



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)

Explications

Référence : BAZL-153-11/3/18/1/23

V Consultation (V25)

Remarques préliminaires

1. Contexte

Le droit aérien international^{1,2} et national³ fait la distinction entre les aéronefs engagés à des fins étatiques (aéronefs d'État) et les aéronefs engagés à des fins non étatiques. Ces derniers sont qualifiés d'aéronefs civils ou relevant de l'aviation civile par la Convention de Chicago. La notion d'aviation civile englobe aussi bien l'utilisation commerciale que l'utilisation non commerciale (« civile »). Dans le langage courant, les expressions « aviation d'État » (subdivisée en aviation civile et militaire) et « aviation civile » (subdivisée en aviation commerciale et non commerciale [« privée »]) se sont imposées.

Même si les deux textes ne coïncident pas en tous points, la Convention de Chicago (art. 3, al. a⁴) et le règlement (UE) 2018/1139 (art. 2, par. 3, point a)⁵ excluent en grande partie les aéronefs d'État de leur champ d'application. Il appartient donc aux législateurs nationaux de réglementer leur exploitation, les aspects techniques ainsi que les licences et la formation requises. Le règlement (UE) 2018/1139 (art. 2, par. 3, point 2) contraint toutefois les États à prendre dûment en compte les objectifs de sécurité du règlement de base pour l'aviation d'État. Au chapitre des règles de l'air, le règlement d'exécution

¹ Art. 3, al. a, Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944 (Convention de Chicago), RS 0.748.0.

² Art. 2, ch. 3, let. a du 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.

³ Art. 2 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation (OSAv ; RS 748.01).

⁴ « La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État ».

⁵ « Le présent règlement ne s'applique pas : a) aux aéronefs et à leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs, lorsqu'ils exécutent des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogues sous le contrôle et la responsabilité d'un État membre, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci, ni aux personnels et organismes prenant part aux activités et services exécutés par ces aéronefs;... »



923/2012⁶ prévoit (entre autres) que l'aviation d'État peut faire l'objet de dérogations sur le plan national.

En droit suisse, l'aviation civile d'État est actuellement réglementée comme suit :

Sont considérés comme aéronefs d'État les aéronefs affectés au service de l'armée, de la douane ou de la police⁷. Selon l'art. 108 LA⁸, le droit aérien national s'applique en principe aussi aux aéronefs d'État qui ne sont pas des aéronefs militaires, étant toutefois entendu que le Conseil fédéral peut établir des règles spéciales à leur égard. À ce jour, le Conseil fédéral n'a activé cette disposition que de manière épisodique⁹.

2. Pourquoi une ordonnance sur l'aviation d'État ?

Malgré que le droit aérien national soit en principe applicable à l'aviation civile d'État, force est de constater que les réglementations qui encadrent cette dernière sont lacunaires. D'une part, le droit de la sécurité de l'aviation civile ne tient pas ou trop peu compte des spécificités de l'aviation civile d'État, en particulier du caractère urgent des interventions des aéronefs d'État et des particularités des missions policières ou douanières. Cela vaut également pour les aéronefs sans occupants, qui sont actuellement utilisés principalement par la police et les pompiers (notamment pour réaliser des états des lieux à l'aide de moyens optiques et de capteurs installés sur ces appareils). D'autre part, depuis la conclusion de l'accord sur le transport aérien avec l'Union européenne¹⁰, le droit national en matière de sécurité aérienne a été en grande partie supplanté par le droit européen et n'a plus évolué depuis. Il n'existe souvent pas (ou plus) de réglementation adéquate, en particulier pour ce qui a trait aux opérations aériennes. Il convient également de souligner que les réglementations européennes de l'aviation civile ont sensiblement relevé les normes de sécurité ces dernières années.

En outre, le sauvetage hélicoptère a été qualifié d'aviation d'État en 2014 et n'est, depuis, pas soumis (de manière générale) aux dispositions opérationnelles spéciales du règlement (UE) n° 965/2012¹¹ pour le sauvetage aérien (services médicaux d'urgence par hélicoptère [SMUH]). En lieu et place, la Suisse a réglementé le sauvetage aérien par voie de décision entrée en vigueur le 28 octobre 2014 pour les opérateurs de SMUH. En effet, les nouvelles dispositions européennes entrées en vigueur à l'époque auraient fortement compromis la disponibilité du sauvetage aérien en Suisse du fait des exigences élevées imposées (notamment en ce qui concerne les performances des hélicoptères engagés). Cette solution est cependant loin d'être satisfaisante vu le caractère général et abstrait de la réglementation édictée par voie de décision individuelle et concrète.

Les règles nationales régissant l'aviation d'État ne répondent donc pas (plus) aux besoins spécifiques de l'aviation civile d'État, ou pèchent d'un point de vue formel. Une modification de la législation s'impose par conséquent.

3. Esquisse de réglementation

De nombreux acteurs de l'aviation civile d'État sont (même essentiellement) actifs dans l'aviation civile. Cela vaut aussi pour le matériel aéronautique utilisé. Ils peuvent de fait relativement aisément passer d'un système à l'autre. En toute logique, la sécurité aérienne commande d'aligner autant que possible les normes applicables à l'aviation civile d'État sur les normes courantes de l'aviation civile en vigueur,

⁶ 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.

⁷ Le Conseil fédéral peut toutefois désigner d'autres catégories d'aéronefs comme aéronefs d'État sur la base de l'art. 2, al. 2, OSAv.

⁸ Loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA ; RS 748.0).

⁹ P. ex. art. 3, al. 3, OSAv concernant le registre matricule, art. 39d et 56 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) concernant les vols de nuit et les places d'atterrissage d'hôpitaux, art. 38 de l'ordonnance sur les atterrissages et les décollages d'aéronefs en dehors des aérodromes (ordonnance sur les atterrissages en campagne ; OSAC ; RS 748.132.3).

¹⁰ RS 0.748.127.192.68 dans la version qui lie la Suisse.

¹¹ 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.

de sorte que ces acteurs se retrouvent dans un environnement réglementaire familier en termes d'exploitation, de licences, de certification et de maintenance. Cette approche permet également de faire en sorte que le matériel aéronautique puisse être utilisé indifféremment dans les deux systèmes. Dans une telle configuration, le fait que les licences de pilotage et certificats médicaux aient été obtenus ou maintenus dans un système ou dans un autre n'a aucune importance. Les dérogations ou précisions ne doivent figurer dans la réglementation que pour autant qu'elles répondent à des besoins spécifiques de l'aviation d'État.

L'art. 2, par. 6 du règlement (UE) 2018/1139 donne aux États membres la possibilité d'appliquer directement la législation européenne en matière de sécurité à tout ou partie des domaines de l'aviation d'État au moyen d'une clause d'opt-in. Dans ce cas, aucune dérogation ni aucune disposition complémentaire ne peut toutefois être adoptée sauf mesures dérogatoires visées à l'art. 71 du règlement (UE) 2018/1139. Cette voie n'est donc praticable que dans les domaines pour lesquels le droit européen répond pleinement aux besoins de l'aviation civile d'État suisse.

La clause d'opt-in ne saurait être activée pour les domaines auxquels les normes européennes de l'aviation civile ne doivent pas être appliquées de manière exhaustive et/ou pour lesquels la réglementation doit être complétée par des actes distincts. L'instrument du renvoi externe (constitutif), plus direct et plus dynamique¹², est ici indiqué. Il permet de renvoyer de manière générale à la réglementation européenne correspondante (et déjà en vigueur en Suisse) tout en précisant que, sur certains points, des normes adaptées à la situation suisse s'appliquent en lieu et place de ladite réglementation européenne. On s'épargne ainsi la reproduction *in extenso* des textes réglementaires européens, parfois très détaillés, dans les textes suisses. Parallèlement, il peut être indiqué d'inscrire dans la législation des réglementations nationales complémentaires.

Que ce soit pour la navigabilité et l'entretien des aéronefs, les licences, la formation aéronautique ou encore l'aptitude médicale, les normes de l'aviation civile sont généralement adaptées à l'aviation civile d'État suisse. La clause d'opt-in dans le droit européen de la sécurité aérienne (à une exception mineure près) a été activée pour ces domaines.

En revanche, en ce qui concerne la réglementation relative à l'exploitation des aéronefs, il est indiqué de ne renvoyer que de manière générale aux normes européennes de l'aviation civile et de prévoir des réglementations distinctes pour certains domaines.

Lorsque les normes européennes sont déclarées applicables en vertu d'une clause d'opt-in selon l'art. 2, par. 6, du règlement (UE) 2018/1139, le texte de l'ordonnance ainsi que les explications le spécifient expressément. Comme indiqué ci-dessus, toutes les autres références à la réglementation européenne de l'aviation civile prennent la forme d'une référence externe et les textes auxquels elles renvoient sont formellement réputés comme faisant partie du droit national.

Sous l'angle de la systématique, la structure de l'ordonnance va du général au particulier : le chapitre 1 énonce des dispositions générales, qui sont ensuite complétées dans les chapitres 2 (aéronefs avec occupants) et 3 (aéronefs sans occupants). Les règles touchant l'aviation habitée (chapitre 2), qui sont précisées à partir de dispositions générales (section 1), comprennent des dispositions valables pour toutes les interventions hélicoptères (section 2) et des dispositions complémentaires pour le sauvetage aérien et les vols de transfert médicalement nécessaires par hélicoptère (section 3).

4. Distinction entre aviation d'État et aviation civile

En droit international et national, la finalité du vol est déterminante, peu importe que l'État exploite lui-même un aéronef ou qu'il confie son exploitation à des privés¹³. Le pouvoir de disposition, la propriété, l'immatriculation, la livrée, l'équipage, etc. ne sont guère plus que des indices permettant de déterminer la finalité des vols. Il s'ensuit qu'un même aéronef peut changer de catégorie d'un vol à l'autre (vol d'État/vol non gouvernemental, vol d'État à caractère militaire/civil) suivant la mission à laquelle il est affecté. Il peut ainsi arriver qu'un hélicoptère et son équipage effectuent successivement du transport

¹² Guide de législation de l'Office fédéral de la justice, édition 2019/2023, n° 739 ss.

¹³ Art. 2, par. 3, point a), du règlement (UE) 2018/1139 : « ... ou exécutés en leur nom, ... ».

commercial de personnes, de la police aérienne, du travail aérien (commercial) ou de la formation aéronautique.

Pour les aéronefs dont les Forces aériennes suisses ont le pouvoir de disposer, la catégorisation peut être simplifiée dans la mesure où, juridiquement, ces aéronefs ne peuvent être utilisés que pour des vols d'État militaires. Que ce soit dans le cadre de la mission de défense définie à l'art. 1, al. 1, LAAM¹⁴ (aviation militaire au sens strict) ou pour d'autres tâches de l'armée prévues par la loi à l'art. 1, al. 2 à 5, LAAM (aviation militaire au sens large). Conformément à l'art. 3, al. 1, let. b et al. 2, LA, les aéronefs sont soumis aux normes militaires pour toutes les missions et restent sous la surveillance de l'Autorité de l'aviation militaire (*Military Aviation Authority*, [MAA]).

Lorsque des aéronefs privés sont utilisés dans le cadre de missions relevant de l'aviation d'État (civile), il importe peu que leur utilisation se fasse sur la base d'un accord contractuel ou d'une réquisition prévue par la loi.

5. Intégration des aéronefs à capacité VTOL (décollages et atterrissages verticaux, *VTOL-capable aircraft*, [VCA])

Ces dernières années ont vu l'apparition d'appareils civils de conception nouvelle qui ne peuvent plus être rangés dans les catégories traditionnelles « avion » et « hélicoptère ». Les premiers modèles sont actuellement en phase d'essai. À l'avenir, les VCA devraient être exploités dans les configurations les plus variées (avec ou sans occupants ; avec ou sans passagers ou fret). Considérant que ces évolutions sont inéluctables, le législateur européen a d'ores et déjà élaboré des normes, en l'occurrence le règlement d'exécution (UE) 2024/1111¹⁵, qui sont appelées à s'étoffer progressivement (cf. à ce sujet les termes de référence associés à la tâche de réglementation RMT.0230¹⁶). Difficile toutefois de prédire quand et sous quelle forme les VCA se prêteront à une utilisation à grande échelle. Ce constat et le fait que la réglementation européenne n'en est qu'à un stade embryonnaire induisent à renoncer pour l'instant à intégrer les VCA dans l'ordonnance sur l'aviation d'État. Il n'est pas exclu que la division traditionnelle entre aéronefs avec ou sans occupants ou entre avions et hélicoptères s'estompe à l'avenir, avec les conséquences que cela implique pour les règlements européens existants et, par extension, pour la structure de l'ordonnance sur l'aviation d'État.

