

Ordonnance du DETEC sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS)

du 24 novembre 2022 (État le 1^{er} août 2024)

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

vu les art. 4, al. 1, et 57, al. 1 et 2, de la loi fédérale du 21 décembre 1948
sur l'aviation (LA)¹,
vu les art. 2a, al. 3, 21, 24, al. 1, et 125, al. 2, de l'ordonnance du 14 novembre 1973
sur l'aviation²,
en exécution du règlement (UE) 2018/1139³, du règlement d'exécution
(UE) n° 923/2012⁴, du règlement délégué (UE) 2019/945⁵, du règlement d'exécution
(UE) 2019/947⁶ et du règlement d'exécution (UE) 2021/664^{7,8},

RO 2022 802

¹ RS 748.0

² RS 748.01

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

⁴ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012
établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux
services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution
(UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006,
(CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010, dans la version qui lie la
Suisse en vertu du ch. 5 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Com-
munauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

⁵ 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, dans la version qui lie la Suisse en vertu
du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté
européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

⁶ Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant
les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, dans
la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3 de l'annexe de l'accord entre la Confédéra-
tion suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999
(RS 0.748.127.192.68).

⁷ Règlement d'exécution (UE) 2021/664 de la Commission du 22 avril 2021 relatif à un
cadre réglementaire pour l'U-space, dans la version qui lie la Suisse en vertu du ch. 3
de l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne
sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le
1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

arrête:

Chapitre 1 Champ d'application et dispositions communes

Art. 1 Champ d'application

La présente ordonnance s'applique:

- a. aux aéronefs avec occupants de catégories spéciales: planeurs de pente sans moteur ou à propulsion électrique, cerfs-volants, parachutes ascensionnels, ballons captifs et parachutes;
- b. aux aéronefs sans occupants: cerfs-volants, parachutes ascensionnels, ballons captifs, ballons libres, modèles réduits d'aéronefs et autres aéronefs sans occupants.

Art. 2 Registre matricule et navigabilité

¹ Les aéronefs mentionnés à l'art. 1 ne sont pas inscrits au registre matricule.

² La navigabilité de ces aéronefs ne fait pas l'objet d'un examen.

³ Aucun certificat de bruit n'est établi.

Art. 3 Lieu de départ et d'atterrissage

¹ Il n'existe aucune obligation d'utiliser un aérodrome pour les départs et les atterrissages des aéronefs mentionnés à l'art. 1.

² L'exemption prévue à l'al. 1 ne s'applique pas aux planeurs de pente à propulsion électrique.

³ Sont réservés dans tous les cas les droits qu'ont les personnes qui ont des droits sur un bien-fonds de se défendre contre les atteintes à leur possession et de demander réparation des dommages.

Art. 4 Manifestations publiques d'aviation

Aucune autorisation de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) n'est requise pour les manifestations publiques d'aviation auxquelles seuls des aéronefs mentionnés à l'art. 1 participent.

Art. 5 Vols commerciaux

Aucune autorisation de l'OFAC n'est requise pour des vols commerciaux effectués au moyen des aéronefs mentionnés à l'art. 1.

Art. 6 Renvoi aux règles SERA

Les dispositions de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 auxquelles la présente ordonnance renvoie sont désignées par l'abréviation «SERA»⁹ suivie d'un chiffre.

Chapitre 2 Aéronefs avec occupants de catégories spéciales**Section 1 Planeurs de pente****Art. 7** Définition

On entend par planeurs de pente:

- a. tous les appareils volants qui se prêtent au départ au pas de course, notamment les ailes delta et les parapentes, dans la mesure où, immédiatement après le départ, ils sont utilisés pour effectuer des vols de pente ou des vols planés;
- b. les ailes delta et les parapentes à propulsion électrique qui se prêtent au départ au pas de course ou qui sont dotés d'un train d'atterrissage, dans la mesure où, après le départ et une phase de vol consécutive à celui-ci, ils peuvent être utilisés pour effectuer des vols de pente ou des vols planés.

Art. 8 Licences suisses

¹ Les personnes titulaires d'une licence officielle suisse peuvent effectuer des vols en planeur de pente. L'âge minimum est de 14 ans pour effectuer des vols d'instruction et de 16 ans pour obtenir une licence officielle.

