

Circulaire DHOS/E 4 n° 2000-535 DGAC/1342 du 13 octobre 2000 relative aux vols de transport sanitaire par hélicoptère.

13/10/2000

L'arrêté du 23 septembre 1999 modifié relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien, et l'instruction jointe, intitulée document OPS 3, spécifient les règles de sécurité opérationnelles applicables au transport aérien par hélicoptère, et en particulier au transport sanitaire par hélicoptère. Ces spécifications sont applicables depuis le 1er juin 2000.

La présente circulaire précise les conditions dans lesquelles les dispositions de cet arrêté et de l'instruction correspondante doivent être mises en oeuvre tant par les exploitants d'hélicoptères sanitaires que par les établissements de santé.

1. Classification des vols de transport sanitaire selon la réglementation (arrêté OPS 3)

L'arrêté OPS 3, dans l'appendice 1 au paragraphe 3.005 (d), définit deux catégories de vols de transport sanitaire relevant du transport aérien public. La définition de ces deux catégories est libellée comme suit :

1.1. Vol d'ambulance par hélicoptère

'Vol, généralement planifié à l'avance, dont le but est de faciliter l'assistance médicale, lorsqu'un transport immédiat et rapide n'est pas essentiel, en transportant :

- du personnel médical ;
- ou des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments) ;
- ou des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées.'

1.2. Vol de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH)

'Vol effectué par un hélicoptère, dont le but est de faciliter l'assistance médicale d'urgence, lorsqu'un transport immédiat et rapide est essentiel, en transportant :

- a) Du personnel médical ;
- b) Ou des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments) ;
- c) Ou des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées.'

Ces deux catégories sont différenciées par le caractère d'urgence du vol :

- un vol d'ambulance par hélicoptère ne présente pas de caractère d'urgence particulier, et est considérée comme une opération de transport aérien public normal. Cette opération doit être conduite conformément aux règles de base de l'arrêté OPS 3 ;
- un vol de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH) présente, au contraire, un caractère d'urgence. Cette opération peut être conduite avec des règles spécifiques au niveau :
 - des minimums météorologiques ;
 - des critères de performances applicables au décollage et à l'atterrissage sur les hélis­tations et hé­lisurfaces utilisées.

L'application de ces règles spécifiques est soumise à l'obtention par l'exploitant de l'hélicoptère d'une autorisation spécifique pour le service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH), délivrée par la direction générale de l'aviation civile, sur la base de mesures compensatoires portant sur :

- l'expérience, les qualifications et l'entraînement régulier des pilotes ;
- le renforcement de l'équipage, pour certains types de vols,
- la sensibilisation des personnels médicaux et paramédicaux aux spécificités du vol sur hélicoptère ;
- l'équipement de l'appareil ;
- le renforcement des mesures d'entretien et de surveillance des moteurs de l'hélicoptère.

2. Rôle du médecin régulateur

Il est indiqué à l'alinéa précédent que les deux catégories de vol d'ambulance aérienne et de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH) sont différenciées par le caractère d'urgence du vol conditionné par la gravité de la pathologie en cause.

Du fait de l'impact sur la sécurité, la catégorie de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH) doit être réservée aux seuls cas présentant un réel caractère d'urgence.

Le médecin régulateur du SAMU fixe le caractère de l'urgence médicale, et décide du moyen de transport le plus approprié.

Si celui-ci est l'hélicoptère, le médecin régulateur devra remettre au pilote commandant de bord, préalablement au vol, un document signé (selon annexe 1), indiquant de manière claire la catégorie du vol : ambulance par hélicoptère ou service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH).

Au cas où la mission ne serait pas initiée à partir de la base SMUH (cas des missions successives sans retour à la régulation), les échanges téléphoniques enregistrés entre le pilote et le régulateur seront le témoin de la demande de vol SMUH, le document sera alors signé a posteriori.

Un double de ce document devra rester au sol durant le vol, et l'exemplaire remis au pilote commandant de bord sera archivé pendant la même durée (trois mois) que les principaux documents utilisés pour la préparation et l'exécution du vol.

3. Rôle du pilote commandant de bord

Une fois la catégorie du vol établie par le médecin régulateur, le commandant de bord sera seul juge de la possibilité de réaliser le vol, en fonction des informations disponibles (et en particulier des informations météorologiques), ainsi que des conditions d'exécution du vol, dans le cadre des consignes portées dans le manuel d'exploitation pour la catégorie de vol concernée.

Il est important, à ce sujet, qu'aucune disposition, notamment dans le cahier des charges ou dans les consignes de déclenchement d'un vol, ne puisse être interprétée comme une incitation à effectuer ou poursuivre le vol, même lorsque le commandant de bord estime que les conditions constatées peuvent être de nature à compromettre la sécurité du vol.

Afin de pouvoir consulter les informations aéronautiques (informations météorologiques, en particulier) nécessaires pour prendre la décision d'effectuer le vol ou non, le commandant de bord devra disposer dans son local d'équipements de communication (téléphone, télécopie, Minitel ou ordinateur doté d'une liaison téléphonique) pourvus d'une possibilité d'impression sur papier.

