

Ordonnance sur l'engagement d'aéronefs d'État civils au service de la douane et de la police et dans les opérations de recherche, de sauvetage et de prévention des dangers (Ordonnance sur l'aviation d'État, OAEt)

dur ... V Consultation (V25)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 3 et 108 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)¹, vu l'art. 2, al. 2 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation (OSAv)²,

en exécution du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018³,

arrête:

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

¹ La présente ordonnance régit l'engagement d'aéronefs avec ou sans occupants par les autorités civiles suisses ou, pour leur compte, par des entreprises de transport aérien ou exploitants de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (Unmanned Aircraft System [UAS]):

- a. au service de la douane ou de la police;
- b. pour assurer le sauvetage aérien, des vols de transfert médicalement nécessaires, des vols d'évacuation et des vols de soutien au sauvetage aérien;
- c. pour combattre en urgence et maîtriser des catastrophes naturelles, des incendies de même que des dangers atomiques, biologiques et chimiques;
- d. pour maintenir d'importantes liaisons de transport et pour des travaux de sécurisation et d'entretien d'installations d'infrastructure publiques critiques comme l'approvisionnement en eau et en énergie;
- e. dans le cadre du service de recherche et de sauvetage de l'aviation civile (*Search and Rescue* [SAR]), lorsque ces missions ne sont pas assurées au moyen d'aéronefs des Forces aériennes suisses;
- f. pour les opérations de recherche, d'évacuation, de sauvetage et de récupération de grands animaux.

² Les vols d'entraînement, les vols destinés à contrôler les aptitudes et compétences du personnel aéronautique, les vols de mise en place et de mise en disponibilité aux fins des missions visées à l'al. 1 sont assimilés à ces dernières.

³ L'ordonnance régit en outre le sauvetage aérien et les vols de transfert médicalement nécessaires par hélicoptère sur le territoire suisse assurés entre un site d'exploitation à l'étranger et une place d'atterrissage d'hôpital ou un terrain d'atterrissage destiné aux opérations de secours en Suisse.

⁴ Les aéronefs engagés dans les missions visées aux al. 1 à 3 sont réputés aéronefs d'État civils.

Art. 2 Champ d'application

¹ Relèvent du champ d'application de la présente ordonnance, sous réserve des al. 2 et 3, les missions visées à l'art. 1 assurées:

- a. en Suisse;
- b. à l'étranger par des autorités civiles suisses ou pour leur compte par des entreprises de transport aérien ou exploitants d'UAS ayant leur principal établissement en Suisse, dans les cas où le droit de l'État étranger ne s'applique pas.

² Ne relèvent pas du champ d'application de la présente ordonnance:

- a. les missions assurées dans le cadre de l'aviation militaire et les missions d'aéronefs d'État assurées dans l'accomplissement des tâches légales de l'armée conformément à l'art. 1 de la loi sur 3 février 1995 sur l'armée (LAAM)⁴;
- b. le rapatriement par avion en Suisse de personnes malades ou blessées.

¹ RS 748.0

² RS 748.01

³ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1), dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

⁴ RS 510.1

³ Les accords internationaux en matière de sauvetage, de recherche, de protection de la population, de police et de douane demeurent réservés.

Art. 3 Définitions

¹ Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- a. *sauvetage aérien*: les missions aériennes lorsqu'un transport immédiat et rapide est essentiel dans le but de fournir une assistance médicale d'urgence, en transportant du personnel et des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments) ou des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées.
- b. *vols de transfert médicalement nécessaires*: les vols de transfert par hélicoptère de patients d'un établissement de santé à un autre pour raisons médicales ou afin de sauvegarder les capacités du système de santé.
- c. *vols d'évacuation et vols de soutien au sauvetage aérien*: les missions aériennes par hélicoptère lorsqu'une personne est confrontée à un risque de santé imminent ou prévisible lié à l'environnement et que l'une au moins des conditions suivantes est remplie:
 1. cette personne doit être secourue ou recevoir des fournitures,
 2. des personnes, des animaux ou des équipements doivent être transportés au départ ou à destination du site d'exploitation.
- d. *aviation civile*: l'exploitation commerciale ou non commerciale d'aéronefs autres que les aéronefs d'État au sens de l'art. 2, al. 2, OSAV ou de l'art. 1 de la présente ordonnance.
- e. *entreprise de transport aérien*: entreprise qui exploite des aéronefs avec occupants.
- f. *exploitant d'UAS*: entreprise qui exploite des UAS.

² Les définitions des règlements (UE) n° 965/2012⁵, (UE) n° 1178/2011⁶, (UE) n° 748/2012⁷, (UE) n° 1321/2014⁸ et du règlement d'exécution 2019/947⁹ sont applicables à moins que l'al. 1 n'en dispose autrement.

Art. 4 L'autorité compétente et son organisation

¹ Dans le cas de l'aviation civile d'État habitée, les tâches de certification, d'approbation et de surveillance continue assurées par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) sont régies par:

- a. l'annexe II (Partie ARO) du règlement (UE) n° 965/2012;
- b. l'annexe IV (Partie ARA) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- c. section B de l'annexe I, du règlement (UE) n° 748/2012; et
- d. les sections B des annexes I à V *bis* du règlement (UE) n° 1321/2014.

² La surveillance des activités de l'aviation civile d'État sans équipage à bord est assurée par l'OFAC sur la base des risques et par sondage.

