

**SELOR**  
**AUSWAHLBÜRO DER FÖDERALVERWALTUNG**

[2018/201419]

**Auswahl im Wettbewerbsverfahren von französischsprachigen Mitarbeiter im Bereich öffentliche Arbeiten (m/w/x)**  
**(Stufe B) für SPW — Nummer der Auswahl: AFW18003**

Bewerbungen werden bis zum 18/04/2018 entgegengenommen.

Die Funktionsbeschreibung (Inhalt der Funktion, Auswahlverfahren,...) können Sie unter [www.selor.be](http://www.selor.be) einsehen.

Nach der Auswahl wird eine Bewerberreserve gebildet, die 3 Jahre gültig bleibt.

**SELOR**  
**SELECTIEBUREAU VAN DE FEDERALE OVERHEID**

[2018/201577]

**Resultaat van de vergelijkende selectie van Franstalige Bioingenieurs hoofdbestuur (m/v/x) (niveau A2), voor het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV). — Selectienummer: AFG17263**

Deze selectie werd afgesloten op 9/02/2018.

Er zijn 10 laureaten.

De lijst is 1 jaar geldig.

**SELOR**  
**BUREAU DE SELECTION DE L'ADMINISTRATION FEDERALE**

[2018/201577]

**Résultat de la sélection comparative de Bioingénieurs Administration centrale (m/f/x) (niveau A2), francophones, pour l'Agence fédérale pour la Sécurité de la Chaîne alimentaire (l'AFSCA). — Numéro de sélection : AFG17263**

Ladite sélection a été clôturée le 9/02/2018.

Le nombre de lauréats s'élève à 10.

La liste est valable 1 an.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN**

[C – 2018/11325]

**7 DECEMBER 2017. — Ministeriële omzendbrief tot regeling van het gebruik van drones door politie- en hulpdiensten**

Aan Mevrouw en de Heren Provinciegouverneurs,

Aan Mevrouw de Hoge Ambtenaar belast met de uitoefening van bevoegdheden van de Brusselse Agglomeratie,

Aan de Dames en Heren Burgemeesters,

Aan Mevrouw de Commissaris-generaal van de federale politie,

Aan de Dames en Heren Korpschefs van de lokale politie,

Aan de Heer Inspecteur-generaal van de Algemene Inspectie van de federale politie en van de lokale politie,

Aan Mevrouw de Voorzitter van het Vast Comité van toezicht op de politiediensten,

Ter informatie :

Aan de Dames en Heren Arrondissementscommissarissen,

Aan de Heer Directeur-generaal van de Algemene Directie Veiligheid en Preventie,

Aan de Heer Voorzitter van de Vaste Commissie van de lokale politie.

Mevrouw, Mijnheer de Gouverneur,

Mevrouw de Hoge Ambtenaar,

Mevrouw, Mijnheer de Burgemeester,

Mevrouw de Commissaris-generaal,

Mevrouw, Mijnheer de Korpschef,

**SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR**

[C – 2018/11325]

**7 DECEMBRE 2017. — Circulaire ministérielle réglant l'usage de drones par les services de police et de secours**

A Madame et Messieurs les Gouverneurs de province,

A Madame le Haut Fonctionnaire exerçant des compétences de l'Agglomération bruxelloise,

A Mesdames et Messieurs les Bourgmestres,

A Madame la Commissaire générale de la police fédérale,

A Mesdames et Messieurs les Chefs de corps de la police locale,

A Monsieur l'Inspecteur général de l'Inspection générale de la police fédérale et de la police locale,

A Madame le Président du Comité permanent de contrôle des services de police,

Pour information :

A Mesdames et Messieurs les Commissaires d'arrondissement,

A Monsieur le Directeur général de la Direction Générale Sécurité et Prévention,

A Monsieur le Président de la Commission permanente de la police locale.

Madame, Monsieur le Gouverneur,

Madame le Haut Fonctionnaire,

Madame, Monsieur le Bourgmestre,

Madame la Commissaire générale,

Madame, Monsieur le Chef de corps,

Mijnheer de Inspecteur-generaal,  
Mevrouw de Voorzitter van het Comité P,  
Mevrouw, Mijnheer,

### Inleiding

Het gebruik van drones zit reeds enkele jaren sterk in de lift. Het aantal mogelijke toepassingen ervan is ongezien en zal ongetwijfeld nog verder evolueren. Met betrekking tot het privaat en commercieel gebruik van drones door burgers werd op 10 april 2016 een koninklijk besluit getroffen. Het aanwenden van drones door de politie- en hulpdiensten valt evenwel niet onder de toepassing van dit koninklijk besluit.