² Les personnes titulaires d'une licence officielle suisse spéciale peuvent piloter des planeurs de pente lors de vols avec passager. La licence officielle suisse spéciale pour les pilotes qui effectuent des vols commerciaux avec passager a une durée de validité de trois ans.

³ Les vols d'instruction ne peuvent être effectués que sous la surveillance directe d'une personne titulaire d'une licence d'instructeur; ils peuvent avoir lieu hors du cadre d'un organisme de formation. La licence officielle suisse d'instructeur a une durée de validité de trois ans.

⁴ Les experts reconnus par l'OFAC font passer, conformément aux instructions que ce dernier a approuvées, les examens permettant d'acquérir une licence. La formation nécessaire à l'obtention d'une licence et les conditions relatives à son renouvellement sont décrites dans les instructions.

⁹ SERA = *Standardised European Rules of the Air* (règles de l'air européennes normalisées).

Art. 9 Licences étrangères

¹ Les personnes titulaires d'une licence étrangère peuvent demander à l'organe désigné par l'OFAC de reconnaître leur licence pour pouvoir effectuer des vols occasionnels non commerciaux, avec ou sans passager.

² Les personnes titulaires d'une licence étrangère permettant l'exercice d'une activité économique dans le pays de délivrance peuvent demander à l'organe désigné par l'OFAC de reconnaître leur licence pour pouvoir effectuer des vols d'instruction et des vols commerciaux avec passager en Suisse, lorsque l'un des accords suivants les y autorise:

- a. l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, sur la libre circulation des personnes (ALCP)¹⁰, annexe 3;
- b. la Convention du 4 janvier 1960 instituant l'Association Européenne de Libre-Echange (Convention AELE)¹¹, annexe K.

³ Les prestataires de service détenant une licence émise au sein des pays parties à l'ALCP ou à la Convention AELE et permettant l'offre de l'activité économique «Instruction et vols commerciaux de planeurs de pente avec passager» s'annoncent à l'autorité compétente, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 14 décembre 2012 portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications¹².

Art. 10 Obligation de se munir de la licence

Lors de tout vol en planeur de pente, le titulaire doit se munir de sa licence.

Art. 11 Règles de trafic et d'exploitation

¹ Les départs et les atterrissages sont interdits sur les routes publiques et sur les pistes de ski.

² Les rassemblements en plein air, les bâtiments, les routes publiques, les pistes de ski, les installations de transports publics, notamment les chemins de fer, téléphériques et remonte-pentes, ainsi que les lignes électriques ou autres câbles sont survolés ou contournés à une distance suffisante.

³ Les vols au-delà des frontières nationales et douanières sont admis à condition qu'aucune marchandise ne soit transportée; les documents nécessaires au passage de la frontière doivent être emportés à bord. Le droit applicable à l'étranger est réservé.

⁴ La législation fédérale sur la navigation intérieure et le droit cantonal correspondant sont réservés en cas d'utilisation de planeurs de pente sur des eaux publiques.

¹⁰ RS 0.142.112.681

¹¹ RS 0.632.31

¹² RS 935.01

⁵ Une autorisation de l'OFAC est requise pour le remorquage de planeurs de pente au moyen de treuils, de véhicules ou de bateaux à une hauteur de plus de 150 m au-dessus du sol.

⁶ Pour le reste, les dispositions relatives aux planeurs qui figurent dans le règlement (UE) n° 923/2012 et l'ordonnance du DETEC du 20 mai 2015 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs¹³ sont applicables, sauf en ce qui concerne les prescriptions sur les hauteurs minimales de vol.

Art. 12 Restrictions de vol

¹ L'utilisation de planeurs de pente est interdite à une altitude inférieure à 2000 ft du point de référence d'un aérodrome sans zone de contrôle (CTR) ou avec une CTR lorsque celle-ci est inactive:

- a. à une distance de moins de 5 km des pistes d'un aérodrome civil destiné à des avions;
- b. durant les heures des vols militaires, à une distance de moins de 5 km des pistes d'un aérodrome militaire destiné à des avions;
- c. à une distance de moins de 2,5 km du point de référence d'un aérodrome pour hélicoptères.