Préambule

La présente ordonnance désigne d'autres aéronefs d'État et établit des règles spéciales pour l'aviation d'État. Le Conseil fédéral est compétent pour la désignation en vertu de l'art. 2, al. 2, OSAv, tandis que les règles spéciales sont du ressort du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en vertu de l'art. 108 LA en relation avec l'art. 21 OSAv. Toutefois, en raison de leur étroite corrélation, les deux domaines sont réglementés dans une seule et même ordonnance par le Conseil fédéral.

¹⁴ Loi fédérale du 3 février 1995 sur l'armée et l'administration militaire (loi sur l'armée, LAAM) ; RS 510.10.

¹⁵ Règlement d'exécution (UE) 2024/1111 de la Commission du 10 avril 2024 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011, le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, le règlement (UE) n° 965/2012 et le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne les exigences applicables aux opérations effectuées par des aéronefs avec équipage capables d'effectuer des décollages et des atterrissages verticaux (JO L du 23.5.2024, p. 1).

¹⁶ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/terms-of-reference-and-rulemaking-group-compositions/tor-rmt0230>

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

Al. 1

La portée de l'ordonnance s'étend à toutes les missions (ainsi que, sur la base de l'al. 2, aux vols de formation, de contrôle, de mise en place et de mise en disponibilité) d'aéronefs avec occupants (hélicoptères et avions) et d'aéronefs sans occupants (*unmanned aircraft systems* [UAS]) aux fins mentionnées à l'art. 1, al. 1. Les missions visées à l'art. 1, al. 1 à 3 doivent être assurées conformément aux dispositions de l'ordonnance.

Let. a

La disposition s'appuie sur l'affectation des aéronefs au service de la douane ou de la police conformément à l'art. 2, al. 2, OSAv. Ainsi, tous les vols au service de la douane ou de la police de toutes les collectivités (Confédération, canton, commune) sont en principe effectués conformément aux dispositions de la présente ordonnance. Sont toutefois exclus, conformément à l'art. 2, al. 2, de la présente ordonnance, les vols effectués par les Forces aériennes suisses au service de la police ou de la douane (cf. considérations ci-dessous concernant l'art. 2, al. 2).

La mission peut être délicate à qualifier lors de la récupération de corps. S'il est d'emblée acquis avant la mission qu'il faudra récupérer un cadavre, la qualification de l'intervention est fonction de l'organisme qui ordonne la mission : lorsque la mission est assurée par ou pour le compte de la police au sens large (en général la police/le ministère public, mais aussi les autorités de police locale ou d'autres autorités ayant une fonction de police), alors on considère que le vol est assuré dans le cadre du service de police au sens de l'al. 1, let. a. Lorsque la récupération du corps est effectuée à l'instigation de proches (p. ex. après un décès naturel dans un lieu isolé), le vol n'entre pas dans le cadre de la présente ordonnance et doit dès lors être effectué conformément aux réglementations de l'aviation civile.

S'agissant de la qualification du vol lors de la récupération de personnes décédées au cours d'opérations de sauvetage aérien, cf. les explications relatives à l'art. 3 ci-dessous.

Remarque préliminaire concernant les let. b. à f.

Les missions mentionnées aux let. b. à f. ont ceci de commun qu'elles renvoient essentiellement à l'utilisation par l'État d'un aéronef dans des situations particulières, généralement dans des situations d'urgence, au nom d'un intérêt public, régalien. Peu importe à cet égard que la mission soit assurée sous la conduite des centrales d'appel d'urgence, des états-majors de conduite communaux ou de district, des organes de protection civile et de protection de la population ou d'autres organes fédéraux, cantonaux ou communaux.

Par tâches spéciales et urgentes d'intérêt public, on entend en premier lieu celles qui servent à protéger la vie, l'intégrité corporelle, la sécurité et l'ordre, ou à prévenir les dangers. Ces tâches ont un caractère éminemment régalien. Ce qui n'est pas le cas d'autres tâches d'intérêt public, comme la construction et l'entretien des bâtiments scolaires, où la souveraineté et la nécessité de disposer de réglementations spéciales passent au second plan ou sont totalement absentes. Dans leurs cas, les vols doivent être effectués conformément aux réglementations de l'aviation civile.

Let. b.

En 2014, la Suisse a considéré que le sauvetage par hélicoptère faisait partie de l'aviation d'État (cf. *supra*). L'intérêt public est pris en compte en ce que la disponibilité du sauvetage aérien est maintenue dans le cadre usuel, malgré les exigences très élevées des dispositions du règlement (UE) n° 965/2012 relatives au SMUH. Cette approche respecte les dispositions européennes : l'intérêt public régalien réside dans l'obligation constitutionnelle des cantons de mettre en place des dispositifs de sauvetage adéquats dans le cadre du système de santé. On considère ce faisant que les opérations SMUH en Suisse ne relèvent pas du champ d'application du règlement de base et de ses règlements connexes. Il est toujours nécessaire d'exploiter la marge de manœuvre offerte par le règlement de base (mais moins qu'autrefois vu les évolutions techniques intervenues depuis). Un tour d'horizon des

pays européens montre qu'une part importante des interventions médicales urgentes sont effectuées directement par des organismes étatiques tels que les garde-côtes, la police, les pompiers ou la protection civile, et donc dans le cadre de l'aviation d'État et non conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 965/2012.

Les expressions « sauvetage aérien », « vols de transfert médicalement nécessaires » et « vols d'évacuation et vols de soutien au sauvetage aérien » sont définies à l'art. 3.

Let. c

Sont visés ici les vols assurés lors d'événements tels que tremblements de terre, inondations, avalanches, glissements de terrain, tempêtes, incendies, accidents radiologiques et chimiques ou encore libération de substances biologiques dangereuses, que ce soit pour les prévenir ou pour les combattre (travaux de déblaiement, maintien de l'approvisionnement alimentaire, etc.)

Let. d

D'une part, la let. d englobe les vols qui permettent de sécuriser des liaisons de transport importantes contre des dangers tels que les chutes de pierres ou les avalanches. On entend par là non seulement les vols de reconnaissance destinés à identifier les dangers, mais aussi ceux visant à les éliminer (comme le déclenchement préventif d'avalanches).

Par liaisons de transport importantes, il faut comprendre des infrastructures telles que les routes ou les lignes de chemin de fer ayant un caractère suprarégional, qui constituent la seule voie de communication reliant une localité ou qui sont très fréquentées. Les vols effectués dans le cadre de chantiers touchant des voies de communication importantes (entretien ou construction) n'entrent toutefois pas dans le champ d'application de l'ordonnance et doivent être effectués conformément aux réglementations de l'aviation civile.

D'autre part, la let. d englobe les vols destinés à assurer et à entretenir les infrastructures critiques comme les infrastructures d'approvisionnement en énergie et en eau proprement dites, ainsi que l'entretien des installations protégeant les infrastructures critiques (p. ex. appareils de mesure ou systèmes de déclenchement d'avalanches). En application de l'art. 8, al. 1, en relation avec l'art. 17, il en résulte notamment que, contrairement à ce que prévoit le règlement (UE) n° 965/2012, l'hélicoptage en charge externe (*human external cargo* [HEC]) d'ouvriers chargés de réparer des lignes à haute tension ne doit pas obligatoirement s'effectuer au moyen d'hélicoptères en classe de performances 1. On évite ainsi que des appareils bimoteurs soient exclus de manière prolongée du dispositif de sauvetage ou que les entreprises de transport aérien ne soient contraintes d'acquérir des bimoteurs supplémentaires. Les coûts correspondants grèveraient en fin de compte le système de santé. Toutefois, les vols liés à la construction d'infrastructures critiques ne sont pas concernés par la let. d. Ces vols doivent être effectués conformément aux réglementations de l'aviation civile.

N'entrent pas non plus dans le champ d'application de la let. d, les vols destinés à la sécurisation ou à l'entretien d'installations de loisir (p. ex. installations de transport sur les domaines skiables) car ces installations ne constituent pas une infrastructure critique ni une liaison de transport importante, y compris lorsque les travaux ont été ordonnés par une autorité (p. ex. lorsque les installations sont la propriété de la commune). Il en irait autrement si l'installation de transport, outre sa vocation touristique, jouait un rôle important en tant que liaison de transport pour la population.

Let. e

En ce qui concerne la délimitation entre aviation militaire d'État et aviation civile d'État, le service de recherche et de sauvetage de l'aviation civile (SAR) occupe une position particulière en Suisse : lorsque des aéronefs civils sont engagés, le SAR s'apparente à une missions étatique civile réglementée par l'Annexe 12¹⁷ de l'OACI et dont la responsabilité incombe en principe à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC ; cf. art. 1 et 2, ORSA¹⁸). Cela étant, en vertu de l'art. 1, al. 2 et 3, ORS¹⁹, la fonction de

¹⁷ Annexe 12 à la Convention relative à l'aviation civile internationale : Recherches et sauvetage.

¹⁸ Ordonnance du 7 novembre 2001 concernant le service de recherches et de sauvetage de l'aviation civile, RS 748.126.1.

¹⁹ Ordonnance du 17 mars 1955 concernant l'organisation et le fonctionnement du service de recherches et de sauvetage de l'aviation civile, RS 748.126.11.

centre suisse de coordination de recherches et de sauvetage de l'aviation civile est néanmoins assurée par les Forces aériennes suisses de sorte que les missions sont essentiellement exécutées par ces dernières au moyen d'aéronefs militaires. Ce qui n'empêche pas qu'il peut être fait appel, au cas par cas, à des exploitants privés ou à d'autres exploitants étatiques pour les opérations de recherche et de sauvetage. Le SAR mêle par conséquent aviation d'État civile et militaire. Conformément aux principes régissant la délimitation entre aviation militaire d'État et aviation civile d'État²⁰, les vols effectués dans le cadre du SAR par des aéronefs des Forces aériennes suisses n'entrent pas dans le champ d'application de la présente ordonnance (cf. art. 2, al. 2). L'ordonnance ne régit donc que les vols SAR effectués (à titre exceptionnel) par des exploitants autres que des exploitants militaires, y compris dans le cadre de missions assurées sous la conduite des Forces aériennes. Cette délimitation correspond à la pratique existante, selon laquelle les exploitants civils effectuent des vols SAR dans le cadre de leurs propres manuels d'exploitation, même si la conduite des opérations est assurée par les Forces aériennes.

Le service de recherche et de sauvetage d'aéronefs militaires accidentés ou disparus ne relève pas de l'aviation d'État.

Les dispositions de l'ORSA et de l'ORS restent applicables.

Let. f

Les vols de recherche, d'évacuation, de sauvetage ou la récupération de grands animaux font l'objet de l'ordonnance lorsque les interventions sont effectuées par les autorités civiles ou pour leur compte. Sont surtout visées ici les opérations déclenchées à l'initiative des pompiers, des vétérinaires cantonaux ou des gardes-chasse pour des raisons de police sanitaire ou de police des épidémies.

Les missions ordonnées par des privés ne relèvent pas de la let. f et doivent être effectuées conformément aux réglementations générales de l'aviation civile.

Les vols de recherche, d'évacuation, de sauvetage ou de récupération de grands animaux peuvent tomber sous le coup de l'art. 1, al. 1, let. a, s'ils sont effectués pour le compte de (ou par) la police (p. ex. recherche d'un grand prédateur échappé d'un zoo). Toutefois, cela ne fait aucune différence s'agissant des dispositions applicables.

