

Drones:

Vue d'ensemble et perspectives à propos de la réglementation des drones

par Markus Dormann, Responsable du Groupe de travail Drones

Résumé : drones, multicoptères, quadricoptères, aéromodélisme, UA, UAS, FAI, UE, OACS, LPD, protection des données

Remarques préliminaires:

La diffusion des engins appelés drones avec caméra incorporée en tant que « jouets » modernes pour tous les âges dans et toutes les gammes de prix ne cesse de croître. Il en résulte la possibilité de commettre des infractions légales délibérées et volontaires, mais certainement aussi inconscientes. Des atteintes au droit à la vie privée sont possibles lorsque des personnes sont filmées. De plus, les drones peuvent constituer un danger pour les personnes ou les biens au sol. Selon l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA), les dommages aux tiers au sol représentent en outre le plus grand risque causé par les drones privés (voir le document Prototype Commission Regulation on Unmanned Aircraft Operations, Explanatory Note, de l'AESA du 22/08/2016, 11).

Comme il est souvent peu aisé d'identifier les propriétaires des objets volants, ils ne peuvent que difficilement être traduits en justice. C'est la raison pour laquelle l'adoption d'une obligation d'enregistrement électronique pour les drones à partir de 0,5 kg est actuellement en cours de test pour l'utilisation des drones. Les modèles abordables très répandus de la catégorie des jouets seraient ainsi également inclus. À l'avenir, les drones devront être marqués au moyen d'une puce embarquée afin de pouvoir identifier le propriétaire. Celle-ci envoie sa position dans le réseau de téléphonie mobile et les appareils seront identifiables à l'aide d'une adresse IP qui leur est attribuée. La police pourra ainsi déterminer même à posteriori qui a fait voler le drone.¹

1. Définition du drone:

L'engin volant appelé [drone](#) en langage courant est un aéronef sans équipage, c'est-à-dire un engin volant à bord duquel ne se trouve aucun pilote et dont les mouvements sont commandés à distance. Les drones, tout comme les modèles réduits d'avion, sont des

¹ Haller Ursina, Drohnen sollen mit Chip fliegen, NZZ Online 14.7.2016, www.nzz.ch/schweiz/registrierungspflicht-drohnen-sollen-mit-chip-fliegen-ld.105700.

systèmes aéronautiques pilotés à distance. Les fabricants, les organismes publics, les opérateurs et les associations utilisent les abréviations suivantes pour désigner les drones :

RPA = Remotely Piloted Aircraft (aéronef télécommandé)

RPAS = Remotely piloted aircraft system (système aéronautique piloté à distance)

UAS = Unmanned Aircraft System (système d'aéronef sans pilote)

UA = Unmanned Aircraft (aéronef sans pilote)

UAV = Unmanned aerial Vehicle (véhicule aérien sans pilote)

CASA = Civil Aviation Safety Authority (autorité de sécurité de l'aviation civile)

CC = Controllers certificate (certificat de contrôleur)

UOC = Unmanned Operators Certificate (certificat d'opérateur sans pilote)

a) Les drones comparés aux modèles réduits d'avions

Ni la Loi fédérale sur l'aviation Suisse (LA, SR 748.0), ni l'Ordonnance du DETEC sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS, RS 748.941), ni la réglementation de l'AESA (Agence européenne pour la sécurité aérienne) ne font la distinction entre les drones et les modèles réduits d'avions, mais parlent uniquement des véhicules aériens sans pilote (UAV). La conséquence est qu'il n'existe aucune distinction juridique entre les drones et les aéromodélistes, tant au niveau national qu'international.

Une différenciation est cependant justifiée, car les modèles réduits d'avions et les drones ont des usages différents.

b) Il faut distinguer le type d'utilisation et les risques:

Les **modèles réduits d'avions**, modèles réduits d'hélicoptère, etc. volent normalement en contact visuel avec le pilote dans un espace ouvert sans obstacles, en vue de réaliser de belles figures de vol. Seul l'accomplissement du vol compte ici et le plaisir qui l'accompagne, et non pas un but précis. L'utilisation technique et locale par les aéromodélistes entraîne ainsi des risques relativement faibles (OFAC, 7.2.2016, p. 8 et suiv.). De plus, les propriétaires d'un modèle réduit d'avion font généralement partie d'un club ou d'une association.

