

Direction de la
sécurité de
l'Aviation civile

Direction
navigabilité et
opérations

Edition 1
Version 2

16/09/2020

SECOURS EN MONTAGNE PAR HELICOPTERE: CADRE REGLEMENTAIRE APPLICABLE

Guide



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr




DSAC


GUIDE SECOURS EN MONTAGNE PAR HELICOPTERE

Liste des modifications

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 Version 0	01/10/2019	Création
Ed1 Version 1	19/02/2020	Prise en compte des observations des exploitants et des spécificités nationales
Ed1 Version 2	16/09/2020	Suppression de la référence aux dérogations caduques DSAC.NO/71.1/01 et DSAC.NO/71.2/01. Référence à la dérogation DSAC.NO/71.2/01_Rev1 pour les opérations de secours urgent médicalisé en monomoteur.

Approbation du document

	Rédaction	Vérification	Approbation
Nom	Maxime ALIROT 	Jean-Pierre DANTART 	Thomas VEZIN 
Fonction	Adjoint au chef de pôle DSAC/NO/OH	Chef de pôle DSAC/NO/OH	Adjoint au directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO
Date			16/09/2020

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SECOURS EN MONTAGNE PAR HELICOPTERE Edition 1	Page : 3/12	Version 2 du 16/09/2020
--	---	-------------	----------------------------

1. PREAMBULE

Avertissement : Le lecteur doit s'assurer que le présent guide est d'actualité.

Les missions de secours en montagne réalisées par des hélicoptères civils sont multiples. Elles sont réalisées en été comme en hiver, sur pistes ou hors domaines skiabiles. Elles incluent les vols de sauvetage en montagne, les vols SMUH, les vols dits « barquette »... Le cadre réglementaire opérationnel applicable, européen ou national, mérite donc d'être précisé.

Le présent guide s'inscrit dans le dispositif réglementaire en vigueur. Il a pour vocation d'apporter des réponses aux questions qui se posent généralement en matière de secours et de clarifier le référentiel réglementaire applicable en fonction des différents types de missions de secours.

L'article 2 paragraphe 3 du règlement de base (UE) 2018/1139 exclut de son champ d'application les aéronefs lorsqu'il exécutent des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage (SAR), de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogue 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.

Les activités telles que le sauvetage en montagne ne sont pas a priori écartées du champ d'application de l'EASA. Cependant, en l'absence de disposition particulière dans l'Air-OPS, le cadre réglementaire applicable reste pour le moment le référentiel national.

Cette absence de disposition devrait prochainement être comblée puisque l'EASA prépare une évolution réglementaire (voir NPA n°2018-04¹) qui vise, entre autres, à modifier les contours du SMUH pour l'étendre au sauvetage en montagne.

Dans l'attente de cette évolution réglementaire européenne, ce guide expose aux exploitants d'hélicoptères le règlement opérationnel applicable pour la conduite de missions de secours en montagne.

2. REFERENCES REGLEMENTAIRES

- Annexe 12 de l'OACI
- Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 dit règlement de base
- Règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 dit Air-OPS
- Décret n°2013-367 du 29 avril 2013 relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile
- Arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

¹ <https://www.easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2018-04>

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">GUIDE DSAC SECOURS EN MONTAGNE PAR HELICOPTERE Edition 1</p>	<p>Page : 4/12</p>	<p>Version 2 du 16/09/2020</p>
---	---	--------------------	------------------------------------

3. DEFINITIONS

Recherche (Annexe 12 OACI).

Opération normalement coordonnée par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse.

Sauvetage (Annexe 12 OACI).

Opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr.

Vol de service médical d'urgence par hélicoptère SMUH/HEMS (Air-OPS).


Vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément SPA.HEMS (SMUH), 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 (équipements, sang, organes, médicaments...); ou
- c) des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées.

Nota : Les vols de sauvetage et les vols SMUH en montagne sont des opérations de secours en montagne au sens de ce guide.

4. AUTORITE EN CHARGE

Les questions relatives au cadre réglementaire applicable aux missions de secours par hélicoptère doivent être posées à l'échelon interrégional de la DSAC, en charge de la surveillance de l'exploitant d'hélicoptères.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SECOURS EN MONTAGNE PAR HELICOPTERE Edition 1	Page : 5/12	Version 2 du 16/09/2020
--	--	-------------	----------------------------

5. PRINCIPES GENERAUX

Les principes généraux sont présentés ci-après sous forme de réponses aux questions fréquemment posées à propos du secours en montagne par hélicoptère.