La distinction entre grands et petits animaux s'appuie sur la distinction courante en médecine vétérinaire. Par grands animaux, on entend par exemple les animaux de rente tels que les vaches, les chevaux, les moutons et les chèvres, de même que les bouquetins, les cerfs, etc. Par petits animaux, on entend les animaux domestiques et de compagnie tels que les chiens, les chats, les oiseaux et autres animaux comparables. Faute d'intérêt public régalién, on ne saurait qualifier d'aviation d'État les vols de recherche, d'évacuation, de sauvetage ou de récupération de petits animaux.

Al. 2

Les vols d'entraînement, la vérification en vol des compétences et aptitudes du personnel aéronautique engagé ainsi que les vols de mise en place et de mise en disponibilité doivent être effectués selon les mêmes règles que les missions.

Par vols de mise en place et de mise en disponibilité, on entend les mouvements par lesquels des aéronefs sont préparés en vue d'une mission concrète ou dans l'éventualité d'une mission. Entrent par exemple dans cette définition les services de piquet pendant des manifestations, les déplacements d'aéronefs entre des bases d'intervention ou, en raison de la météo, sur une base temporaire (p. ex. positionnement d'hélicoptères en cas de brouillard sur des sites dégagés en dehors d'infrastructures aéronautiques ou de places d'atterrissage d'hôpitaux), des vols à destination et en provenance du point de départ d'une mission concrète (p. ex. point de rencontre du personnel de police en vue de l'exécution d'une mission) ou pour compléter/remettre en état des éléments de l'équipement. N'est pas considérée comme mise en place le transfert pour la prise en charge ou la restitution d'un aéronef loué avec changement d'exploitant (location sans équipage [*dry lease*]).

²⁰ Cf. le message du 1^{er} septembre 2021 relatif à une modification de la loi sur l'armée et de l'Organisation de l'armée, FF 2021 2198, p. 48 ss.

Al. 3

Les vols décrits à l'al. 3 ne sont certes pas effectués pour le compte des autorités suisses, mais ils ressortissent à une pratique courante depuis des décennies dans les régions frontalières. Ils participent des bonnes relations avec les pays voisins et revêtent de ce fait un intérêt public étendu. Il convient de prendre en compte ces vols car sinon, compte tenu des exigences posées à l'exploitation et à l'infrastructure dans le cadre de l'application des normes de l'aviation civile, pratiquement plus aucun aéronef ne serait autorisé à desservir des places d'atterrissage d'hôpitaux en Suisse.

Il est à noter que des hélicoptères de sauvetage étrangers sont également appelés pour des interventions en Suisse. Que ce soit après avoir acheminé des patients de l'étranger dans un hôpital suisse ou parce que leur lieu de stationnement est celui qui se situe le plus près du site d'exploitation en Suisse (« *next-best-principle* »). Ce type d'intervention relève du champ d'application de l'ordonnance en vertu de l'art. 1, al. 1, puisqu'il est effectué pour le compte des autorités suisses.

Al. 4

En relation avec l'art. 2, al. 2, OSAv, les aéronefs qui assurent les missions décrites à l'art. 1, al. 1 à 3, sont également déclarés aéronefs d'État par le Conseil fédéral.

Art. 2 Champ d'application

Al. 1

Let. a

En principe, l'ordonnance couvre toutes les missions visées à l'art. 1, al. 1 à 3, assurées par des entreprises de transport aérien et des exploitants d'UAS en Suisse. On précisera que cela vaut également lorsque l'entreprise de transport aérien ou l'exploitant d'UAS travaillant pour le compte d'autorités civiles suisses a son principal établissement à l'étranger. Par exemple, lorsque des hélicoptères de sauvetage stationnés dans des pays limitrophes et exploités par des entreprises de transport aérien étrangères sont appelés à effectuer des opérations de première intervention en Suisse. Dans un souci d'unité de l'ordre juridique, le principal établissement d'une entreprise de transport aérien ou d'un exploitant d'UAS est logiquement déterminé en se référant par analogie au point 97 de l'annexe I du règlement (UE) n° 965/2012.

Les missions en Suisse d'aéronefs pour le compte d'un État étranger ne relèvent pas du champ d'application de l'ordonnance. L'entrée en Suisse de ces aéronefs est soumise à une autorisation spéciale (dite autorisation diplomatique, cf. art. 3, al. c, de la Convention de Chicago et art. 4 OSS²¹), qui est accordée soit au cas par cas, soit de manière générale sur la base d'un accord.

Let. b

L'ordre juridique de l'État étranger détermine de principe si une mission effectuée à l'étranger pour le compte des autorités civiles suisses (p. ex. dans le cadre de l'aide en cas de catastrophe) doit être qualifiée d'aviation d'État ou d'aviation civile, ainsi que les normes applicables. Par conséquent, seules les missions qui ne sont pas régies par le droit étranger entrent dans le champ d'application de l'ordonnance.

Le champ d'application de l'ordonnance ne s'étend pas aux missions à l'étranger d'entreprises de transport aérien ou d'exploitants d'UAS dont le principal établissement est en Suisse et qui sont effectuées pour le compte des autorités étrangères. Ces missions sont régies uniquement par la législation étrangère.

Al. 2

Let. a

Sont exclus du champ d'application de l'ordonnance les vols effectués dans le cadre de l'aviation militaire au sens strict (mission de défense de l'armée, art. 1, al. 1, LAAM). Ces vols sont assurés par des

²¹ Ordonnance du 23 mars 2005 sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien (OSS), RS 748.111.1.

aéronefs sous immatriculation militaire suisse. Les aéronefs militaires suisses utilisés pour d'autres tâches de l'armée prévues par la loi conformément à l'art. 1, al. 2 à 5, LAAM, ne sont pas non plus soumis à l'ordonnance. Il s'agit par exemple de vols effectués par les Forces aériennes suisses pour le compte de la douane/des garde-frontières, de la police, des cantons, des districts, des communes, du service de transport aérien de la Confédération ainsi que pour des transports de troupes et de matériel dans le cadre de mesures de promotion de la paix. Ces derniers vols sont également exclus du champ d'application de la présente ordonnance lorsqu'ils sont effectués par des entreprises civiles de transport aérien au moyen d'aéronefs sous immatriculation civile. La présente ordonnance ne s'applique pas non plus aux vols d'Armasuisse et de l'Office fédéral de la topographie.

L'art. 106, al. 2, LA exclut en grande partie l'aviation militaire d'État du champ d'application de la LA. En vertu de l'art. 107 LA, le Conseil fédéral a édicté des réglementations distinctes pour l'aviation militaire.²² L'art. 3, al. 1, LA, mentionne également l'existence d'une autorité de surveillance indépendante de l'OFAC, la MAA.²³

Let. b

La Constitution et, à plus forte raison, aucune loi ne contraignent les autorités suisses à entretenir un service de sauvetage à l'étranger et de rapatrier des personnes par avion. Les vols de rapatriement ne participent pas non plus des bonnes relations avec les pays voisins et ne relèvent donc pas de l'intérêt public étendu de la Suisse. De même, contrairement aux vols d'hélicoptères, la réglementation de l'aviation civile n'impose pas de restrictions opérationnelles ou infrastructurelles qui limiteraient plus qu'il ne faudrait les vols de rapatriement par avion. Il n'est donc pas nécessaire de qualifier les vols de rapatriement par avion d'aviation d'État et de créer une réglementation nationale spécifique.

Le sauvetage et le transfert médicalement nécessaire par hélicoptère de l'étranger vers la Suisse entrent dans le champ d'application de l'ordonnance pour les raisons exposées ci-dessus en lien avec l'art. 1, al. 3.

Al. 3

Dans tous les cas, les accords en matière de sauvetage, de recherche, de protection de la population, de police et de douane sont réservés.

Art. 3 Définitions

Al. 1 Remarque préliminaire

Les opérations entrant dans la définition du « vol SMUH » au sens des points 61 a) et b) de l'annexe I du règlement (UE) n° 965/2012 sont déclinées aux fins de la présente ordonnance en d'autres sous-catégories énumérées à l'al. 1, let. a à d. L'ordonnance diverge également par rapport à la définition utilisée dans le droit européen par l'absence de référence à la certification SMUH et en ce qu'elle ne se limite pas aux vols d'hélicoptère. Elle intègre en effet aussi les vols d'avion (services médicaux d'urgence par avion [SMUA]) et d'aéronefs sans occupants. En Suisse, le sauvetage aérien par avion n'a toutefois pas cours. Tout au plus les avions sont-ils utilisés pour le transport d'organes. Le sauvetage aérien au moyen d'aéronefs sans occupants (p. ex. transport urgent de médicaments dans une région isolée) n'est aujourd'hui pratiqué qu'à titre expérimental.

La définition utilisée suppose que la mission est menée pour sauver des vies. Le principe suivant s'applique : la mission doit être menée du début à la fin sous le même régime. Le fait que la personne malade ou blessée décède en cours d'intervention n'a sous cet aspect aucune pertinence. La situation se présente sous un jour différent s'il est clair dès avant le vol qu'il s'agit de récupérer un corps (cf. *supra* le commentaire de l'art. 1, al.1, let. a).

²² Cf. l'ordonnance du 22 septembre 2023 sur l'aviation militaire (OAMil), RS 748.02.

²³ Cf. également à ce sujet le message du 1^{er} septembre 2021 relatif à une modification de la loi sur l'armée et de l'Organisation de l'armée, FF 2021 2198, p. 48 ss.

L'expression « sauvetage aérien » utilisée dans la présente ordonnance est à prendre comme un synonyme de l'expression « vol SMUH » dans le cadre de l'application (indirecte) du règlement (UE) n° 965/2012.

Let. a Sauvetage aérien

Cette expression désigne les opérations classiques de sauvetage de personnes blessées ou malades. Elle inclut le transport d'organes.

Let. b Vols de transfert médicalement nécessaires

En Suisse, il arrive que des transferts non urgents soient effectués par hélicoptère. C'est le cas lorsqu'un autre hôpital est mieux adapté à la poursuite du traitement ou pour garantir des capacités de traitement suffisantes dans des situations exceptionnelles (p. ex. événements locaux de grande ampleur ou pandémie de type COVID). En l'occurrence, l'expression ne recouvre que le transfert aérien dicté par des nécessités médicales ou destinés à décharger le système de santé publique. L'évaluation est effectuée par le personnel médical et/ou les autorités sanitaires cantonales. Si un patient souhaite, pour des raisons de confort, poursuivre son traitement dans un hôpital plus proche de son domicile, le vol ne sera pas qualifié de vol médical aérien urgent et doit être effectué selon les réglementations de l'aviation civile.

L'expression « établissement de santé » est utilisée pour indiquer que les transferts aériens ne sont pas uniquement effectués entre hôpitaux, mais également vers/depuis des cabinets médicaux, des maisons de retraite, des unités de soins externes, des hôpitaux de campagne ou des établissements similaires.

Let. c Vols d'évacuation et vols de soutien aux vols de sauvetage

Cette expression recouvre l'évacuation et le ravitaillement par hélicoptère de personnes en situation de danger mais qui ne sont pas blessées, comme l'évacuation de randonneurs égarés ou de passagers bloqués sur un téléphérique ou un télésiège. Elle recouvre également les vols destinés à apporter des vivres ou des couvertures aux personnes prisonnières des inondations.

Ne sont pas considérés comme des vols d'évacuation les « ponts aériens » pour venir en aide à des personnes qui, sans être en danger, sont coupées du monde du fait de l'impraticabilité des voies de communication. Ces transports doivent être effectués dans le cadre des normes de l'aviation civile, notamment en ce qui concerne les atterrissages en campagne (cf. l'ordonnance sur le décollage et l'atterrissage d'aéronefs en dehors des aéroports).

La définition comprend également les vols de soutien logistique aux vols de sauvetage. Sont notamment visés ici les vols servant à transporter des spécialistes du sauvetage, des chiens de recherche et du matériel de sauvetage sur le site d'exploitation.