Les **drones**, par contre, servent un but précis comme, par exemple, un usage militaire des drones dits de combats, la surveillance des lignes à haute tension, l'observation météorologique, la mesure de la pollution atmosphérique, la lutte antiparasitaire, le transport, etc. En outre, les drones avec caméra incorporée sont utilisés pour réaliser des prises de vue et des séquences vidéo. Peu importe ici que le vol soit à but commercial, non commercial, professionnel ou scientifique. Les drones volent principalement au-dessus des bâtiments et des habitations ou à proximité des rassemblements de personnes, ce qui entraîne des risques accrus pour les personnes et les biens au sol en comparaison de l'aéromodélisme classique (OFAC, 7.2.2016, p. 8 et suiv.).

Les drones de loisir ou les drones RC (radiocommandés) existent principalement sous les formes suivantes : [quadricoptère](#), [hexacoptère](#) et [octocoptère](#) – tous rassemblés sous le terme [multicoptère](#).



Quadrocoptère



Hexacoptère



Octocoptère

Le secteur des multicoptères est plus souvent intégré dans l'aéromodélisme, ce qui s'illustre par exemple par la création d'une classe de compétition internationale au sein de la FAI pour les multicoptères.

2. Règles en matière de droit du transport aérien:

Les directives relatives à l'exploitation de drones et de modèles réduits volants ayant un poids jusqu'à 30 kilos se trouvent dans « l'Ordonnance du DETEC sur les aéronefs de catégories spéciales ». ² Les UAV avec un poids au décollage d'au plus 30 kg peuvent en principe être utilisés en Suisse sans autorisation (Art. 14 par. 1 OACS e contrario). Seuls sont toutefois autorisés les vols durant lesquels le « pilote » a constamment un contact visuel direct avec son aéronef (Art. 17 par. 1 OACS). Les UAV pour lesquels le pilote ne dispose d'aucune possibilité d'intervention ne sont actuellement pas homologués pour le vol, ni en Suisse, ni au niveau international (OFAC, 7.2.2016, p. 8). De plus, les aéronefs sans pilote doivent respecter une distance minimale de 100 m des rassemblements de personnes (Art. 17 par. 2 OACS). L'OFAC peut accorder des dérogations (Art. 18 OACS). Les UAV jusqu'à 30 kg sont également soumis aux règles de l'air normalisées européennes (SERA), lesquelles sont fixées dans le Règlement (UE) n° 923/2012 (Art. 14b, par. 1 al. a OACS). ³ Des prescriptions supplémentaires peuvent s'appliquer en fonction du canton ou de la commune (cf. Art. 19 OACS).

Une autorisation de l'OFAC est nécessaire pour l'exploitation de drones et de modèles réduits volants dont le poids est supérieur à 30 kilogrammes.

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a publié sur son site Internet les règles les plus importantes relatives à l'utilisation des drones et des modèles réduits volants : ⁴

- Aucune autorisation n'est nécessaire, à condition que le « pilote » maintienne un contact visuel permanent avec le drone ou le modèle réduit volant.
- Le recours à des équipements permettant d'accroître la portée visuelle (jumelles ou lunettes vidéo) nécessite l'autorisation de l'OFAC (procédure d'autorisation).
- Les lunettes vidéo et dispositifs analogues sont toutefois admis si un deuxième opérateur supervise le vol et est en mesure de reprendre en tout temps le contrôle de l'appareil. L'opérateur doit alors se situer au même endroit que le pilote.

² Ordonnance du DETEC du 24/11/1994 sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS ; SR 748.941).

³ (<https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/bonasavoir/drones-et-modeles-reduits.html>).

⁴ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/bonasavoir/drones-et-modeles-reduits.html>.