² Des exceptions à ces restrictions peuvent être autorisées dans la mesure où elles sont admissibles du point de vue de la sécurité:

- a. par l'organe du contrôle de la circulation aérienne, en accord avec le chef d'aérodrome, pour les aérodromes avec services du contrôle de la circulation aérienne;
- b. par le chef d'aérodrome pour les autres aérodromes.

Art. 13 Assurance responsabilité civile

¹ Afin de garantir les prétentions des tiers au sol, l'exploitant doit conclure une assurance responsabilité civile d'une somme d'un million de francs au moins.

² Afin de garantir les prétentions des passagers, l'exploitant d'un planeur de pente biplace doit conclure une assurance responsabilité civile d'une somme de cinq millions de francs au moins pour les vols commerciaux et d'une somme d'un million de francs au moins pour les vols non commerciaux.

³ Si l'exploitant est domicilié à l'étranger, il lui suffit, pour effectuer des vols en Suisse, d'être couvert par une assurance responsabilité civile conclue à l'étranger à son nom, à condition que la couverture soit équivalente à ce montant et que l'assurance couvre aussi les prétentions des tiers en Suisse.

⁴ L'utilisateur d'un planeur de pente doit se munir de l'attestation de l'assurance responsabilité civile.

¹³ RS 748.121.11

Art. 14 Dispositions spéciales pour les planeurs de pente à propulsion électrique

¹ Les planeurs de pente à propulsion électrique doivent répondre aux exigences de navigabilité du 17 mars 2005 établies par l'autorité aéronautique allemande pour les avions ultra-légers dirigés par déplacement du centre de gravité de type ultra-léger à décollage au pas de course et ultra-léger pendulaire (Luftfahrtbundesamt, LBA: Lufttüchtigkeitsanforderungen für schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge der Bauart Fussstart-UL und Trike¹⁴) ou à une version antérieure de ces exigences en vigueur au moment de la certification du type.

² Ils ne sont autorisés à atterrir et à décoller que sur des champs d'aviation.

³ Le décollage et l'atterrissage requièrent une autorisation du chef d'aérodrome.

Section 2 Cerfs-volants, parachutes ascensionnels et ballons captifs**Art. 15** Autorisation et assurance responsabilité civile

¹ L'utilisation de cerfs-volants, de parachutes ascensionnels et de ballons captifs requiert l'autorisation de l'OFAC. Celui-ci fixe dans chaque cas les conditions d'admission et d'utilisation.

² Afin de garantir les prétentions des tiers au sol, l'exploitant doit conclure une assurance responsabilité civile d'une somme d'un million de francs au moins.

Art. 16 Règles de l'air

Les règles de l'air suivantes s'appliquent aux cerfs-volants, parachutes ascensionnels et ballons captifs, sauf en ce qui concerne les prescriptions sur les hauteurs minimales de vol:

- a. en premier lieu les règles figurant dans le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012;
- b. à titre complémentaire les règles figurant dans la présente ordonnance.

Section 3 Parachutes**Art. 17** Règles de l'air

Les règles SERA.3101, 3115, 3125, 3145, 3201 et 3205 sont applicables aux sauts en parachute.

¹⁴ Les exigences de navigabilité peuvent être obtenues contre paiement auprès du Luftfahrt-Bundesamt (autorité allemande de l'aviation civile) ou auprès de l'éditeur mandaté par ce dernier via le site Internet www.lba.de > Gesetze und Verordnungen > Nachrichten für Luftfahrer und Luftfahrtthandbuch.

Art. 18 Obligation de solliciter une autorisation

¹ Les sauts en parachute au-dessus ou à proximité des aérodromes et dans les espaces aériens des classes C et D requièrent une autorisation.

² L'autorisation est délivrée par l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne ou, si celui-ci fait défaut, par le chef d'aérodrome.

Art. 19 Place d'atterrissage lors de sauts en parachute en dehors des aérodromes

¹ La place d'atterrissage doit être examinée avant le saut. Elle doit être exempte d'obstacles en fonction du type de parachute utilisé et être marquée d'une croix bien visible. Le vent au sol doit être indiqué par une manche à air ou par d'autres moyens.

² Avant de marquer une place d'atterrissage, il convient de demander le consentement du propriétaire foncier.

