlement 996/2010 définit les « proches » comme étant les plus proches membres de la famille, les proches parents ou toute personne ayant une relation étroite avec la personne victime d'un accident, selon les définitions du droit international.

## 2.5- Types d'assistance pouvant être apportées

Les familles des victimes et les survivants d'un accident d'aviation s'attendent à bénéficier d'une assistance qui revêt différentes formes. La fourniture de cette assistance nécessite au préalable de rassembler des informations et de réaliser différentes tâches.

Ces actions, nécessaires à la fourniture de l'assistance, comme l'assistance propre dite, interviennent soit en phase d'urgence, soit en phase post-accidentelle. Ces mesures pouvant être apportées aux familles sont :

### 2.5.1- Actions et assistance en phase d'urgence :

- **Établir la liste des personnes à bord de l'appareil.** En effet, la forme la plus immédiate de l'assistance aux familles est la confirmation ou non qu'une personne se trouve à bord de l'appareil.

Les transporteurs aériens de l'Union européenne (UE) qui exploitent des vols au départ ou à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays membre de l'UE ainsi que les transporteurs aériens d'un pays tiers à l'UE, au départ de ces mêmes aéroports, ont obligation de transmettre aux autorités une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, des personnes à bord. Cette transmission doit s'effectuer le plus rapidement possible et au plus tard dans les deux heures qui suivent l'annonce d'un accident d'aéronef.

Pour communiquer efficacement avec les familles, il est aussi nécessaire de disposer de leurs coordonnées : c'est pourquoi, les compagnies aériennes, en Europe, doivent proposer à leurs passagers d'indiquer le nom et les coordonnées d'une personne à contacter en cas d'accident.

- **Établir le bilan des survivants, blessés et décédés.** Cette mission est pilotée soit par le directeur des opérations de secours (DOS) lorsque l'événement a lieu sur le territoire national, soit par le centre de crise (CDC) du ministère des affaires étrangères dans le cas contraire.

- **Confirmer le décès d'une personne à un membre de la famille.** Cette annonce se fera conformément aux prescriptions du guide méthodologique à l'usage des acteurs de terrain « prise en charge des victimes d'accidents collectifs » (fiches 2, 2bis et 3 du guide).

- **Fournir une prise en charge médico-psychologique.** Dans le cadre de l'aide médicale d'urgence, les cellules d'urgence médico-psychologique (CUMP) prennent en charge les urgences médico-psychologiques des victimes et des impliqués. L'intervention des CUMP est immédiate et post-immédiate, ce qui doit permettre de préparer les relais thérapeutiques ultérieurs pour éviter que ne s'installent des pathologies chroniques par la suite.

#### 2.5.2 - Actions et assistance en phase post-accidentelle

- **Fournir aux familles, de manière continue, des informations sur le processus d'assistance et les services auxquels elles peuvent avoir droit.** Très rapidement après l'établissement d'un premier contact avec les familles, il faut être en mesure de leur fournir des informations précises sur les différentes étapes du processus d'aide aux familles et aux survivants ainsi que les services dont elles peuvent bénéficier. Si plusieurs intervenants peuvent contribuer à informer les familles, il convient d'assurer une coordination de leurs actions et que les informations qui leur sont communiquées soient disponibles, dans la mesure du possible, dans la langue comprise par les familles.

- **Récupérer, garder, identifier et restituer ou rapatrier les restes humains.** Il est indispensable de prendre toutes les mesures nécessaires pour identifier les dépouilles ou contribuer à leur identification si la responsabilité incombe à une autorité étrangère, et assurer leur retour dans les pays d'origine si cela est souhaité par les familles. Ces opérations sont réalisées par les forces de l'ordre, sous le contrôle de l'autorité judiciaire.

- **Récupérer et restituer les effets personnels.** La récupération, le stockage, la protection ainsi que le processus de restitution des effets personnels des victimes constituent une forme d'assistance primordiale pour les familles afin d'atténuer leur douleur. La restitution des objets aux familles sera confiée aux forces de l'ordre. Il sera nécessaire de procéder au nettoyage des objets, à l'établissement d'un inventaire et à la prise de photos, ainsi qu'à la diffusion d'un album numérique pour identification par les familles.

- **Apporter une assistance à la production d'actes de décès ou de jugements déclaratifs de décès** quand l'établissement de l'acte de décès n'aura pas été possible. Cette assistance administrative est nécessaire aux familles pour entreprendre des démarches et formalités futures.

- **Apporter une assistance financière immédiate.** Les familles souhaiteront obtenir des renseignements concernant l'assistance financière immédiate dont peuvent bénéficier les ayants droit et les formalités à remplir pour obtenir cette aide. Ainsi, dans le cadre européen, la réglementation prévoit le versement par le transporteur aérien communautaire d'une avance de premier secours aux ayants droit des passagers décédés, au plus tard quinze jours après l'identification de ces ayants droit<sup>9</sup>.

- **Fournir des informations sur l'enquête de sécurité.** L'autorité chargée de l'enquête de sécurité, désignée par l'Etat d'occurrence de l'événement, est seule habilitée à communiquer sur les avancées de cette enquête et sur les circonstances et causes de l'accident. Si l'accident survient à l'étranger, le BEA français ne peut fournir des informations sur les avancées de l'enquête qu'avec l'accord préalable de l'autorité d'enquête de l'Etat d'occurrence.

- **Fourniture d'informations juridiques.** Les familles souhaiteront recevoir des renseignements objectifs sur les problèmes juridiques.

- **Faciliter les contrôles des personnes.** L'OACI demande aux États d'occurrence de faciliter l'entrée sur le territoire, sur une base temporaire, de membres des familles des victimes d'un accident d'avion. A cet effet, les autorités chargées des contrôles des personnes devront tout mettre en œuvre afin d'améliorer les procédures d'admission.