- Les vols automatiques (fonctionnement autonome) dans le champ visuel du pilote sont admis pour autant que le pilote soit en tout temps en mesure de reprendre si nécessaire le contrôle de l'appareil.
- Les prises de vue aériennes sont admises sous réserve de la réglementation relative à la protection des installations militaires. Il y a lieu également de respecter la sphère privée et plus généralement les dispositions de la loi sur la protection des données.
- Il est en principe interdit d'utiliser des drones à moins de 100 m et au-dessus de rassemblements de personnes (plusieurs dizaines de personnes se tenant debout proches les unes des autres). Le risque de blessure en cas d'écrasement au sol est très élevé. (Toute personne qui souhaite tout de même effectuer des prises de vue doit obtenir une autorisation auprès de l'OFAC.). La règle suivante s'applique cependant également aux groupes plus petits : la vie privée doit être respectée et la prise de vue de personnes reconnaissables est interdite sans consentement.
- Afin de garantir les prétentions des tiers au sol, l'exploitant d'un drone ou d'un modèle réduit d'un poids de plus de 500 grammes doit conclure une assurance responsabilité civile d'une somme d'un million de francs au moins.
- Les drones et modèles réduits sont soumis à des restrictions de vol au voisinage des aérodromes. Il est ainsi interdit d'utiliser ces appareils à une distance de moins de 5 km des pistes.
- Les cantons et les communes ont le pouvoir de prononcer d'autres restrictions à l'utilisation des aéronefs sans occupants.
- Aucune autorisation de l'OFAC n'est en revanche requise pour des manifestations publiques exclusivement pour les modèles réduits ou les drones.
- Indications à propos de la procédure d'autorisation :
<https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/bonasavoir/drones-et-modeles-reduits/autorisations-d-exploiter-des-drones-au-dessus-dun-rassemblement.html>.

3. Responsabilité et assurance:

Les détenteurs d'UAV d'un poids supérieur à 0,5 kg doivent contracter une assurance responsabilité civile garantissant une somme d'un million de francs au moins (Art. 20 par. 1 OACS). Du fait qu'en Suisse, les UAV font partie des aéronefs de catégories spéciales (Art. 108 par. 1 al. c LA), ce sont les dispositions de responsabilité de l'Art. 64 et suiv. LA qui s'appliquent (cf. Art. 108 par. 2 LA). Selon celles-ci, il s'agit d'une responsabilité objective qui est liée au risque d'exploitation particulier des aéronefs.⁵ Une faute du détenteur ne joue par conséquent aucun rôle. Le détenteur est responsable des dommages aux personnes et aux biens ainsi que des dommages matériels résultant de l'une de ces catégories de dommages (Art. 64 par. 1 LA). L'expression « dommage aux personnes » (cf. Art. 45 et suiv. DO) ainsi que le concept de réparation du tort moral (cf. Art. 47 et 49 DO) sont définis selon le DO⁶ (cf. Art. 79 LA). Est considéré comme détenteur toute personne qui « utilise le véhicule à ses propres risques et périls, en même temps possède sur celui-ci (...) une

⁵ Judith Baumann, dans : Willi Fischer/Thierry Luterbacher (Hrsg.), Haftpflichtkommentar, Kommentar zu den schweizerischen Haftpflichtbestimmungen, Zürich 2016, Art. 64 LA N 4.

⁶ Droit des obligations, SR 220.

disposition réelle et directe ». ⁷ Le risque potentiel des drones est malheureusement encore sous-estimé.

Vol à l'extérieur de la zone de vol:

Les dispositions précises et les espaces aériens sont consignés sur les cartes de l'OACI (cartes de navigation aérienne conformément aux directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale) ainsi que sur la « Carte aux drones » de l'OFAC. Tout « pilote » est tenu de s'y reporter en vue d'obtenir les informations relatives à sa zone de vol. Dans une zone d'exclusion aérienne, la prestation d'assurance est réduite ou complètement annulée dans la mesure où l'événement a été provoqué par négligence grave ou par faute intentionnelle (cf. Art. 14, 28 – 30 LCA, Loi sur le contrat d'assurance, RS 221.229.1).