Let. d Aviation civile

L'exploitation d'aéronefs à des fins non étatiques est couramment désignée par l'expression « aviation civile », parfois par l'expression « aviation privée ». Cette dernière expression est problématique puisqu'elle peut donner à tort l'impression qu'elle désigne les vols non commerciaux de l'aviation civile. Par souci de clarté, l'ordonnance précise la terminologie.

Let. e et f Entreprises de transport aérien et exploitants d'UAS

Afin d'alléger le texte de l'ordonnance, l'expression « entreprise de transport aérien » désigne les entreprises de l'aviation habitée et l'expression « exploitant d'UAS » les entreprises de l'aviation sans équipage à bord.

Al. 2

La mise en œuvre des dispositions européennes applicables par renvoi suppose d'employer la terminologie correspondante. C'est pourquoi l'ordonnance précise que les définitions pertinentes des différents actes sont applicables. Dans la mesure où les dispositions européennes s'appliquent en vertu de la clause d'opt-in, la disposition est déclaratoire. La définition nationale n'est toutefois pas sans effet dans la mesure où elle décrit les domaines couverts par l'activation de la clause d'opt-in.

Art. 4 L'autorité compétente et son organisation

Al. 1 Aviation habitée

Le renvoi aux exigences applicables aux autorités contenues dans le droit européen permet de garantir que l'organisation, les procédures et les principes de certification et de surveillance suivent des règles identiques à celles de l'aviation civile. De cette manière, l'autorité de surveillance n'a pas à mettre en place un système de gestion distinct pour l'aviation civile d'État. L'autorité ne répond toutefois de la bonne application des exigences en matière d'organisation et de surveillance vis-à-vis de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESa) ou de la Commission européenne que dans les domaines pour lesquels la clause d'opt-in a été activée.

Al. 2 Aviation sans équipage à bord

La réglementation dans le domaine de l'aviation civile d'État sans équipage à bord se limite à des exigences de base. En l'état, rien ne justifie dès lors de réglementer en détail l'organisation des autorités et la surveillance. En particulier, les activités des exploitants d'UAS ne sont pas soumises à une autorisation/certification préalable. Les exploitants d'UAS se contentent de déclarer leurs activités à l'OFAC avant de commencer l'exploitation (cf. art. 31). L'OFAC assurera une surveillance continue des missions en fonction des risques et en procédant par sondage.

Al. 3

Les entreprises de transport aérien et les exploitants d'UAS étrangers qui effectuent en Suisse des vols civils d'État pour le compte des autorités suisses sont soumis à la certification et à la surveillance de l'OFAC pour ces activités. La surveillance de l'exploitant est plus étendue que les inspections au sol (*ramp inspection*) prévues par le règlement (UE) n° 965/2012. Comme la délivrance de l'autorisation d'exploitation à des entreprises étrangères conformément à l'art. 12 de l'ordonnance se fonde en règle générale sur les certifications des autorités étrangères, l'OFAC doit, le cas échéant, coopérer avec ces dernières pour assumer ses tâches de certification et de surveillance. La coopération peut prendre la forme d'un échange d'informations sur l'entreprise ou ses bases de certification ou même un audit/une inspection délégué/e (en collaboration avec l'autorité locale) au principal établissement. À cette fin, des données personnelles (y compris des données sensibles) peuvent être communiquées à l'étranger en application de l'art. 107a, al. 5, LA.

Art. 5 Règles de l'air

Les règles de l'air applicables aux vols relevant du champ d'application de la présente ordonnance sont en principe régies par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, dont l'art. 4 permet l'élaboration de règles différentes pour l'aviation civile d'État. Ces règles spéciales, qui découlent de l'art. 75 OSAv, figurent essentiellement à l'ordonnance du DETEC sur les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA)²⁴. Les dispositions de la présente ordonnance sont réservées.

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

Si un événement nécessite l'intervention de plusieurs aéronefs, ceux-ci doivent être coordonnés pour des raisons de sécurité. Si aucune direction générale d'intervention n'est en place, les entreprises de transport aérien et les exploitants d'UAS assurent la coordination.

La coordination des interventions ne comprend toutefois pas la fourniture de services de navigation aérienne.

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

Étant donné que les enseignements tirés des incidents et accidents d'aéronefs civils d'État peuvent également être utiles pour l'aviation civile, il est dès lors logique de prévoir une obligation de compte

²⁴ Ordonnance du DETEC du 20 mai 2015 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA), RS 748.121.11.

rendu de même nature. Les normes européennes relatives aux comptes rendus des événements²⁵ et à l'enquête sur les accidents d'aviation²⁶ prévoient explicitement cette possibilité.

L'obligation de compte rendu ne s'applique toutefois pas aux détails sur les missions, sur la tactique d'intervention, sur les participants ou à d'autres informations similaires dont la publication risque de compromettre 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

Comme on l'a dit au ch. 3, le renvoi aux réglementations européennes - pour autant que l'ordonnance n'introduise aucune dérogation, ni aucune précision - doit être compris de manière globale. Les moyens acceptables de mise en conformité (AMC), les moyens alternatifs de conformité (AltMoc), le matériel d'orientation (GM) ainsi que les exigences en matière d'expérience récente des pilotes (*recent experience, recency*) - adaptées le cas échéant en fonction des dérogations prévues par l'ordonnance - sont notamment applicables. Le processus de création des AltMocs est à cet égard identique à celui qui est établi dans le cadre de l'application directe du droit européen. Les AltMocs ne sont toutefois pas notifiés à l'AESA.

Al. 1 : Principe des règles d'exploitation

Aux termes de l'art. 1, l'exploitation d'hélicoptères et d'avions dans le cadre de l'art. 1, al. 1 à 3 obéit en principe aux règles en vigueur dans l'aviation civile pour les exploitations spécialisées commerciales (*specialised operation* [SPO] ; cf. art. 5, par. 6 du règlement [UE] n° 965/2012). Les règles spéciales de la présente ordonnance complètent ces dispositions.

Si l'on excepte le transport d'organes (qui relèvent de l'al. 2), en Suisse, les exploitations visées à l'art. 1, al. 1 à 3 ne sont pratiquement jamais assurées par avion.

Al. 2 Règles d'exploitation applicables au sauvetage aérien et aux vols de transfert médicalement nécessaires

Par le renvoi aux annexes III, IV et V du règlement (UE) n° 965/2012, le sauvetage aérien et les vols de transfert médicalement nécessaires par hélicoptère ou par avion obéissent de manière générale aux mêmes règles que celles du droit européen applicable aux vols SMUH.

Là aussi, les dérogations et précisions par rapport aux normes européennes, d'application indirecte, figurent dans l'ordonnance sous forme de règles spéciales. Celles-ci prennent notamment en compte les spécificités du sauvetage hélicoptère en Suisse. Elles sont calquées sur les dispositions en vigueur depuis fin octobre 2014 du plan national de sauvetage aérien, assorties toutefois ponctuellement de limitations.

L'exécution d'opérations de sauvetage aérien et de vols de transfert médicalement nécessaires par hélicoptère présuppose donc une organisation d'exploitation qui, dans le contexte de aviation civile, donnerait droit à la détention d'un certificat de transporteur aérien (CTA) et des agréments spécifiques correspondants, conformément à l'annexe V (Partie SPA) du règlement (UE) n° 965/2012. Ces agréments spécifiques ont essentiellement pour objet les missions SMUH. Pour la prise en compte ou la validation des autorisations de l'aviation civile, cf. art. 12, al. 4, et le commentaire correspondant.

²⁵ Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi des 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 (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 de la Commission (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18), art. 3, par. 2, troisième alinéa.

²⁶ 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 (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35), art. 3, par. 3.

En revanche, le règlement (UE) n° 965/2012 s'applique pratiquement sans réserve au sauvetage aérien par avion (qui, en Suisse, concerne presque exclusivement le transport d'organes). Le chapitre 2, section 1 de l'ordonnance ne formule qu'une poignée de dérogations touchant l'exploitation. Pour cette raison et puisque le rapatriement en Suisse de malades ou de blessés par avion n'entre pas dans le champ d'application de l'ordonnance et que les vols de transfert à l'intérieur du pays sont effectués exclusivement par hélicoptère, l'ordonnance ne bouleverse pas l'exploitation des avions.

Les vols d'évacuation et les vols de soutien au sauvetage aérien ne sont pas régis par l'al. 2, mais par l'al. 1.

Al. 3 Temps de vol et de service et organisation du temps de travail

- a) Les dispositions (toujours) en vigueur de la législation nationale s'appliquent à l'exploitation commerciale d'hélicoptères (cf. art. 8, par. 3 du règlement [UE] n° 965/2012). On notera, s'agissant de l'entrée en vigueur de l'ordonnance, que les entreprises de transport aérien qui souhaitent bénéficier de dérogations aux dispositions du ch. 4.7 de l'ordonnance du DETEC sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial (ORE I)²⁷ doivent démontrer que leurs réglementations sont équivalentes (cf. ch. 4.7.1.2 ORE I). Cette démonstration implique la réalisation d'études scientifiques.
- b) La réglementation correspond aux dispositions du droit européen et national applicables aux interventions (médicales) d'urgence effectuées en exploitation commerciale par des avions de l'aviation civile.
- c) En Suisse, il est plus que rare que des avions assurent des missions dans le cadre de l'aviation civile d'État à d'autres fins que des fins médicales. Rien ne dit toutefois que ce sera toujours le cas. C'est pourquoi une disposition en ce sens a été intégrée. Elle est formulée à dessein de manière sommaire dans la mesure où les exigences applicables aux équipages de conduite peuvent varier fortement suivant le type d'exploitation envisagé.

Al. 4 Primauté de la réglementation nationale

Par souci de clarté, il est précisé de manière déclaratoire que les dispositions de la présente ordonnance l'emportent sur les normes divergentes du règlement (UE) n° 965/2012, lequel est d'application indirecte.

Art. 9 Navigabilité et entretien

Al. 1 Principe de la clause d'opt-in

La navigabilité et l'entretien des aéronefs d'État relevant du champ d'application de l'art. 1 sont directement soumis aux normes européennes par voie d'ordonnance/de décision du Conseil fédéral du par activation de la clause d'opt-in conformément à l'art. 2, par. 6, du règlement (UE) 2018/1139. Cela présente l'avantage que les aéronefs utilisés par des compagnies aériennes privées pour l'aviation civile en plus de l'aviation civile d'État sont toujours soumis aux mêmes règles de navigabilité et de maintenance. On évite ainsi le tenue redondante de dossiers de maintenance et l'échange des documents de bord. Les modifications apportées à l'aéronef doivent être conformes à la législation européenne.

Al. 2 : Dérogations

Un certificat de navigabilité conformément au règlement (UE) n° 748/2012 ne pourra pas (plus) être délivré à certains aéronefs vu leur conception ou les modifications apportées. La clause d'opt-in ne s'applique pas dans leur cas conformément à l'art. 2, par. 6, troisième alinéa, du règlement 2018/1139. Ils sont soumis aux normes nationales pertinentes.

²⁷ RS 748.127

Art. 10 Licences, formation et aptitude médicale

Al. 1 Principe de la clause d'opt-in

Les licences, la formation et l'aptitude médicale en lien avec les missions relevant de l'art. 1, al. 1 à 3, sont directement soumises à la réglementation européenne relative au personnel aéronautique par voie d'ordonnance/de décision du Conseil fédéral du par activation de la clause d'opt-in conformément à l'art. 2, par. 6, du règlement (UE) 2018/1139.

À cet égard, peu importe que les pilotes exercent leur activité dans le cadre de l'aviation civile d'État ou de l'aviation civile. Les formations, les niveaux de licence, les qualifications et l'expérience acquises sur des aéronefs certifiés par l'AESA sont regroupés dans la même licence, ce qui évite aux exploitants et aux équipages de conduite actifs à la fois dans l'aviation civile d'État et dans l'aviation civile d'avoir à gérer deux dossiers.

Lorsque des missions visées à l'art. 1, al. 1 à 3 de l'ordonnance sont assurées par des entreprises de transport aérien privées, elles le sont généralement contre rémunération. Ce qui signifie que si des passagers ou du fret sont transportés dans le cadre de ces missions, les dispositions relatives aux licences du personnel aéronautique actif dans le transport aérien commercial s'appliquent (cf. point FCL.010 du règlement [UE] n° 1178/2011).

