

# **Ordonnance du DETEC relative à l'exploitation d'hélicoptères pour le transport commercial de personnes ou de marchandises (OJAR-OPS 3)**

du 14 octobre 2008

---

*Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie  
et de la communication (DETEC),*

vu les art. 57, al. 1, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)<sup>1</sup>,  
vu l'art. 138a, al. 1 et 2, de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation  
(OSAv)<sup>2</sup>,

*arrête:*

## **Art. 1**           Objet et champ d'application

<sup>1</sup> La présente ordonnance règle le transport commercial par hélicoptère de personnes  
ou de marchandises assuré par des entreprises qui:

- a. ont leur siège en Suisse; et
- b. sont tenues de disposer d'une autorisation d'exploitation conformément à  
l'art. 27 LA pour exercer leur activité.

<sup>2</sup> Elle ne s'applique pas:

- a. aux vols dont les lieux de départ et de destination sont identiques (vols circu-  
laires);
- b. aux vols effectués par les services de police, les services douaniers et les mi-  
litaires, ni aux vols assurés par le service de recherche et de sauvetage  
(SAR<sup>3</sup>);
- c. au travail aérien.

<sup>3</sup> Elle règle notamment en détail l'octroi, le renouvellement et l'extension des licen-  
ces de transporteur aérien (art. 103, al. 1, let. d, OSAv).

RS 748.127.9

<sup>1</sup> RS 748.0

<sup>2</sup> RS 748.01

<sup>3</sup> SAR = «Search and Rescue» selon l'annexe 12 de la Conv. du 7 déc. 1944 relative à  
l'aviation civile internationale (RS 0.748.0).

## **Art. 2** Principe

Pour autant que la présente ordonnance n'en dispose pas autrement, l'exploitation d'hélicoptères à des fins de transport commercial de personnes ou de marchandises est régie par les prescriptions techniques JAR-OPS<sup>34</sup> édictées par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA: Joint Aviation Authorities).

## **Art. 3** Définitions

Les expressions utilisées dans la présente ordonnance sont définies à l'annexe 1.

## **Art. 4** Drogations aux annexes du règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005

Les dérogations aux appendices du règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, par. 3.005 sont réglées à l'annexe 2.

## **Art. 5** Directives opérationnelles (JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.015)

<sup>1</sup> Par mesure de sécurité, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) édicte des «directives opérationnelles» (Operational Directives) à l'intention des détenteurs de licence de transporteur aérien par lesquelles il prescrit, interdit, restreint certaines procédures ou impose des conditions et des charges applicables à d'autres procédures.

<sup>2</sup> Les directives opérationnelles indiquent leur raison d'être, le champ d'application, la durée et les mesures que l'entreprise doit prendre.

<sup>3</sup> Elles sont notifiées aux détenteurs de licence de transporteur aérien par voie de décision. Elles sont en outre publiées sur le site Internet de l'OFAC<sup>5</sup> et peuvent être consultées ou obtenues auprès de ce dernier.

<sup>4</sup> L'OFAC peut également édicter sous forme de communications opérationnelles des instructions, directives et communications complémentaires concernant les entreprises de transport aérien.

<sup>5</sup> Les entreprises doivent mettre à jour leur règlement d'exploitation conformément aux directives opérationnelles. L'OFAC peut exiger des entreprises qu'elles soumettent le règlement d'exploitation modifié à son approbation.

## **Art. 6** Licence de transporteur aérien (Air Operators Certificate, AOC) (JAR-OPS 3, sous-partie C, 3.175)

Le transport commercial de personnes ou de marchandises par hélicoptère n'est autorisé qu'en vertu d'une licence de transporteur aérien (art. 103, al. 1, let. d, OSAv).

<sup>4</sup> Le règlement JAR-OPS 3 n'est pas publié au RO ni traduit. Il peut être consulté auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)) ou obtenu contre paiement auprès du service compétent des Joint Aviation Authorities.

<sup>5</sup> [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

**Art. 7** Durée de validité de la licence de transporteur aérien  
(JAR-OPS 3, sous-partie C, 3.180)

<sup>1</sup> La durée de validité de la licence initiale de transporteur aérien est d'une année.