4. Survol de propriétés

Le survol de propriétés avec des engins volants sans pilote et notamment aussi l'enregistrement d'images par des engins volants sans pilote relève-t-il du droit pénal ou des recours en droit civil sont-ils possibles?

a) Considérations relatives à la protection des données:

Les drones privés sont régulièrement utilisés pour réaliser des films ou prendre des photographies. Rien ne s'oppose fondamentalement à l'utilisation de drones privés du point de vue de la législation sur la protection des données, sous réserve que les données collectées sont conformes aux dispositions en vigueur sur la protection des données. Selon la Loi sur la protection des données (LPD, RS 235.1), le tournage de films sur lesquels des personnes sont identifiables ou reconnaissables n'est autorisé qu'avec leur consentement, en vertu d'un intérêt public ou privé majeur ou dans le cadre d'une loi (Art.13 LPD). Cela vaut indépendamment du fait que les images soient conservées ou non. Quiconque prend des photos ou des vidéos de personnes qui peuvent être reconnues dans les images doit obtenir le consentement de la personne concernée. Le consentement doit ici être accordé librement et en toute connaissance de cause (Art. 4 par. 5 LPD).

Selon la décision de la Cour fédérale « Google Street View » (BGE 138 II 346 et suiv.), la sphère privée est violée lorsque les images de plaques d'immatriculation des véhicules, de jardins et cours privés clos et, dans certaines circonstances même de balcons et de façades sont reconnaissables, alors qu'elles sont masquées à la vision des passants ordinaires et permettent de tirer des conclusions sur la vie privée de la personne concernée (E. 10.3). Par conséquent, il est recommandé de ne pas survoler les jardins de tiers et de ne pas non plus diriger son drone le long des fenêtres d'une maison. Le survol de propriétés de tiers nécessite l'accord de leur propriétaire, ou le consentement de l'autorité compétente dans le cas des bâtiments publics. Quiconque filme des personnes délibérément et sans consentement et, en plus, met ces enregistrements en ligne, est en infraction avec la Loi sur la protection des données (LPD) et peut être poursuivi en justice devant un tribunal civil.

⁷ BGE 117 II 609 E. 3b.

Pour vous épargner des avis coûteux, vous devriez obtenir l'accord écrit des personnes représentées avant la publication des éventuels messages sur Facebook, Twitter, etc.

Selon la législation actuelle, seules sont autorisées les prises de vue aériennes depuis une distance suffisamment grande pour que personne ne soit reconnaissable. La LPD ne s'applique pas si aucune personne identifiable n'est filmée avec les caméras ou si des mesures techniques et organisationnelles garantissent que la plupart des personnes filmées ne peuvent pas être identifiées.

b) Considérations en matière de droit pénal:

L'utilisation de drones est en outre concernée par l'Art. 179quater par. 1 du code pénal suisse (Protection contre l'espionnage visuel au moyen d'appareils techniques). Cet état de fait puni quiconque a observé ou enregistré avec un appareil d'enregistrement sur un support d'image une situation de la zone secrète ou privée d'un tiers ou une situation non directement accessible à tout le monde sans son consentement. Selon [l'Art. 179quater du Code pénal suisse](#), un drone équipé d'un appareil photographique ou d'une caméra représente un dispositif technique qui convient pour l'espionnage de la zone secrète et privée d'un tiers sans le consentement de la personne concernée. L'Art. 179quater par. 1 du Code pénal suisse prévoit une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à trois ans. Est en outre punissable non seulement quiconque réalise de tels enregistrements, mais aussi quiconque évalue lesdits enregistrements, les conserve ou les communique à des tiers (Art. 179quater par. 2 et 3 du Code pénal suisse). Toute personne qui filme doit informer les personnes concernées afin qu'elles aient la possibilité de s'y opposer.

c) Comment puis-je m'opposer à un survol?