5.1 - Peut-on considérer toutes les opérations de secours comme des opérations de Recherche et Sauvetage (SAR) ?

Non, par définition la position de la victime n'est pas connue lors du déclenchement d'une mission SAR.

En effet, selon la définition de l'annexe 12 de l'OACI, « *les opérations de recherche et de sauvetage consistent en des opérations normalement coordonnées par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse, les sauver, leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr.* ».

Les missions SAR sont généralement réalisées en France par des aéronefs d'Etat.

5.2 - Le fait de figurer dans un plan de secours est-il assimilable à une réquisition ?

Oui, un plan de secours équivaut à une réquisition

En vertu de l'article 96 de la loi n°85-30 du 9 janvier 1985 modifiée relative au développement et à la protection de la montagne (« *Lorsque, pour assurer le service public de secours, les opérations de sauvetage en montagne nécessitent la conduite d'une action d'ensemble d'une certaine importance, le représentant de l'État dans le département peut mettre en œuvre un plan d'urgence, ainsi qu'il est prévu par l'article L741-6 du code de la sécurité intérieure.* »), le dispositif de secours en montagne constitue l'application d'un plan ORSEC (Organisation de Réponse de Sécurité Civile) à un risque spécifique lorsque la commune se trouve dans l'incapacité d'y faire face par ses propres moyens (article L.742-2 du code de la sécurité intérieure : « *En cas d'accident, sinistre ou catastrophe dont les conséquences peuvent dépasser les limites ou les capacités d'une commune, le représentant de l'État dans le département mobilise les moyens de secours relevant de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics. En tant que de besoin, il mobilise ou réquisitionne les moyens privés nécessaires aux secours. Il assure la direction des opérations de secours. Il déclenche, s'il y a lieu, le plan ORSEC départemental.* »).

Le plan ORSEC adopté par le préfet détermine l'organisation générale des secours et recense l'ensemble des moyens publics et privés susceptibles d'être mis en œuvre. Il délimite les zones à risques et établit le système d'alerte et d'acheminement des secours. Ce sont donc les préfets qui, dans ce cas-là, prennent la direction des secours.

Il résulte de tout ce qui précède que le plan de secours équivaut à une réquisition.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">GUIDE DSAC SECOURS EN MONTAGNE PAR HELICOPTERE Edition 1</p>	<p>Page : 6/12</p>	<p>Version 2 du 16/09/2020</p>
---	---	--------------------	------------------------------------

5.3 - Le fait d'être réquisitionné par le préfet permet-il de s'affranchir des règles opérationnelles normalement applicables?

Non, le fait d'être réquisitionné ne permet pas de s'affranchir des règles opérationnelles, sauf lorsque le préfet a défini dans son arrêté de réquisition ou dans le plan ORSEC, des règles dérogatoires aux règles opérationnelles normalement applicables.

La réquisition préfectorale est prévue par le 4° de l'article L. 2215-1 du code général des collectivités territoriales :

« 4° En cas d'urgence, lorsque l'atteinte constatée ou prévisible au bon ordre, à la salubrité, à la tranquillité et à la sécurité publiques l'exige et que les moyens dont dispose le préfet ne permettent plus de poursuivre les objectifs pour lesquels il détient des pouvoirs de police, celui-ci peut, par arrêté motivé, pour toutes les communes du département ou plusieurs ou une seule d'entre elles, réquisitionner tout bien ou service, requérir toute personne nécessaire au fonctionnement de ce service ou à l'usage de ce bien et prescrire toute mesure utile jusqu'à ce que l'atteinte à l'ordre public ait pris fin ou que les conditions de son maintien soient assurées.

L'arrêté motivé fixe la nature des prestations requises, la durée de la mesure de réquisition ainsi que les modalités de son application.

Le préfet peut faire exécuter d'office les mesures prescrites par l'arrêté qu'il a édicté.

La rétribution par l'État de la personne requise ne peut se cumuler avec une rétribution par une autre personne physique ou morale.

La rétribution doit uniquement compenser les frais matériels, directs et certains résultants de l'application de l'arrêté de réquisition.

Dans le cas d'une réquisition adressée à une entreprise, lorsque la prestation requise est de même nature que celles habituellement fournies à la clientèle, le montant de la rétribution est calculé d'après le prix commercial normal et licite de la prestation.