- **Visite sur les lieux de l'accident.** Une visite sur les lieux de l'accident contribue à atténuer la douleur des familles. Cette mesure doit être anticipée rapidement à la suite de l'accident (organisation

---

<sup>9</sup> Règlement n°889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le règlement n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.



du déplacement, hébergement,...). Elle peut nécessiter une concertation avec les autorités chargées de l'enquête de sécurité et les représentants de la justice si les constatations sur le site ne sont pas

terminées. Quand une pareille visite n'est pas possible, des dispositions peuvent être prises pour que des fleurs soient larguées d'un avion dans la zone de l'accident.

La mise en place d'une **cellule d'accueil et d'information des familles (CAIF)** est un préalable au lancement de toute action d'envergure. L'objectif est de rassembler les proches dans des locaux des aéroports de départ et d'arrivée afin de leur réserver un accueil personnalisé, leur proposer une prise en charge adaptée et leur apporter toutes les informations pertinentes. Ces lieux doivent être sécurisés pour assurer une protection contre les dérangements intempestifs (journalistes, curieux,...) et en mesure d'accueillir plusieurs centaines de personnes pendant de nombreuses heures.

## 2.6 - Organismes susceptibles d'apporter une assistance

Les organismes susceptibles d'apporter une assistance aux survivants et aux familles relèvent des services de l'État, de la compagnie aérienne exploitant l'aéronef accidenté, des aéroports de départ et d'arrivée du vol concerné et de tiers au sens large.

Chaque organisme apporte une contribution différente et dispose de moyens également différents. Cependant, il est essentiel que les assistances délivrées par ces intervenants soient complémentaires et coordonnées afin d'apporter une réponse efficace aux attentes des familles.

### 2.6.1- Les services de l'État

Lorsque l'accident a lieu sur le territoire français, la France est l'État d'occurrence et a des responsabilités particulières. Les principaux services de l'État, décrits ci-dessous, seront amenés à intervenir dans le cadre de l'assistance :

- **Les autorités responsables du pilotage de la crise.** Ces autorités sont présentées aux paragraphes 2.2.1 et 2.2.2.
- **Le ministère de la justice** a mis en place un dispositif spécifique de prise en charge des victimes d'accidents collectifs. Ce dispositif est piloté par une cellule de coordination du Service de l'Accès au Droit et à la Justice et de l'Aide aux Victimes (SADJAV), dont le rôle consiste à veiller à la mise en œuvre d'une prise en charge particulière des victimes par l'ensemble des acteurs concernés et la mise en place d'un comité de suivi afin de gérer plus efficacement les suites de la catastrophe. Pour éviter toute redondance dans les missions, le comité de suivi et le(s) coordonnateur(s) désigné(s) doivent, d'une part s'entendre sur la répartition des missions et, d'autre part, articuler leurs actions en vue d'une prise en charge spécifique des victimes directes et indirectes. La cellule de coordination s'appuie également sur des structures associatives (INAVEM et FENVAC) présentées au paragraphe 2.6.4.
- **Le ministère chargé de la santé** mobilise l'ensemble des moyens sanitaires nécessaires à la prise en charge des victimes et des impliqués, notamment par la mobilisation des services de l'aide médicale d'urgence et des cellules d'urgence médico-psychologique.<sup>12</sup>
- **Le procureur de la République** est compétent pour tout ce qui concerne la direction de l'enquête pénale et l'identification des victimes.
- **Le bureau d'enquêtes et analyses** pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) est l'autorité chargée de l'enquête de sécurité. Conformément aux dispositions du règlement européen 996/2010, il est un organisme permanent et indépendant et seul habilité à communiquer sur

les avancées de l'enquête de sécurité qu'il conduit (y compris pour ce qui concerne des informations sur les circonstances et les causes de l'accident). Dans ce cadre, le BEA informe les victimes et leurs proches ou leurs associations préalablement à la publication officielle de rapports d'enquêtes qui ponctuent les avancées de l'enquête de sécurité.

- **Les services de la police et de la gendarmerie** figurent parmi les premiers intervenants sur les lieux de l'accident. Ils contribuent également à minimiser les formalités de voyage des familles et survivants ainsi que de rapatriement des dépouilles et effets personnels. Quant aux unités spécialisées de ces services (police technique et scientifique ou unité de la gendarmerie d'identification des victimes de catastrophes - UGIVC), elles sont responsables de la récupération des corps et de leur identification. Les services de police et unités de gendarmerie, notamment la gendarmerie des transports aériens (GTA) et la police aux frontières, ont la charge de l'enquête judiciaire relative à l'accident sous l'autorité du procureur de la République.
- **La direction générale de l'aviation civile (DGAC)** peut être amenée à communiquer sur la sécurité des vols et sur les mesures prises à la suite des recommandations formulées par le BEA.
- **Le ministère des affaires étrangères** joue un rôle essentiel de liaison et de coordination lorsque l'accident se produit hors de France ou lorsque l'accident intervenant en France comporte des victimes de nationalité étrangère.

**Nota :** Sur décision du Premier ministre, une cellule interministérielle d'aide aux victimes (CIAV<sup>10</sup>) peut être activée. Cette cellule, hébergée par le centre de crise et de soutien du ministère des affaires étrangères, est constituée d'équipes pluridisciplinaires et interministérielles dont la mission est de coordonner l'action de l'État dans la prise en charge des victimes et de leurs proches.

#### 2.6.2 - La compagnie aérienne

Dans le cadre de leur organisation interne pour faire face à une situation d'urgence, les compagnies aériennes communautaires doivent également être en mesure de couvrir l'assistance aux victimes et à leurs proches et élaborer un plan d'aide à cet effet. Ce plan doit prendre en compte particulièrement le soutien psychologique et faire face à un accident de grande ampleur.

En se fondant sur la réglementation européenne, la DGAC a invité les compagnies aériennes titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France à élaborer leur plan d'aide en s'appuyant sur l'architecture donnée en annexe 3.