Lorsque des terrains appartenant à des tiers sont survolés par des drones, le propriétaire ou le locataire peut être lésé dans l'utilisation de son bien foncier si le survol s'effectue à basse altitude. Il existe un intérêt légitime à utiliser le terrain à des fins de détente et comme lieu de retraite (cf. Art. 667 par. 1 du Code civil, BGE 131 II 137 et BGE 134 II 49). Le propriétaire peut engager contre le survol injustifié par un drone une action au titre de la liberté de propriété en vertu de l'Art. 641 par. 2 du Code civil.

En outre, selon l'Art. 926 et suivants du Code civil, le propriétaire ou le locataire d'un terrain a le droit à l'auto-assistance dans le sens où il peut s'opposer à toute perturbation illégale de tiers par la force. Du point de vue juridique, il convient toutefois d'appliquer toujours les moyens dits les plus modérés pour la défense. L'usage de la force contre le drone ne constitue cependant pas le moyen relativement le plus modéré et pourrait même entraîner des demandes d'indemnisation si vous causez des dommages au drone.

Par conséquent, il est recommandé d'identifier le pilote du drone et de l'interpeler directement. Comme le pilotage d'un drone n'est autorisé qu'en portée visuelle, le pilote devrait se trouver à proximité de votre jardin. Lorsque vous parlez au pilote, celui-ci peut vous fournir des renseignements sur l'utilisation du drone et, le cas échéant, vous présenter son autorisation. Les pilotes de drones sérieux sont heureux de fournir des informations lorsqu'ils sont interrogés.

d) Droits du propriétaire de drone:

Si une personne devait être dérangée par votre drone et le ferait chuter à terre volontairement, vous seriez naturellement aussi en droit de lui réclamer des dommages et intérêts ou même d'engager des poursuites pénales contre elle.

En tant que pilote de drone et utilisateur de la caméra, vous êtes l'auteur des enregistrements. Ainsi, si quelqu'un utilise ou publie illégalement vos films ou photographies, vous bénéficiez pleinement de la protection des droits d'auteur.

5. Réglementation prévue pour les UAS :

Les aéronefs sans pilote jusqu'à 150 kg ne sont pas encore définis dans une réglementation harmonisée européenne. Par conséquent, l'AESA en tant qu'agence de l'UE a publié en Août 2016 un projet de loi sur l'intégration des aéronefs sans pilote dans l'espace aérien européen (le Règlement dit Prototype). La loi européenne sera probablement adoptée à la fin de 2017 et l'adoption en Suisse aura lieu un an plus tard. Il est estimé qu'en 2019, les UAS proposés à la vente et dans les entreprises devront répondre aux exigences du projet de loi. Trois ans après l'entrée en vigueur du règlement de l'AESA – vraisemblablement en 2020 – tous les UAS devront obligatoirement voler conformément au droit européen (cf. Art. 14 du projet de loi de l'AESA).

a) Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)⁸

L'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) est par définition une institution de l'Union européenne visant à assumer les tâches spécifiques de régulation et exécutives dans le domaine de la sécurité aérienne. L'AESA a été créée en 2002 et travaille principalement sur la base du Règlement UE 216/2008.

b) Sommaire

Selon l'Art. 2 de la réglementation AESA, tout objet volant qui vole sans pilote est un UAS. Par conséquent, les modèles réduits d'avions sont également soumis à la réglementation AESA. L'AESA justifie l'équivalence entre les drones et les modèles réduits d'avions par le risque que les opérateurs déclarent leurs UAS en tant qu'aéromodélistes et échappent ainsi aux exigences qui leur seraient autrement applicables, ce qui constitue une lacune en matière de sécurité.

- Catégories d'opération

⁸ https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/easa_fr ; <http://www.easa.europa.eu/>.

L'AESA estimant que l'exploitation des UAS varie en fonction des caractéristiques et des tâches, les prescriptions doivent être d'autant plus strictes que le risque estimé est élevé. L'approche de l'évaluation du risque de l'opération est totalement indépendante de la nature commerciale ou non commerciale de celle-ci. Les risques pour la sécurité concernent les personnes au sol, les autres utilisateurs de l'espace aérien et les infrastructures sensibles. Suivant les possibilités d'opération, les risques pour la sécurité sont divisés en trois catégories :

- Open Category (catégorie ouverte – faible risque)
- Specific Category (catégorie spécifique – risque moyen)
- Certified Category (catégorie certifiée – risque élevé, non défini dans le Prototypage de l'AESA).