³ Aux fins des tâches de certification, d'approbation et de surveillance continue des entreprises de transport aérien et exploitants d'UAS qui ont leur principal établissement à l'étranger et qui assurent en Suisse des missions au sens de l'art. 1 de la présente ordonnance pour le compte d'autorités suisses, l'OFAC peut faire appel à l'autorité compétente au principal établissement à l'étranger de l'entreprise de transport aérien ou de l'exploitant d'UAS.

Art. 5 Règles de l'air

Sous réserve de la présente ordonnance, les règles de l'air sont régies par les dispositions générales de l'aviation civile, notamment par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012¹⁰ et par les règles établies par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en application de l'art. 75 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation¹¹.

⁵ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

⁶ Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

⁷ Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

⁸ Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

⁹ Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

¹⁰ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 5 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

¹¹ RS 748.01

Art. 6 Coordination sur le site d'exploitation lorsque plusieurs aéronefs sont engagés

¹ Lorsqu'un événement exige l'engagement de plusieurs aéronefs avec ou sans occupants, leur engagement doit être coordonné avec la direction générale d'intervention.

² En l'absence de direction générale d'intervention, les entreprises de transport aérien et les exploitants d'UAS engagés se chargent de la coordination.

³ Une distance de sécurité adéquate doit être maintenue entre les aéronefs en fonction du genre de mission, de la taille des aéronefs et des conditions locales. Sinon, les aéronefs sans occupants doivent être immédiatement ramenés au sol.

Art. 7 Comptes rendus d'événements et enquêtes sur les accidents d'aviation

¹ Les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements sont régis par le règlement (UE) n° 376/2014¹² et la législation suisse applicable.

² Les comptes rendus et enquêtes sur les accidents et les incidents graves sont régis par le règlement (UE) n° 996/2010¹³ et la législation suisse applicable.

³ L'obligation de compte rendu ne s'applique pas lorsqu'un compte rendu au sens de l'al. 1 ou 2 compromet la sécurité intérieure ou extérieure de la Suisse ou l'activité des autorités policières ou douanières.

Chapitre 2 Aviation habitée**Section 1 Dispositions applicables à tous les aéronefs et genres de mission****Art. 8** Règles d'exploitation et organisation du temps de travail

¹ L'exploitation d'hélicoptères et d'avions au sens de l'art. 1 est régie, sous réserve de l'al. 2, par les réglementations applicables aux opérations spécialisées commerciales des annexes III (Partie ORO), V (Partie SPA) et VI (Partie SPO) du règlement (UE) n° 965/2012 et par les dispositions de la présente ordonnance.

² L'exploitation d'hélicoptères et d'avions aux fins du sauvetage aérien et de vols de transfert médicalement nécessaires est régie par les réglementations applicables au transport commercial de personnes et de marchandises (transport aérien commercial) des annexes III (Partie ORO), IV (Partie CAT) et V (Partie SPA) du règlement (UE) n° 965/2012 et par les dispositions de la présente ordonnance.

³ Les temps de vol et de service de même que l'organisation du temps de travail liés aux exploitations visées à l'art. 1 sont régis par les dispositions suivantes:

- a. exploitation d'hélicoptères: les dispositions applicables du ch. 4.7 de l'ordonnance du DETEC 23 novembre 1973¹⁴ sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial;
- b. exploitation d'avions aux fins du sauvetage aérien: les dispositions applicables au transport commercial de personnes et de marchandises (transport aérien commercial) de l'annexe III, sous-partie Q du règlement (CEE) no 3922/91¹⁵ et de l'ordonnance du DETEC du 26 septembre 2008 relative aux temps de vol et de service et à l'aménagement du temps de travail dans le trafic aérien commercial assuré par avion¹⁶;
- c. autres exploitations d'avions: les réglementations définies par l'entreprise, qui tiennent dûment compte des exigences de l'exploitation et des besoins des équipages de conduite.

⁴ Les dispositions de la présente ordonnance priment les réglementations divergentes du règlement (UE) n° 965/2012.

Art. 9 Navigabilité et entretien

¹ Sous réserve de l'al. 2, la navigabilité et l'entretien sont régis directement (opt-in) par

- a. le règlement (UE) n° 748/2012;
- b. le règlement (UE) n° 1321/2014.

² La navigabilité et l'entretien des aéronefs qui ne sont pas couverts par l'opt-in sont régis par

- a. l'ordonnance du DETEC du 18 septembre 1995 sur la navigabilité des aéronefs¹⁷;
- b. l'ordonnance du DETEC du 25 août 2000 sur le personnel préposé à l'entretien des aéronefs¹⁸;
- c. l'ordonnance du DETEC du 19 mars 2004 sur les organismes de maintenance d'aéronefs¹⁹;

¹² Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) no 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

¹³ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

¹⁴ RS 748.127.1

¹⁵ Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

¹⁶ RS 748.127.8

¹⁷ RS 748.215.1

¹⁸ RS 748.127.2

¹⁹ RS 748.127.4

d. de l'ordonnance du DETEC du 5 février 1988 concernant les entreprises de construction d'aéronefs²⁰.

Art. 10 Licences, formation et aptitude médicale

¹ Sous réserve de l'al. 2, les licences, la formation et l'aptitude médicale sont régies directement (opt-in) par le règlement (UE) n° 1178/2011.

² Les licences et qualifications qui ne relèvent pas du règlement (UE) n° 1178/2011 sont régies par l'ordonnance du DETEC du 14 janvier 2021 concernant les titres de vol du personnel navigant de l'aéronautique non réglés à l'échelon européen²¹.