Comme indiqué au paragraphe 2.5.1, l'établissement de la liste<sup>11</sup> de toutes les personnes à bord revêt un caractère essentiel parmi toutes les actions que la compagnie sera amenée à réaliser.

#### 2.6.3 - Les aéroports

Les aéroports sont souvent les lieux où les familles et les amis se réunissent pour recevoir des informations concernant l'accident. En application de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2005-1157 du 13 septembre 2005, les aéroports doivent mettre en place une **organisation interne** pour gérer un tel événement. En coopération avec la compagnie aérienne, ou en substitution, l'aéroport fournit une assistance immédiate et du soutien dans les heures voire les jours qui suivent une catastrophe.

#### 2.6.4 - Les tiers

Les principaux tiers intervenant dans l'assistance aux familles sont :

---

10 L'organisation et les missions de la CIAV sont présentées dans l'instruction du 12 novembre 2015 relative à la prise en charge des victimes d'actes de terrorisme.

11 Conformément à l'article 20 du règlement 996/2010.

12 Article L.6311-1 du code de la santé publique et instruction DGS/DUS/BOP/2014/62 du 24 février 2014 relative à l'organisation de la prise en charge de l'urgence médico-psychologique

- Les organisations ou associations à but humanitaire dont les missions seront essentiellement l'accueil et le soutien des familles.
- Les entreprises commerciales ou consultants agréés qui peuvent intervenir à la demande des exploitants aériens, notamment pour gérer les appels des familles, coordonner sur place l'aide aux familles ou gérer la garde et le retour des effets personnels.
- L'institut d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM) intervient fréquemment à l'occasion d'accidents collectifs pour apporter une assistance aux victimes et à leurs proches. Cet organisme, qui est une fédération généraliste d'aide aux victimes, peut mobiliser l'ensemble du réseau associatif, organiser la coordination de plusieurs associations d'aide aux victimes, voire préparer le recours au numéro national d'assistance aux victimes. De même, les associations de famille des victimes créées à la suite de catastrophes aériennes peuvent apporter à leur tour leur aide. En France, la fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs (FENVAC), dont l'expérience est reconnue, joue ce rôle.

## 2.7 - Tableau de répartition des missions

Les tableaux suivants présentent la répartition des missions entre les différents acteurs en fonction de la localisation de l'accident, sur ou hors du territoire national.

### 2.7.1 – Tableau de répartition des missions : accident sur le territoire national

		Services de l'État								Compagnie aérienne directement concernée et ses partenaires	Aéroports de départ / Arrivée du vol	Tiers					
		Ministère de la santé et des affaires sociales	Ministère des affaires étrangères	Ministère de l'intérieur			Ministère de la justice (SADJAV)	Personne de référence désignée comme correspondant des familles (coordonnateur)	Ministère des finances  Douanes			Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie		Organisations humanitaires	Entreprises commerciales agréées	Institut national d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM)	Association des familles (FENVAC et association ad hoc)
				Préfet de département	Police/ Gendarmerie	Autorités responsables de la récupération des corps et de l'identification (police technique et scientifique - UGIV/IRCGN)						BEA	DGAC				
Renseigner les familles sur l'accident			X	X					X		X	X					
Confirmation aux familles du décès					X												
Mise en place de moyens pour l'accueil des familles				X							X	X					
Prise en charge médico-psychologique (CUMP)		X															
Soutien et autres mesures d'accompagnement											X		X		X		
Fourniture d'informations	Immédiate			X				X		X	X						
	De nature juridique			X				X			X				X	X	
	En phase post événement						X	X							X	X	
	Sur l'enquête de sécurité									X							
	Sur la sécurité des vols en général										X						
Aides financières immédiate et à long terme											X						
Récupération, garde, identification, rapatriement et restitution des dépouilles					X	X		X			X						
Récupération, garde, identification et restitution des effets personnels					X	X		X			X		X				
Faciliter l'ensemble des procédures dont devront s'acquitter les familles			X				X	X			X				X	X	
Visite sur les lieux de l'accident			X		X			X			X						
Organisation de manifestation commémorative, de services religieux, édification d'une stèle			X					X			X					X	

## 2.7.2 – Tableau de répartition des missions : accident hors du territoire national

		Services de l'État								Compagnie aérienne directement concernée et ses partenaires	Aéroports de départ / Arrivée du vol	Tiers					
		Ministère de la santé et des affaires sociales	Ministère des affaires étrangères	Ministère de l'intérieur			Ministère de la justice  (SADJAV)	Personne de référence désignée comme correspondant des familles  (coordonnateur)	Ministère des finances  Douanes			Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie		Organisations humanitaires	Entreprises commerciales agréées	Institut national d'aide aux victimes et de médiation  (INAVEM)	Association des familles (FENVAC et association ad hoc)
				Préfet de département	Police/ Gendarmerie	Autorités responsables de la récupération des corps et de l'identification (police technique et scientifique - UGIV/IRCGN)						BEA	DGAC				
Renseigner les familles sur l'accident			X								X	X					
Confirmation aux familles du décès					X												
Mise en place de moyens pour l'accueil des familles			X								X	X					
Prise en charge médico-psychologique (CUMP)		X															
Soutien et autres mesures d'accompagnement								X			X		X		X		
Fourniture d'informations	Immédiate		X					X			X						
	De nature juridique		X					X			X				X	X	
	En phase post événement						X	X							X	X	
	Sur l'enquête de sécurité*									X							
	Sur la sécurité des vols en général										X						
Aides financières immédiate et à long terme											X						
Récupération, garde, identification, rapatriement et restitution des dépouilles					X	X		X			X						
Récupération, garde, identification et restitution des effets personnels					X	X		X			X			X			
Faciliter l'ensemble des procédures dont devront s'acquitter les familles			X				X	X			X				X	X	
Visite sur les lieux de l'accident			X		X			X		X	X						
Organisation de manifestation commémorative, de services religieux, édification d'une stèle								X			X					X	

\* Conformément aux dispositions internationales, si des ressortissants français sont parmi les victimes de l'accident, le BEA français ne peut fournir des informations sur les avancées de l'enquête qu'avec l'accord préalable de l'autorité d'enquête de l'Etat d'occurrence qui dirige l'enquête

### 3.1 Élaboration de la planification

Le plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile ne fait que rappeler les grandes lignes de plans ou dispositifs existants, en particulier pour le volet recherche et sauvetage et présente, par contre, de manière plus détaillée le volet « assistance aux victimes et à leurs proches ».