Les modèles réduits d'avions classiques ne sont pas considérés séparément, mais également intégrés dans cette classification.

Catégorie ouverte (OPEN) :

La catégorie ouverte ne nécessite pas d'autorisation préalable du contrôle du trafic aérien avant l'utilisation. Le risque est limité par les limites d'opération prédéfinies :

- Poids au décollage max. 25 kg.
 - Limitation des performances de l'UA : altitude de vol max. 150 m au-dessus du sol.
- Exigences imposées aux pilotes : vol exclusivement avec un contact visuel direct (VLOS), la responsabilité incombe toujours à l'exploitant/pilote (respect des limites de la catégorie OPEN).
- Les UAS doivent être conformes CE.
 - Les UAS ne doivent pas représenter un risque de blessure accru (cf. AIS).
 - Le FPV et la fonction Follow-Me sont explicitement autorisés pour les catégories A0 et A1.

La catégorie ouverte est divisée en quatre sous-catégories :

A0 – jusqu'à 250 g, altitude de vol max. 50 m, max. 15 m/s, distance horizontale par rapport au pilote max. 100 m, pas d'âge minimum pour le pilote, aucune restriction lors du survol de personnes

A1 – jusqu'à 25 kg, altitude de vol max. 50 m, enregistrement de l'opérateur et de l'UAS, âge minimum du pilote 14 ans, aucune restriction lors du survol de personnes

A2 – jusqu'à 25 kg, altitude de vol max. 50 m, enregistrement de l'opérateur et de l'UAS.

A3 – altitude de vol max. 150 m, âge minimum du pilote 14 ans, enregistrement de l'opérateur et de l'UAS.

Le modèle réduit d'avion classique construit soi-même n'est pas repris dans la catégorie ouverte, car la construction amateur est seulement possible jusqu'à un poids de 250 g et une altitude de vol de 50 m max. Seuls sont encore autorisés à voler sans analyse de risque propre les modèles réduits conformes aux normes CE. Du fait du manque de conformité CE, un modèle réduit d'avion construit soi-même fait donc partie de la catégorie spécifique.

Catégorie spécifique (SPECIFIC) :

La catégorie spécifique requiert une autorisation des autorités pour chaque opération. Le risque est démontré avec une évaluation du risque. Des « scénarios standard » ont été créés

pour les opérations prévisibles (vol dans une zone d'aéroport, altitude de vol supérieure à 150 m, vol BVLOS, etc.) afin d'éviter à chaque demandeur de rédiger une demande d'opération dans son intégralité. De plus, un message d'événement doit impérativement avoir lieu en cas d'accident.

Selon la réglementation AESA, l'aéromodélisme est classé dans la catégorie spécifique : Par conséquent, une autorisation d'opération est nécessaire pour chaque nouveau vol avec un avion construit soi-même, et même les plus petites modifications ou réparations à un modèle entraînent au moins une revalidation.

Catégorie Certifiée (CERTIFIED) :

L'engin volant, le pilote et l'opération sont certifiés à l'avance par l'autorité compétente. La catégorie Certifiée est principalement destinée aux gros aéronefs.

À l'exception de la catégorie Ouverte A0 – jusqu'à 250 g, tous les UAS ainsi que leurs opérateurs doivent être enregistrés. Pour ce faire, les UAS doivent être équipés d'une technologie de reconnaissance à distance qui fonctionne par le biais d'un signal radioélectrique et qui permet d'obtenir des renseignements sur l'opérateur enregistré, le type et la classe de l'UAS, l'état de la géolocalisation ainsi que la position GPS et l'altitude.

Toutes les catégories exigent un message d'événement de première nécessité (Règlement UE n° 376/2014) dans le cas d'un accident avec blessures graves ou mortelles, ainsi que lors d'un événement avec un aéronef avec des personnes à bord.