Cela vaut notamment pour le point FCL.065 (limites d'âge de 60 ans et de 65 ans). Les effets concrets de la limite d'âge fixée par le règlement (UE) n° 1178/2011 pour l'exploitation en mode monopilote (*single pilot operation*) sont plus que réduits. D'une part, elle concerne une poignée de pilotes qui ont pu jusqu'à présent bénéficier d'une réglementation d'exception sous forme de dérogations (*exemptions*). D'autre part, des initiatives, tant à l'échelon européen qu'à l'échelon suisse, visent à abroger les limites d'âge inscrites au point FCL.065 du règlement (UE) n° 1178/2011 pour certains vols (droit européen) et pour tous les vols domestiques en Suisse (droit suisse). Cette dernière dérogation serait généralement applicable aux équipages de conduite d'aéronefs d'État.

On remarquera que les pilotes qui assurent des missions couvertes par la présente ordonnance sont en principe rémunérés pour leur activité, lesquelles requièrent dès lors une licence de pilote professionnel (CPL) en application des points FCL.205.A ou FCL.205.H du règlement (UE) n° 1178/2011.

Il s'ensuit également que les pilotes concernés doivent être titulaires du certificat médical de classe 1 pour assurer les missions visées à l'art. 1, al. 1 à 3 de l'ordonnance (cf. point MED.A.030 c) 5) du règlement (UE) n° 1178/2011).

Il convient de noter que pour les membres d'équipage technique (*technical crew member*), les normes d'exploitation de la sous-partie ORO.TC du règlement (UE) n° 954/2012 imposent différentes exigences, dont (notamment) une démonstration de leur bon état de santé.

Enfin, en raison de la définition étendue de la qualité de passager à l'art. 15 de l'ordonnance, la portée du point FCL.060 du règlement (UE) n° 1178/2011 (expérience récente) est également étendue.

Al. 2 Dérogations

L'al. 2 énonce, à titre déclaratoire, que les qualifications et les certificats qui ne sont pas régis par le règlement (UE) n° 1178/2011 relèvent de l'OPNA²⁸. Est concernée en particulier la conduite des aéronefs qui sont énumérés à l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 et pour lesquels le règlement (UE) n° 1178/2011 ne prévoit aucune qualification de classe ou de type.

²⁸ Ordonnance du DETEC du 14 janvier 2021 concernant les titres de vol du personnel navigant de l'aéronautique non réglés à l'échelon européen (OPNA), RS 748.222.1.

Art. 11 Manuel d'exploitation

Al. 1

L'organigramme, l'exécution des missions et les activités de formation et d'entraînement correspondantes sont à décrire dans un manuel d'exploitation conformément à la Partie ORO du règlement (UE) n° 965/2012 (y compris les procédures d'exploitation standard [SOP]).

Al. 2

Les entreprises de transport aérien qui déploient également des activités relevant de l'aviation civile (exploitation mixte) peuvent soit s'appuyer sur les manuels d'exploitation existants et approuvés par l'autorité de l'aviation civile, en complétant les parties en lien avec l'aviation d'État, soit élaborer de A à Z des manuels distincts. Si un exploitant ne possède pas de manuel d'exploitation approuvé (par exemple parce qu'il assure des exploitations sous le régime de la Partie NCO), celui-ci doit être conforme en tous points aux dispositions de la Partie ORO pour que l'autorisation d'exploitation soit délivrée.

Al. 3

Les entreprises de transport aérien qui effectuent des exploitations mixtes et qui ne possèdent qu'un seul manuel d'exploitation doivent y décrire les différences entre les procédures d'exploitation, les modalités de passage d'une procédure d'exploitation à l'autre et les mesures de formation et d'information du personnel.

Cette disposition fait écho en substance au point ORO.AOC.125 du règlement (UE) n° 965/2012 (Exploitation à des fins non commerciales par le titulaire d'un CTA avec des aéronefs figurant sur son CTA).

Art. 12 Autorisation d'exploitation

Al. 1 et 2 Délivrance de l'autorisation d'exploitation

L'ordonnance énonce l'obligation générale de posséder une autorisation pour effectuer les missions visée à l'art. 1, al. 1 à 3 au moyen d'aéronefs avec occupants. On s'assure ainsi que l'OFAC vérifie le bon respect des conditions prévues aux art. 8 à 11 de l'ordonnance.

L'autorisation a uniquement valeur de certification de la sécurité. Elle ne s'apparente nullement à l'autorisation d'exploitation visée au règlement (CE) n° 1008/2008²⁹ ou à l'art. 27 LA.

Une autorisation en vue d'assurer du sauvetage aérien peut dès lors être obtenue sans que l'exploitant soit titulaire du CTA et de l'agrément SPA.HERMS conformément au règlement (UE) n° 965/2012. C'est le cas des entreprises nouvellement constituées qui ne souhaitent pas être actives dans l'aviation civile ou des entreprises de transport aérien qui sont intégrées dans des autorités et qui ne peuvent donc pas exercer d'activité commerciale dans l'aviation civile.

Al. 3 Autorisation d'exploitation globale sans certifications spécifiques, approbation (spéciales) ou obligations de déclaration

Les éléments de certification/d'approbation figurant dans le règlement (UE) n° 965/2012 se déclinent en modules. Une entreprise de transport aérien peut donc être titulaire de plusieurs certificats et agréments distincts, qui sont parfois interdépendants. La présente ordonnance privilégie une approche différente en ce sens qu'elle ne prévoit qu'une autorisation globale couvrant tous les domaines qu'elle régit. Ce qui précède vaut également dans les cas où le règlement (UE) n° 965/2012 exige une certification (p. ex. un CTA) ou un agrément spécifique (p. ex. agrément SMUH) préalablement à des qualifications.

²⁹ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, JO L 293 du 31.10.2008.

En outre, le règlement (UE) n° 965/2012 prévoit parfois une obligation de déclaration. La délivrance d'une autorisation d'exploitation pour l'aviation d'État permet de faire l'économie de cette démarche.

Al. 4 Prise en compte des certifications et agréments

Dès lors qu'une entreprise de transport aérien est titulaire d'une certification ou d'un agrément relevant de l'aviation civile (p. ex. CTA ou agrément SMUH), on considère qu'elle remplit les conditions organisationnelles correspondantes. Réexaminer les mêmes conditions en vue de la délivrance de l'autorisation d'exploitation ne fait en effet aucun sens. Les certificats/agréments correspondants sont suffisamment probants. Ne doivent en fin de compte être examinés et approuvés que les divergences et précisions par rapport aux manuels d'exploitation approuvés de l'aviation civile.

Al. 5

Cette disposition précise que les autorisations d'exploitation délivrées en vertu de la présente ordonnance ainsi que, le cas échéant, d'autres autorisations, ne sont pas reconnues dans l'aviation civile.

Al. 6

Pour les entreprises de transport aérien étrangères qui effectuent des vols civils d'État en Suisse pour le compte des autorités suisses, une part importante des conditions d'autorisation peut reposer sur des bases de certification qui ont été examinées par l'autorité compétente au lieu du principal établissement. Il peut ainsi être nécessaire, dans le cadre de la surveillance, de procéder à des audits ou à des inspections au principal établissement d'une entreprise situé à l'étranger. Au cas où l'autorité étrangère compétente refuserait de coopérer, le pouvoir de surveillance serait sévèrement amputé. En règle générale, cela se traduit par le retrait de l'autorisation.

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

Afin de faciliter la correspondance formelle entre l'OFAC et les entreprises de transport aérien étrangères, celles-ci doivent communiquer un domicile de notification au sens de l'art. 11b PA³⁰ lors du dépôt de la demande. Sous réserve des traités internationaux ou de l'accord des autorités étrangères compétentes qui autorisent la notification à l'étranger.

Art. 14 Dérogations

Al. 1 Dérogation

L'al. 1 fonde la délivrance d'une dérogation pour répondre à des besoins extraordinaires des autorités ou des entreprises de transport aérien, même en l'absence de circonstances s'apparentant à une situation d'urgence.

Les besoins extraordinaires peuvent notamment être liés à l'événement prévu (p. ex. dérogations pour la gestion d'un grand événement comme le championnat d'Europe de football ou la Street Parade), à un besoin spécifique d'une entreprise de transport aérien (p. ex. indisponibilité soudaine du matériel ou du personnel de vol) ou encore à l'utilisation de nouvelles technologies, procédures ou infrastructures (p. ex. nouvelles procédures d'approche) que l'ordonnance ou les dispositions européennes n'ont pas encore réglementés.

Al. 2 et 3 Clause générale de police/situations s'apparentant à une situation d'urgence

En cas de danger immédiat et sérieux pour l'ordre et la sécurité publics de même que pour la vie et l'intégrité corporelle, les autorités et les sauveteurs doivent être en mesure de réagir immédiatement et d'intervenir sans devoir obtenir au préalable les autorisations (dérogations) correspondantes. Les entreprises de transport aérien sont tenues de déclarer à l'OFAC ce genre d'interventions dans les 24 heures suivant leur commencement, justificatifs à l'appui.

³⁰ RS 172.021.

Vu l'étendue des dispositifs de sauvetage disponibles en Suisse, les conditions d'application de la clause d'exception sont très strictes. Cette clause ne saurait par exemple être invoquée pour le transport d'une personne dont la vie n'est pas en danger.

Art. 15 Personnes à bord

Al. 1 Admissibilité du transport de personnes

Lors de vols civils d'État, il se peut que la mission exige d'embarquer des personnes qui ne font pas partie de l'équipage ou qui ne s'assimilent pas à des spécialistes affectés à une tâche (*task specialist*). Sous l'empire de la Partie SPO, ces personnes ne peuvent pas être embarquées dans des aéronefs de l'aviation civile, lorsqu'elles n'exécutent aucune des tâches opérationnelles décrites dans une procédure d'exploitation standard (SOP) et qu'elles n'ont pas été désignées, formées et intégrées dans son exploitation par l'entreprise de transport aérien.

Aussi, la présente disposition de l'ordonnance autorise le personnel d'intervention, à l'instar des pompiers, des policiers ou des sauveteurs qualifiés, à embarquer en dérogeant aux conditions susmentionnées. Ce personnel a par ailleurs la qualité de passager lorsqu'il exerce à bord des activités liées à l'intervention mais non à l'exécution du vol proprement dit (p. ex. chef d'intervention volant [CIV], observateurs, personnes qui montent dans l'hélicoptère ou le quittent au moyen d'un treuil ou d'autres moyens analogues).

Peu importe en l'espèce que les passagers soient transportés à bord ou en charge externe (que ce soit au moyen d'un appareil d'hélicitreillage ou d'un crochet de chargement).

La présente disposition s'applique également au sauvetage aérien au sens du chapitre 2, section 3 puisque le sauvetage aérien est aussi en partie assuré au moyens d'hélicoptères non équipés d'un appareil d'hélicitreillage, les spécialistes du sauvetage hélicoptère et les médecins urgentistes étant dans ce cas déposés sur le site d'exploitation au moyen d'un crochet de chargement (vol HEC). Ces missions entrent dans la catégorie des exploitations spécialisée (commerciales) à haut risque. À l'instar de la pratique en vigueur pour l'aviation civile, elles exigent de réaliser une évaluation des risques (*risk assessment*) et de définir des SOP.

Il est également permis d'embarquer des personnes nécessaires à l'exécution de la mission mais n'ayant pas la qualité de spécialistes affectés à une tâche, dans le cadre de décollages d'hélicoptères par brouillard au sol ou brouillard élevé (art. 20).

Les personnes transportées dans le cadre de l'art. 15, al. 1, sont considérées comme des passagers au sens des dispositions relatives à l'expérience récente (cf. point FCL.060 du règlement [UE] n° 1178/2011).

Al. 2 Conditions

La mise en œuvre des exigences relatives à l'exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité (point CAT.POL.H.305 du règlement (UE) n° 965/2012) est fondamentale pour la sécurité du transport de personnes. Pour des raisons de technique législative, le législateur renonce à un renvoi détaillé.