Art. 11 Manuel d'exploitation

¹ L'organisation de l'exploitation, l'exécution des missions et les activités de formation et d'entraînement correspondantes sont décrites dans un manuel d'exploitation au sens de l'annexe III (Partie ORO) du règlement (UE) n° 965/2012.

² Lorsqu'une entreprise de transport aérien assure à la fois des missions relevant de l'aviation civile d'État et des missions relevant de l'aviation civile (exploitation mixte), la description visée à l'al. 1 peut se faire sous forme d'ajout au manuel d'exploitation approuvé pour l'aviation civile.

³ Les manuels d'exploitation d'entreprises assurant des exploitations mixtes et ne tenant qu'un seul manuel d'exploitation doivent de plus décrire les éléments suivants:

- a. les différences entre les procédures d'exploitation de l'aviation civile d'État et celles de l'aviation civile;
- b. les modalités, relatives à l'exploitation et aux aéronefs, du passage de l'aviation civile d'État à l'aviation civile et vice versa; et
- c. les moyens et procédures destinés à assurer que le personnel connaisse les différences entre les procédures d'exploitation de l'aviation civile d'État et celles de l'aviation civile.

Art. 12 Autorisation d'exploitation

¹ L'exécution de vols au sens de l'art. 1 est conditionnée à la délivrance d'une autorisation d'exploitation par l'OFAC.

² L'autorisation d'exploitation est délivrée lorsque le requérant justifie du bon respect des dispositions des art. 8 à 11. L'autorisation est en principe délivrée pour une durée indéterminée; elle peut être assortie de charges et de conditions.

³ Les aspects traités dans l'aviation civile dans le cadre de certifications, de qualifications, de autorisations ou d'obligations de déclaration distinctes font partie intégrante de l'autorisation d'exploitation.

⁴ Dans le cadre de la procédure d'autorisation, il est tenu compte des certifications et approbations de l'aviation civile détenues par une entreprise de transport aérien.

⁵ Les autorisations d'exploitation et autres approbations délivrées uniquement en application de la présente ordonnance ne donnent pas le droit d'exercer l'activité en question sous le régime de l'aviation civile.

⁶ Les autorisations d'exploitation délivrées à des entreprises de transport aérien ayant leur principal établissement à l'étranger peuvent leur être retirées lorsque l'autorité du pays du principal établissement refuse de participer à des mesures communes de surveillance.

Art. 13 Entreprises de transport aérien ayant leur principal établissement à l'étranger

Les entreprises de transport aérien ayant leur principal établissement à l'étranger doivent élire un domicile de notification en Suisse lors de la demande d'autorisation d'exploitation, à moins que le droit international ou l'autorité étrangère compétente n'autorise la notification directe par l'OFAC dans l'État considéré.

Art. 14 Drogations

¹ L'OFAC peut accorder des dérogations aux dispositions de la présente ordonnance dans des cas particuliers dûment motivés, notamment lors de grands événements, pour des raisons liées à l'exploitation ou afin de tenir compte de nouveautés techniques, opérationnelles ou infrastructurelles. Les dérogations peuvent être de durée déterminée et assorties de charges et de conditions.

² Afin de prévenir des dangers graves et imminents pour la sécurité et l'ordre publics ou la vie et l'intégrité corporelle, des missions au sens de l'art. 1 qui ne sauraient être différées peuvent être assurées sans l'autorisation d'exploitation requise à l'art. 12:

- a. ponctuellement; et
- b. lorsqu'aucune entreprise de transport aérien détentrice des autorisations nécessaires conformément à la présente ordonnance n'est disponible dans un délai approprié.

³ Les entreprises de transport aérien sont tenues de déclarer à l'OFAC les missions en question dans les 24 heures suivant leur commencement, en indiquant le motif.

Art. 15 Personnes à bord

¹ Les personnes qui ne font pas partie de l'équipage ou qui n'ont pas la qualité de spécialistes affectés à une tâche (*task specialist*), mais dont la mission au sens de l'art. 1 exige qu'elles soient transportées peuvent être transportées en tant que passagers à bord ou en charge externe (*human external cargo*).

²⁰ RS 748.127.5

²¹ RS 748.222.1

² Les entreprises de transport aérien qui transportent des personnes par hélicoptère au sens de l'al. 1 sont tenues de remplir les exigences du règlement (UE) n° 965/2012 relatives à l'exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité.

Art. 16 Marchandises dangereuses

Si tant est que cela soit absolument nécessaire aux fins de la mission, l'emport ou l'acheminement de marchandises dangereuses non autorisées au regard des dispositions de l'aviation civile est admis. Les dérogations à ces dispositions et les mesures de sécurité appropriées doivent être décrites dans le manuel d'exploitation.

Section 2 Dispositions générales relatives aux missions hélicoptées

Art. 17 Classes de performances

Sous réserve de l'art. 22, les vols visés à l'art. 1 sont assurés selon les classes de performances suivantes visées à l'annexe I, points 88) à 90) du règlement (UE) n° 965/2012:

1. Principe:

Exploitation de jour:	en classe de performances 1, 2 ou 3
Exploitation de nuit:	en classe de performances 1, 2 ou 3

2. Au-dessus d'un environnement hostile (*hostile environment*) habité (*congested area*):

Exploitation de jour:	en classe de performances 1 ou 2
Exploitation de nuit:	en classe de performances 1 ou 2

Art. 18 Minimums opérationnels

¹ Sous réserve des al. 2 et 3, les minimums opérationnels (*operating minima*) visés à l'annexe V (Partie SPA), sous-partie J Opérations de service médical d'urgence par hélicoptère (Minimums opérationnels SMUH) du règlement (UE) n° 965/2012 sont applicables à tous les genres de mission.