- Importation et vente des UAS :

Seuls peuvent être mis sur le marché les UAS homologués (catégorie ouverte A0 – A3) dotés d'un certificat CE, ce qui veut dire que le fabricant doit remplir les conditions de conformité CE et apposer le label CE sur le drone. Le nom et l'adresse de l'importateur doivent être visibles sur l'emballage. Tous les drones doivent être accompagnés des documents techniques ainsi que d'une brochure de sécurité.

Le projet de loi de l'AESA ne régleme pas les questions concernant la protection des données et de la vie privée, les prescriptions d'assurance, les opérations en intérieur et les aspects de sécurité tels que le transport de marchandises dangereuses ou la prévention des attentats.

c) Conséquences de la proposition de loi de l'AESA pour l'aéromodélisme et les associations :

Les règles de l'AESA s'appliquent à tous les UAS. Par conséquent, les « aéromodélistes classiques » sont pleinement concernés par ces règles et l'utilisation d'un modèle réduit classique construit soi-même doit être incluse dans la « catégorie spécifique ». Il en résulte, entre autres, qu'une analyse de sécurité et une autorisation sont nécessaires pour chaque vol, dans la mesure où le vol ne correspond pas à un scénario standard. De plus, le pilote doit

être enregistré et le modèle réduit d'avion doit présenter le numéro d'enregistrement du pilote. Il en résulte que l'aéromodélisme classique devient impossible, voire illégal s'il ne respecte par ces règles.

La disposition transitoire selon l'Art. 15 du projet de loi de l'AESA s'applique pendant trois ans pour l'utilisation récréative des UAS le cadre des clubs et des associations. Après trois ans, l'autorité nationale (OFAC) peut autoriser les clubs et les associations à pratiquer l'aéromodélisme classique. Une dérogation par rapport aux dispositions de la « catégorie spécifique » est possible ici, de sorte qu'aucune analyse des risques ne soit nécessaire, par exemple. L'AESA a adopté cette exception, car aucun problème de sécurité ne s'est jamais posé dans le secteur de l'aéromodélisme et la sécurité est garantie au sein de la sphère d'influence d'un club ou d'une association. Cette exception est toutefois encore formulée de manière trop concise et la mise en œuvre exacte est encore imprécise. La conséquence sera que « l'aéromodélisme classique » ne sera encore possible que dans la « sphère d'influence » des clubs et des associations. Ce qu'englobe la « sphère d'influence » du club / association reste également ouvert. Celle-ci désigne-t-elle les aérodromes autorisés, les terrains de vol à voile, etc. ? De même, les « critères » nécessaires pour, en tant que club/association, obtenir une autorisation par les autorités nationales ne sont pas évoqués.

6. European Model Flying Union (EMFU)⁹

La Suisse doit accepter le règlement de l'AESA. L'adoption du règlement de l'AESA signifie cependant la fin des associations d'aéromodélisme. L'European Model Flying Union (EMFU) a ainsi été créée le 11 février 2017 au siège de l'Aéro-club autrichien ; elle a pour objectif de représenter environ 500 000 aéromodélistes européens auprès de l'AESA. L'EMFU est une section de l'institution EAS (European Air Sports), qui représente également tous les autres types de sports aériens pour les questions réglementaires de la législation auprès de l'AESA.

Domaine de compétence de l'EMFU : L'EMFU a pour objectif de soutenir et de représenter les intérêts de ses membres dans toutes les questions réglementaires pertinentes au niveau européen. Les membres sont généralement des organismes nationaux qui représentent l'aéromodélisme à des fins sportives ou de loisir. L'EMFU travaille de manière indépendante, mais s'efforce de coopérer avec d'autres organisations nationales et internationales. L'EMFU est un partenaire européen central de l'AESA dans le domaine de l'aéromodélisme.

Siège de l'EMFU : Le siège de l'EMFU est à Vienne, en Autriche. L'EMFU est enregistrée en tant qu'association conformément au droit autrichien.

⁹ www.emfu.eu.