



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU BURKINA FASO
NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY OF BURKINA FASO

DECISION N° 18-00170- /ANAC/DG/DEA/SOA fixant les exigences relatives à l'exploitation d'un aéronef en évacuation sanitaire (EVASAN).

LE DIRECTEUR GENERAL DE L'AGENCE
NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

- Vu la Constitution ;
- Vu le Décret n°2016-001/PRES du 06 janvier 2016, portant nomination du premier Ministre ;
- Vu le Décret n°2018-045/PRES/PM du 31 janvier 2018, portant remaniement du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2017-0148/PRES/PM/SGG-CM du 23 mars 2017 portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret n°2016-0398/PRES/PM/MTMUSR du 23 mai 2016, portant organisation du Ministère des Transports de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière ;
- Vu le décret n°2015-788/PRES-TRANS/PM/MIDT/MEF du 03 juillet 2015 portant modification des attributions, de l'organisation et du fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile en abrégé « ANAC » ;
- Vu le Décret n°2017-1181/PRES/PM/MTMUSR du 04 décembre 2017, portant nomination du Directeur Général de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes ;
- Vu le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010 portant adoption du Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu le Décret n°2012-1075/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS du 31 décembre 2012 relatif aux services aériens ;
- Vu l'Arrêté n°2017-0063/MTMUSR/SG/ANAC du 20 avril 2017 relatif à la certification des exploitants en transport aérien commercial ;
- Vu l'Arrêté n°2013-0078/MTMUSR/SG/ANAC du 22 mai 2017 relatif à l'exploitation technique des aéronefs / Vols internationaux d'hélicoptères ;
- Vu l'Arrêté n°2013-0079/MTMUSR/SG/ANAC du 22 mai 2017 relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Considérant les nécessités de service :

DECIDE

Article premier : Objet

La présente décision a pour objet de fournir les exigences relatives à l'exploitation d'un aéronef en évacuation sanitaire.

.....

Article 2 : Champ d'application

Les dispositions de la présente décision s'appliquent à tous les acteurs concernés par le transport de malades par air notamment les compagnies aériennes, les établissements médicaux et toutes les personnes engagées dans le transport médical aérien.

Article 3 : Définitions et sigles

1) Au sens de la présente décision, on entend par :

- a) **Permis d'Exploitation Aérienne (PEA)** : permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport public ou commercial spécifiés.
- b) **Opérations d'ambulance aérienne ou Evacuation Sanitaire Aérienne (EVASAN)** : transport de malades ou de blessés par air.

2) Au sens de la présente décision, les sigles indiqués ci-dessous ont les significations suivantes :

- a) **ANAC** : Agence Nationale de l'Aviation Civile ;
- b) **RAF** : Règlement Aéronautique du Faso.

Article 4 : Généralités

- 1) Le service EVASAN est considéré comme un service aérien commercial. Tout exploitant désirant fournir cette activité doit avoir un agrément de transporteur aérien et un permis d'exploitation aérienne valides.
- 2) Les services EVASAN sont assujettis aux RAF 06.OPS et RAF 06.3.
- 3) Tout exploitant désirant effectuer une opération EVASAN doit adresser une demande au Directeur général de l'ANAC.
- 4) Un exploitant s'assure pour tout transport sanitaire, la présence d'un médecin ou à défaut d'un infirmier.
- 5) Les aéronefs effectuant un transport sanitaire doivent comporter :
 - a) une surface disponible pour l'installation d'une civière nécessaire au transport d'un malade ou d'un blessé en position couchée, l'emplacement de la civière devant être prévu de telle façon qu'en cas d'urgence celle-ci puisse être évacuée aisément et rapidement de l'appareil ;
 - b) un emplacement pour un ou plusieurs accompagnateurs médicaux ;
 - c) un espace nécessaire au matériel médical qui doit être facilement accessible en vol ;
 - d) un dispositif de fixation pour l'ensemble du matériel.