Dans les conditions prévues par le code de justice administrative, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue peut, dans les quarante-huit heures de la publication ou de la notification de l'arrêté, à la demande de la personne requise, accorder une provision représentant tout ou partie de l'indemnité précitée, lorsque l'existence et la réalité de cette indemnité ne sont pas sérieusement contestables.

En cas d'inexécution volontaire par la personne requise des obligations qui lui incombent en application de l'arrêté édicté par le préfet, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue peut, sur demande de l'autorité requérante, prononcer une astreinte dans les conditions prévues aux articles L. 911-6 à L. 911-8 du code de justice administrative.

Le refus d'exécuter les mesures prescrites par l'autorité requérante constitue un délit qui est puni de six mois d'emprisonnement et de 10 000 euros d'amende. »

Ainsi, c'est l'arrêté de réquisition du préfet qui définit les modalités de son application.

5.4 - Le fait d'embarquer un représentant des forces de l'ordre permet-il de s'affranchir des règles opérationnelles civiles ?

Non, la présence à bord d'un représentant des forces de l'ordre ne permet pas de s'affranchir des règles opérationnelles civiles.

La présence d'un représentant des forces de l'ordre chargé de porter des secours ou de déterminer les responsabilités éventuelles en cas d'accident grave est sans incidence sur l'application des règles opérationnelles civiles. Le commandant de bord, aux termes des dispositions combinées des articles L. 6522-2 et L. 6522-3 du code des transports ou du point CAT.GEN.MPA.105 de l'Air-OPS, assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission et est responsable de l'exécution de cette dernière. Il a autorité sur toutes les personnes embarquées (dont le représentant des forces de l'ordre).

5.5 - Un aéronef exploité par un opérateur civil peut-il être considéré comme aéronef d'État lorsqu'il réalise des opérations de secours ?

Aux termes de l'article 1 du décret n°2013-367 du 29 avril 2013, les aéronefs pouvant être considérés comme aéronef d'État sont, « *sur décision conjointe du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile, les aéronefs n'appartenant pas à l'État mais utilisés pour effectuer des missions au profit de l'État et pilotés par un équipage soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de la défense* » ; et, « *sur décision conjointe du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'aviation civile, les aéronefs n'appartenant pas à l'État mais utilisés pour effectuer des missions au profit de l'État et pilotés par un équipage composé de militaires de la gendarmerie nationale soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de l'intérieur* ».

En conséquence, les aéronefs pilotés par un équipage civil, et donc exploités par un opérateur civil, ne peuvent pas être considérés comme aéronefs d'État.

5.6 - Les opérations de secours peuvent-elles être considérées comme des opérations spécialisées (SPO) au sens de l'Air-OPS ?

Non, les opérations de secours ne peuvent pas être considérées comme des opérations spécialisées au sens de l'Air-OPS.

En opérations spécialisées, en dehors des membres de l'équipage, les personnes transportées sont des personnels spécialisés, formés au préalable et ayant une fonction à bord définie. Les personnes autres que les personnels spécialisés ne sont pas transportées à bord. En conséquence, le transport des personnes secourues ne peut pas s'inscrire dans le cadre d'opérations spécialisées.

5.7 - Qui décide du caractère urgent ou non d'une mission ?

Il appartient au donneur d'ordre déclenchant les secours de déterminer le caractère urgent ou non d'un vol de secours, compte tenu notamment de la réponse la plus adaptée à l'état de la victime. Cette décision ne revient donc ni à l'exploitant ni à la DGAC.

5.8 - Pour les opérations réalisées dans un cadre réglementaire Air-OPS, une dépose/reprise de personnes en appui patin est-elle possible ?

La pratique de l'appui patin n'est pas interdite réglementairement mais elle devrait être évitée tant que cela est possible.

Par ailleurs, pour encadrer cette pratique, l'exploitant devrait réaliser une analyse de sécurité afin de définir des mesures de réduction des risques. Les procédures opérationnelles et les programmes de formation et d'entraînement adaptés devraient également être décrits dans son manuel d'exploitation.

5.9 – Quelles missions de secours en montagne peuvent être réalisées avec un hélicoptère monomoteur ?

En zone hostile non habitée (« *non congested* »), les missions relevant des règles Air-OPS **CAT** peuvent être réalisées avec un hélicoptère monomoteur si l'exploitant dispose des autorisations CAT.POL.H.305 (exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité) et CAT.POL.H.420 (exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée).

