



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRIENNE A97-01

Aperçu de la réglementation en matière d'exploitation d'un service d'ambulance aérienne

Contexte

Le 25 novembre 1995, un Piper PA-31-325 Navajo (immatriculé C-GOLM et portant le numéro de série 31-7712050), effectuant un vol d'évacuation médicale (MEDEVAC), est parti de Wollaston Lake (Saskatchewan) à destination de La Ronge. Après le décollage, l'avion a perdu de l'altitude et heurté la surface gelée du lac Wollaston. Le pilote et la patiente ont été grièvement blessés; les deux autres occupants ont été légèrement blessés. L'avion a été détruit. Le fait que la patiente n'était pas bien retenue par la sangle de la civière, l'absence de normes concernant les civières utilisées à bord des aéronefs et l'absence de normes concernant les vols MEDEVAC ont contribué à la gravité des blessures de la patiente.

À l'heure actuelle, Transports Canada (TC) fait confiance aux exploitants pour apporter volontairement les modifications nécessaires à la formation des équipages de conduite et aux procédures d'exploitation et pour obtenir auprès de Transports Canada l'approbation de l'installation de l'équipement avant d'offrir au public un service d'ambulance aérienne.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le Rapport d'enquête aéronautique A95C0250 le 12 mai 1997.

Recommandation A97-01 du Bureau (mai 1997)

L'expression « exploitation d'ambulances aériennes » se rapporte au transport de patients par voie aérienne. Les missions peuvent aller du simple transfert d'un patient jusqu'à une évacuation médicale d'urgence (MEDEVAC). À l'heure actuelle, Transports Canada traite l'exploitation d'un service d'ambulance aérienne comme un service aérien commercial, ce qui veut dire qu'une telle exploitation est régie par la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). L'octroi d'un certificat d'exploitant aérien, lequel permet de transporter des passagers contre rémunération, permet également à un exploitant d'adapter son exploitation de façon à offrir un service d'ambulance aérienne. Le RAC ne contient aucune référence spécifique ni aucune norme particulière propre à l'exploitation d'un service d'ambulance aérienne, et aucune modification aux spécifications d'exploitation n'est exigée pour pouvoir offrir un tel service. Par conséquent, il se peut fort bien que Transports Canada ne sache pas qu'un exploitant offre un service d'ambulance aérienne, le ministère risquant alors de ne pas inclure des points propres à un tel service au moment de ses vérifications ou de toute autre opération de surveillance des activités de l'exploitant.

À l'heure actuelle, Transports Canada fait confiance aux exploitants pour apporter volontairement les modifications nécessaires à la formation des équipages de conduite et aux

procédures d'exploitation et pour obtenir auprès de Transports Canada l'approbation de l'installation de l'équipement avant d'offrir au public un service d'ambulance aérienne. Toutefois, dans le cas présent, l'exploitant assurait un service d'ambulance aérienne sans utiliser de civières approuvées par Transports Canada, sans dispenser de la formation supplémentaire aux équipages de conduite et sans avoir fait les modifications aux manuels censées refléter les procédures propres aux ambulances aériennes.

Comme nous l'avons dit précédemment, plusieurs provinces ont établi des normes relatives aux aéronefs, aux dispositifs de retenue, à l'équipement médical, aux installations au sol et à la formation du personnel. Toutefois, ces normes sont, semble-t-il, difficiles à faire respecter dans des situations où le vol est organisé ou payé par un organisme autre qu'une instance relevant directement du gouvernement provincial concerné.

Comme en font foi les divers guides de Transports Canada traitant des ambulances aériennes et les efforts déployés par certains gouvernements provinciaux pour réglementer les services d'ambulance aérienne dans leur province respective, la prestation d'un service d'ambulance aérienne sûr en tout temps nécessite de l'équipement, de la formation et des procédures nettement différents de ceux nécessaires pour le transport de passagers ordinaires. Le Bureau a connaissance d'autres événements (voir, par exemple, le rapport n° A89O0280 du BST) au cours desquels la sécurité de patients a été compromise par des mesures de protection inadéquates (en comparaison de celles offertes à un passager ordinaire). Nonobstant les mesures prises par certaines provinces pour améliorer la sécurité des patients transportés par ambulance aérienne, le Bureau croit que des mesures volontaires ne suffiront pas à garantir un niveau de sécurité uniforme d'un bout à l'autre du Canada. Les équipages et les patients continueront à courir des risques tant que les patients seront transportés à l'aide d'un équipement inadapté ou par des équipages n'ayant pas reçu la formation propre aux besoins particuliers des patients qui ne peuvent se déplacer sans aide.

C'est pourquoi le Bureau recommande que :

le ministère des Transports oblige tous les transporteurs aériens proposant des services d'ambulance aérienne dans le cadre de leurs activités, à utiliser de l'équipement adapté, à suivre les procédures qui s'imposent et à donner la formation nécessaire à ses équipages de conduite afin que les patients puissent bénéficier d'un niveau de sécurité équivalent à celui dont bénéficient les passagers transportés contre rémunération dans le cadre de services aériens commerciaux.