<sup>2</sup> Dans les cas d'espèce, l'OFAC peut fixer une durée de validité plus courte.

**Art. 8** Retrait de la licence de transporteur aérien  
(JAR-OPS 3, sous-partie C, 3.185)

En vertu de l'art. 92 LA, l'OFAC peut prononcer le retrait temporaire ou définitif de la licence de transporteur aérien ou en limiter le domaine d'activité lorsque le transporteur aérien n'est plus à même de garantir l'exploitation sûre des aéronefs utilisés pour le transport commercial de personnes ou de marchandises. C'est notamment le cas lorsque l'OFAC constate que:

- a. les conditions régissant l'octroi de la licence de transporteur aérien ne sont plus remplies;
- b. l'entreprise a violé des prescriptions de manière grave ou répétée;
- c. l'accès à l'entreprise lui est interdit ou que celle-ci refuse de lui fournir les documents requis pour contrôler l'application des présentes prescriptions;
- d. l'entreprise n'est plus économiquement viable;
- e. l'entreprise n'acquitte pas les redevances dues.

**Art. 9** Procédures opérationnelles (JAR-OPS 3, sous-partie D)

<sup>1</sup> En dérogation aux dispositions du règlement JAR-OPS 3, sous-partie D, 3.250(a) et (e), les hauteurs de vol minimales prévues à l'art. 38, al. 1, de l'ordonnance du 4 mai 1981 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA)<sup>6</sup> s'appliquent aux vols VFR assurés à l'intérieur des frontières suisses.

<sup>2</sup> En dérogation aux dispositions du règlement JAR-OPS 3, sous-partie D, 3.285, d'autres procédures de consignes à l'intention des passagers peuvent être décrites dans le manuel d'exploitation (OM). Ces procédures requièrent l'approbation de l'OFAC.

<sup>3</sup> En dérogation aux dispositions du règlement JAR-OPS 3, sous-partie D, 3.290, les dispositions relatives à l'obligation de déposer un plan de vol conformément à l'art. 28 ORA restent applicables.

<sup>6</sup> RS 748.121.11

**Art. 10** Exigences en matière de performances  
(JAR-OPS 3, sous-parties F, G, H, I et R)

<sup>1</sup> L'OFAC accorde des dérogations au règlement JAR-OPS 3, sous-parties F, G, H, I et R, lorsque:

- a. les exceptions sont dictées par de justes motifs, en particulier pour:
  1. prévenir les cas de rigueur,
  2. tenir compte de l'évolution de la technique;
- b. des motifs opérationnels ou techniques justifient les exceptions; et
- c. le manuel d'exploitation prévoit des réglementations qui sont équivalentes en termes de sécurité.

<sup>2</sup> Il limite la durée des exceptions et peut les lier à des charges ou à des obligations.

<sup>3</sup> Des dérogations peuvent notamment être accordées:

- a. dans l'application des différentes classes de performances;
- b. pour une classe de performances données:
  1. en ce qui concerne la superficie de l'aire d'atterrissage,
  2. le temps d'exposition (Exposure Time),
  3. les marges de franchissement d'obstacles,
  4. les procédures d'approche et de décollage;
- c. pour la certification d'hélicoptères qui remplissent de facto les exigences de la catégorie A sans disposer du certificat correspondant;
- d. pour les opérations SMUH<sup>7</sup> durant lesquelles des marchandises dangereuses sont transportées.

**Art. 11** Equipements de communication et de navigation  
(JAR-OPS 3, sous-partie L)

En dérogation au règlement JAR-OPS 3, sous-partie L, 3.845, les équipements de communication communément utilisés en Suisse peuvent continuer à être utilisés.

**Art. 12** Equipage de conduite (JAR-OPS 3, sous-partie N)

<sup>1</sup> En dérogation aux dispositions de l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie N, 3.955(a)(iii) concernant la nomination à la fonction de commandant de bord, un autre programme de formation peut être décrit dans l'OM. Ce programme requiert l'approbation de l'OFAC.

