

Ordonnance sur l'aviation militaire (OAMil)

du 22 septembre 2023 (État le 1^{er} janvier 2025)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 3, al. 3, 26b, al. 3, 40, al. 1, 55a, al. 2, 106, al. 2, et 107 de la loi
du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)¹,

arrête:

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

Dans le domaine de l'aviation militaire, la présente ordonnance régit:

- a. les tâches de l'Autorité de l'aviation militaire (*Military Aviation Authority*, MAA) et sa collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC);
- b. les systèmes aéronautiques militaires;
- c. les licences et la formation du personnel;
- d. le service de vol;
- e. l'infrastructure;
- f. la sécurité;
- g. les enquêtes de sécurité en cas d'incident.

Art. 2 Applicabilité des dispositions prévues pour l'aviation civile

Les dispositions suivantes de la LA, prévues pour l'aviation civile, s'appliquent également à l'aviation militaire:

- a. art. 16 (inspection);
- b. art. 20, al. 1 et 3 (système de comptes rendus d'événements particuliers);
- c. art. 92, let. a (mesures administratives).

Art. 3 Applicabilité des prescriptions techniques internationales

Le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) peut déclarer contraignantes pour l'aviation militaire suisse les normes et les recommandations fixées dans le cadre de la coopération internationale entre les autorités aéronautiques militaires, ainsi que les prescriptions techniques qui s'y rapportent.

RO 2023 560

¹ RS 748.0

Art. 4 Définitions

Dans la présente ordonnance, on entend par:

- a. *systèmes aéronautiques militaires*: les aéronefs militaires avec ou sans équipage, les équipements du service militaire de vol et de saut en parachute ainsi que les autres composants d'aéronefs militaires qui ont, ou peuvent avoir, une incidence sur la navigabilité de l'aéronef;
- b. *navigabilité*: la capacité d'un aéronef militaire d'opérer comme prévu, en vol et au sol, sans risque excessif pour l'équipage, le personnel au sol, les passagers ou des tiers;
- c. *systèmes d'appui aux missions*: les appareils électroniques destinés à la planification et à l'évaluation détaillées de la mission.

Art. 5 Surveillance

La surveillance de la MAA s'étend aux entreprises et aux personnes qui fournissent des prestations en faveur de l'aviation militaire.

Art. 6 Reconnaissance des licences, autorisations et certifications délivrées par d'autres autorités

¹ La MAA peut reconnaître entièrement ou partiellement les licences, autorisations et certifications délivrées par d'autres autorités civiles ou militaires si elles satisfont au niveau de sécurité acceptable (*Acceptable Level of Safety*) de l'aviation militaire.

² Le DDPS peut à cet effet conclure des accords de portée mineure relatifs à la coopération administrative et technique avec des autorités aéronautiques étrangères.

Art. 7 Coordination avec l'OFAC

¹ La MAA et l'OFAC coordonnent leurs activités de surveillance des installations, des services de la navigation aérienne et des constructions à usage civil et militaire ainsi que des opérations de vol civiles au profit de l'aviation militaire.

² Ils coordonnent notamment:

- a. la prise en compte, par l'autorité portant la responsabilité principale de la surveillance, de l'autre autorité;
- b. le processus d'autorisation de constructions et d'installations militaires à usage civil, en précisant quels justificatifs chaque organisme doit fournir;
- c. les processus que l'OFAC et la MAA peuvent reconnaître mutuellement et les autorisations qui en découlent;
- d. la consultation mutuelle des documents;
- e. la procédure d'élimination des divergences.

Section 2 Systèmes aéronautiques militaires

Art. 8 Registre des aéronefs militaires

¹ La MAA gère le registre suisse des aéronefs militaires.

² Les aéronefs militaires sont inscrits uniquement au registre des aéronefs militaires.

³ Les deltaplanes, les parachutes et les aéronefs sans équipage d'un poids inférieur à 25 kg ne sont pas inscrits au registre des aéronefs militaires.

Art. 9 à 15²

Art. 16 Exigences de navigabilité

¹ Les systèmes aéronautiques militaires doivent en principe satisfaire aux exigences de navigabilité du guide MIL-HDBK-516³ du ministère de la défense des États-Unis ou du guide de l'EMACC⁴ de l'Agence européenne de défense.