² Dans le cadre de missions de lutte contre l'incendie, la visibilité au foyer de l'incendie peut être inférieure pour une courte durée au minimum de visibilité de 800 m.

³ Les missions pour lesquelles les conditions des al. 1 et 2 ne sont pas remplies sont soumises aux minimums opérationnels ordinaires du règlement (UE) n° 965/2012 et aux règles de l'air de l'aviation civile. Dans tous les cas, les minimums opérationnels les plus contraignants sont applicables.

⁴ La seule hauteur minimale de vol déterminante au sens des règles de l'air de l'aviation civile correspond à la distance verticale entre le sol ou un obstacle et l'aéronef.

Art. 19 Vols de nuit

¹ L'exploitation d'un hélicoptère de nuit ne peut être assurée que lorsque l'entreprise de transport aérien, l'hélicoptère, l'équipement, les procédures d'exploitation et l'équipage remplissent les conditions de l'annexe V (Partie SPA), sous-partie H (exploitation d'hélicoptère assistée par des systèmes d'imagerie nocturne [NVIS]) du règlement (UE) n° 965/2012.

² Le commandant décide du recours à un NVIS en fonction des conditions de la mission.

³ L'expérience minimale des équipages de conduite est d'au moins 20 heures de vol en VFR (*Visual Flight Rules*) de nuit avant d'entreprendre la formation. L'expérience minimale peut être acquise en tant que pilote ou commandant de bord ou en doubles commandes avec un instructeur de vol sur la base d'un programme de formation approuvé par l'OFAC.

Art. 20 Décollages d'hélicoptères par brouillard au sol ou brouillard élevé

¹ Pour effectuer des décollages par brouillard au sol ou brouillard élevé au sens de l'art. 24 de l'ordonnance du DETEC du 20 mai 2015 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs²², un hélicoptère doit présenter les caractéristiques suivantes et être équipé des éléments suivants:

- a. la capacité à maintenir une vitesse ascensionnelle continue d'au moins 1000 ft/min dans le prolongement de la phase d'accélération;
- b. des moteurs dotés d'un régulateur de régime moteur automatique et moteurs à pistons dotés d'un système d'injection;
- c. un équipement de commande comportant un levier de pas collectif avec servocommande hydraulique et manche;
- d. deux horizons artificiels appropriés aux hélicoptères, avec graduation bien lisible en roulis (*roll*) et en tangage (*pitch*), alimentés par des sources d'énergie indépendantes l'une de l'autre;
- e. un indicateur gyroscopique de direction et un indicateur de fonctionnement;
- f. un instrument indiquant la température extérieure avec une précision de lecture de 2°C et un domaine de lecture s'étendant au moins de -10°C à +50°C;
- g. un chronographe avec indication des secondes;

²² RS 748.121.11

- h. un anémomètre protégé des effets de la condensation et du givrage;
- i. un variomètre;
- j. un radio-altimètre (*radio-altimeter*);
- k. un dispositif de carte mobile (*moving map*) indiquant la hauteur de l'hélicoptère par rapport au terrain ainsi que les obstacles et pouvant se baser sur les technologies suivantes:
 - un système d'avertissement et d'alarme d'impact pour hélicoptère (*helicopter terrain awareness warning system* [HTAWS]) dont la navigabilité est certifiée,
 - un dispositif d'affichage intégré dans l'environnement du poste de pilotage et dont la navigabilité est certifiée, ou
 - une application EFB (sacoche de vol électronique) de type B;
- l. un émetteur/récepteur VHF correspondant à la classe d'autorisation d'exploitation 3; et
- m. un dispositif de chauffage et de dégivrage pour le poste de pilotage.

² Les décollages avec charge externe ne sont pas autorisés.

³ Les procédures doivent être décrites dans les procédures d'exploitation standard (SOP) approuvées par l'OFAC.

⁴ La formation de maintien des compétences et les contrôles sont régis par l'art. 21.

Art. 21 Formation de maintien des compétences et contrôle

La formation de maintien des compétences et les contrôles (*Recurrent Training and Checking*) concernant l'exploitation visée à l'art. 1 sont régis par les règles suivantes de l'annexe III (Partie ORO) du règlement (UE) n° 965/2012:

- a. sous réserve de la let. b: conformément aux dispositions en vigueur relatives aux exploitations spécialisées commerciales;
- b. dans le cas du sauvetage aérien et des vols de transfert médicalement nécessaires: conformément aux dispositions en vigueur relatives au transport commercial de personnes et de marchandises (transport aérien commercial).

Section 3 Dispositions complémentaires pour le sauvetage aérien et les vols de transfert médicalement nécessaires par hélicoptère

Art. 22 Classes de performances

Le sauvetage aérien et les vols de transfert médicalement nécessaires par hélicoptère doivent être assurés dans les classes de performances suivantes:

- | | |
|-----------------------|---|
| Exploitation de jour: | en classe de performances 1, 2 ou 3; |
| Exploitation de nuit: | en classe de performances 1 ou 2; à titre exceptionnel en classe de performance 3 lorsque l'utilisation d'un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2: <ul style="list-style-type: none">a. retarderait l'arrivée sur le site d'exploitation de plus de 20 minutes; oub. est inappropriée pour la mission sous l'angle opérationnel. |

Art. 23 Position des membres d'équipage SMUH

¹ Un membre d'équipage SMUH peut assister le commandant de bord depuis un siège arrière lorsque le siège avant est inutilisable en raison de l'installation d'une civière.