<sup>2</sup> En dérogation aux dispositions du règlement JAR-OPS 3, sous-partie N, 3.965 concernant la formation et le perfectionnement, un autre programme de formation peut être décrit dans l'OM. Ce programme requiert l'approbation de l'OFAC.

<sup>7</sup> Helicopter Emergency Medical Service, HEMS

**Art. 13** Exigences minimales pour l'équipage de cabine  
(JAR-OPS 3, sous-partie O)

<sup>1</sup> En dérogation au règlement JAR-OPS 3, sous-partie O, 3.995(a)(2) et (3), l'aptitude médicale des membres de l'équipage de cabine est régie par le ch. 4.15 de l'ordonnance du DETEC du 23 novembre 1973 sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial (ORE I)<sup>8</sup>.

<sup>2</sup> En complément au règlement JAR-OPS 3, sous-partie O, 3.1005, la formation initiale (Initial Training) doit être décrite dans l'OM.

<sup>3</sup> La formation des assistants de vol est régie par les règles techniques reconnues. Sont réputées comme telles en particulier les directives de l'ABC des assistants de vol<sup>9</sup> et, le cas échéant, les directives complémentaires des autorités (p. ex. Suva, Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie).

**Art. 14** Manuels registres et relevés (JAR-OPS 3, sous-partie P)

<sup>1</sup> La structure et le contenu des manuels d'exploitation visés au règlement JAROPS 3, sous-partie P, 3.1040 peuvent se baser sur les manuels standard. Les manuels doivent être adaptés aux besoins des opérations de vol.

<sup>2</sup> Les manuels sont rédigés dans une langue officielle ou en anglais. Le ch. 3.1.4 ORE I<sup>10</sup> est applicable.

**Art. 15** Dispositions transitoires

L'OFAC accorde à chaque entreprise de transport par hélicoptère visée par la présente ordonnance un délai lui permettant d'adapter son exploitation et son règlement d'exploitation aux dispositions de la présente ordonnance et à celles du règlement JAR-OPS 3. Les délais prévus par le règlement JAR-OPS 3 ne s'appliquent pas.

**Art. 16** Modification du droit en vigueur

L'ordonnance du DETEC du 23 novembre 1973 sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial<sup>11</sup> est modifiée comme suit:

*Ch. 2.1.1<sup>bis</sup>*

2.1.1<sup>bis</sup> Elle ne s'applique pas aux hélicoptères, pour autant que l'ordonnance du DETEC du 14 octobre 2008 relative à l'exploitation d'hélicoptères pour le transport commercial de personnes ou de marchandises (OJAR-OPS 3)<sup>12</sup> soit applicable.

<sup>8</sup> RS 748.127.1

<sup>9</sup> Les directives de l'«ABC des assistants de vol» peuvent être obtenues auprès de l'OFAC.

<sup>10</sup> RS 748.127.1

<sup>11</sup> RS 748.127.1

<sup>12</sup> RS 748.127.9

**Art. 17**      Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2008.

14 octobre 2008

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication:

Moritz Leuenberger

## Définitions

Dans la présente ordonnance, les expressions ci-dessous ont la signification suivante:

1. *Vol d'ambulance (Air Ambulance)*: transport sanitaire non urgent et planifiable;
2. *Zone habitée (Congested Area)*: en liaison avec une agglomération, une ville ou des habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives;
3. *Classe de performances 1 (Performance Class)*: opérations impliquant que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut soit atterrir sur la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment auquel la défaillance survient;
4. *Classe de performances 2 (Performance Class)*: opérations impliquant que, en cas de défaillance du moteur critique, les performances disponibles permettent à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage; dans ces cas, un atterrissage forcé peut être nécessaire;
5. *Classe de performances 3 (Performance Class)*: 1 opérations impliquant que, en cas de défaillance d'un moteur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut être nécessaire sur un hélicoptère multimoteur mais sera nécessaire sur un hélicoptère monomoteur;
6. *Vol de service médical d'urgence par hélicoptère, SMUH (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS)*: les vols SMUH sont des vols effectués par un hélicoptère, dont le but est de faciliter l'assistance médicale d'urgence, lorsqu'un transport immédiat et rapide est essentiel, en transportant:
  - a. du personnel médical,
  - b. des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments), ou
  - c. des malades ou des blessés et d'autres personnes directement concernées;
7. *Environnement hostile (Hostile Environment)*: environnement dans lequel:
  - a. un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate,
  - b. dans lequel les occupants de l'hélicoptère ne peuvent être protégés de manière adéquate des éléments naturels,