² La MAA peut compléter ces exigences par des directives techniques, notamment par des exigences fonctionnelles et de performance. Elle peut délivrer la certification si un niveau de sécurité équivalent est garanti.

³ L'entreprise conceptrice doit démontrer que les exigences de navigabilité sont respectées. La MAA peut exiger des contrôles, des calculs ou des essais supplémentaires au sol et en vol, les effectuer elle-même ou les faire effectuer par un tiers après avoir consulté l'entreprise conceptrice.

⁴ Si une autorité étrangère exige que la certification d'un aéronef placé sous la surveillance de la MAA soit soumise à d'autres procédures ou à d'autres exigences de navigabilité, la MAA peut déroger aux exigences prévues aux al. 1 et 2.

⁵ Les autres éléments d'un système aéronautique doivent être conformes aux normes techniques reconnues au niveau international.

Art. 17 Niveau de sécurité acceptable

¹ Le niveau de sécurité acceptable est défini par les autorités compétentes du pays fournisseur.

² Pour l'octroi du certificat de type destiné à un aéronef donné, la MAA peut définir dans des directives techniques un niveau de sécurité acceptable qui diffère de la définition des autorités compétentes en matière de certification du pays fournisseur.

² Entrent en vigueur ultérieurement (art. 50, al. 2).

³ US Department of Defence Handbook: MIL-HDBK-516, Airworthiness Certification Criteria (MIL-HDBK-516, Revision C, du 12 décembre 2014).

⁴ European Defence Agency: EMACC Handbook, European Military Airworthiness Certification Criteria (EMACC Handbook, édition 3.1 du 25 septembre 2018).

Art. 18 Certification en vue de l'utilisation

¹ Un aéronef ne peut être utilisé que lorsqu'un certificat de navigabilité valable ou une autorisation de vol ont été délivrés. Si des travaux de maintenance ont été effectués, un certificat de remise en service doit également avoir été délivré.

² La MAA délivre le certificat de navigabilité (*Certificate of Airworthiness*) requis pour l'utilisation de l'aéronef sur la base de la preuve que les exigences de navigabilité sont respectées.

³ Si l'aéronef est en cours de certification ou déroge à des exigences de navigabilité essentielles, la MAA peut établir une autorisation de vol à durée de validité limitée.

⁴ La MAA peut assortir le certificat de navigabilité et l'autorisation de vol de charges, de conditions et de restrictions.

⁵ À l'issue des travaux de maintenance, spécialement après la réparation d'une défaillance technique, d'un défaut ou d'une sollicitation anormale, une personne habilitée doit attester la maintenance au moyen d'un certificat de remise en service.

⁶ Elle ne peut délivrer le certificat de remise en service que lorsque les travaux de maintenance ont été effectués et achevés conformément aux données d'entretien déterminantes et lorsque les pièces d'aéronef et équipements dont l'utilisation a été autorisée ont été montés.

⁷ Le certificat de remise en service cesse d'être valide:

- a. si une défaillance technique, un défaut ou une sollicitation anormale est de nature à compromettre la navigabilité;
- b. si de nouveaux travaux d'entretien sont exigibles, ou
- c. si une pièce d'aéronef, un équipement, le matériel au sol ou un équipement de maintenance n'a pas été entreposé, transporté ou entretenu conformément aux prescriptions en vigueur.

⁸ Le certificat de remise en service ne doit pas être délivré en cas de non-conformité connue mettant gravement en danger la sécurité du vol.

Art. 19 Utilisation d'autres éléments

¹ D'autres éléments d'un système aéronautique peuvent être utilisés s'ils sont conformes aux exigences de navigabilité applicables, s'ils ont été entreposés conformément aux instructions du fournisseur et:

- a. s'ils sont neufs, ou
- b. s'ils ont été entretenus conformément aux prescriptions en vigueur.

² À l'issue de travaux de maintenance, un certificat de remise en service doit être délivré pour les pièces munies d'un numéro de série.

Art. 20 Équipement minimal d'un aéronef

La MAA peut définir dans des directives techniques l'équipement minimal d'un aéronef selon l'utilisation prévue.

Art. 21 Évaluation de la navigabilité d'un aéronef

La MAA peut procéder à des inspections et ordonner ou effectuer des vols de contrôle pour évaluer la navigabilité d'un aéronef.