- 6) Le malade ou le blessé doit pouvoir être introduit aisément en position couchée à l'intérieur de l'aéronef.
- 7) L'habitabilité de l'appareil doit permettre l'installation d'une civière et de deux personnes d'accompagnement médical, dont une placée à la tête du malade ou du blessé transporté.
- 8) Toutes les parties du corps de la personne transportée doivent être facilement accessibles pour l'un ou l'autre des accompagnateurs.
- 9) L'encombrement minimal réservé au matériel médical doit être d'un mètre cube.

Article 5: Autorisation EVASAN

- 1) Le processus de délivrance d'une autorisation EVASAN est combiné au processus de délivrance, de modification ou de renouvellement d'un PEA.
- 2) La durée de validité d'une autorisation est assujettie à la validation du PEA.
- 3) L'expiration, le retrait ou la suspension du PEA invalide automatiquement l'autorisation EVASAN.

Article 6 : Autorisation de transporter des marchandises dangereuses

- 1) Un exploitant autorisé à effectuer un vol EVASAN peut exceptionnellement être autorisé à transporter des marchandises dangereuses, s'il est prouvé que leur utilisation est nécessaire pour la santé du malade.
- 2) Dans ce cas, chaque aéronef doit être exploité en conformité avec le Règlement relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (RAF 18).
- 3) Les marchandises dangereuses transportées dépendent des besoins du malade et doivent être certifiées par un médecin avant son embarquement à bord. Seules les marchandises prévues pour être utilisées à bord sont autorisées à y être transportées.
- 4) Ces marchandises peuvent être, sans s'y limiter :
 - a) des piles ;
 - b) des insecticides ou des rafraîchisseurs d'air ;
 - c) des fournitures d'oxygène portable ;
 - d) des bouteilles de gaz ;
 - e) des médicaments, drogues.
- 5) L'exploitant met en place des procédures pour le transport aérien des marchandises dangereuses utilisées dans le cadre des EVASAN.

Article 7 : Documents de bord

Nonobstant les documents exigés aux RAF 06.OPS et RAF 06.3, un exploitant doit s'assurer que les documents suivants se trouvent à bord pendant chaque vol :

- a) le manuel EVASAN ou partie du manuel d'exploitation relative aux EVASAN;
- b) le dossier médical du malade ;
- c) les documents d'identité de tous les passagers (malade, personnels médicaux, etc.) ;
- d) les cartes professionnelles des personnels médicaux ;
- e) l'attestation d'assurance couvrant l'exploitation.

Article 8 : Procédures d'exploitation

Le manuel EVASAN ou manuel d'exploitation de la compagnie doit faire référence aux points suivants selon le type d'aéronef :

- a) procédures de communication pour la surveillance des vols EVASAN (le cas échéant) ;
- b) méthode homologuée d'arrimage ou de retenue d'une civière ou d'un incubateur, d'un malade et du matériel médical à bord ;
- c) installation d'une civière ou d'un incubateur;
- d) position du malade par rapport à l'axe de l'aéronef ;
- e) procédures d'exploitation propre à chaque type d'aéronef ;
- f) fonctions et responsabilités du préposé aux soins ;
- g) désignation de la personne chargée d'arrimer ou d'immobiliser la civière ou l'incubateur, le malade et le matériel médical à bord ;
- h) désignation d'un pilote, en l'absence d'un agent de bord, pour aider les passagers en cas d'évacuation d'urgence ou d'incident en vol causant un feu ou de la fumée dans la cabine ou menaçant la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants ;
- i) désignation d'un membre d'équipage pour assurer la sécurité des passagers et des personnes s'approchant ou s'éloignant d'un hélicoptère pendant que les rotors tournent;
- j) procédures pour garantir que les mesures suivantes sont prises avant le vol :
 - i) exposé avant vol portant sur les ceintures de sécurité, les issues de secours, le fonctionnement de la porte principale, les gilets de sauvetage, l'emplacement des consignes de sécurité et l'utilisation des interrupteurs dans la cabine;