Art. 16 Marchandises dangereuses

Il peut arriver qu'il soit nécessaire de transporter des marchandises dangereuses (p. ex. des armes et des munitions [séparées ou sur des personnes armées], des explosifs, des machines, des agents d'extinction, etc.) dont le transport ne serait pas autorisé par les normes de la Partie SPA, sous-partie G du règlement (UE) n° 965/2012. C'est en particulier le cas lors des missions assurées par les services de police, par la douane ou par les sapeurs-pompiers.

L'entreprise de transport aérien est tenue de décrire dans son manuel d'exploitation les écarts par rapport à la réglementation de l'aviation civile ainsi que les mesures de sécurité appropriées.

Section 2 Dispositions générales relatives aux missions hélicoptérées

Art. 17 Classes de performances

L'art. 17 encadre les exigences applicables aux classes de performances associées aux hélicoptères engagés dans les missions visées à l'art. 1, al. 1 à 3, hors sauvetage et vols de transfert médicalement nécessaires.

Aujourd'hui, la police ou la douane (principalement) ont le droit d'assurer des vols jour et nuit en classe de performances 3 sur tout le territoire. Compte tenu des dangers potentiels pour les tiers au sol liés à ces opérations, la disposition introduit une restriction quant au survol des régions qui sont à la fois des zones habitées et se caractérisent par un environnement dit hostile. Les expressions « zone habitée » et « environnement hostile » ont le sens que leur donnent respectivement les points 24 et 69 de l'annexe I du règlement (UE) n° 965/2012.

Art. 18 Minimums opérationnels

Al. 1

Les minimums opérationnelles sont essentiellement fonction de la classe d'espace aérien et par conséquent sont dans l'ensemble encadrés par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et l'ORA. Cela étant, certains minimums opérationnels sont également fixés par le règlement (UE) n° 965/2012. Pour les vols civils d'État (mais pas que), le droit national peut prévoir des dérogations en application de l'art. 4 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012. Pour la Suisse, les dérogations figurent généralement à l'ORA.

L'al. 1 porte sur les minimums opérationnels du point SPA.HERMS.120 du règlement (UE) n° 965/2012 (qui, pour des raisons de technique législative, ne font pas l'objet d'un renvoi direct). En conséquence, ces minimums opérationnels réduits peuvent être appliqués à toutes les opérations hélicoptérées relevant du champ d'application de la présente ordonnance et donc également aux vols autres que le sauvetage aérien et les vols de transfert médicalement nécessaires.

Il convient de noter que les minimums opérationnels réduits ne sont applicables que si l'exploitation est effectuée en mode multipilote ou en mode monopilote avec un membre d'équipage technique assis sur un siège avant orienté vers l'avant, dûment qualifié et formé. Pour autant que l'opération considérée n'entre pas dans la catégorie du sauvetage aérien ou des vols de transfert médicalement nécessaires, le membre d'équipage technique ne doit pas nécessairement être qualifié comme membre d'équipage du SMUH.

Al. 2

Au-dessus des foyers d'incendie se forment naturellement des nuages de fumée généralement de faible étendue et bien circonscrits. Étant donné que la lutte contre l'incendie peut nécessiter la projection d'agents extincteurs directement au-dessus du foyer d'incendie, les aéronefs engagés dans ce genre de mission devraient pouvoir voler lorsque la visibilité est inférieure à 800 mètres, sinon la lutte aérienne contre l'incendie perdrait nettement de son efficacité. Étant donné qu'à proximité immédiate d'un foyer d'incendie, les personnes ne participant pas aux opérations ne courent guère de danger, il n'y a pas de risque disproportionné pour les tiers au sol.

Al. 3

Cet alinéa établit (à titre essentiellement déclaratoire) que les règles générales de l'aviation et donc les minimums opérationnels habituels de l'aviation civile restent applicables aux missions qui ne répondent pas aux critères des dispositions spéciales des al. 1 ou 2. Les minimums opérationnels les plus contraignants s'appliquent dans tous les cas.

Al. 4

Les altitudes minimales de vol visées aux règles SERA.5005 f) 1) et 2) du règlement d'application (UE) n° 923/2012 ne se réfèrent pas seulement à la distance verticale entre le sol/les obstacles et l'aéronef. Elles s'appliquent également au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m,

ou de 150 m selon le cas, autour de l'aéronef. Cependant, ces règles limitent par trop les opérations au-dessus d'un terrain vallonné et surtout dans les vallées. En conséquence, l'ordonnance simplifie les règles relatives aux hauteurs minimales en omettant la référence au rayon, comme c'était le cas avant l'introduction des règles SERA.5005 f) 1) et 2).

Art. 19 Vols de nuit

Al. 1

Nombre d'opérations nocturnes de l'aviation civile d'État impliquent des atterrissages extérieurs dans des régions où les conditions de luminosité sont mauvaises (p. ex. vallées à l'ombre). Dans ce contexte, les entreprises de transport aérien sont tenues d'utiliser des aéronefs et des équipements entièrement certifiés pour les opérations avec NVIS³¹ et de ne recourir qu'à des équipages formés en conséquence.

Al. 2

Le commandant de bord décide, sur la base des conditions sur place, de l'utilisation ou non de NVIS dans le cadre de la mission.

Al. 3

L'ordonnance introduit un allègement par rapport au point SPA.NVIS.130 b) du règlement (UE) n° 965/2013 : l'expérience minimale préalable requise en vol à vue (VFR) peut également être acquise de nuit en doubles commandes avec un instructeur de vol (heures « duales » au lieu d'heures en tant que pilote commandant de bord [PIC]). Cela suppose que l'OFAC ait approuvé le programme de formation spécifique.

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

Les conditions de brouillard au sol et de brouillard élevé ne sont pas rares en Suisse. Aussi, en application de l'art. 4, par. 1, les hélicoptères sont autorisés à décoller à travers le brouillard dans le cadre d'une « opération spéciale » conformément à l'art. 4, par. 1 du règlement d'application (UE) n° 923/2012. Les règles relatives à la circulation et aux licences figurent respectivement à l'ORA et à l'OPNA. Conformément à l'art. 60, al. 1, OPNA, les instructions sont uniquement dispensées par des opérateurs autorisés par l'OFAC pour ce type d'opération.

L'al. 1 fixe les exigences en matière de performance et d'équipement des hélicoptères employés, lesquelles découlent de la communication technique CT 02.050-25 en vigueur concernant les exigences minimales requises pour l'admission d'hélicoptères aux décollages par brouillard au sol ou brouillard élevé, communication technique qui est régulièrement adaptée en fonction des évolutions techniques.

Comme indiqué plus haut au commentaire de l'art. 15, des personnes nécessaires à l'exécution de la mission mais n'ayant pas la qualité de spécialistes affectés à une tâche, peuvent également être transportés dans le cadre de décollages d'hélicoptères par temps de brouillard au sol ou de brouillard élevé.

Pour des questions de sécurité, les décollages avec des charges externes ne sont pas autorisés.

Art. 21 Formation de maintien des compétences et contrôle

Par souci de clarification, l'art. 21 précise les exigences applicables en matière de formation de maintien des compétences et de contrôle (*recurrent training and checking*) en fonction du domaine.

La formation de maintien des compétences et le contrôle doivent également inclure des types d'exploitation qui ne sont régis que par la présente ordonnance, comme les décollages d'hélicoptères en cas de brouillard au sol ou de brouillard élevé (cf. également l'art. 20, al. 4).

³¹ Systèmes d'imagerie nocturne.

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

Art. 22 Classes de performances

Les dispositions de l'art. 22 reflètent le contexte juridique en place depuis 2014. La seule modification porte sur la clause d'exception où, à la place du « délai raisonnable », le législateur introduit une durée précise, à savoir « 20 minutes »).

L'expression « inapproprié sous l'angle opérationnel » se rapporte à la manœuvrabilité de l'hélicoptère, laquelle est en général liée aux facteurs d'altitude et de vent décrits plus haut.

Art. 23 Position des membres d'équipage SMUH

Sur plusieurs types d'hélicoptères, principalement monomoteurs, une civière ne peut être installée qu'en sacrifiant un siège avant. Dans ce cas, les membres de l'équipage technique SMUH ne peuvent pas s'asseoir à l'avant pendant toute la durée de l'intervention. Une dérogation par rapport aux dispositions du point SPA.HERMS.130 du règlement (UE) n° 965/2012 est par conséquent prévue dans l'ordonnance sans quoi ces hélicoptères ne pourraient pas être utilisés pour le sauvetage aérien et les vols de transfert médicalement nécessaires.

Attendu que les membres d'équipage SMUH ne sont guère en mesure d'assister le commandant de bord lorsqu'ils sont assis sur le siège arrière, les minimums opérationnels réduits de l'art. 18, al. 1, en relation avec le SPA.HERMS.120 du règlement (UE) n° 965/2012 ne sont pas applicables. Les interventions doivent être effectuées dans le respect des minimums opérationnels ordinaires, conformément au règlement (UE) n° 965/2012 et aux règles de l'air. Dans tous les cas, les minimums opérationnels les plus contraignants s'appliquent.

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

En Suisse, les places d'atterrissage d'hôpitaux et les terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours sont assimilés à des terrains d'atterrissage en campagne³² et sont régis par l'OSIA³³ (cf. art. 1, al. 4, OSAC³⁴). Conformément à l'art. 56 OSIA, ils peuvent être aménagés et utilisés sans autorisation de l'office³⁵.

Al. 1

Le manuel d'exploitation doit décrire les sites d'exploitation ayant fait l'objet d'un levé topographique préalable (*pre-surveyed operating sites*), c'est-à-dire les places d'atterrissage d'hôpitaux et terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours qui sont régulièrement desservis la nuit, peu importe que ces sites s'apparentent ou non à des sites d'intérêt public (PIS).

Al. 2

Les informations suivantes doivent figurer dans le manuel d'exploitation :

- a) Caractéristiques et dimensions du terrain d'atterrissage (cartes ou photos à l'appui) :
 - Nom et désignation, coordonnées et, le cas échéant, adresse
 - Altitude
 - Situation (au sol ou surélevée [en indiquant la hauteur au-dessus du sol])
 - Environnement (zone habitée, environnement hostile, etc.)

³² Contrairement à la pratique de nombreux pays européens, en Suisse, les places d'atterrissage d'hôpitaux ne constituent pas des sites d'intérêt public (PIS) au sens de l'art. 2, par. 3, du règlement (UE) n° 965/2012 et les dispositions européennes relatives aux PIS ne s'appliquent dès lors pas (cf. notamment le point CAT.POL.H.225 du règlement [UE] n° 965/2012).

³³ Ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique, RS 748.131.1.

³⁴ Ordonnance du 14 mai 2014 sur les atterrissages et les décollages d'aéronefs en dehors des aéroports, OSAC, RS 748.132.3.

³⁵ En revanche, la construction de ces terrains d'atterrissage nécessite un permis de construire cantonal.

- Taille de l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF), de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) et, le cas échéant, de la zone de sécurité
- Nature du terrain
- Restrictions (masse et/ou nombre des hélicoptères utilisés, etc.)
- Éclairage et indicateur de la direction du vent
- b) Manœuvres d'approche, de départ et de remise de gaz
 - Trajectoires et profils de vol
 - Situation au niveau des obstacles (permanents et temporaires)
 - Procédure en cas de panne moteur d'un hélicoptère multimoteur
 - Horaire d'exploitation (jour/nuite)
- c) Types d'hélicoptères utilisés
- d) Moyens de communication et de coordination
 - Fréquences radio pour les appels sans accusé de réception ou du contrôle de la circulation aérienne
 - SELCODE pour l'éclairage/les balises
 - Le cas échéant, numéro de téléphone de l'exploitant du terrain d'atterrissage

L'énumération de l'al. 2 l'emporte sur les indications de l'AMC1 relatif au point CAT.OP.MPA.105 du règlement (UE) n° 965/2012.

Al. 3

L'entreprise de transport aérien veille à ce que la description des places d'atterrissage d'hôpitaux et des terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours soit toujours à jour.