Het gebruik van drones biedt nochtans ook voor de politie- en hulpdiensten talrijke toepassingsmogelijkheden en kan als technische ondersteuning in tal van domeinen een operationele meerwaarde betekenen. Deze omzendbrief strekt er dan ook toe om de richtlijnen betreffende het gebruik van drones door de politiediensten, de brandweerdiensten en de diensten van de civiele bescherming te bepalen.

### Titel 1 — Algemene bepalingen

Voor de toepassing van deze omzendbrief, wordt verstaan onder :

1° koninklijk besluit : het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim;

2° uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 : de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 en het uitvoeringsbesluit dat deze verordening aanvult op nationaal niveau, met name het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten en -procedures;

3° civiele staatsoperatoren : de politiediensten, brandweerdiensten en diensten van de civiele bescherming;

4° op afstand bestuurd luchtvaartuig (RPA) : een onbemand luchtvaartuig waarvan de maximale startmassa niet meer dan 150 kg bedraagt, bestuurd vanaf een grondcontrolestation, ingezet door civiele staatsoperatoren in het kader van hun operaties en activiteiten of door exploitanten in opdracht van de civiele staatsoperatoren;

5° op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel (RPAS) : een RPA, het/de ermee verbonden grondcontrolestation(s), de vereiste bestuurs- en controleverbindingen en elk ander element, zoals het beschreven wordt in het typeontwerp;

6° civiele staats-RPA : een RPA dat eigendom is van en ingezet wordt door een civiele staatsoperator;

7° gehuurde of ter beschikking gestelde RPA : een RPA dat niet in eigendom is van een civiele staatsoperator maar er wel door wordt ingezet;

8° bestuurs- en controleverbinding : de datalink tussen het RPA en het grondcontrolestation om de vlucht te beheren;

9° bestuurder van een RPA : een persoon die taken uitvoert die essentieel zijn voor de bediening van een RPA en die, in voorkomend geval, de vliegbesturing van het RPA bedient tijdens de vliegtijd;

10° RPA-waarnemer : een persoon, die aangewezen is door de civiele staatsoperator of de exploitant om de bestuurder van het RPA door middel van visuele waarneming van het RPA te helpen met het uitvoeren van de vlucht in alle veiligheid binnen de vereisten van deze omzendbrief;

11° zichtbereikvlucht (VLOS) : een vlucht waarbij de bestuurder van een RPA of in voorkomend geval de RPA-waarnemer zonder hulpmiddelen direct visueel contact met het RPA houdt;

12° vlucht buiten het zichtbereik (BLOS) : een vlucht waarbij noch de bestuurder van een RPA, noch de RPA-waarnemer, het visueel contact kunnen houden met het RPA;

13° nachtvlucht : elke vlucht die geheel of gedeeltelijk plaatsvindt in de tijdspanne zonsondergang plus 30 minuten tot zonsopgang min 30 minuten. Een nachtvlucht wordt beschouwd als BLOS;

14° obstakel : een obstakel zoals bedoeld in artikel 2, 98), van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012;

Monsieur l'Inspecteur général,  
Madame le Président du Comité P,  
Madame, Monsieur,

### Introduction

L'usage de drones a le vent en poupe depuis quelques années. Leurs différentes mises en œuvre sont insoupçonnables et continueront indéniablement à évoluer. Un arrêté royal a été pris en date du 10 avril 2016 en ce qui concerne l'usage privé et commercial de drones par les citoyens. Cet arrêté royal n'est toutefois pas d'application pour l'utilisation de drones par les services de police et les services de secours.

Cependant, l'usage de drones offre également aux services de police et aux services de secours de multiples possibilités de mise en œuvre et en tant qu'appui technique peut s'avérer être une plus-value opérationnelle dans de nombreux domaines. La présente circulaire tend par conséquent à déterminer les directives en matière d'utilisation de drones par les services de police, les services d'incendie et les services de la protection civile.

### Titre 1<sup>er</sup> — Dispositions générales

Dans le cadre de l'application de la présente circulaire, on entend par :

1° arrêté royal : l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge;

2° règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 : le 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 (CE) n° 255/2010 et l'arrêté d'exécution qui complète ce règlement au niveau national, à savoir l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne;

3° opérateurs publics civils : les services de police, les services d'incendie et les services de la protection civile;

4° aéronef télépilote (RPA) : un aéronef non-habité, d'une masse maximale au décollage inférieure à 150 kg piloté à partir d'un poste de télépilotage, mis en œuvre par des opérateurs publics civils dans le cadre de leurs opérations et activités ou par des exploitants pour le compte des opérateurs publics civils;