³ Il est interdit d'atterrir sur la voie publique. Les atterrissages dans les zones à forte densité des agglomérations ou sur les eaux publiques ne sont permis qu'avec l'accord des organes de police compétents.

Art. 20 Surveillance des sauts

¹ Les sauts doivent avoir lieu sous la surveillance directe d'une personne responsable.

² Ils ne peuvent commencer qu'après qu'un observateur au sol a confirmé par radio ou au moyen de signaux qu'aucun aéronef ne se trouve dans l'espace aérien utilisé.

Art. 21 Assurance responsabilité civile

¹ Afin de garantir les prétentions des tiers au sol, l'exploitant doit conclure une assurance responsabilité civile d'une somme d'un million de francs au moins.

² Le montant de la responsabilité civile conclue pour l'aéronef couvre aussi les prétentions des tiers lésés au sol lors d'un saut d'urgence en parachute.

³ Lors de chaque saut, le parachutiste doit se munir de l'attestation de l'assurance responsabilité civile.

Chapitre 3 Aéronefs sans occupants**Section 1 Droit applicable****Art. 22**

¹ Les aéronefs sans occupants sont soumis:

- a. en premier lieu à la section VII et aux annexes I, point 2, et IX du règlement (UE) 2018/1139, au règlement délégué (UE) 2019/945 et au règlement d'exécution (UE) 2019/947;
- b. à titre complémentaire, aux dispositions de la présente ordonnance.

² Les dispositions de la section 4 demeurent réservées.

Section 2

Cerfs-volants, parachutes ascensionnels, ballons captifs et ballons libres

Art. 23 Restrictions applicables aux cerfs-volants, parachutes ascensionnels et ballons captifs

Il est interdit de faire monter des cerfs-volants, des parachutes ascensionnels d'un poids de 25 kg au plus et des ballons captifs d'un volume de 40 m³ au plus à une distance de moins de 3 km des pistes d'un aérodrome civil ou militaire.

Art. 24 Restrictions applicables aux ballons libres

¹ Il est interdit de faire monter des ballons libres:

- a. s'ils sont gonflés avec du gaz inflammable;
- b. d'une charge utile supérieure à 2 kg;
- c. d'un volume supérieur à 30 m³.

² À une distance de moins de 5 km des pistes d'un aérodrome civil ou militaire, il est de plus interdit de lâcher:

- a. un ballon dont le volume est supérieur à 1 m³;
- b. un ballon avec feu à l'air libre (lanterne céleste) ou avec une charge attachée; cette interdiction ne s'applique pas aux cartes de réponse à un concours attachées à des ballons de baudruche dans la mesure où leur taille n'excède pas le format A5;
- c. simultanément plus de 300 ballons;
- d. des ballons attachés les uns aux autres.

Art. 25 Exceptions aux restrictions

¹ Des exceptions peuvent être autorisées aux restrictions suivantes:

- a. restrictions visées aux art. 23 et 24, al. 2:
 1. par l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne en accord avec le chef d'aérodrome, pour les aérodromes avec services du contrôle de la circulation aérienne,
 2. par le chef d'aérodrome, pour les autres aérodromes;
- b. restrictions visées à l'art. 24, al. 1: par l'OFAC.

² Les exceptions ne peuvent être autorisées que lorsque la sécurité aérienne est assurée.

³ L'autorisation peut être assortie de conditions.

Section 3

Autres aéronefs sans occupants à l'exception des modèles réduits d'aéronefs au sens de la section 4

Art. 26 Âge minimum

¹ L'âge minimum pour piloter des aéronefs sans occupants à distance est:

- a. de 12 ans pour les aéronefs relevant de la catégorie «ouverte» définie à l'art. 4 du règlement d'exécution (UE) 2019/947;
- b. de 14 ans pour les aéronefs relevant de la catégorie «spécifique» définie à l'art. 5 du règlement d'exécution (UE) 2019/947.