Section 3 Licences et formation du personnel**Art. 22** Catégories de personnel

Le personnel de l'aviation militaire comprend les catégories suivantes:

- a. le personnel du service de vol;
- b. le personnel de maintenance;
- c. les contrôleurs de la circulation aérienne;
- d. les autres membres du personnel de l'aviation.

Art. 23 à 28⁵**Section 4 Service de vol****Art. 29** Manuel d'exploitation

¹ Les entreprises qui effectuent des vols relevant du champ d'application de la présente ordonnance doivent établir un manuel d'exploitation (*Operations Manual*).

² L'entreprise précisera notamment dans le manuel d'exploitation:

- a. la planification de vol;
- b. les règles générales de vol;
- c. les procédures de base au sol et dans les airs;
- d. les prescriptions relatives à l'utilisation de l'équipement;
- e. la conduite à tenir en cas d'incident ou d'accident, y compris les procédures d'urgence prévues dans chaque cas;
- f. les exigences en matière de médecine aéronautique, y compris les mesures propres à maintenir l'aptitude physique et mentale des membres d'équipage;
- g. la description des missions standards et des procédures pour les types d'engagement particuliers;
- h. le maniement des armes et des marchandises dangereuses;
- i. la responsabilité concernant les opérations aériennes;
- j. les droits et obligations du personnel du service de vol, y compris les exigences en matière d'entraînement et de qualification.

⁵ Entrent en vigueur ultérieurement (art. 50, al. 2).

³ Le manuel d'exploitation et les modifications qui y sont apportées doivent être soumis à l'approbation de la MAA.

⁴ La MAA veille au respect du manuel d'exploitation.

Art. 30 Engagement d'entreprises civiles en faveur de l'aviation militaire

¹ Les entreprises civiles certifiées pour effectuer des vols selon les prescriptions opérationnelles de l'aviation civile ou qui ont déclaré leurs activités conformément à ces prescriptions peuvent en principe effectuer des vols en faveur de l'aviation militaire selon les normes, procédures et manuels de l'aviation civile.

² Lorsque l'exécution de la mission l'exige, il est possible de s'écarter des réglementations civiles. Les dérogations prévues doivent être au préalable soumises à l'approbation de la MAA.

³ Les vols visés à l'al. 1 sont placés sous la surveillance de la MAA.

Section 5 Infrastructure

Art. 31⁶

Art. 32 Commandant d'aérodrome

¹ Le commandant d'aérodrome est responsable de la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome militaire et du respect des prescriptions de sécurité qui y sont applicables.

² II:

- a. édicte les directives relatives à l'organisation technique et opérationnelle de l'aérodrome;
- b. autorise ou restreint l'exploitation de l'aérodrome et communique les informations nécessaires à cet effet;
- c. veille à l'exactitude des informations aéronautiques relatives à l'aérodrome et ordonne les publications nécessaires;
- d. est habilité à donner des instructions à toutes les personnes présentes sur l'aérodrome.

³ Il établit un manuel d'exploitation concernant:

- a. l'organisation et la conduite de l'aérodrome;
- b. la collaboration avec d'autres organisations actives sur l'aérodrome;
- c. les procédures relatives aux opérations;
- d. les infrastructures déterminantes pour la sécurité aérienne;
- e. le comportement à adopter sur l'aérodrome;

⁶ Entre en vigueur ultérieurement (art. 50, al. 2).

- f. la formation, l'entraînement et les exercices;
- g. la gestion de la faune sauvage.

⁴ Le manuel d'exploitation et les modifications qui y sont apportées doivent être soumis à l'approbation de la MAA.

⁵ La MAA veille à la mise en œuvre du manuel d'exploitation.

Art. 33 Obstacles à la navigation aérienne

¹ Dans le domaine des obstacles à la navigation aérienne, les dispositions de l'OSIA⁷ sont applicables, sauf disposition contraire de la présente ordonnance.

² Le commandant d'aérodrome établit un cadastre militaire des surfaces de limitation d'obstacles pour l'aérodrome militaire et le soumet à l'approbation de la MAA. Il procède à la mise à jour du cadastre.

³ La MAA est compétente:

- a. pour l'autorisation et la surveillance des constructions, installations, plantes et objets temporaires qui constituent des obstacles et font saillie au-dessus des surfaces à maintenir libres énumérées dans le cadastre militaire des surfaces de limitation d'obstacles;
- b. pour l'autorisation et la surveillance des obstacles dans les zones utilisées par l'armée qui ne sont pas énumérées dans le cadastre militaire des surfaces de limitation d'obstacles.