Les prévisions météorologiques pouvant s'avérer insuffisantes dans certains cas, il appartient au commandant de bord d'interrompre la mission si les conditions réelles sont inférieures aux minimums requis.

En outre, afin de faciliter pour le médecin régulateur le choix du moyen le plus approprié (terrestre ou aérien) en cas de demande de transport en période nocturne, il est indispensable que le(s) pilote(s) de permanence effectuent chaque soir un point sur les conditions météorologiques, à partir des informations disponibles (situation générale, dernières prévisions et observations). Cela permet d'informer le médecin régulateur de la probabilité de rencontrer des conditions favorables à l'exécution d'un vol de nuit.

Si cette probabilité est jugée faible par le(s) pilote(s), le médecin régulateur saura qu'il devra favoriser le déclenchement d'un moyen de transport terrestre. C'est seulement dans le cas d'une demande de transport pour laquelle le temps d'intervention serait critique, que le commandant de bord reprendra les dernières prévisions et observations météorologiques, et confirmera ou non l'impossibilité du vol.

4. Composition de l'équipage

Celle-ci est précisée dans l'appendice 1 au paragraphe 3.005 (d) du document OPS 3 annexé à l'arrêté du 23 septembre 1999 relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien.

<http://affairesjuridiques.aphp.fr/textes/circulaire-dhose-4-n-2000-535-dgac1342-du-13-octobre-2000-relative-aux-vols-de-transport-sanitaire-par-helicoptere/>

Cet appendice différencie deux catégories de vols SMUH :

- les vols dits de SMUH basique, pour lesquels les conditions météorologiques minimales de vol à vue (de jour ou de nuit) habituelles sont appliquées ; pour ces vols, la composition minimale de l'équipage est celle requise pour tout vol de transport public. Elle est en général d'un seul pilote ;
- les vols dits de SMUH spécial, pour lesquels des conditions météorologiques inférieures aux conditions minimales de vol à vue (de jour ou de nuit) habituelles sont appliquées, moyennant un renforcement de l'équipage : celui-ci doit être composé de deux pilotes.

5. Hélistations - Hélisturfaces

Les aires de posé utilisées par les établissements de santé peuvent avoir deux statuts :

- celui d'hélistation, faisant l'objet d'un agrément préfectoral ou ministériel et répondant en totalité aux critères techniques de l'ITAC 13 ;
- celui d'hélisturface, soumise à une autorisation préfectorale uniquement lorsque celle-ci est située en agglomération, et devant répondre dans la mesure du possible aux critères techniques de l'ITAC 13.

Au-delà de 200 mouvements par an, ou de 20 mouvements par jour, l'aire de posé devra obligatoirement être agréée comme hélistation.

L'arrêté OPS 3 prévoit une disposition transitoire, jusqu'au 31 décembre 2004, permettant l'exploitation d'hélicoptères en service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH) sans prendre en compte les critères de performances en cas de panne d'un moteur au décollage ou à l'atterrissage. Cette disposition a été prévue pour éviter l'interruption de l'activité SMUH sur les aires de posé non conformes à l'ITAC 13 jusqu'à leur mise en conformité qui devra être effective avant le 31 décembre 2004.

Un exploitant effectuant des vols SMUH sur une aire de posé donnée ne pourra bénéficier de cette disposition que si l'établissement de santé concerné a établi un calendrier détaillé aboutissant à sa mise en conformité jugée acceptable par les services de la direction générale de l'aviation civile qui pourront, en cas de non-respect du calendrier initialement fixé, mettre fin à son utilisation.

Date d'application : immédiate. Référence : arrêté du 23 septembre 1999 modifié relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien, et plus particulièrement, appendice 1 au paragraphe 3.005 du document OPS 3 annexé audit arrêté.

ANNEXE EXECUTION D'UN TRANSPORT SANITAIRE PAR HELICOPTERE IDENTIFICATION DE LA CATEGORIE DE VOL

SAMU de :

Date :

Heure :

Je soussigné docteur... régulateur au SAMU de : après évaluation de la pathologie présentée par le patient : prescrit une évacuation médicalisée par hélicoptère entre le CH : et le CH :

Ce vol sera réalisé, et après qu'il l'ait accepté, par M : pilote commandant de bord de l'hélicoptère (identification) : de la compagnie :

Sous le régime de l'ambulance aérienne(1)*

(1) Vol non urgent devant obligatoirement être réalisé entre deux aires de pose agréées.
Sous le régime du service médical d'urgence par hélicoptère(2)*

(2) Vol urgent.

* Rayer la mention inutile.

Fait à :

Signature :

MINISTERE DE L'EMPLOI ET DE LA SOLIDARITE, Secrétariat d'Etat à la santé et aux handicapés, Direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins, MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, Direction générale de l'aviation civile.

Madame et Messieurs les préfets de région (directions régionales des affaires sanitaires et sociales [pour information]) ;
Mesdames et Messieurs les préfets (directions départementales des affaires sanitaires et sociales [pour mise en oeuvre]) ;
Mesdames et Messieurs les directeurs des agences régionales de l'hospitalisation (pour information).

Texte non paru au Journal officiel.