Art. 27 Restrictions

Il est interdit de faire voler des aéronefs sans occupants:

- a. à l'intérieur du périmètre PSIA d'un aérodrome civil et à l'intérieur du périmètre PSM d'un aérodrome militaire;
- b. au-dessus d'établissements pénitentiaires;
- c. au-dessus des zones militaires mentionnées à l'annexe;
- d. au-dessus de postes de couplage (en surface) et des sous-stations du niveau de réseau 2 d'approvisionnement électrique;
- e. au-dessus de la station de compression de Ruswil et de la station de mesures de Wallbach, et
- f. dans un rayon de 750 m des centrales nucléaires et du dépôt intermédiaire de Würenlingen.

Art. 28 Restrictions supplémentaires applicables lorsque le poids excède 250 g

¹ Il est interdit d'exploiter des aéronefs sans occupants d'un poids supérieur à 250 g:

- a. à une distance de moins de 5 km des pistes d'un aérodrome civil ou militaire;
- b. à plus de 120 m au-dessus du sol dans une CTR active.

² Les chefs d'aérodrome peuvent définir une zone géographique réduite, adaptée aux conditions locales, à l'intérieur de ce périmètre de 5 km. Les conditions suivantes s'appliquent:

- a. dans le cas des aérodromes avec services du contrôle de la circulation aérienne, la zone est définie de concert avec le service du contrôle de la circulation aérienne;
- b. la situation de la zone est publiée sous forme électronique par le chef d'aérodrome.

Art. 29 Exceptions

¹ Des exceptions peuvent être autorisées aux restrictions suivantes:

- a. restrictions prévues à l'art. 27:
 - 1. périmètre PSIA d'un aéroport: par le chef d'aéroport pour les aéroports sans services du contrôle de la circulation aérienne ou par l'organe du contrôle de la circulation aérienne, en accord avec le chef d'aéroport, pour les aéroports avec services du contrôle de la circulation aérienne,
 - 2. établissements pénitentiaires: par le service cantonal compétent,
 - 3. zone militaire: par le commandement des opérations, Centre de suivi de la situation de l'armée,
 - 4. postes de couplage (en surface) et des sous-stations du niveau de réseau 2 d'approvisionnement électrique: par les exploitants compétents,
 - 5. station de compression de Ruswil et station de mesures de Wallbach: par les exploitants compétents,
 - 6. centrales nucléaires et dépôt intermédiaire de Würenlingen: par les détenteurs de l'autorisation de construire ou d'exploiter conformément à la loi du 21 mars 2003 sur l'énergie nucléaire¹⁵;
- b. restrictions prévues à l'art. 28:
 - 1. à moins de 5 km ou à l'intérieur d'une zone géographique réduite d'un aéroport: par le chef d'aéroport pour les aéroports sans services du contrôle de la circulation aérienne ou par l'organe du contrôle de la circulation aérienne, en accord avec le chef d'aéroport, pour les aéroports avec services du contrôle de la circulation aérienne,
 - 2. dans une CTR active: par l'organe du contrôle de la circulation aérienne;

² Les exceptions aux restrictions prévues à l'art. 27, let. a, et à l'art. 28 ne peuvent être autorisées que lorsque la sécurité aérienne est assurée.

Section 3a¹⁶ Espaces aériens U-space**Art. 29a** Désignation des espaces aériens U-space

Des espaces aériens U-space au sens du règlement d'exécution (UE) 2021/664 peuvent être désignés par l'OFAC par une procédure de modification de la structure de l'espace aérien.

Art. 29b Conditions préalables aux activités

L'OFAC autorise le prestataire de services U-space certifié à débiter ses activités s'il remplit les conditions suivantes:

¹⁵ RS 732.1

¹⁶ Introduite par le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

- a. il atteint les niveaux de performance de chaque espace aérien U-space spécifique dans lequel il opère;
- b. il a la capacité d'échanger les données et informations pertinentes avec les autres prestataires de services U-space.

Art. 29c Échange de données et interopérabilité des systèmes

Tout prestataire de services U-space est tenu de contribuer à l'échange de données et à l'interopérabilité des systèmes.

Art. 29d Accord entre prestataires de services U-space

¹ Si plusieurs prestataires de services U-space exercent leurs activités dans un même espace aérien U-space, ils conviennent ensemble des modalités concernant les services U-space à fournir, dans le respect des prescriptions nationales et du règlement d'exécution (UE) 2021/664.