- ii) vérification visuelle de l'installation et de l'arrimage de la civière ou de l'incubateur et de l'immobilisation du malade ;
- iii) vérification visuelle pour s'assurer que le matériel médical est bien arrimé ;
- iv) procédures de vérification de la cabine par un membre de l'équipage, avant le décollage et avant l'atterrissage ;
- v) procédures de rangement des bagages de cabine, de l'équipement et du fret ;
- vi) procédures d'évacuation pour :
 - un malade retiré de la civière ;
 - un malade dont l'état l'oblige à rester sur la civière (établir des critères pour chaque type d'aéronef afin de déterminer si le malade et la civière peuvent être facilement évacués par chacune des issues) ;
 - Incubateur ;
- vii) s'il apparaît que l'incubateur ou la civière ne passe pas par une issue, mentionner ce fait dans le manuel EVASAN de la compagnie et l'ajouter à l'exposé avant vol.

Article 9 : Personnel

1) Equipages de conduite

- a) Les qualifications des pilotes sont fixées par les dispositions du RAF 01.1 relatives aux licences du personnel et dépendent du type d'aéronef.
- b) Les pilotes employés par un exploitant aérien sont tenus de suivre un entraînement périodique selon les termes des RAF 01.1, RAF 06.OPS et RAF 06.3.
- c) Les exploitants qui effectuent des vols d'EVASAN doivent formuler des exigences supérieures aux minimums imposés par la réglementation, en l'occurrence deux pilotes pour chaque vol, un supplément de formation et d'expérience, et la nécessité pour l'exploitant aérien de tenir une liste approuvée des pilotes autorisés à piloter les aéronefs.
- d) Lors d'un vol EVASAN, l'exploitant doit s'assurer que le personnel navigant ait un briefing concernant non seulement les détails ordinaires touchant la navigation, la sécurité et les conditions météorologiques mais aussi:
 - i) le nombre et le type de patients et l'ordre de priorité;
 - ii) le type de matériel spécial requis.

2) Préposés aux soins

- a) Un agent de bord ou un préposé aux soins à bord de l'aéronef effectuant un EVASAN doit toujours être présent à bord. Le préposé aux soins doit être une personne valide, capable physiquement d'aider le malade à atteindre une issue en cas d'urgence et prête à répondre aux besoins du malade pendant le vol.
- b) Le préposé aux soins peut être un personnel de l'exploitant s'il a reçu une formation adéquate et approuvée par l'ANAC.
- c) Le personnel médical participant aux opérations EVASAN doit être formé sur les particularités des opérations EVASAN. Selon que le préposé aux soins fait partie d'un service spécialisé ou accompagne des malades à l'occasion, l'initiation sera plus ou moins longue, mais elle doit porter au moins sur les sujets suivants :
 - i) conditions météorologiques ;
 - ii) hypoxie ;
 - iii) hyperventilation ;
 - iv) effets de la plongée sous-marine ;
 - v) effets du tabac et des médicaments ;
 - vi) hypothermie ;
 - vii) forces d'accélération, positives et négatives ;
 - viii) comment se protéger contre la décélération au cours d'un atterrissage ou d'un amerrissage forcés ;
 - ix) évacuation d'un malade ;
 - x) turbulences, difficultés causées par la ceinture de sécurité du malade et les dispositifs de traction ;
 - xi) effets du bruit et des vibrations sur le malade ou le blessé ;
 - xii) difficultés liées à l'utilisation de matériel médical « ordinaire » à bord d'un aéronef ;
 - xiii) procédures d'embarquement et de débarquement dans le cas d'un hélicoptère ;
 - xiv) règles générales de sécurité relatives aux aéronefs ;
 - xv) soin des malades en vol.
- d) A bord, cette personne doit être assise à un endroit d'où il peut facilement surveiller le malade.