Al. 4

La procédure décrite reflète la pratique usuelle en vigueur pour l'approche d'une place d'atterrissage d'hôpital ou d'un terrain d'atterrissage destiné aux opérations de secours.

Al. 5

Éventuellement, proposition de l'industrie à la suite de la consultation des parties prenantes concernant d'autres procédures de coordination ou des procédures alternatives.

Art. 25 Équipement des hélicoptères monomoteurs

Comme on l'a vu, les hélicoptères monomoteurs (ou les hélicoptères de la classe de performances 3) peuvent continuer à être utilisés dans un cadre restreint pour le sauvetage aérien et les vols de transfert médicalement nécessaires. Cependant, ces hélicoptères disposent souvent d'un équipement plus simple que les bimoteurs et ne peuvent pas satisfaire pleinement aux exigences des points SPA.HERMS.110 e) et g) du règlement (UE) n° 965/2012. L'ordonnance prévoit des dérogations qui tiennent compte de cette situation.

Chapitre 3 Aviation sans équipage à bord

Art. 26 Règles d'exploitation

À l'instar de la nouvelle réglementation européenne sur les drones (règlements [UE] 2019/947³⁶ et [UE] 2019/945³⁷), une distinction est également opérée entre catégorie associée à un faible risque et catégorie associée à risque accru pour l'exploitation d'aéronefs sans occupants en aviation civile d'État. L'al. 3 énonce que cette distinction est déterminante pour les exigences opérationnelles.

³⁶ 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.

³⁷ Règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.

Al. 1 Vols à faible risque avec exploitation en vue directe (VLOS)

Par vue directe, on entend un type d'exploitation dans lequel le pilote à distance est capable de maintenir un contact visuel continu sans aide technique (p. ex. jumelles) avec l'aéronef sans occupants. Les lunettes de vue portées par le pilote à distance ne sont pas considérées comme une aide technique. La hauteur maximale de 120 m au-dessus du sol correspond à la distance entre le point le plus proche de la surface de la Terre et l'aéronef sans occupants. On entend par rassemblement de personnes une groupe de personnes dont la densité est telle qu'il leur est impossible de quitter les lieux. Ce sont par exemple les personnes réunies dans un parc un jour d'été ou la foule qui déambule dans une rue commerçante très fréquentée.

Al. 2 Vols en vue étendue (*extended visual line of sight*, EVLOS) associés à un faible risque.

Dans certains cas, l'exploitation d'aéronefs sans occupants peut être qualifiée de peu risquée même lorsque pilote à distance ne maintient pas de contact visuel direct avec l'aéronef mais qu'il est assisté par un observateur. Le ou les observateurs doivent maintenir un contact visuel constant avec l'aéronef sans occupants et rester en contact permanent avec le pilote à distance (par exemple par radio ou par téléphone). La distance entre l'aéronef sans occupants et le pilote à distance ne doit pas dépasser 1 km. Les conditions énoncées à l'al. 1, let. b, c et d, doivent également être respectées dans ces cas de figure.

Le pilotage en immersion (FPV) à l'aide de lunettes vidéo est considéré comme vol en vue directe.

Al. 3 Qualification en tant qu'exploitation associée à un risque accru

L'ordonnance précise que les missions qui ne remplissent pas l'une des conditions des al. 1 ou 2 sont considérées comme exploitations associées à un risque accru. Elles doivent dès lors faire l'objet d'une évaluation des risques (cf. art. 27) et d'un système de gestion de la sécurité ([SGS] cf. art. 30, al. 2) qui doit toujours être à jour. Toutefois, contrairement aux dispositions en vigueur pour l'aviation civile, la présente ordonnance ne contraint pas les exploitants d'UAS à demander une autorisation s'ils assurent des exploitations dans la catégorie associée à des risques accrus.

Al. 4 Relation avec les normes de l'aviation civile

L'ordonnance indique, de manière déclaratoire, que les normes de l'aviation civile ne s'appliquent pas, à l'exception des règles de l'air.

Art. 27 Évaluation du risque d'exploitation accru

Al. 1

L'art. 5 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 exige des exploitants d'UAS dans le cadre de l'aviation civile de réaliser une évaluation détaillée des risques pour les vols très complexes et à haut risque en catégorie dite « spécifique ». Cette exigence s'applique également aux vols associés à un risque accru relevant du champ d'application de la présente ordonnance, quoique sous une forme atténuée et simplifiée par rapport à la disposition précitée.

Les exploitants d'UAS doivent prendre en compte les points suivants dans l'évaluation des risques (à réaliser avant de commencer l'exploitation) :

- a) nature (p. ex. VLOS, BVLOS), ampleur et complexité de l'exploitation, en tenant compte en particulier de la zone d'exploitation (densité de population : zone urbaine ou rurale, rassemblement de personnes), de l'environnement opérationnel (cf. zones de restriction de vol visées à l'art. 34), des compétences du personnel aéronautique (formation, expérience), des caractéristiques techniques de l'aéronef sans occupants utilisé (comme le poids, la vitesse, etc.) ;
- b) risques de l'exploitation pour les personnes et biens au sol et pour d'autres usagers : (p. ex. contact visuel, moyen de géolocalisation, route aérienne, hauteur de vol, poids, survol de personnes et d'infrastructures critiques, distance par rapport aux personnes ne participant pas à l'exploitation, etc.), et

- c) identification et application de mesures d'atténuation des risques (p. ex. observateurs de l'espace aérien, dispositifs anticollision, système de secours par parachute balistique, itinéraire de vol alternatif, etc.)

Al. 2 et 3

L'évaluation générale des risques doit être complétée avant chaque mission en tenant compte des conditions concrètes de la mission ainsi que des conditions opérationnelles et environnementales (température, force et direction du vent, exigences propres à la mission, etc).

Les évaluations des risques doivent être réalisées par du personnel formé, conformément aux dispositions du manuel de SGS.

Art. 28 Entretien

Les exploitants d'UAS répondent de la conformité des UAS utilisés avec les exigences opérationnelles et de leur bon entretien sur la base du programme d'entretien du fabricant. S'il n'existe pas de consignes d'entretien de la part du fabricant ou si l'exploitant d'UAS utilise un aéronef qu'il a construit lui-même, il doit définir son propre programme d'entretien.

Les tâches d'entretien qui peuvent être effectuées par les pilotes à distances eux-mêmes doivent être décrits dans le manuel d'exploitation.

Art. 29 Licences et formation

Les formations sur les missions d'UAS dans l'aviation civile d'État sont actuellement dispensées par de multiples exploitants de drones, sans uniformité. Des initiatives ont toutefois été lancées pour uniformiser les formations. Les formations standardisées sont appelées à se développer pour différents domaines d'application (p. ex. missions de la police, des pompiers ou de l'aide en cas de catastrophe) dans le cadre de concordats ou d'autres formes de collaboration. Afin de ne pas entraver cette dynamique, seules les exigences de base en matière de licence et de formation sont fixées pour l'instant. S'il s'avérait que ces prescriptions sont insuffisantes ou que l'industrie n'est pas en mesure de définir des règles harmonisées, les conditions devraient éventuellement être adaptées ultérieurement.

L'expérience montre que de solides connaissances et une formation de bonne qualité contribuent de manière déterminante au bon déroulement des exploitations. Les pilotes à distance dûment formés connaissent les limites et les risques de l'exploitation et peuvent les évaluer en conséquence. Des entraînements réguliers permettent de consolider et de maintenir les compétences.

L'exécution des vols conformément à la présente ordonnance suppose de satisfaire au préalable les conditions du certificat A2 conformément au règlement d'exécution (UE) n° 2019/947. Ce certificat peut être obtenu en passant un examen selon les modalités prévues par le règlement susmentionné ou en justifiant vis-à-vis de l'OFAC d'une formation appropriée ou d'une qualification équivalente.

En outre, les pilotes devraient recevoir une formation théorique et pratique dans les domaines qui sont particulièrement pertinents pour l'exploitant d'UAS.

En l'absence de formation standardisée pour le domaine d'activité de l'exploitant d'UAS, celui-ci doit développer son propre plan de formation. Outre les critères énoncés à l'al. 3, l'exploitant d'UAS doit, le cas échéant, se référer aux normes et recommandations de l'industrie dans le domaine de l'aviation civile sans équipage à bord. La formation - adaptée aux genres de mission - peut également être dispensée par des tiers.

Aux fins de la formation, les exploitants d'UAS établissent un programme et déclarent leurs activités de formation à l'OFAC.

Art. 30 Manuel d'exploitation

Al. 1 Principe

Tout exploitant de drone doit rédiger un manuel d'exploitation conforme aux exigences de l'annexe 5 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 pour une procédure standard.

Le manuel d'exploitation décrit notamment les points suivants :

- Organisation de l'exploitant (y compris les compétences et les responsabilités)
- Exploitations
- Types et systèmes d'aéronefs engagés
- Entretien des aéronefs
- Mesures d'urgence
- Instructions sur la manière d'enregistrer l'expérience récente et les temps de vol (cf. art. 35 ci-dessous) , et
- Processus de compte rendu d'événements

Le manuel doit également confirmer que l'exploitation est réalisée dans le cadre des exigences réglementaires.

Al. 2 Exploitants d'UAS dont les exploitations sont associées à un risque accru

Les exploitants d'UAS dont les exploitations présentent un risque accru au sens de l'art. 26, al. 3, doivent en outre décrire et tenir un SGS. Celui-ci doit tenir compte des spécificités de l'exploitation.

Al. 3 et 4 Exploitation mixte

Lorsqu'une entreprise effectue à la fois des missions de l'aviation civile d'État et des missions de l'aviation civile, le manuel d'exploitation de l'aviation civile peut être complété par les informations correspondantes.

L'al. 4 définit les informations qui doivent être ajoutées au manuel d'exploitation lorsqu'un exploitant d'UAS effectue des exploitations mixtes et ne tient qu'un seul manuel d'exploitation.

Art. 31 Déclaration de l'exploitant d'UAS

Au lieu de demander une autorisation, ce qui paraît disproportionné et peu rationnel dans ce contexte, les exploitants d'UAS relevant du champ d'application de la présente ordonnance doivent simplement soumettre une déclaration à l'OFAC au commencement de l'exploitation. Un modèle de document à cet effet est mis à la disposition des intéressés par l'OFAC.

La déclaration permet notamment à l'OFAC d'avoir une vue d'ensemble des exploitants d'UAS et de planifier ses activités de surveillance sur cette base.

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

Dans le souci de simplifier la correspondance entre l'OFAC et les exploitants d'UAS étrangers, ces derniers sont tenus de communiquer un domicile de notification au sens de l'art. 11b PA. Demeurent réservés les traités internationaux ou l'accord des autorités étrangères compétentes qui autorisent la notification de la correspondance à l'étranger.

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

Al. 1 et 2

Tout exploitant de drone assurant des missions au sens de l'art. 1, al. 1 à 3 est en principe tenu de s'enregistrer, d'activer le système d'identification à distance et d'apposer le marquage requise sur l'aéronef sans occupant. L'OFAC détermine le type de marquage.

L'enregistrement, l'identification à distance et le marquage permettent de retracer les vols et donc de vérifier la déclaration soumise.

Al. 3

Une fois le système d'identification à distance activé, il est possible de suivre l'itinéraire d'un aéronef sans occupants pendant ou après sa mission. Si la sécurité intérieure ou extérieure de la Suisse ou l'activité des autorités policières ou douanières s'en trouvent compromises, l'exploitant d'UAS peut exceptionnellement supprimer l'identification à distance. Il doit toutefois prendre des mesures d'atténuation appropriées pour maintenir la sécurité aérienne. Lorsque la mission a lieu dans un espace aérien contrôlé, l'exploitant se coordonne avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne compétent.

Art. 34 Zones de restriction de vol

Al. 1

Là encore, en s'inspirant de la réglementation de l'aviation civile, des zones sont définies dans lesquelles l'utilisation d'aéronefs sans occupants n'est possible qu'avec une déclaration de consentement spécifique.