² L'OFAC est invité à participer aux négociations. Si les prestataires de services U-space ne parviennent pas à s'entendre dans un délai de trois mois, l'OFAC les conseille après les avoir entendus.

Art. 29e Services d'informations communes

¹ L'OFAC met à disposition les données énumérées à l'art. 5, par 1, du règlement d'exécution (UE) 2021/664 dans le cadre des services d'informations communes relatifs à chaque espace aérien U-space.

² Skyguide met à disposition les données opérationnelles ainsi que les données relatives aux restrictions dynamiques de l'espace aérien U-space et fournit les services liés à l'espace aérien U-space énumérés à l'Annexe IV, ATS.OR.127, du règlement d'exécution (UE) 2017/373¹⁷.

Section 4 Modèles réduits d'aéronefs

Art. 30 Champ d'application

¹ Les dispositions de la présente section ne s'appliquent qu'aux modèles réduits d'aéronefs exploités dans le cadre de clubs ou d'associations d'aéromodélisme.

² La Fédération suisse d'aéromodélisme (FSAM) est une association qui a reçu une autorisation conformément à l'art. 16, par. 2 du règlement d'exécution (UE) 2019/947.

¹⁷ Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011.

³ Un pilote de modèle réduit est réputé exploiter un modèle réduit d'aéronef au sens de l'al. 1:

- a. lorsqu'il est membre d'un club d'aéromodélisme, ou d'une association d'aéromodélisme qui a reçu une autorisation, ou
- b. lorsqu'il s'engage au moyen d'une déclaration à observer les directives de la FSAM disponibles publiquement; cette dernière fournit le formulaire à cet effet.

⁴ Les dispositions du règlement d'exécution (UE) 2019/947 ne sont pas applicables, à l'exception de l'art. 16, aux modèles réduits d'aéronefs au sens de la présente section.

Art. 31 Règles d'exploitation

¹ Les modèles réduits d'aéronefs ne sont pas exploités d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

² L'exploitant d'un modèle réduit d'aéronef doit en permanence maintenir un contact visuel direct avec celui-ci et en avoir la maîtrise.

³ Il est interdit d'exploiter des modèles réduits d'aéronefs d'un poids supérieur à 250 g:

- a. à une distance de moins de 5 km des pistes d'un aérodrome civil ou militaire ou à l'intérieur d'une zone géographique réduite au sens de l'art. 28, al. 2;
- b. dans une CTR active, s'ils dépassent une hauteur de 150 m au-dessus du sol;
- c. à moins de 100 m de rassemblements de personnes en plein air autres que les manifestations publiques d'aviation mentionnées à l'art. 4.

⁴ L'âge minimum pour piloter sans surveillance des modèles réduits d'aéronefs est de 5 ans.

Art. 32 Modèles réduits d'aéronefs d'un poids supérieur à 30 kg

¹ L'exploitation de modèles réduits d'aéronefs d'un poids supérieur à 30 kg requiert l'autorisation de l'OFAC. Celui-ci fixe dans chaque cas les conditions d'admission et d'utilisation.

² L'OFAC peut, sur demande, accorder des autorisations pour des modèles réduits d'aéronefs d'un poids supérieur à 25 kg.

³ L'OFAC peut déléguer cette tâche à la FSAM. Cette dernière est placée sous la surveillance de l'OFAC.

Art. 33 Exceptions aux règles d'exploitation

¹ Des exceptions peuvent être autorisées aux règles d'exploitation suivantes:

- a. règles d'exploitation prévues à l'art. 31, al. 3, let. a: par le chef d'aérodrome pour les aérodromes sans services du contrôle de la circulation aérienne ou par l'organe du contrôle de la circulation aérienne, en accord avec le chef

d'aérodrome, pour les aérodromes avec services du contrôle de la circulation aérienne;

- b. règles d'exploitation prévues à l'art. 31, al. 3, let. b: par l'organe du contrôle de la circulation aérienne;
- c. règles d'exploitation prévues à l'art. 31, al. 2 et 3, let. c: par l'OFAC.

² Les exceptions ne peuvent être autorisées que lorsque la sécurité aérienne est assurée.

³ L'autorisation peut être assortie de conditions.