Les missions de secours en montagne relevant des règles Air-OPS **SMUH** ne devraient pas être réalisées avec un hélicoptère monomoteur car le point SPA.HEMS.125 interdit les opérations en classe de performances 3 au-dessus d'un environnement hostile.

Cependant, à des altitudes-densités élevées en montagne, un appareil monomoteur s'avère souvent plus efficace qu'un appareil bimoteur qui perd tout avantage lié à sa multi-motorisation et est pénalisé par sa masse structurale supérieure. Dans certaines situations de haute altitude, un appareil monomoteur peut être le seul appareil à disposer de la puissance et de la manœuvrabilité nécessaires pour réaliser la mission.

D'autre part, les appareils actuels dédiés au secours sanitaire et approuvés SPA.HEMS disposent de performances limitées en altitude, ne sont pas équipés de treuil, et ne disposent donc pas d'agrément SPA.HHO.

Compte-tenu de ce contexte, il peut exister des moments pour lesquels les moyens de secours étatiques ne sont pas disponibles ou insuffisants pour réaliser une mission de secours médicalisée urgente où le treuil est nécessaire. Dans ces cas « de force majeure », c'est bien souvent la vie de la ou des victimes qui est en jeu.

Dans l'attente d'une évolution des moyens hélicoptés disponibles et/ou d'une évolution réglementaire, et en dérogation² aux points SPA.HEMS.125(a)&(b)(2) et CAT.POL.H.420(b)(2), les opérations SMUH en classe de performances 3 au-dessus d'un environnement hostile non habité sont autorisées sur le territoire français, si aucun autre hélicoptère permettant de réaliser la mission urgente en classe de performances 1 ou 2 n'est disponible. L'exploitant doit alors satisfaire aux conditions techniques particulières associées à la dérogation DSAC.NO/71.2/01_Rev1.

² Voir dérogation DSAC.NO/D71.2/01_Rev1 : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-l'exploitation-d'avions-et-helicopteres-airops#e4>

L'exploitant qui a l'intention d'utiliser les possibilités offertes par cette dérogation devra en informer la DSAC au préalable.

Enfin, les missions de secours relevant du cadre réglementaire national de l'arrêté du 24 juillet 1991 peuvent être réalisées avec un hélicoptère monomoteur.

5.10 – Dans quel cadre opérationnel peut-on utiliser le treuil ?

Pour les missions CAT ou SMUH, couvertes par le règlement Air-OPS, l'utilisation d'un treuil est traitée dans l'agrément SPA.HHO.

L'utilisation du treuil en CAT hors SMUH requiert l'utilisation d'un hélicoptère capable notamment de satisfaire les exigences en matière de performances du point SPA.HHO.125. Ainsi un monomoteur ne peut pas être utilisé.

Pour les missions effectuées conformément à la réglementation nationale, hors aéronefs d'Etat, l'utilisation d'un treuil est traitée dans la partie activités particulières de l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

5.11 – Dans quelle cadre réglementaire s'effectuent les entrainements aux opérations de secours en montagne ?

Les entrainements relatifs à des opérations relevant du cadre Air-OPS s'effectuent selon les parties NCC, NCO ou SPO selon le type d'opérations et la complexité de l'appareil. Les entrainements au treuillage doivent en particulier respecter les paragraphes SPO.SPEC.HEC (appareil complexe) ou NCO.SPEC.HEC (appareil non complexe).

Les entrainements relatifs à des opérations relevant de l'arrêté de 91 s'effectuent selon les dispositions de cet arrêté.