Considérant que le volet « recherche et sauvetage » est déjà décliné dans les préfectures, il s'agira de s'assurer de la mise à jour des plans, et notamment la transformation des plans de secours spécialisés aérodrome en disposition spécifique ORSEC aérodrome.

Le volet « assistance aux victimes et à leurs proches » devra également s'intégrer dans la disposition spécifique ORSEC aérodrome. En effet, la gestion et la prise en charge des attendants (familles et proches) se feront généralement sur ces plate-formes de départ et d'arrivée.

L'annexe 4 présente de manière synthétique et de manière non exhaustive, les principaux dispositifs du plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile.

### 3.2 Révision du plan

La responsabilité de la révision du plan d'urgence incombe au ministre de l'Intérieur. Les déclinaisons départementales sont révisées dans les conditions définies par les décrets s'y rapportant.

### 3.3 Exercices et retour d'expérience

Ces exercices doivent couvrir les composantes « SAR » et « assistance aux victimes et à leurs proches » du plan d'urgence.

Pour la composante SAR, des exercices sont d'ores et déjà organisés pour les missions SAR. Ils ont pour objet de permettre aux organismes de coordination SAR d'appliquer, dans des conditions aussi voisines que possible de la réalité, tout ou partie des consignes opérationnelles définies.

Ces exercices sont programmés sur une base annuelle par le département SAR de la DGAC. Ils doivent permettre à chaque ARCC, ARSC (ou PC SAR) d'effectuer au moins un exercice par an, qu'il soit de niveau international, national ou simplement régional.

De même, chaque préfet de département, de zone ou maritime arrête un calendrier annuel ou pluriannuel d'exercices généraux ou partiels permettant de tester les dispositions générales et spécifiques du dispositif ORSEC. Des directives particulières sont données lors de la parution de la circulaire concernant la politique nationale relative aux exercices territoriaux.

Pour la composante « assistance aux victimes et à leurs proches », les actions en phases d'urgence, définies au paragraphe 2.5.1, seront jouées lors de la mise en œuvre du dispositif spécifique ORSEC aérodrome.

Chaque exercice ou événement réel nécessitant la mise en œuvre du plan d'urgence, dans son intégralité ou l'une de ces composantes, fait l'objet d'un retour d'expérience dans les conditions propres à chaque entité.

## GLOSSAIRE

Acronyme	Signification
AESA	Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation
ARCC	Aeronautical Rescue Coordination Centre – centre de coordination de sauvetage aéronautique
ARSC	Aeronautical Rescue Sub Centre – centre secondaire de sauvetage aéronautique
BEA	Bureau d'Enquêtes et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile
CAIF	Cellule d'Accueil et d'Information des familles (en préfecture)
CDC	Centre de Crise du Ministère des affaires étrangères
CIAV	Cellule Interministérielle d'Aide aux Victimes
COD	Centre Opérationnel Départemental
COGIC	Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises
COM	Collectivité d'Outre-Mer
CUMP	Cellule d'Urgence Médico-Psychologique
DGSCGC	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DOM	Département d'Outre-Mer
DOS	Directeur des opérations de secours
EMZDS	État-Major de Zone de Défense et de Sécurité
FENVAC	Fédération Nationale des Victimes d'Accidents Collectifs
GTA	Gendarmerie des transports aériens
IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manuel (Manuel International de Recherches et de Sauvetage Aéronautique et Maritime)
IATA	International Air Transport Association (association internationale du transport aérien)
INAVEM	Institut National d'Aide aux Victimes et de Médiation
IRCGN	Institut de Recherche Criminelle de la Gendarmerie Nationale
MAE	Ministère des Affaires Étrangères
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre – centre de coordination de sauvetage maritime
MRSC	Maritime Rescue Sub Centre – centre secondaire de sauvetage maritime
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
ORSEC	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
ORSEC-SAMAR	ORSEC-Sauvetage Aéro-MARitime
ORSEC-SATER	ORSEC-Sauvetage AéroTERrestre
PAF	Police aux frontières
PMA	Poste Médical Avancé
PSSA	Plan de Secours Spécialisé d'Aérodromes
SADJAV	Service de l'Accès au Droit et à la Justice et de l'Aide aux Victimes
SAR	Search and Rescue (recherche et sauvetage)
SRR	Search Rescue Region – région de recherche et de sauvetage
SIDPC	Service Interministériel de Défense et de Protection Civile
UE	Union européenne
UGIVC	Unité de la Gendarmerie d'Identification des Victimes de Catastrophes
ZA	Zone d'Aérodrome
ZVA	Zone Voisine d'Aérodrome