5° système d'aéronef télépilote (RPAS) : un RPA, son/ses poste(s) de télépilotage associé(s), les liaisons nécessaires de commandes et de contrôle et tous autres éléments, comme spécifiés dans la conception de type;

6° RPA public civil : un RPA qui est détenu et mis en œuvre par un opérateur public civil;

7° RPA loué ou mis à disposition : un RPA qui n'est pas détenu par un opérateur public civil mais que ce dernier met en œuvre;

8° liaison de commande et de contrôle : la liaison de données entre le RPA et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol;

9° télépilote : une personne qui exécute des tâches essentielles pour l'exploitation d'un RPA et qui, le cas échéant, manœuvre les commandes de vol du RPA durant le temps de vol;

10° observateur RPA : une personne désignée par l'opérateur public civil ou l'exploitant, qui, par observation visuelle du RPA, aide le télépilote à réaliser le vol en toute sécurité en respectant les exigences de la présente circulaire;

11° vol à portée visuelle (VLOS) : un vol pendant lequel le télépilote ou, le cas échéant, l'observateur RPA maintient un contact visuel direct sans aide avec le RPA;

12° vol hors de la portée visuelle (BLOS) : un vol pendant lequel ni le télépilote, ni l'observateur RPA ne peut maintenir le contact visuel avec le RPA;

13° vol de nuit : tout vol qui a lieu totalement ou en partie durant la période allant du coucher du soleil plus 30 minutes au lever du soleil moins 30 minutes. Un vol de nuit est considéré comme BLOS;

14° obstacle : un obstacle tel que visé à l'article 2, 98), du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012;

15° luchtvaartgids (AIP) : de publicatie zoals bedoeld in artikel 2, 13), van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012;

16° above ground level (AGL) : hoogte boven de grond;

17° exploitant : een natuurlijke of rechtspersoon die bezig is met of voorstelt zich bezig te houden met de operaties met één of meer RPA's, maar die zelf geen civiele staatsoperator is;

18° verhuurder/leverancier : een natuurlijk of rechtspersoon die, al dan niet tegen vergoeding, een RPA ter beschikking stelt van een civiele staatsoperator, met het oog op het inzetten ervan door deze staatsoperator;

19° DGLV : Directoraat-generaal Luchtvaart bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

20° medisch certificaat voor LAPL : een medisch certificaat dat is afgegeven aan de aanvragers of de titularissen van een bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL), overeenkomstig de bepalingen van Bijlage IV [PART-MED], subdeel A van de Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, alsook van het koninklijk besluit van 12 juli 2013 tot regeling van de organisatie van de controle van de voorwaarden inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de leden van het stuurpersoneel van burgerlijke luchtvaartuigen, van cabinebemanning en van luchtverkeersleiders, dan wel een medisch certificaat dat is verstrekt ingevolge het onderzoek bedoeld in artikel 42 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

## Titel 2 — Toepassingsgebied

Deze omzendbrief is van toepassing op de RPA zoals gedefinieerd onder Titel 1, 4°. Het betreft dus niet enkel de onbemande luchtvaartuigen die door de civiele staatsoperatoren zelf worden gebruikt, maar ook de onbemande luchtvaartuigen van een derde die in opdracht van de civiele staatsoperatoren in het raam van hun operaties en activiteiten worden ingezet.

De bepalingen van deze omzendbrief zijn niet van toepassing op de RPA die worden gebruikt binnenin een gebouw.

Het gebruik van autonome luchtvaartuigen, namelijk onbemande luchtvaartuigen die de piloot niet in staat stellen om ogenblikkelijk tussen te komen om de vlucht te beheren, is verboden.

## Titel 3 — Luchtverkeersregels

### Hoofdstuk 3.1 – Algemene bepalingen

De RPAS worden overeenkomstig de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 en de bepalingen van deze titel bediend.

Zijn verboden met RPA's :

1° operaties op ATS-routes, zoals bedoeld in artikel 2, punt 46), van de Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012;

2° passagiersvervoer;

3° slepen;

4° kunstvluchten.

In een situatie die de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar brengt, beëindigt de bestuurder van een RPA de vlucht van zodra de voorwaarden vervuld zijn om de vlucht veilig te stoppen.

Tijdens elke fase van de vlucht verzekert de bestuurder van een RPA zich ervan dat het RPA een continue bestuurs- en controleverbinding behoudt en dat hij, in voorkomend geval, onverwijld de procedures uitvoert die vastgesteld zijn voor het geval van verlies van de verbinding.

Het grondcontrolestation is in alle fasen van de vlucht compatibel met het RPA waarmee het verbonden is.