- c. dans lequel le temps de réponse du service de recherche ou ses capacités d'intervention et sauvetage ne sont pas adaptés au danger attendu, ou
  - d. dans lequel il y a mise en danger inacceptable des personnes ou des biens au sol;
8. *Hélicoptère de catégorie A (Category A)*: hélicoptères multimoteur qui, conformément aux exigences JAR-27/29 ou à des exigences équivalentes, est équipé de plusieurs moteurs et systèmes distincts et dont les informations de performance inscrites au manuel de vol se basent sur le concept de panne du moteur critique selon lequel l'hélicoptère dispose d'une superficie désignée adéquate et de performances suffisantes lui permettant de continuer le vol en toute sécurité en cas de panne de moteur;
  9. *Hélicoptère de catégorie B (Category B)*: hélicoptère mono ou multimoteur qui ne satisfait pas entièrement aux normes de la catégorie A, en ce sens que le maintien du vol en cas de panne de moteur n'est pas garanti;
  10. *Petit hélicoptère (small helicopter)*: hélicoptère monomoteur dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 3175 kg, dirigé par un pilote et dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à neuf;
  11. *Place d'atterrissage d'intérêt public (public interest site)*: place d'atterrissage, en particulier les places d'atterrissages d'hôpitaux, utilisée en priorité pour des opérations d'intérêt public;
  12. *Travail aérien (aerial work)*: activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés, notamment:
    - a. vol assuré à des fins agricoles ou de construction, à des fins de largage de parachutistes, de lutte contre le feu, de déclenchement artificiel d'avalanches, de pulvérisation/épandage, de transport de charges externes (marchandises), de prises de vue aériennes, de surveillance, d'évacuation ainsi que les vols assurés au service de la sécurité publique,
    - b. vol effectué avant, pendant et après des activités de travail aérien lorsqu'ils sont directement liés à ces dernières, étant entendu que six personnes au maximum sont transportées, en plus des membres de l'équipage de conduite et des assistants de vol;
  13. *Manuel d'exploitation (Operating Manual, OM)*: manuel d'exploitation au sens de l'ORE I<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> RS 748.127.1



## **Dérogations aux appendices du règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005**

### **1. Limitations du manuel d'exploitation de l'hélicoptère, appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(c)**

L'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(c) s'applique également au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(d) et (h).

### **2. Opérations de service médical d'urgence (SMUH), appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(d)**

Les dérogations suivantes à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(d) s'appliquent:

- 2.1 Les opérations SMUH dans un environnement hostile ou de nuit doivent être menées au moyen d'hélicoptères de la catégorie A ou dont la certification est équivalente.
- 2.2 Les opérations SMUH dans un environnement hostile ou de nuit doivent être menées en classes de performance 1 et 2.
- 2.3 Si, en raison de la performance ou pour des motifs opérationnels, il est impossible ou non indiqué d'effectuer des vols dans un environnement hostile ou de nuit en classes de performances 1 ou 2 ou si, en cas d'intervention, aucun hélicoptère exploité en classe de performances 1 ou 2 n'est disponible dans un délai raisonnable, les opérations héliportées peuvent dans certains cas être effectuées en classe de performances 3 (catégorie A ou B). Les critères applicables aux opérations au moyen d'hélicoptères de la classe de performances 3 sont décrits dans l'OM et sont approuvés par l'OFAC. Les entreprises de transport aérien tiennent une statistique des opérations.
- 2.4 En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(d), l'OFAC peut décréter en vertu de l'art. 10 que les sous-par. (c)(1) et (2) ne s'appliquent pas aux opérations SMUH.
- 2.5 En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(d), sous-paragraphe (c)(4)(i), les minimums de plafond ou de visibilité applicables aux opérations SMUH sont régis par l'art. 38, al. 1, ORA<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> RS 748.121.11

- 2.6 En dérogation aux dispositions de l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(d), sous-par. (c)(3)(ii) et (iii), un programme de formation SMUH peut être décrit dans l'OM. Ce programme requiert l'approbation de l'OFAC.
- 2.7 En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(d), sous-paragraphe (d)(2), les équipements de communication usuels pourront continuer à être utilisés dans le cadre des opérations SMUH.