Recommandation A97-01 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation A97-01 (août 1997)

Transports Canada souscrit à la recommandation et procède actuellement à l'examen de l'adéquation du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) aux opérations d'évacuation médicale (MEDEVAC).

Il sera proposé au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) de constituer un groupe de travail chargé d'étudier quelles modifications du RAC seraient requises. De nombreux intervenants seront invités à participer à ce groupe de travail : Santé Canada, les autorités sanitaires provinciales et territoriales, les associations d'exploitants aériens

commerciaux, les exploitants d'aéronefs d'État et les syndicats/organisations représentant les médecins, les infirmières et les ambulanciers paramédicaux.

Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A97-01 (octobre 1997)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) a exprimé son accord avec la recommandation, et a déclaré procéder actuellement à l'examen de l'adéquation du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) aux opérations d'évacuation médicale (MEDEVAC). À la suite de discussions récentes avec du personnel de TC, il y a lieu de croire que toutes les opérations d'ambulance aérienne sont en cours d'examen et non seulement les urgences médicales (MEDEVAC). En outre, TC a signalé qu'un groupe de travail avait été constitué par le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) et que l'ébauche de son mandat était en cours. Ce groupe de travail rassemblera apparemment des intervenants de divers horizons : Santé Canada, autorités sanitaires provinciales et territoriales, associations d'exploitants aériens commerciaux, exploitants d'aéronefs d'État ainsi que des syndicats/organisations représentant les médecins, les infirmières et les ambulanciers paramédicaux.

Étant donné que les recommandations formulées par le groupe de travail du CCRAC pourraient se traduire par l'élaboration d'exigences obligatoires pour les activités d'ambulance aérienne qui assureraient un niveau de sécurité uniforme à l'échelle nationale, la réponse dénote pour l'instant une « **intention satisfaisante** ».

Le présent dossier est classé **actif**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A97-01 (janvier 1998)

Le groupe de travail du CCRAC a publié le mandat, et le début des travaux est prévu pour janvier 1998.

La réponse à la recommandation continue d'être évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A97-01 (avril 1999)

Après de nombreux retards, le groupe de travail du CCRAC a tenu une rencontre les 30 et 31 mars 1999 avec plus d'une centaine de participants. Le niveau de sécurité, la *Loi sur l'aéronautique* par rapport à la *Loi canadienne sur la santé*, les enjeux de navigabilité, etc., comptaient parmi les sujets débattus. Les recommandations possibles incluent l'établissement de spécifications d'exploitation d'un service d'ambulance aérienne.

La réponse à la recommandation continue d'être évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A97-01 (février 2004)

Une modification apportée aux sous-parties 723 et 724 du RAC, datée du 1^{er} juin 2003, exige dorénavant que le manuel d'exploitation des entreprises contienne des procédures applicables aux activités MEDEVAC régulières ou en vertu d'un contrat. L'accent est mis sur la garantie que « ... les décisions concernant la sécurité du vol ne seront pas influencées par l'état du patient ».

Alors que les lacunes touchent la formation des équipages, les procédures, l'équipement, etc., liés aux opérations MEDEVAC, la mesure prise par TC ne vise que des modifications permettant d'éviter qu'une pression accrue soit exercée sur le pilote en raison d'une urgence médicale réelle ou perçue comme telle.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A97-01 est **en partie satisfaisante**.

« Aucune autre mesure ne s'impose », donc et la recommandation A97-01 passe à l'état **inactif**.

Examen par le Bureau de l'état du dossier relatif à la recommandation A97-01 (avril 2014)

Le Bureau a demandé que la recommandation A97-01 soit examinée pour déterminer si l'état du dossier de lacune était approprié. Après une évaluation initiale, il a été décidé que la lacune de sécurité soulevée dans la recommandation A97-01 devait être réévaluée.

Une demande de renseignements supplémentaires a été adressée à Transports Canada, dont la réponse donnera lieu à une réévaluation du dossier.

La réponse à la recommandation continue d'être évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

En conséquence, la recommandation A97-01 passe de nouveau à l'état **actif**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation A97-01 (juillet 2015)

Les exigences relatives aux services d'ambulance aérienne et aux passagers payants sont régies en vertu des mêmes sous-parties du RAC (703 et 704) que pour les passagers et le fret. Les exigences relatives aux services d'ambulance aérienne sont donc identiques à celles qui s'appliquent aux passagers payants. Aucune nouvelle mesure ne sera prise à ce sujet.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A97-01 (mars 2016)

Dans sa réponse, Transports Canada a indiqué que les exigences relatives aux services d'ambulance aérienne et aux passagers payants sont maintenant régies en vertu des mêmes sous-parties du RAC. Il y a donc uniformisation des exigences relatives aux services d'ambulance aérienne et des exigences qui s'appliquent aux passagers payants.

La modification réglementaire indiquée dans la réponse de juillet 2015 de Transports Canada devrait considérablement réduire, voire éliminer, la lacune de sécurité soulevée par la recommandation A97-01.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A97-01 est **entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Aucune autre mesure n'est requise.

Le présent dossier est **fermé**.