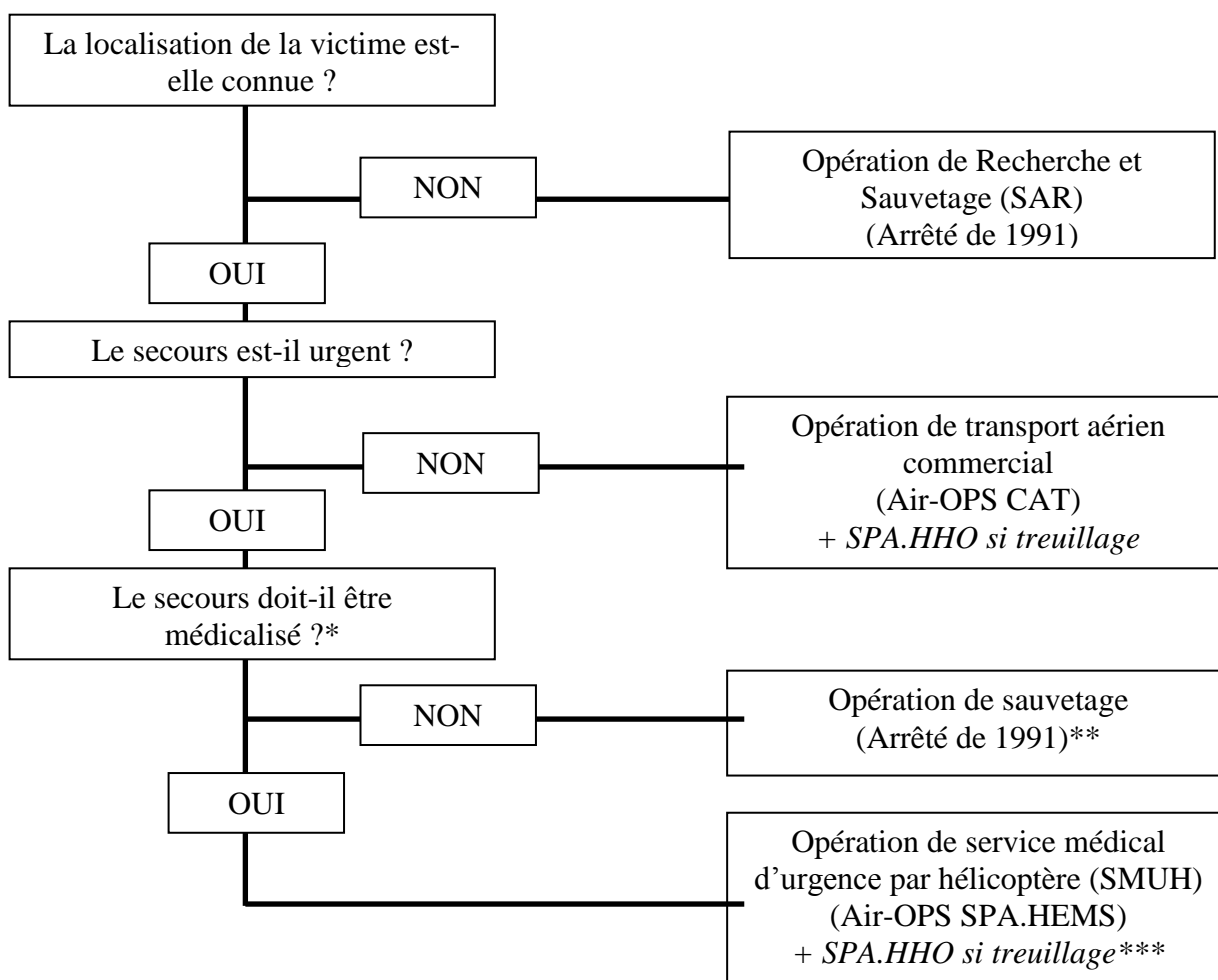
Pour les exploitants CAT réalisant ces entrainements avec un appareil en liste de flotte, les exigences applicables et les différences existant entre les procédures opérationnelles utilisées dans le cadre d'une exploitation CAT doivent être décrites dans le manuel d'exploitation, conformément au paragraphe ORO.AOC.125.

6. REGLEMENTATION APPLICABLE

Il résulte du chapitre précédent que les opérateurs réalisant des opérations de secours sont soumis aux règles opérationnelles applicables aux aéronefs civils. En fonction du type de secours réalisé, celui-ci relève ou non du règlement opérationnel européen.

Lorsque le secours entre dans le champ de l'EASA, le règlement opérationnel Air-OPS est applicable. Lorsque le secours reste de la compétence nationale (la DSAC), le règlement opérationnel applicable est l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

Le logigramme ci-dessous permet d'aider les exploitants dans la détermination du règlement applicable à leurs opérations. Le règlement applicable est précisé entre parenthèses.



* Voir définition du *Vol de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH/HEMS)*.

** Le sauvetage en montagne n'est pas une activité écartée du champ d'application de l'AESA. Cependant, en l'absence de disposition particulière dans l'Air-OPS, le cadre réglementaire applicable reste pour le moment le référentiel national.

*** Le SPA.HHO peut ne pas être requis. Voir §5.10.

DSAC/NO
50 rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15

Tél. : 01 58 09 44 80
Fax : 01 58 09 45 52