**Textes de référence:**

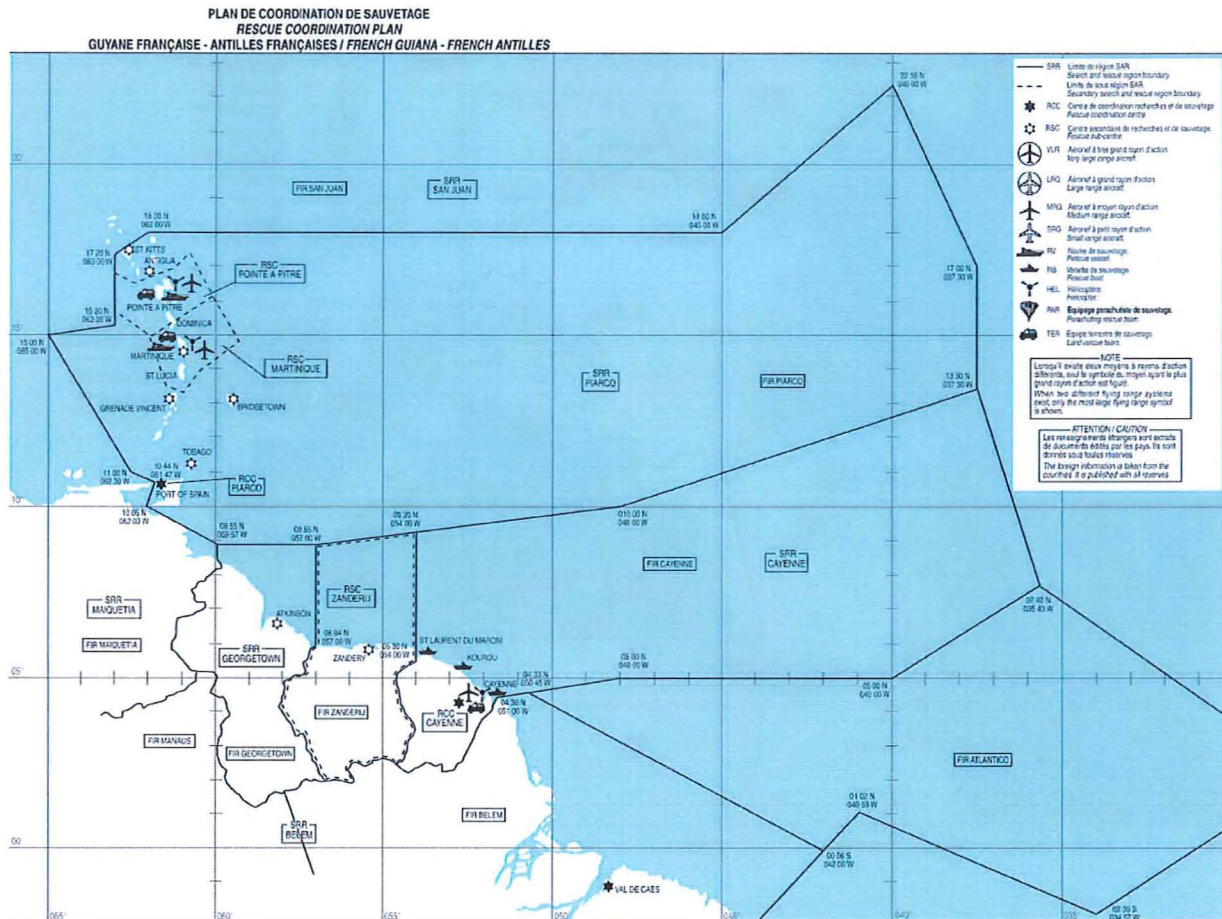
- Règlement (UE) n° 996/2010 du 20 octobre 2010
- Code de la sécurité intérieure
- Code générale des collectivités territoriales
- Code de l'aviation civile
- Code des transports
- Décret n° 2005-1157 du 13 septembre 2005 relatif au dispositif ORSEC
- Décret n° 2004-112 du 06 février 2004 relatif à l'organisation de l'État en mer
- Instruction du 23 février 1987 portant organisation et fonctionnement des services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix
- Instruction du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer
- Instruction du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs
- Instruction interministérielle n° 97-508 du 14 novembre 1997 relative au plan de secours spécialisé SATER départemental
- Instruction DGS/DUS/BOP/2014/62 du 24 février 2014 relative à l'organisation de la prise en charge de l'urgence médico-psychologique
- Circulaire n° 89-21 du 19 décembre 1989 relative au contenu et modalités d'élaboration des plans destinés à porter secours à de nombreuses victimes dénommés plan rouge
- Circulaire interministérielle n° 99-575 du 10 novembre 1999 relative au plan de secours spécialisé aéroport pour les accidents d'aéronefs en zone d'aéroport ou en zone voisine d'aéroport
- Circulaire du 29 décembre 2006 relative à la planification ORSEC départementale
- Circulaire du 16 octobre 2009 relative à la planification ORSEC départementale pour le soutien des populations
- Circulaire du 2 janvier 2012 relative à l'organisation gouvernementale pour la gestion des crises majeures
- Instruction interministérielle n° 860/SGDN/PSE/PPS du 6 octobre 2008 relative à la prise en charge des victimes d'actes de terrorisme
- Instruction interministérielle du 12 novembre 2015 relative à la prise en charge des victimes d'actes de terrorisme
- Instruction interministérielle du 13 avril 2016 relative à la prise en charge des victimes d'actes de terrorisme
- Guide méthodologique à l'usage des acteurs de terrain « la prise en charge des victimes d'accidents collectifs » décembre 2004, du ministère de la justice
- Documents 9998 et 9973 de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile
- Annexe 13 de la convention de l'aviation civile internationale
- Accord préalable entre la DGSCGC et le BEA relatif aux enquêtes de sécurité
- Accord préalable entre le BEA et le directeur des affaires criminelles et des grâces relatif aux enquêtes de sécurité