Section 5 Dispositions communes

Art. 34 Prescriptions cantonales

¹ Pour réduire les nuisances et le danger auquel les personnes et les biens sont exposés au sol, les cantons peuvent, en vertu de l'art. 51, al. 3, LA, édicter des prescriptions applicables aux aéronefs sans occupants d'un poids allant jusqu'à 25 kg.

² Les cantons communiquent à l'OFAC les données relatives à ces prescriptions au format visé à l'art. 15, par. 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/947.¹⁸

³ L'OFAC publie les données.¹⁹

Art. 35 Assurance responsabilité civile

¹ Afin de garantir les prétentions des tiers au sol, l'exploitant d'un aéronef de plus de 250 g doit conclure une assurance responsabilité civile d'une somme d'un million de francs au moins.

² La couverture de la responsabilité civile n'est pas nécessaire pour:

- a. les cerfs-volants et les parachutes ascensionnels dont le poids est inférieur à 1 kg;
- b. les ballons captifs dont la charge utile est inférieure à 0,5 kg et la capacité inférieure à 30 m³;
- c. les ballons libres dont la charge utile est inférieure à 0,5 kg et la capacité inférieure à 30 m³.

³ L'exploitant d'un aéronef de plus de 250 g doit se munir de l'attestation de l'assurance-responsabilité lors de l'utilisation de l'aéronef.

⁴ La Confédération, les cantons et les communes ne sont pas tenus de conclure une assurance responsabilité civile.²⁰

¹⁸ Introduit par le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

¹⁹ Introduit par le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

²⁰ Introduit par le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

Art. 36²¹ Autorité compétente

L'OFAC est responsable de l'accomplissement des tâches prévues à:

- a. l'art. 18 du règlement d'exécution (UE) 2019/947;
- b. l'art. 18 du règlement d'exécution (UE) 2021/664.

Art. 37 Tâches des entités qualifiées

¹ L'OFAC peut notamment déléguer les tâches suivantes aux entités qualifiées visées à l'art. 69 du règlement (UE) 2018/1139:

- a. examen des demandes tendant à l'obtention d'une autorisation d'exploitation conformément à l'art. 5 en relation avec l'art. 11 du règlement d'exécution (UE) 2019/947;
- b. délivrance et modification des autorisations d'exploitation conformément à l'art. 12 du règlement d'exécution (UE) 2019/947;
- c. exercice de la surveillance des exploitants conformément à l'art. 18, point h), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/947;
- d.²² organisation et offre de formations et d'examens pour le brevet d'aptitude de pilote à distance visé à l'annexe, partie A, point UAS.OPEN.030(2) du règlement d'exécution (UE) 2019/947 et pour le certificat d'aptitude théorique et l'attestation de réussite de la formation pratique visés à l'annexe, appendice 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/947.

² Les entités qualifiées sont placées sous la surveillance de l'OFAC.

Art. 38 Procédure d'accréditation des entités qualifiées

¹ Les candidats à la reconnaissance en tant qu'entités qualifiées en font la demande par écrit à l'OFAC.

² Les documents suivants sont joints à la demande:

- a. description de l'organisation et liste des employés avec mention de leurs qualifications;
- b. description des processus internes pertinents (gestion de la sécurité comprise);
- c. extrait du registre du commerce.

^{2bis} L'entité qualifiée qui souhaite être active dans le domaine de la formation selon l'art. 37, al. 1, let. d, devra soumettre un programme de formation en plus des documents mentionnés à l'al. 2.²³

²¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

²² Introduite par le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

²³ Introduit par le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

³ L'OFAC examine les documents remis; il accrédite l'entité qualifiée au cas par cas par voie de décision dans laquelle il inscrit les compétences de cette dernière et la durée de validité de l'accréditation.

Art. 39²⁴ Conditions d'accréditation des entités qualifiées

¹ L'OFAC accrédite les entités qualifiées pour évaluer les autorisations d'exploitation en appliquant les critères suivants:

- a. l'entité qualifiée doit posséder les compétences requises pour évaluer les demandes d'autorisation d'exploitation et employer du personnel dûment formé pour accomplir correctement les tâches;
- b. conformément au premier point de l'annexe VI du règlement 2018/1139, l'entité qualifiée, son directeur et le personnel compétent doivent garantir que les demandes sont évaluées de manière impartiale et examinées en faisant preuve de la plus haute diligence;
- c. l'entité qualifiée dispose d'un processus qui permet de suivre les évolutions sur le plan international des bases d'évaluation des demandes selon la méthode SORA²⁵;
- d. l'entité qualifiée a conclu une assurance responsabilité civile destinée à couvrir d'éventuels sinistres.