² Les minimums opérationnels réduits visés à l'art. 18, al. 1, ne sont pas applicables dans le cadre des vols visés à l'al. 1. Les minimums opérationnels ordinaires du règlement (UE) n° 965/2012 de même que les prescriptions relatives aux règles de l'air de l'aviation civile s'appliquent. Dans tous les cas, les minimums opérationnels les plus contraignants sont applicables.

Art. 24 Description des places d'atterrissage d'hôpitaux et des terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours

¹ Les sites d'exploitation suivants doivent être décrits dans le manuel d'exploitation lorsqu'ils ont fait l'objet d'un levé topographique préalable (*pre-surveyed operating sites*):

- a. places d'atterrissage d'hôpitaux;
- b. terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours régulièrement utilisés de nuit.

² La description comportera au moins les points suivants:

- a. les caractéristiques et dimensions du terrain d'atterrissage (cartes ou photos à l'appui);
- b. les manœuvres d'approche, de départ et de remise de gaz (notamment la procédure en cas de panne moteur d'un hélicoptère multimoteur);
- c. les types d'hélicoptères utilisés;
- d. les moyens de communication et de coordination.

³ Les entreprises de transport aérien reportent immédiatement toute modification dans le manuel d'exploitation.

⁴ Lorsque le terrain d'atterrissage est situé hors d'une zone de contrôle, les approches et départs doivent être annoncés par radio (*blind call*). Outre la phraséologie standard, chaque appel mentionnera le terrain d'atterrissage et la direction d'approche ou de départ.

⁵ Le cas échéant, procédures de coordination supplémentaires ou alternatives de l'industrie? (cartes/procédures) ?

Art. 25 Équipement des hélicoptères monomoteurs

Les exceptions suivantes aux exigences en matière d'équipement de l'annexe V (Partie SPA) du règlement (UE) n° 965/2012 s'appliquent au sauvetage aérien et aux vols de transfert médicalement nécessaires par hélicoptère monomoteur:

- a. exploitation de jour: les hélicoptères engagés sont dispensés de radio-altimètre;
- b. exploitation de nuit: les hélicoptères engagés sont dispensés de système d'augmentation de la stabilité (*stability augmentation system*) ou de pilote automatique.

Chapitre 3 Aviation sans équipage à bord

Art. 26 Règles d'exploitation

¹ Les aéronefs sans occupants d'une masse maximale au décollage de 25 kg peuvent être engagés dans les missions visées à l'art. 1, de jour comme de nuit, dans le respect des dispositions de la présente ordonnance:

- a. lorsque, sous réserve de l'al. 2, ils sont exploités en vue directe (*visual line of sight* [VLOS]);
- b. lorsqu'ils sont maintenus à moins de 120 mètres de hauteur;
- c. lorsqu'ils ne survolent pas de rassemblements de personnes; et
- d. lorsqu'aucune personne ne participant pas à l'exploitation n'est survolée par un aéronef d'une masse maximale au décollage de plus de 4 kg.

² L'exploitation peut être assurée en vue étendue (*extended visual line of sight* [EVLOS]):

- a. lorsqu'il est fait appel à des observateurs de l'espace aérien assurant un balayage visuel à l'œil nu de l'aéronef sans occupants et de l'espace aérien correspondant;
- b. lorsque les observateurs de l'espace aérien sont en contact permanent avec le pilote à distance;
- c. lorsque l'aéronef sans occupants est exploité à une distance n'excédant pas 1 km du pilote à distance; et
- d. lorsque les conditions de l'al. 1, let. b à d, sont respectées.

³ Lorsqu'une des conditions des al. 1 ou 2 n'est pas remplie, l'exploitation est réputée présenter un risque accru, et l'exploitant d'UAS est tenu de réaliser une évaluation du risque d'exploitation conformément à l'art. 27 et de mettre en place un système de gestion de la sécurité (SGS) conformément à l'art. 30, al. 2.

⁴ Les dispositions relatives à l'utilisation d'UAS dans l'aviation civile ne sont pas applicables, à l'exception des prescriptions relatives aux règles de l'air.

Art. 27 Évaluation du risque d'exploitation accru

¹ Une évaluation générale des risques est à réaliser avant le commencement de l'exploitation. L'évaluation porte notamment sur les éléments suivants:

- a. la nature, l'ampleur et la complexité de l'exploitation compte tenu de la zone d'exploitation, de l'environnement opérationnel, des compétences du personnel aéronautique et des caractéristiques techniques de l'aéronef sans occupants utilisé;
- b. les risques d'exploitation pour les personnes et biens au sol et pour d'autres trafic aériens; et
- c. l'identification et l'application des mesures d'atténuation du risque d'exploitation.

² L'évaluation générale des risques doit être complétée avant chaque mission en tenant compte des conditions concrètes de la mission ainsi que des conditions environnementales et opérationnelles.

³ Les évaluations des risques doivent être réalisées conformément au manuel du système de gestion (manuel du SGS) de l'exploitant d'UAS et par du personnel dûment formé.