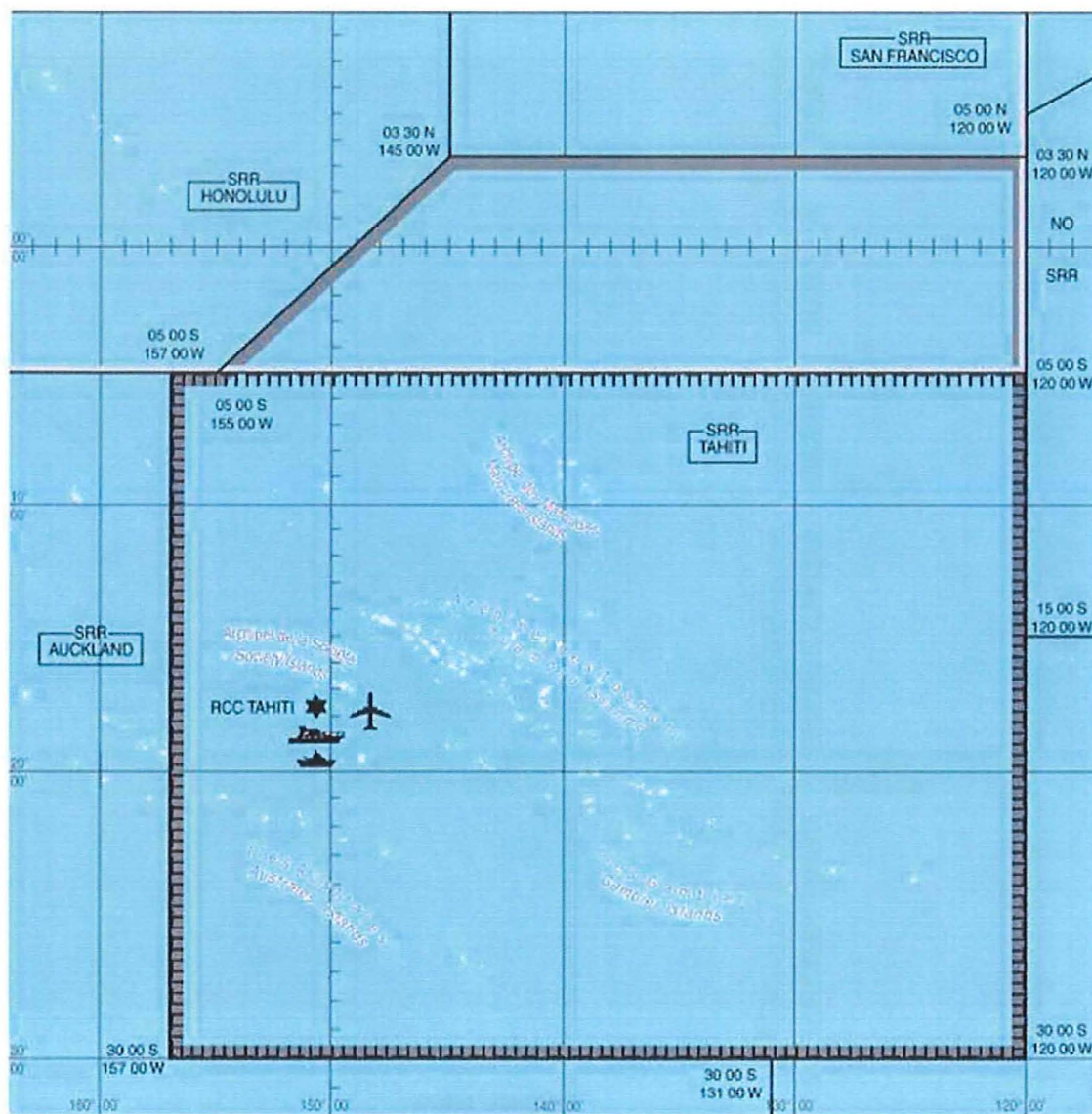
## 2.2 Régions de recherche et de sauvetage en France Outre mer