3) Coordonnateurs

- a) Un ou des coordonnateurs EVASAN doivent être désignés au sein d'un exploitant autorisé à effectuer un vol EVASAN.
- b) Ces personnes ont les responsabilités suivantes :
 - i) l'assignation des tâches ;
 - ii) la détermination des priorités ;
 - iii) les communications avec les autres entités concernées (police, gendarmerie, douanes, etc.),
 - iv) la régie de l'exploitation en collaboration avec le responsable des opérations de l'exploitant, etc.
- c) Pour mener à bien ses missions, les coordonnateurs doivent recevoir une formation sur les points suivants :
 - i) bulletins météorologiques ;
 - ii) performances et possibilités des aéronefs ;
 - iii) limites météorologiques pour les types d'aéronef concernés ;
 - iv) dispositions réglementaires applicable à l'exploitation EVASAN;
 - v) Méthodes d'assignation des tâches des exploitants aériens.

Article 10 : Considération d'ordre médical

La décision de déplacer le malade ou le blessé par air, est généralement prise par un médecin ou un infirmier. Elle constitue la première étape dans l'assignation d'un vol EVASAN. Les perturbations inhérentes au moyen de transport peuvent parfois représenter un danger supplémentaire pour certains malades. Il est important que le personnel médical soit conscient de l'effet du milieu aérien sur certaines pathologies et doit baser sa décision sur un ensemble bien défini de critères.

Article 11 : Opérations par hélicoptères

Les vols à partir des surfaces non aménagées, la nuit en particulier, exigent une préparation sérieuse, et un certain nombre de points sont à prendre en considération notamment :

- 1) Projecteur orientable dont le pilote peut se servir sans lâcher les commandes ;
- 2) Communication radio avec les personnes qui se trouvent sur l'aire d'atterrissage ;
- 3) Dispositifs de retenue pour empêcher le malade de nuire au fonctionnement des commandes (l'état d'un malade n'est pas nécessairement stabilisé avant le transfert) ;

- 4) Interphone entre l'équipage de conduite et le personnel médical ;
- 5) Dispositif coupe-câble ;
- 6) Minima météorologiques ;
- 7) Reconnaissance de l'aire d'atterrissage ;
- 8) Formation du personnel en matière de chargement et de déchargement de l'hélicoptère pendant que les rotors tournent ;
- 9) Formation du personnel qui se trouve sur les lieux (police, ambulanciers, etc.) en matière de choix et de balisage d'un air d'atterrissage, d'estimation des conditions météorologiques, d'obstacles, de chargement, etc.

Article 12 : Programme de gestion de la sécurité

- 1) Tous les exploitants aériens doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité tenant compte des EVASAN. Un tel programme suppose un engagement envers la sécurité de la part de tout le personnel de l'entreprise, du dirigeant responsable au plus nouveau des apprentis. Le succès d'un tel programme pour l'EVASAN repose sur le préposé à la sécurité de l'exploitation, qui est le coordonnateur du programme et qui est chargé de son exécution.
- 2) Les pilotes doivent suivre une formation relative à la prise de décision et à la gestion des ressources dans le poste de pilotage
- 3) Les exploitants effectuant un EVASAN devraient mettre en place un programme durable de gestion du système de la sécurité.

Article 13 : Navigabilité

- 1) Le matériel médical transporté à bord d'un aéronef effectuant un EVASAN doit faire l'objet le cas échéant d'une homologation et d'une inspection de l'ANAC.
- 2) Toute installation entraînant une modification au niveau de l'aéronef doit également faire l'objet d'une approbation spécifique de l'ANAC.