Art. 28 Entretien

¹ Les exploitations d'UAS répondent de l'entretien des UAS engagés.

² L'entretien est réalisé conformément aux exigences du fabricant. En l'absence d'exigences du fabricant, l'exploitant d'UAS est tenu d'élaborer un programme d'entretien.

³ Les travaux d'entretien qui peuvent être effectués par les pilotes à distances eux-mêmes doivent être décrites dans le manuel d'exploitation.

Art. 29 Licences et formation

¹ Sont autorisés à piloter un UAS dans le cadre des missions visées à l'art. 1 les pilotes titulaires d'un certificat de pilote à distance (A2) conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/947 et ayant suivi une formation en rapport avec la mission.

² Le certificat de pilote à distance (A2) peut être obtenu après avoir passé avec succès un examen conforme au règlement d'exécution (UE) 2019/947 ou en justifiant d'une formation appropriée ou d'une qualification équivalente.

³ L'exploitant d'UAS doit s'assurer que ses pilotes à distance ont achevé une formation standardisée qui reflète la complexité du pilotage de l'UAS, les conditions de la mission et les conditions environnementales auxquelles il faut usuellement s'attendre ainsi que la zone d'exploitation. Il élabore un programme de formation correspondant.

⁴ En l'absence de formation standardisée, l'exploitant d'UAS en définit une sur la base des critères de l'al. 3 et élabore le programme de formation en se fondant sur les normes et recommandations de l'industrie.

⁵ Les exploitants d'UAS qui organisent des formations conformément à l'al. 3 sont tenus de déclarer cette activité à l'OFAC; la déclaration est à joindre au programme de formation.

Art. 30 Manuel d'exploitation

¹ L'organisation de l'exploitation et l'exécution des missions doivent être décrites dans un manuel d'exploitation conformément à l'appendice 5 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 relatif à l'exploitation en catégorie «spécifique».

² Les exploitants d'UAS dont les exploitations présentent un risque accru au sens de l'art. 26, al. 3, doivent de plus décrire et tenir un système de gestion de la sécurité reflétant la taille de l'organisation ainsi que le genre et la complexité de ses activités et tenant compte des dangers et risques associés à ces activités.

³ Lorsqu'une entreprise assure des exploitations mixtes, la description visée aux al. 1 et 2 peut se faire sous forme de complément au manuel d'exploitation de l'aviation civile.

⁴ Les manuels d'exploitation d'entreprises assurant des exploitations mixtes et ne tenant qu'un seul manuel d'exploitation doivent de plus décrire les éléments suivants:

- a. les différences entre les procédures d'exploitation de l'aviation civile d'État et celles de l'aviation civile;
- b. les moyens et procédures destinées à assurer que le personnel connaisse les différences entre les procédures d'exploitation de l'aviation civile d'État et celles de l'aviation civile.

Art. 31 Déclaration de l'exploitant d'UAS

¹ L'exploitant d'UAS déclare à l'OFAC l'exécution au moyen d'UAS des missions visées à l'art. 1 avant le commencement des activités.

² La déclaration doit comporter les éléments suivants:

- a. le nom et l'adresse de l'exploitant d'UAS;
- b. le numéro de téléphone auquel la direction d'intervention peut être jointe pendant les missions;
- c. la description des missions envisagées (notamment en exposant les critères de l'art. 26, al. 1 et 2);
- d. une attestation selon laquelle les dispositions de la présente ordonnance sont respectées; et
- e. le cas échéant, l'évaluation du risque général d'exploitation accru conformément à l'art. 27, al. 1.

Art. 32 Exploitants d'UAS dont le principal établissement est situé à l'étranger

Les exploitants d'UAS ayant leur principal établissement à l'étranger doivent élire un domicile de notification en Suisse lorsqu'ils notifient la déclaration, à moins que le droit international ou l'autorité étrangère compétente n'autorise la notification directe par l'OFAC dans l'État considéré.

Art. 33 Numéro d'enregistrement de l'exploitant d'UAS et identification à distance

¹ Les exploitants d'UAS s'enregistrent dans le système prévu à cet effet par l'OFAC et, sous réserve de l'al. 3, activent le système d'identification à distance lors des missions.

² Le numéro d'enregistrement de l'exploitant d'UAS est apposé de manière visible sur chaque aéronef sans occupants engagé. L'OFAC détermine le type de marquage.

³ Si l'activation du système d'identification à distance compromet la sécurité intérieure ou extérieure de la Suisse ou l'activité des autorités policières ou douanières, l'exploitant d'UAS peut exceptionnellement supprimer l'identification à distance. Il adopte dans ce cas des mesures d'atténuation destinées à maintenir la sécurité aérienne. Lorsque la mission a lieu dans un espace aérien contrôlé, l'exploitant d'UAS se coordonne avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne compétent.

Art. 34 Zones de restriction de vol

¹ Les missions visées à l'art. 1 assurées au moyen d'aéronefs sans occupants à moins de 5 km des pistes d'un aéroport civil ou militaire ou à l'intérieur d'une zone de plus petite taille délimitée par la direction d'aéroport sont admises uniquement:

- a. dans le cas d'un aéroport avec services du contrôle de la circulation aérienne: en accord avec l'organe du contrôle de la circulation aérienne.
- b. dans le cas d'un aéroport sans services du contrôle de la circulation aérienne: en accord avec la direction d'aéroport; dans les cas d'urgence et lorsque le pilote à distance maintient l'aéronef sans occupants en vue directe sans assistance technique et assure un balayage visuel complet de l'espace aérien entourant l'aéronef sans occupants, la mission peut être assurée sans l'accord de la direction d'aéroport.