⁴ Le DDPS définit les zones géographiques utilisées à des fins militaires. Il consulte la MAA et l'OFAC.

⁵ La MAA consulte l'OFAC:

- a. avant d'approuver un cadastre militaire des surfaces de limitation d'obstacles;
- b. avant d'octroyer l'autorisation pour un objet qui constitue un obstacle et fait saillie au-dessus des surfaces à maintenir libre énumérées dans le cadastre militaire des surfaces de limitation d'obstacles;
- c. avant d'octroyer l'autorisation pour des obstacles dans les zones utilisées par l'armée.

⁶ Les obstacles sont enregistrés ou publiés sur l'interface nationale d'enregistrement des données visée à l'art. 58*b*, al. 1, OSIA, pour autant qu'ils ne soient pas classés comme objets secrets. Le DDPS et la MAA mettent à la disposition de l'OFAC toutes les données nécessaires à cet effet. Demeurent réservés le non-enregistrement ou la non-publication ordonnée par la MAA dans le cas particulier pour des raisons de maintien du secret militaire.

⁷ Les objets classés comme secrets ne sont ni communiqués à l'OFAC ni publiés. L'organisme chargé de la classification est responsable de la sécurité aérienne générale de ces objets classifiés.

Section 6 Sécurité

Art. 34 Programme national de sécurité

¹ La MAA édicte un programme national de sécurité de l'aviation militaire (*Military State Safety Program*).

² Elle y définit les objectifs de sécurité de l'aviation militaire, décrit la stratégie de gestion de la sécurité et indique comment et par quels moyens les objectifs de sécurité doivent être atteints.

Art. 35⁸

Art. 36 Processus de compte rendu d'événements

¹ La MAA met en place un processus de compte rendu d'événements dans l'aviation militaire.

² Elle désigne à l'interne un service qui centralise et évalue les comptes rendus qui lui sont communiqués.

³ Sur le plan organisationnel, ce service est indépendant des unités de la MAA chargées des activités de surveillance.

⁴ Les collaborateurs du service qui sont chargés de centraliser et d'évaluer les comptes rendus d'événements sont déliés, durant l'exercice de ces activités, de leur obligation de dénoncer.

Art. 37 Événements soumis à compte rendu obligatoire

¹ Tout événement susceptible de constituer un risque important pour la sécurité de l'aviation doit faire l'objet d'un compte rendu.

² Devront notamment faire l'objet d'un compte rendu les événements décrits dans le document EMAD 20-8⁹ de l'Agence européenne de défense.

³ La MAA peut prévoir dans des directives techniques l'obligation de rendre compte d'autres événements.

Art. 38 Modalités du compte rendu obligatoire

¹ Sont soumises à l'obligation de rendre compte les personnes titulaires d'une licence délivrée par la MAA ou employées par une entreprise placée sous la surveillance de la MAA.

⁸ Entre en vigueur ultérieurement (art. 50, al. 2).

⁹ Agence européenne de défense: document sur la navigabilité militaire au niveau européen (*European Military Airworthiness Document, EMAD*) concernant l'utilisation de moyens acceptables de mise en conformité pour la navigabilité des produits, pièces et équipements de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AMC 20) dans l'environnement militaire. (EMAD 20, édition 2.0 du 28 janvier 2022).

² Elles doivent rendre compte des événements soumis à compte rendu obligatoire en suivant le système de gestion de la sécurité de leur entreprise ou le processus de compte rendu de la MAA.

³ Elles doivent rendre compte de l'événement dans les 72 heures qui suivent le moment où elles en ont eu connaissance.

Art. 39 Comptes rendus volontaires

La MAA met en place un processus permettant de rendre compte d'événements non soumis à compte rendu obligatoire.

Section 7 Enquête de sécurité en cas d'incident

Art. 40¹⁰ But et objet de l'enquête de sécurité

Une enquête de sécurité est ouverte en cas d'accident ou d'incident grave dans le domaine de l'aviation militaire. Elle a pour but de prévenir de nouveaux incidents et porte sur les circonstances techniques, opérationnelles, humaines, organisationnelles et systémiques qui ont conduit à l'accident ou à l'incident grave.