Article 14 : Equipements spécifiques à bord

1) Installation d'une civière ou d'un incubateur

- a) La civière ou l'incubateur ne doit pas :
 - i) nuire au fonctionnement des commandes de l'aéronef ;
 - ii) limiter l'accès aux issues normales ou l'utilisation de celles-ci ;
 - iii) obstruer une issue de secours ou la voie qui y conduit ;
 - iv) gêner l'accès au matériel de secours ;
- b) La civière ou l'incubateur doit être facilement accessible au personnel médical afin que celui-ci puisse s'acquitter de ses fonctions.

2) Dispositifs d'arrimage ou de retenue

- a) Les dispositifs d'arrimage des civières et des incubateurs doivent être homologués et faire l'objet d'une inspection de l'ANAC.
- b) Chaque dispositif d'arrimage, y compris celui fixé à la structure primaire de l'aéronef, doit être conçu en fonction d'un occupant type pesant 85 kg et des facteurs de charge maximum correspondant aux conditions spécifiées de charge en vol et au sol, y compris les conditions d'atterrissage forcé indiquées dans les manuels constructeurs.
- c) Le dispositif d'arrimage de la civière ou de l'incubateur à la structure de l'aéronef doit pouvoir être défait rapidement en cas d'évacuation d'urgence.

3) Retenue de malade

- a) Le dispositif de retenue du malade doit être conçu de façon à empêcher tout déplacement indésirable dans les turbulences ou pendant un atterrissage forcé et à répartir les charges de retenue sur une grande surface du corps.
- b) Les dispositifs de retenue du malade doivent être homologués et doit faire l'objet d'une inspection de l'ANAC. Chaque dispositif de retenue du malade, y compris sa fixation à la structure primaire de l'aéronef, doit être conçu en fonction d'un occupant type pesant 85 kg et doit protéger le malade lorsqu'il est soumis aux charges maximales correspondant aux conditions de charge en vol et au sol spécifiées, y compris les conditions d'atterrissage forcé indiquées dans les manuels constructeurs.
- c) Chaque dispositif de retenue du malade doit pouvoir s'ouvrir facilement pour permettre de libérer rapidement le malade en cas d'évacuation d'urgence. Il arrive que certains malades soient tellement mal en point que le choix du dispositif d'arrimage soit basé sur une opinion médicale. En règle générale, les vols sanitaires concernent des malades dont l'état a été stabilisé. Les situations d'urgence dans lesquelles un malade ne peut être attaché sur une civière avant que son état soit stabilisé sont très rares. Si cela arrivait, il faudrait le transporter à bord d'un aéronef dont la seule fonction serait d'effectuer un vol sanitaire.

4) Orientation du malade

- a) De préférence, la tête du malade doit être dirigée vers l'avant de l'aéronef de façon à ce que la majeure partie des charges appliquées par le dispositif d'arrimage s'exerce sur ses épaules.
- b) Dans un avion, il doit donc être placé dans le sens longitudinal. Cette orientation est également préférable dans le cas d'un hélicoptère, mais elle n'est pas toujours possible ni justifiée, à cause de la configuration différente des diverses cabines et des scénarios d'accident possibles.

5) Alimentation en oxygène et arrimage de l'incubateur

- a) Un incubateur peut être équipé d'une source autonome d'oxygène à débit réglable.
- b) Les autorités médicales doivent fournir une quantité suffisante d'oxygène.
- c) Le circuit d'oxygène de l'avion ne doit pas être utilisé.
- d) Si des bouteilles d'oxygène supplémentaires doivent être emportées, elles doivent comporter des emballages protecteurs conformément aux dispositions du RAF 18 et pouvoir être arrimées d'une manière convenable.
- e) Si l'oxygène comprimé ou les bouteilles d'air comprimé font partie intégrante de la configuration de l'aéronef, de telles installations doivent être approuvées par l'autorité de l'aviation civile du constructeur ou de la modification.

Article 15 : Dispositions finales

La présente décision abroge toutes dispositions antérieures d'effet contraire et prend effet pour compter de sa date de signature.

Fait à Ouagadougou, le 07 NOV. 2018

Le Directeur Général

Azakaria TRAORE