### SAR Antilles – Guyanes



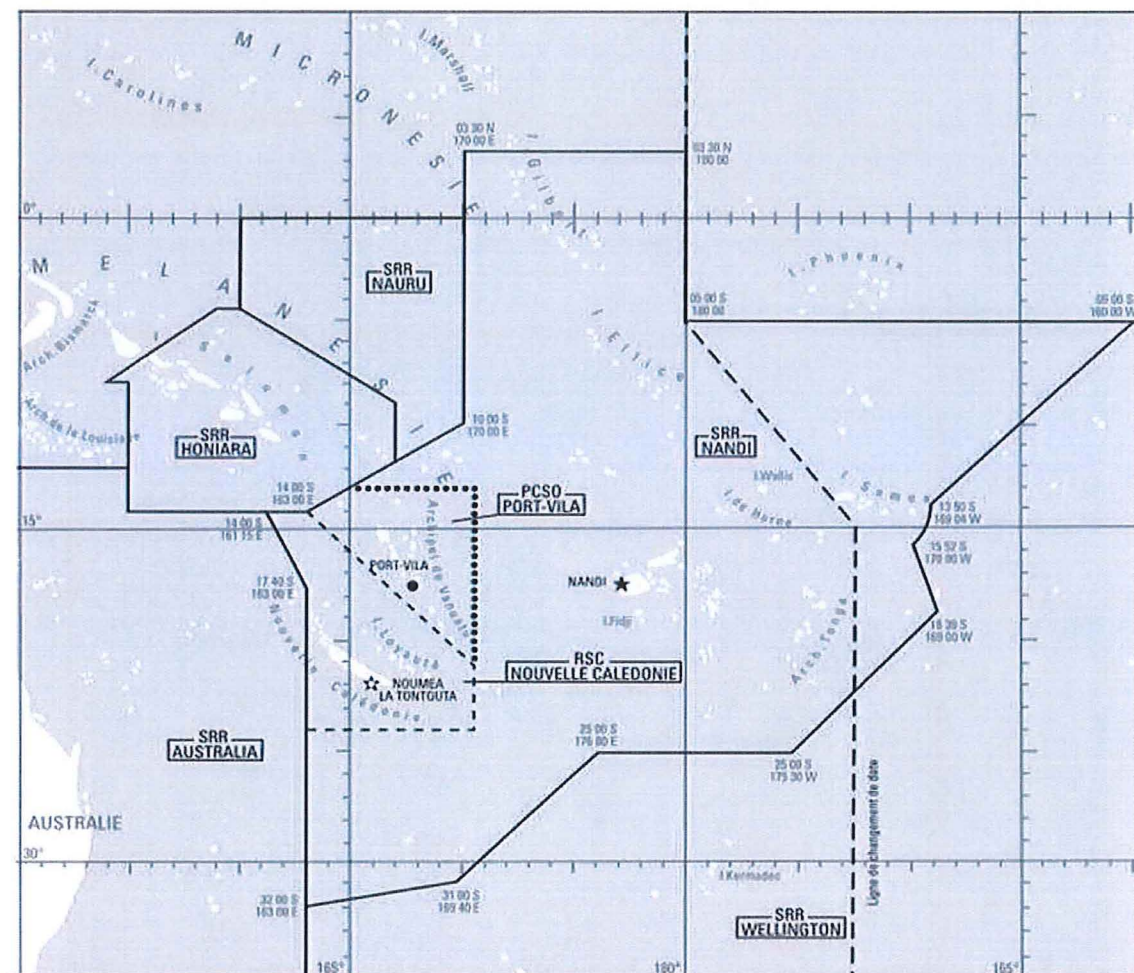


## SAR Polynésie française



### LEGENDE / LEGEND

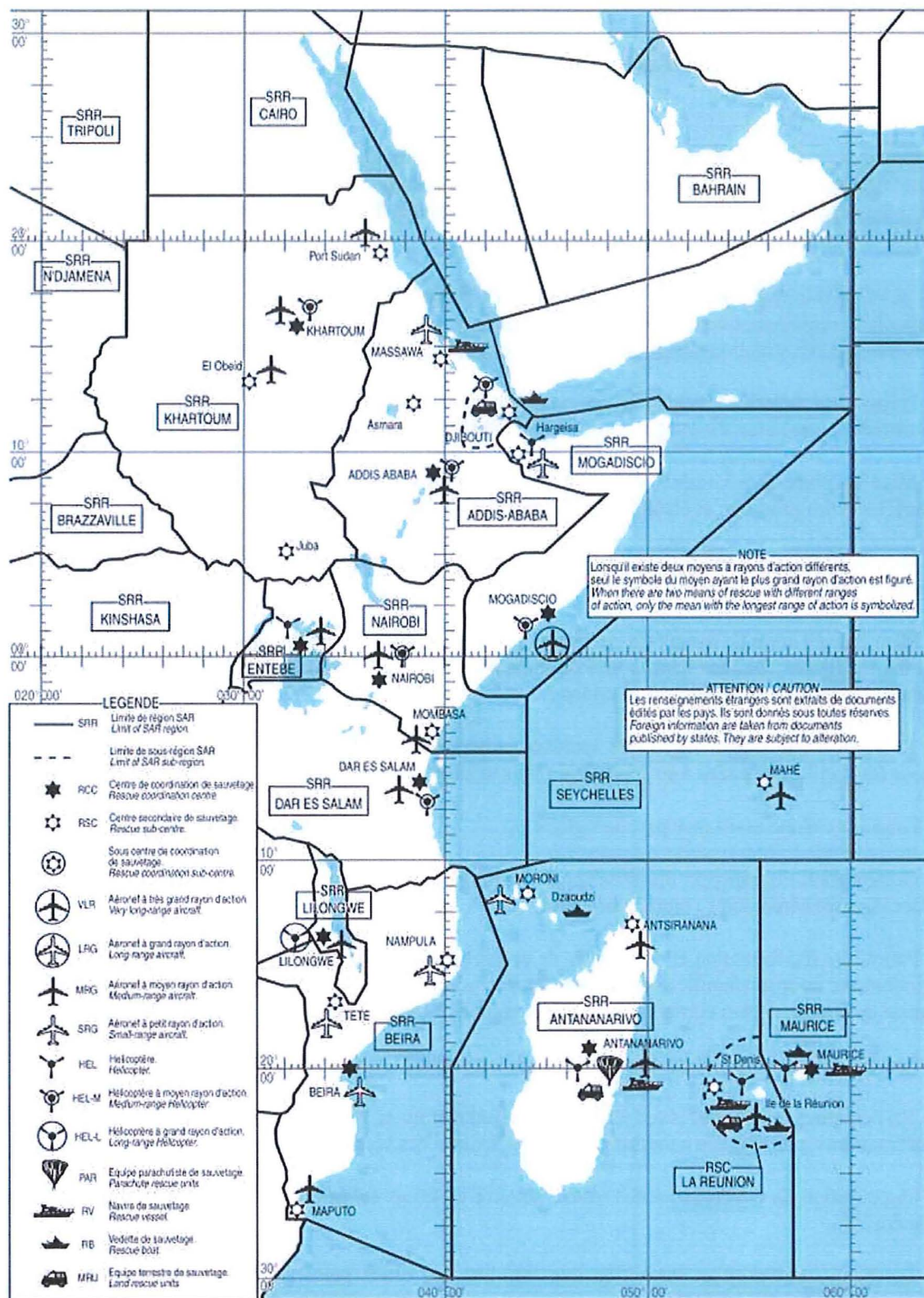
- |     |               |   |   |     |                                |
|-----|---------------|---|---|-----|--------------------------------|
| ★   | RCC TAHITI    | Centre de coordination et de sauvetage de TAHITI (ARCC TAHITI - MRCC TAHITI)                                    | ✈ | MRG | Aéronef à moyen rayon d'action |
|     | ARCC TAHITI   | Centre de coordination et de sauvetage Air de TAHITI  |   |     | Medium Range aircraft          |
|     | MRCC TAHITI   | Centre de coordination et de sauvetage Maritime de TAHITI   | 🚢 | RV  | Navire de sauvetage            |
|     |               | Maritime Rescue Coordination Centre TAHITI  |   |     | Rescue Vessel                  |
| --- | SRR TAHITI    | Limite de la région de recherche et sauvetage de TAHITI   | 🚤 | RB  | Voilette de sauvetage          |
|     |               | TAHITI Search and Rescue Region Boundary  |   |     | Rescue Boat                    |
| ▬▬▬ | SRR TAHITI    | Limite de la région sous responsabilité ARCC TAHITI en ce qui concerne la recherche des aéronefs en détresse    |   |     |                                |
|     |               | Limit of Region under ARCC TAHITI responsibility concerning Search Aircraft in distress                         |   |     |                                |
| ▬▬▬ | SRR TAHITI    | Limite de la région sous responsabilité MRCC TAHITI en ce qui concerne la recherche des aéronefs en détresse    |   |     |                                |
|     |               | Limit of Region under MRCC TAHITI responsibility concerning Search Aircraft in distress                         |   |     |                                |
| ▬▬▬ | SRR TAHITI    | Limite de la région SAR sous responsabilité MRCC TAHITI en ce qui concerne la recherche des navires en détresse |   |     |                                |
|     |               | Limit of SAR Region under MRCC TAHITI responsibility concerning Search Ships in distress                        |   |     |                                |
| ▬▬▬ | PRCC HONOLULU | Centre de Coordination et de sauvetage du Pacifique de Honolulu   |   |     |                                |
|     |               | Pacific Rescue Coordination Centre Honolulu   |   |     |                                |
| ▬▬▬ | PRCC HONOLULU | Limite de la région SAR sous responsabilité PRCC Honolulu   |   |     |                                |
|     |               | Limit of SAR Region under PRCC Honolulu responsibility  |   |     |                                |