² Les vols à des fins d'entraînement dans des réserves pour la faune sauvage ne sont autorisés qu'avec l'accord préalable des services compétents.

Art. 35 Enregistrements de l'expérience récente et des temps de vol

¹ Les exploitants d'UAS tiennent un registre des missions assurées sous leur responsabilité.

² Les enregistrements font au moins état du lieu, de la date, de l'heure et de la durée de la mission, du modèle ou du type d'UAS et du nom du pilote à distance.

Art. 36 Marchandises dangereuses

¹ Le transport de marchandises dangereuses n'est pas autorisé.

² L'OFAC peut délivrer une dérogation à condition que l'exploitant d'UAS réalise une évaluation des risques conformément à l'art. 27, al. 1, et que celle-ci démontre que les risques sont acceptables et qu'il n'y a aucun danger pour l'être humain.

Art. 37 Utilisation de l'U-space

¹ Sous réserve de l'al. 2, les exploitants d'UAS sont tenus d'utiliser les services disponibles dans les espaces aériens définis à cet effet (espaces aériens U-space).

² Si l'utilisation de services U-space compromet la sécurité intérieure ou extérieure de la Suisse ou l'activité des autorités policières ou douanières, l'exploitant d'UAS peut renoncer à utiliser tout ou partie des services U-space. Il adopte dans ce cas des mesures d'atténuation destinées à maintenir la sécurité aérienne. Lorsque la mission a lieu dans un espace aérien contrôlé, l'exploitant d'UAS se coordonne avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne compétent.

Art. 38 Dérogations

Afin de prévenir des dangers graves et imminents pour la sécurité et l'ordre publics ou la vie et l'intégrité corporelle, des missions au sens de l'art. 1 qui ne sauraient être différées peuvent déroger aux prescriptions de la présente ordonnance. L'exploitant d'UAS doit déclarer ces missions à l'OFAC dans les 24 heures suivant leur commencement, en en indiquant le motif.

Chapitre 4 Dispositions transitoires et finales**Art. 39** Modification d'autres actes

La modification d'autres actes est réglée dans l'annexe.

Art. 40 Disposition transitoire

¹ Les entreprises de transport aérien et exploitants d'UAS qui, avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, ont assuré des vols conformément à l'art. 1 doivent se conformer à l'ordonnance dans un délai d'une année à compter de son entrée en vigueur. Durant ce délai, ils ont le droit d'assurer ces vols conformément aux réglementations en vigueur jusque-là.

² Les autorisations, déclarations et manuels d'exploitation prévus par la présente ordonnance doivent être disponibles dans le délai fixé à l'al. 1. Sinon, le droit d'assurer des vols conformément à l'art. 1 est caduc.

³ Les demandes d'exercer une activité conformément à l'art. 1 pendantes à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont traitées en application du nouveau droit.

Art. 41 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le(ACF + 1 mois).

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

D.. Président de la Confédération..: XXX

Le chancelier de la Confédération: XXX

Modification d'autres actes

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

1. Ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique²³

Art. 30, al. 1, dernière phrase

¹ ... Les vols aux fins des missions visées à l'art. 1 de l'ordonnance du... sur l'aviation d'État²⁴ ne sont pas comptabilisés.

Art. 39d, al. 1, let. b et d

Ne sont soumis à aucune restriction:

- b. les décollages et les atterrissages dans le cadre des vols visés à l'art. 1 de l'ordonnance du ... sur l'aviation d'État²⁵;
- d. les décollages et les atterrissages d'aéronefs d'État étrangers, autorisés par l'OFAC.

2. Ordonnance du 24 mai 2014 sur les atterrissages en campagne²⁶

Art. 6, al. 1, let. c

c. hélicoptères qui ne sont pas inscrits dans le registre matricule suisse des aéronefs (aéronefs étrangers), sauf s'ils sont engagés par une entreprise ayant son siège ou un établissement en Suisse, par une autorité suisse ou pour le compte de cette dernière;

Art. 12, al. 3

³ Les autorisations cantonales pour les atterrissages en campagne sur des étendues d'eau publiques à des fins de formation et de perfectionnement des personnes engagées dans les opérations de sauvetage ou de lutte contre l'incendie (art. 8, al. 2), sont délivrées à l'entreprise de transport aérien ou à l'autorité suisse qui effectue les atterrissages en campagne à des fins de formation et de perfectionnement.

Art. 24, let. c

Tous les atterrissages sont classés dans les catégories suivantes:

c. catégories spéciales (chap. 4):

- 1. Atterrissages en campagne dans le cadre de vols d'instruction (section 1) et vols d'instruction aux fins des vols visés à l'art. 1 de l'ordonnance du... sur l'aviation d'État²⁷,
- 2. Atterrissages en campagne aux fins des vols visés à l'art. 1 de l'ordonnance du... sur l'aviation d'État²⁸.

Art. 26, al. 1, let. c

¹ L'OFAC peut autoriser les atterrissages en campagne à plus de 1100 m d'altitude dans le cadre de transports de personnes à des fins touristiques ou sportives pour:

c. les cas d'interruption inopinée de voies de circulation et du fonctionnement des installations servant au transport de personnes, pour autant que ces voies de circulation et installations revêtent une importance touristique et qu'il n'existe aucune autre solution terrestre adéquate.