Art. 41 Organisme compétent

La Commission d'enquête de sécurité de l'aviation de défense (*Defence Aviation Safety Investigation Board*, DASIB) est l'organisme chargé d'enquêter sur les accidents et incidents graves dans l'aviation militaire.

Art. 42 Coordination avec les autres autorités

¹ L'enquête de sécurité est menée indépendamment d'une procédure des autorités pénales militaires ou civiles ou d'une procédure administrative.¹¹

² La DASIB et les autorités pénales et administratives coordonnent leurs activités.

³ Si des aéronefs tant civils que militaires sont impliqués dans un accident ou un incident grave, la DASIB et le Service suisse d'enquête de sécurité coordonnent leurs activités.

Art. 43 Utilisation de renseignements dans les procédures pénales

Les renseignements fournis par une personne dans le cadre d'une enquête de sécurité ne peuvent être utilisés dans une procédure pénale qu'avec son accord.

¹⁰ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 13 sept. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 511).

¹¹ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 13 sept. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 511).

Art. 44 Tâches de la DASIB

La DASIB assume les tâches suivantes:

- a.¹² elle mène des enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents graves dans l'aviation militaire, dans la mesure où cela permet de prévenir de nouveaux incidents;
- b.¹³ elle peut enquêter sur d'autres incidents si elle estime qu'une enquête de sécurité peut contribuer de manière essentielle à la prévention de nouveaux incidents;
- c. elle fixe les priorités et les objectifs de ses activités;
- d. elle veille à l'efficacité du système d'assurance de la qualité.

Art. 45¹⁴ Mesures d'enquête

¹ La DASIB ouvre une enquête préliminaire. Cette dernière permet de déterminer si l'enquête servirait à prévenir de nouveaux incidents.

² Si elle ouvre une enquête, la DASIB prend les mesures d'enquête nécessaires. Elle peut y renoncer si celles-ci devaient entraîner des coûts disproportionnés.

³ Elle peut charger des experts externes de traiter des questions techniques spécifiques.

⁴ Elle peut exiger des entreprises impliquées dans l'accident ou l'incident grave, ou des services de la navigation aérienne, des enregistrements électroniques dans un format lisible sans technique particulière.

⁵ Si, au cours de l'enquête de sécurité, la DASIB constate que celle-ci ne permet pas de prévenir de nouveaux incidents, elle la clôt. Elle en consigne les raisons et les publie.

Art. 46¹⁵ Rapport d'enquête

¹ Si elle ouvre une enquête, la DASIB établit un rapport de première information.

² Elle peut, avant de clore l'enquête de sécurité, communiquer les résultats essentiels pour la prévention des incidents et qui nécessiteraient des mesures immédiates, aux services chargés de la surveillance ainsi qu'aux personnes directement concernées.

³ Après la clôture de l'enquête de sécurité, elle résume les résultats de l'enquête dans un rapport final. Si elle constate des déficits de sécurité, elle y formule des recommandations correspondantes en matière de sécurité. Dans les rapports finaux, la

¹² Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 13 sept. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 511).

¹³ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 13 sept. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 511).

¹⁴ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 13 sept. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 511).

¹⁵ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de l'O du 13 sept. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 511).

DASIB peut adresser des avis de sécurité aux entreprises et organisations du mode de transport concerné.

Art. 47 Mesures de contrainte

La DASIB peut ordonner les mesures prévues aux art. 31 à 34 et 36 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports¹⁶.

Section 8 Dispositions finales

Art. 48 Modification d'autres actes

La modification d'autres actes est réglée en annexe.

Art. 49 Dispositions transitoires

Les licences, autorisations, certifications et approbations délivrées selon l'ancien droit et qui entrent dans le champ d'application de la présente ordonnance restent valables tant qu'elles n'ont pas été retirées par la MAA, remplacées par une licence, une autorisation ou une approbation délivrée par la MAA ou qu'elles ne sont pas devenues caduques en raison de leur arrivée à expiration.

Art. 50 Entrée en vigueur

¹ La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} novembre 2023, sous réserve de l'al. 2.

² Les art. 9 à 15, 23 à 28, 31 et 35 entreront en vigueur ultérieurement.

Annexe
(art. 48)

Modification d'autres actes

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

...¹⁷

¹⁷ Les mod. peuvent être consultées au RO **2023** 560.