**LEGENDE / LEGEND**

- |         |      |  |
|---------|------|--|
| ————    | SRR  | Limites de région de recherche et sauvetage                |
| - - - - |      | Limites de région de centre secondaire de sauvetage        |
| .....   |      | Limites de région de coordination et sauvetage occasionnel |
| ★       | RCC  | Centre de coordination de sauvetage                        |
| ☆       | RSC  | Centre secondaire de sauvetage                             |
| ●       | PCSO | Poste de coordination et sauvetage occasionnel             |



## SAR Réunion



### Plan d'aide aux victimes des compagnies aériennes

Le plan devra prévoir la désignation d'au moins un responsable ayant reçu une formation adéquate susceptible d'être un interlocuteur qualifié auprès des administrations concernées et des familles ainsi que des dispositions relatives à la formation des personnels de la compagnie qui seront chargés de sa mise en œuvre.

Il devra, a minima, comporter des éléments de réponse sur les points suivants qui, dans certains cas, appellent une réponse concertée avec les autorités concernées (BEA, ministère des affaires étrangères, Préfet, juge d'instruction désigné) ou les associations représentant les familles... :

- Préparation de la liste validée de personnes étant à bord de l'appareil accidenté et des informations à transmettre aux autorités en application de l'article 20 du règlement n° 996/2010 ;
- Mise en place d'un numéro vert pour être en mesure de répondre aux questions formulées par les familles et les proches ; et établissement d'une liste de contact dans les familles ;
- Procédure de notification aux familles, à la demande des autorités concernées, qu'un membre de ces familles est victime de l'accident ;
- Mise à disposition de locaux (le cas échéant en liaison avec des aéroports) pour accueillir les proches et les familles après l'accident et ultérieurement en tant que de besoin ; et assurance d'une protection contre les importuns lors de ces réunions ;
- Fourniture d'un appui logistique incluant notamment hébergement, restauration, communications pour les familles amenées à se déplacer en liaison avec l'accident ;
- Fourniture d'une assistance psychologique ;
- Organisation du transport des familles et des survivants, le cas échéant sur le lieu de l'accident ou à l'occasion de cérémonies commémoratives ;
- Fourniture d'information et de services de conseils de diverses natures pour répondre aux besoins des victimes et de leurs familles, notamment en ce qui concerne l'application du règlement n° 889/2002 (mise en œuvre au plan européen de la convention de Montréal de 1999) ;
- Fourniture d'une aide financière pour couvrir les besoins les plus immédiats ;
- Participation, en liaison avec les autorités judiciaires et les forces de l'ordre, à la collecte des informations *ante mortem* nécessaires à l'identification des victimes ;
- Organisation du rapatriement des restes humains et, le cas échéant, assistance pour l'organisation des funérailles ;
- Stockage, traitement et restitution aux familles des effets personnels, en lien avec les autorités judiciaires et les forces de l'ordre ;
- Organisation de services religieux, de cérémonies commémoratives et érection de stèles (après consultation des familles).

ANNEXE 4

Réponse de la compagnie aérienne	Réponse de l'État		
Plan d'urgence interne article 21§2 du règlement européen 996/2010	Plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile article 21§1 du règlement européen 996/2010		
<i>Plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches</i>	Volet « Recherche et Sauvetage »		Volet « Assistance aux victimes et à leurs proches »
	<u>Phase recherche</u>  <b>Alerte d'urgence :</b> Incerfa – Alerfa – Detresfa  <b>Dispositif SAR et consignes permanentes SAR</b>  <b>Dispositif spécifique ORSEC SATER – SAMAR</b>	<u>Phase sauvetage</u>  <b>ORSEC départemental / zonal :</b> Secours à nombreuses victimes Gestion des décès massifs Soutien des populations  <b>ORSEC maritime</b>  <b>Sauvetage maritime de grande ampleur</b>  <b>Disposition Spécifique ORSEC aérodrome</b>	<b>Actions et assistance :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en phase d'urgence</li> <li>• en phase post accidentelle</li> </ul>