Art. 33, al. 2

² Les vols servant à l'instruction des personnes au service d'organismes de sauvetage, de la police ou des autorités douanières sont régis par la présente section et non par la section 2 du présent chapitre.

²³ RS 748.131.1

²⁴ RS...

²⁵ RS...

²⁶ RS 748.132.3

²⁷ RS...

²⁸ RS...

Art. 35, al. 1 et 2

¹ Les atterrissages en campagne afin d'instruire les personnes au service des organismes de sauvetage, de la police ou des autorités douanières sont admis les dimanches et jours fériés ainsi que de 22 h 00 à 06 h 00, dans les cas où, sinon, l'instruction serait entravée de manière disproportionnée.

² Les atterrissages en campagne dans le cadre de l'instruction sont admis entre 22 h 00 et 06 h 00 s'ils sont assurés par des pilotes d'hélicoptère au service d'entreprises de transport aérien ou d'autorités suisses aux fins des missions visées à l'art. 1 de l'ordonnance du... sur l'aviation d'État²⁹ et s'ils visent à maintenir des qualifications aéronautiques.

Art. 36

L'OFAC peut autoriser les atterrissages en campagne à plus de 2000 m d'altitude ou dans les zones protégées visées à l'art. 19 lorsqu'ils sont nécessaires à l'instruction des personnes qui sont au service d'entreprises de transport aérien ou d'autorités suisses aux fins des missions visées à l'art. 1 de l'ordonnance du ... sur l'aviation d'État³⁰. Il délivre l'autorisation à l'entreprise de transport aérien ou à l'autorité.

Section 2 Atterrissages en campagne dans le cadre de l'ordonnance sur l'aviation d'État et vols de service de la Confédération*Art. 38*

¹ Sous réserve de l'al. 2, les atterrissages en campagne nécessaires dans le cadre des vols suivants sont admis sans restriction temporelle, ni géographique et ne requièrent aucune autorisation:

- a. vols assurés dans le cadre de l'art. 1 de l'ordonnance du... sur l'aviation d'État³¹;
- b. vols de service de l'OFAC;
- c. vols de service du Service d'enquête suisse sur les accidents.

² Les atterrissages en campagne dans le cadre de vols où les aéronefs sont systématiquement mis en place ou préparés hors d'infrastructures aéronautiques ne sont pas autorisés.

La modification de l'ORA décrite ci-après ne découle pas de l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur l'aviation d'État, mais d'une révision distincte de l'ORA. Toutefois, en raison de leur étroite corrélation, les modifications proposées seront soumises simultanément à l'appréciation des milieux concernés dans le cadre de la consultation des parties prenantes de l'ordonnance sur l'aviation d'État. Sous réserve de modifications.

3. Ordonnance du DETEC du 20 mai 2015 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs³²*Art. 23, al. 5 et 7*

⁵ Les hélicoptères peuvent voler dans l'espace aérien de classe G avec une visibilité en vol de 800 m au moins s'ils volent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision. Les dispositions relatives aux minimums opérationnels de l'ordonnance du ... sur l'engagement d'aéronefs d'État civils au service de la douane et de la police et dans les opérations de recherche, de sauvetage et de prévention des dangers demeurent réservées.

⁷ L'exploitation d'hélicoptères dans des cas particuliers tels que les missions visées à l'art. 1 de l'ordonnance du... sur l'aviation d'État³³ peut déroger aux conditions prévues par la règle SERA.5010, let. a et b.

Art. 27, al. 1, 2 et 5

¹ Un plan de vol est déposé conformément à la règle SERA.4001 en cas de vol effectué de nuit selon les règles de vol à vue au-delà des abords d'un aéroport. Cette obligation ne s'applique pas aux vols visés à l'art. 4, par. 1, du règlement (UE) n° 923/2012 ni aux missions visées à l'art. 1 de l'ordonnance du... sur l'aviation d'État³⁴ qui sont effectués de nuit dans les espaces aériens de classe E et G. Dans ce cas, la localisation courante de l'aéronef doit être assurée par d'autres moyens.

² Les vols selon les règles de vol à vue ne peuvent être effectués de nuit qu'à partir et à destination d'aérodromes équipés et autorisés à cet effet. L'OFAC peut, dans des cas particuliers et aux conditions figurant aux al. 3 et 4, autoriser des dérogations à cette restriction. La restriction ne s'applique pas aux missions visées à l'art. 1 de l'ordonnance sur l'aviation d'État, ni aux transports urgents hélicoptés aux fins de la recherche, du sauvetage et de la prévention des dangers, ni aux vols en ballon.

⁵ L'exploitation d'hélicoptères peut déroger aux minimums prévus par les al. 3 et 4 dans des cas particuliers tels que les missions visées à l'art. 1 de l'ordonnance sur l'aviation d'État.

²⁹ RS...

³⁰ RS...

³¹ RS...

³² RS 748.121.11

³³ RS ...

³⁴ RS ...

Art. 28, al. 2, phrase introductive et let. a

² En cas de nécessité, des hauteurs de vol inférieures aux hauteurs minimales sont admises, uniquement dans les limites du raisonnable:

a. lors des missions visées à l'art. 1 de l'ordonnance du sur l'aviation d'État³⁵, conformément aux dispositions de cette dernière;

PROJET OAet Consultation

³⁵ RS...