### **3. Exploitation d'hélicoptères dans un environnement hostile situé hors zone habitée, appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(e)**

Les dérogations suivantes à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(e) s'appliquent à l'exploitation d'hélicoptères dans un environnement hostile situé hors zone habitée:

- 3.1 En dérogation au règlement JAR-OPS 3, sous-partie I, 3.540(a)(2) et sous-partie I, 3.550(b), les hélicoptères de la catégorie B peuvent survoler un environnement hostile (cf. définition) situé hors zone habitée.
- 3.2 En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(e), sous-paragraphe (b), les hélicoptères à pistons peuvent également être utilisés en Suisse.
- 3.3 En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(e), sous-paragraphe (f), les règles relatives à l'oxygène de subsistance de l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3.005(f), sous-paragraphe (d)(12) font foi.

### **4. Exploitation de petits hélicoptères, appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(f)**

Les dérogations suivantes à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(f) s'appliquent à l'exploitation de petits hélicoptères:

- 4.1 En complément à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(f), les dispositions «Exploitation de petits hélicoptères» s'appliquent en ce qui concerne les opérations SMUH:
  - a. à l'ensemble du territoire suisse et à l'étranger pour autant que l'autorité compétente ne s'y oppose pas;
  - b. aux hélicoptères d'une masse maximale au décollage de plus de 3175 kg dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) est inférieure ou égale à 9.
- 4.2 Les allègements prévus à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(f) s'appliquent également aux opérations SMUH de nuit.

- 4.3 En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(f), l'OFAC peut décréter en vertu de l'art. 10 que les sous-par. (c)(2) et (c)(3) ne s'appliquent pas aux opérations SMUH.

### **5. Vols de proximité (VFR de jour uniquement), appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(g)**

Les dérogations suivantes à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(g) s'appliquent aux vols de proximité (VFR de jour):

- 5.1 En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(g), sous-paragraphe (a), sont réputés vols de proximité tous les vols par hélicoptère effectués à l'intérieur du territoire suisse.
- 5.2 En complément à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(g), ces dispositions s'appliquent dans le cas des opérations SMUH également aux hélicoptères d'une masse maximale au décollage de plus de 3 175 kg dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) n'excède pas 9.
- 5.3 Les allègements prévus à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, JAR-OPS 3.005(g) s'appliquent également aux opérations SMUH de nuit.
- 5.4 En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(g), l'OFAC peut décréter en vertu de l'art. 10 que les sous-par. (b)(2) et (b)(3) ne s'appliquent pas aux opérations SMUH.

### **6. Hélitreuilage (HHO), appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(h)**

Les dérogations suivantes à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(h) s'appliquent à l'hélitreuilage (HHO):

- 6.1 En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(h), sous-paragraphe (d), les opérations d'hélitreuilage sont effectuées au moyen d'hélicoptères certifiés en catégorie A ou équivalente. L'OFAC peut consentir des exceptions en vertu de l'art. 10.
- 6.2 L'OFAC peut autoriser, en vertu de l'art. 10, que les opérations SMUH soient assurées en classe de performances 3 (catégorie A ou B).
- 6.3 En dérogation aux dispositions de l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(h), sous-par. (d)(2)(iii), un programme de formation peut être décrit dans l'OM. Ce programme requiert l'approbation de l'OFAC.

**7. Vols d'hélicoptère au départ ou à destination de places  
d'atterrissage d'intérêt public,  
appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(i)**

En dérogation à l'appendice 1 au règlement JAR-OPS 3, sous-partie B, 3.005(i):

- 7.1 Les sous-par. (c) et (d) ne s'appliquent pas aux opérations SMUH en classe de performances 2 et 3;
- 7.2 Les sous-par. (c), (d) et (e) ne s'appliquent pas aux opérations SMUH en classe de performances 1.