Les missions d'aéronefs sans occupants visées à l'art. 1, al. 1 à 3 dans un rayon de 5 km d'un aéroport civil ou militaire requièrent l'accord préalable du service du contrôle de la circulation aérienne (let. a). En l'absence de services de contrôle de la circulation aérienne, l'exploitant d'UAS devra obtenir l'accord du chef d'aéroport. À titre exceptionnel, la mission peut avoir lieu sans l'accord du chef d'aéroport dans les cas d'urgence, et seulement si le contact visuel direct du pilote à distance avec l'aéronef sans occupants et l'observation de l'espace aérien sont assurés en permanence (let. b).

Al. 2

En outre, 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. Le service compétent est indiqué sur la carte pour drones de l'OFAC (maps.geo.admin.ch) sous les informations propres à chaque objet. Il est recommandé de conclure, le cas échéant, des arrangements bilatéraux avec les services compétents en cas de missions au moyen d'aéronefs sans occupants.

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

Les exploitants de drones veillent à inscrire les enregistrements. Ces derniers mentionneront le lieu, la date, l'heure, la durée de la mission ainsi que le type/modèle de l'aéronef sans occupants et le nom du pilote à distance.

Ces données sont en premier lieu utiles à l'activité de surveillance de l'OFAC et peuvent, le cas échéant, être éditées par ce dernier.

Art. 36 Marchandises dangereuses

Rien ne justifie actuellement d'autoriser de manière générale le transport de marchandises dangereuses par aéronefs sans occupants. Une dérogation est cependant prévue à l'al. 2. L'expression « marchandises dangereuses » a le sens que lui donne l'art. 2, point 11 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 et des GM correspondants. L'appréciation du risque acceptable s'appuie notamment sur l'AMC1 relatif à l'art. 5 du règlement d'exécution (UE) 2019/947.

Art. 37 Utilisation de l'U-space

Par décision du 24 novembre 2022 du Comité mixte Suisse-UE du transport aérien, la Suisse a également adopté la réglementation européenne U-space³⁸. Celle-ci est entrée en vigueur pour la Suisse le 26 janvier 2023.

Lorsque des espaces aériens U-space sont créés, la coordination des besoins de toutes les parties prenantes fait partie de la planification. La sécurité suppose que les services proposés soient également disponibles pour l'aviation civile d'État.

La bonne exécution des missions visées à l'art. 1, al. 1 à 3 dans un espace aérien U-space implique de recourir aux services U-space, à savoir : service d'identification du réseau, service de géovigilance, service d'autorisation de vol UAS, service d'informations sur la circulation et, si nécessaire, service d'informations météorologiques et service de contrôle de la conformité. L'utilisation de ces services permet de garantir la sécurité des usagers de l'espace aérien. L'exploitation d'UAS d'État est considérée comme prioritaire par le service d'autorisation de vol UAS par rapport aux exploitations civiles. Le service d'identification à distance est l'un des services qui doivent être utilisés dans un espace aérien U-space. En toute logique, l'identification à distance s'applique dès lors aussi aux aéronefs sans occupants exploités dans le cadre de la présente ordonnance.

Des dérogations sont toutefois possibles dans les cas où l'utilisation des 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, par exemple, supprimer exceptionnellement l'identification à distance. Il doit toutefois prendre des mesures, le cas échéant en collaboration avec le prestataire de services U-space ou l'organisme de contrôle de la circulation aérienne compétent (dans l'espace aérien contrôlé) propres à garantir nonobstant la sécurité des vols, par exemple, en limitant les vols VLOS, en convenant d'une procédure spéciale avec le prestataire d'U-space ou en utilisant le service d'autorisation de vol UAS au lieu du service d'identification du réseau.

Art. 38 Dérogations

En cas de menace immédiate et grave pour l'ordre et la sécurité publics ainsi que pour la vie et l'intégrité corporelle, les autorités et les services de secours doivent être en mesure de réagir immédiatement et d'effectuer des interventions en dérogeant, le cas échéant, aux dispositions du règlement. Ces missions doivent être déclarées à l'OFAC par l'exploitant d'UAS dans les 24 heures suivant leur commencement en indiquant le motif.

Chapitre 4 Dispositions transitoires et finales

Art. 39 Modification d'autres actes (annexe)

La modification d'autres actes est réglée en annexe.

Art. 40 Dispositions transitoires

La réglementation adoptée donne à l'industrie suffisamment de temps pour adapter son exploitation ainsi que ses manuels d'exploitation aux nouvelles prescriptions et pour demander à l'OFAC une autorisation d'exploitation selon l'art. 12 ou pour soumettre une déclaration selon l'art. 31.

³⁸ Règlement d'exécution (UE) 2021/664 de la Commission du 22 avril 2021 relatif à un cadre réglementaire pour l'U-space ; règlement d'exécution (UE) 2021/665 de la Commission du 22 avril 2021 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne les exigences applicables aux prestataires de services de gestion du trafic aérien/de services de navigation aérienne et aux autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien dans l'espace aérien U-space désigné dans un espace aérien contrôlé ; règlement d'exécution (UE) 2021/666 de la Commission du 22 avril 2021 modifiant le règlement (UE) n° 923/2012 en ce qui concerne les exigences applicables aux vols avec équipage à bord effectués dans l'espace aérien U-space.

Les entreprises de transport aérien veilleront à adresser suffisamment à l'avance à l'OFAC leur demande d'autorisation d'exploitation, sous peine de devoir cesser (provisoirement) leur activité au terme du délai transitoire.

Art. 41 Entrée en vigueur

L'ordonnance entre en vigueur dès sa publication dans le Recueil officiel du droit fédéral.

Annexe (art. 39)

Les actes législatifs ci-après subissent les modifications suivantes en raison de l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur l'aviation d'État :

Ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA)

Art. 30, al. 1, dernière phrase

La nouvelle version remplace l'énumération des différents types de missions par une référence au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État.

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

La nouvelle version remplace l'énumération des différents types de missions par une référence au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État. Dans les faits, l'utilisation reste inchangée.

Il est précisé en outre que cette disposition ne s'applique qu'aux aéronefs d'État étrangers.

Ordonnance du 14 mai 2014 sur les atterrissages et les décollages d'aéronefs en dehors des aérodromes (ordonnance sur les atterrissages en campagne, OSAC)

Les modifications apportées à l'OSAC reprennent principalement l'approche et à la teneur de l'ordonnance sur l'aviation d'État. Puisque celle-ci inclut désormais sous l'aviation civile d'État certaines catégories de vols qui étaient jusqu'à présent effectués sous un régime purement civil, le champ d'application des dispositions correspondantes s'élargit légèrement.

Art. 6, al. 1, let. c

Le texte précise désormais que les missions assurées par des hélicoptères immatriculés à l'étranger pour le compte d'une autorité suisse sont soumises aux mêmes conditions que lorsque ces missions sont assurées par des entreprises de transport aérien ayant leur siège ou un établissement en Suisse (les dispositions couvrent également les vols effectués pour le compte d'autorités suisses hors du champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État).

Art. 12, al. 3

Le texte reprend l'approche de l'ordonnance sur l'aviation d'État, selon laquelle une autorité suisse peut être l'exploitant d'un aéronef.

Art. 24, let. c

L'expression « en cas d'urgence » disparaît au profit d'un renvoi au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État. Par ailleurs, il est précisé que les dispositions de l'OSAC en vigueur s'appliquent aux formations relevant du champ d'application de l'ordonnance sur

l'aviation d'État. Du fait de l'abandon de l'expression « en cas d'urgence », le champ d'application de la disposition est légèrement plus étendu de sorte que davantage de vols de formation relèvent de l'art. 24, let. c, ch. 1, OSAC.

Art. 26, al. 1, let. c

Cette disposition ne s'applique actuellement qu'aux cas d'interruption inopinée du fonctionnement des installations touristiques servant au transport de personnes, autrement dit aux pannes de télécabines et de téléphériques.

Les « ponts aériens » organisés pour pallier la fermeture de routes et de lignes de chemin de fer vers des sites touristiques (p. ex. Zermatt en 2018, Braunwald en 2023, Saastal en 2024) sont actuellement considérés comme relevant de l'art. 38 OSAC. Cette approche devient caduque avec l'ordonnance sur l'aviation d'État lorsque la population ne court aucun danger. C'est pourquoi le champ d'application de l'art. 26, al. 1, let. c, doit être légèrement étendu. D'une part, le critère du caractère « inopiné » de l'événement disparaît tandis que les interruptions de l'exploitation pour cause de révision des installations de transport font partie des exceptions. D'autre part, les fermetures d'autres voies de communication (notamment les routes) sont également mentionnées comme exceptions. La dérogation ne peut toutefois être accordée qu'en l'absence d'alternative terrestre satisfaisante.

Les adaptations maintiennent le statu quo. Dans les cas susmentionnés, le transport de touristes au moyen de « ponts aériens » dans les régions situées à plus de 1 100 m d'altitude restera toujours possible. L'autorisation en question peut inclure des dérogations à l'art. 25 OSAC (tout comme pour les cas mentionnés aux let. a et b). Il peut par exemple être indiqué, par mesure de sécurité aérienne, pour des questions de gestion de la foule ou d'ordre pratique, d'atterrir sur une installation sportive située dans une zone résidentielle ou sur le parking d'un restaurant. Les atterrissages en campagne dans le cadre du transport de personnes à moins de 1 100 m d'altitude ainsi que les atterrissages en campagne à plus de 1 100 m d'altitude à des fins autres que sportives ou touristiques (p. ex. pour des travaux ou le transport de résidents locaux) ne sont pas couverts par l'art. 26 OSAC.

Art. 33, al. 2

La disposition est étendue aux autorités douanières. En toute logique, celles-ci auraient déjà dû être couvertes par la réglementation existante.

Art. 35, al. 1 et 2

L'al. 1 étend la disposition aux autorités douanières. En toute logique, celles-ci auraient déjà dû être couvertes par la réglementation existante.

À l'al. 2, l'expression « organisme de sauvetage » disparaît au profit d'un renvoi au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État. De ce fait, le champ d'application de la disposition est légèrement plus étendu.

Art. 36

Les expressions « organisme de sauvetage » et « police » disparaissent au profit d'un renvoi au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État. De ce fait, le champ d'application de la disposition est légèrement plus étendu. Mais dans la pratique, il est peu probable que celle-ci soit activée, car les nouvelles catégories de vols concernées ne sont pas axées sur la haute montagne.

Titre du titre 3, chapitre 4, section 2

Les expressions « urgences » et « vols de police » disparaissent au profit d'un renvoi au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État.

Art. 38, al. 1 et 2

L'énumération de l'al. 1 disparaît au profit d'un renvoi au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État. Ce qui permet d'inclure les vols permettant de positionner des aéronefs ou d'assurer leur disponibilité en prévision d'une mission (p. ex. transfert vers des sites dégagés

en cas de brouillard sur la base d'attache ou dans le cadre de manifestations telles que le piquet de sauvetage durant les épreuves de coupe du monde de ski).

Ne sont toutefois pas concernés les vols par lesquels des aéronefs sont systématiquement acheminés, c'est-à-dire quelles que soient les conditions météorologiques, sur des terrains d'atterrissage en campagne (notamment des places d'atterrissage d'hôpitaux).

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.

Ordonnance du DETEC du 20 mai 2015 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA)

Art. 23, al. 5 et 7

Par renvoi à l'ordonnance sur l'aviation d'État, l'al. 5 limite la possibilité de voler lorsque la visibilité est inférieure à 800 m. À l'avenir, cela ne sera possible que pour les vols de lutte contre l'incendie.

À l'al. 7, l'énumération des différents genres de missions disparaît au profit d'un renvoi au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État.

Art. 27, al. 1, 2 et 5

L'al. 1 intègre un renvoi à l'ordonnance sur l'aviation d'État.

Aux al. 2 et 5, l'énumération des différents genres de missions disparaît au profit d'un renvoi au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État.

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

La phrase introductive de l'al. 2 introduit une restriction selon laquelle il n'est possible de voler au-dessous de l'altitude minimale de vol mais uniquement dans les limites du raisonnables.

À la let. a, l'énumération des différents genres de missions disparaît au profit d'un renvoi au champ d'application de l'ordonnance sur l'aviation d'État.