² Il accrédite les entités qualifiées pour dispenser des formations en appliquant les critères suivants:

- a. l'entité qualifiée doit posséder du personnel dûment qualifié pour pouvoir proposer des formations aux pilotes à distance pour le type de formation concerné;
- b. le programme de formation répond aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2019/947.

Art. 40 Obligations de l'entité qualifiée

Suivant son domaine d'activité, l'entité qualifiée doit:

- a. documenter les travaux accomplis et informer l'OFAC des résultats;
- b. suspendre ou révoquer les autorisations d'exploitation lorsque les conditions ne sont plus remplies;
- c. faire appel à l'AESA, aux autorités cantonales ou à d'autres services pertinents pour l'exploitation;
- d. assurer la coordination avec l'OFAC;

²⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

²⁵ Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Commission Implementing Regulation (EU) n° 2019/947.

- e. traiter les informations et les données avec la diligence requise par les règles de protection des données et veiller à ce que les documents du requérant ne soient pas diffusés sans son assentiment;
- f. traiter équitablement les requérants et offrir ses services de contrôle à des tarifs uniformes pour toute la Suisse;
- g.²⁶ établir les certificats et attestations, lorsqu'elle propose des formations.

Chapitre 4 Dispositions pénales

Art. 41

¹ Quiconque enfreint l'une des obligations prévues aux art. 13, 21 ou 35 est puni conformément à l'art. 91, al. 1, let. i, LA.

² Quiconque enfreint l'obligation d'enregistrement visée à l'art. 14 du règlement d'exécution (UE) 2019/947, est puni conformément à l'art. 91, al. 1, let. b, LA.

Chapitre 5 Dispositions finales

Art. 42 Abrogation d'un autre acte

L'ordonnance du DETEC du 24 novembre 1994 sur les aéronefs de catégories spéciales²⁷ est abrogée.

Art. 43 Dispositions transitoires de la modification du 24 novembre 2022

¹ Les autorisations d'exploitation délivrées avant l'entrée en vigueur de la modification du 24 novembre 2022 en vertu de l'ancien art. 17 en relation avec l'ancien art. 18, al. 1, let. b, OACS sont valables jusqu'à leur expiration mais au plus tard jusqu'au 1^{er} septembre 2023.

² Les aéronefs sans occupants visés à la section 3 peuvent être exploités en vertu de l'ancien droit jusqu'au 1^{er} septembre 2023 au plus tard.

Art. 44 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

²⁶ Introduite par le ch. I de l'O du DETEC du 14 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} août 2024 (RO 2024 298).

²⁷ [RO 1994 3076; 2009 5399; 2011 1155 ch. I 8; 2014 2315; 2015 1643 annexe 2, 2193; 2016 2999; 2017 3737, 5067 ch III; 2018 3847 ch. II]

Annexe
(art. 27, let. c)

Liste des zones militaires

Installation	Emplacement	Restriction
Zone militaire	DDPS 1 Berne	Zone interdite de vol à partir du périmètre ou de la clôture
	DDPS 8 Monte Ceneri	
	DDPS 9 Isonne	
	DDPS 10 Sarnen	
	DDPS 11 Hinwil	
	DDPS 12 Othmarsingen	
	DDPS 13 Thun	
	DDPS 14 Monte Ceneri	
	DDPS 15 Grolley	
	DDPS 16 Uttigen	
	DDPS 17 Rothenburg	
	DDPS 18 Burgdorf	
	DDPS 19 Romont	
	DDPS 20 Brugg	
	DDPS 21 Bronschhofen	
	DDPS 22 Jassbach	
	DDPS 23 Heimenschwand	
	DDPS 25 Zimmerwald	
	DDPS 26 Rümlang	
	DDPS 27 Frauenfeld	
	DDPS 32 Herblingen	
	DDPS 33 Ittigen	
	DDPS 34 Rotkreuz	
	DDPS 35 Seviz	