Tijdens de vlucht zorgt de bestuurder van een RPA ervoor om op voldoende afstand van andere luchtvaartuigen te blijven om het effect van zogturbulentie op de prestaties van het RPA te verkleinen.

De bestuurder van een RPA is verantwoordelijk voor het naleven van de veiligheidsafstand tussen zijn RPA en elk ander type luchtvaartuig dat het operatiegebied van het RPA nadert, alsook tussen elk voorwerp of obstakel op de vliegroute van het RPA.

15° publication d'information aéronautique (AIP) : la publication telle que visée à l'article 2, 13), du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012;

16° above ground level (AGL) : hauteur au-dessus du sol;

17° exploitant : une personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à des opérations avec un ou plusieurs RPA mais qui n'est pas un opérateur public civil;

18° loueur/fournisseur : une personne physique ou morale qui, contre indemnité ou non, met un RPA à la disposition d'un opérateur public civil, afin que celui-ci soit mis en œuvre par cet opérateur public;

19° DGTA : la Direction générale Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports;

20° certificat médical pour LAPL : un certificat médical tel que délivré conformément aux dispositions de l'Annexe IV [Part-MED], sous-partie A pour les demandeurs ou les titulaires d'une licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, et de l'arrêté royal du 12 juillet 2013 organisant la vérification des conditions d'aptitude physique et mentale des membres d'équipage de conduite et de cabine des aéronefs civils, ainsi que des contrôleurs de la circulation aérienne, ou un certificat médical délivré à la suite de l'examen visé à l'article 42 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

## Titre 2 — Champ d'application

La présente circulaire s'applique aux RPA tels que définis au Titre 1<sup>er</sup>, 4°. Il ne s'agit donc pas uniquement des aéronefs non-habités qui sont utilisés par les opérateurs publics civils eux-mêmes, mais aussi des aéronefs non-habités d'un tiers qui sont mis en œuvre pour le compte des opérateurs publics civils dans le cadre de leurs opérations et activités.

Les dispositions de la présente circulaire ne s'appliquent pas aux RPA utilisés au sein d'un bâtiment.

L'utilisation d'aéronefs autonomes, à savoir des aéronefs non-habités qui ne permettent pas au pilote d'intervenir immédiatement pour gérer le vol, est interdit.

## Titre 3 — Règles de l'air

### Chapitre 3.1 – Dispositions générales

Les RPAS sont opérés conformément au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et aux dispositions du présent titre.

Sont interdits aux RPA :

1° les opérations sur les routes ATS telles que visées à l'article 2, 46), du Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012;

2° le transport de passagers;

3° le remorquage;

4° les vols acrobatiques.

Dans toute situation mettant la circulation aérienne en danger, le télépilote met fin au vol dès que les conditions permettant l'arrêt du vol en toute sécurité sont réunies.

Durant toutes les phases du vol, le télépilote s'assure que le RPA maintient une liaison de commande et de contrôle continue et, le cas échéant, met en œuvre, sans délai, les procédures établies en cas de perte de la liaison.

Le poste de télépilotage est, pendant toutes les phases du vol, compatible avec le RPA auquel il est connecté.

Durant le vol, le télépilote veille à évoluer à une distance suffisante de tout autre aéronef afin de minimiser les effets de turbulence de sillage sur les performances du RPA.

Le télépilote est responsable du respect d'une distance de sécurité entre son RPA et tout autre type d'aéronef qui s'approche de la zone d'opération du RPA et avec tout objet ou obstacle sur la route de vol du RPA.

## Hoofdstuk 3.2 – Voorrangsregels

In afwijking van punt SERA.3210 van de bijlage van de uitvoeringsverordening (EU) n° 923/2012, verleent een RPA steeds voorrang aan alle bemande luchtvaartuigen.

De bepalingen van punt SERA.3210 van de bijlage van de uitvoeringsverordening (EU) n° 923/2012 zijn tussen RPA van toepassing.

## Hoofdstuk 3.3 – Zichtbereikvliegvoorschriften

De bestuurder van een RPA behoudt, afhankelijk van de technische en operationele kenmerken van het RPAS, en van de aard van het obstakel en de uit te voeren opdracht, een redelijke en aangepaste afstand tussen het RPA en de obstakels eromheen tijdens iedere fase van de vlucht.

VLOS-operaties mogen slechts plaatsvinden als de bestuurder van het RPA, of in voorkomend geval de RPA-waarnemer, een direct visueel contact, zonder hulpmiddelen, houdt met het RPA teneinde de bestuurder toe te laten op elk moment een botsing met een ander luchtvaartuig, een object of een obstakel te vermijden.

BLOS-operaties mogen slechts plaatsvinden indien de bestuurder van het RPA beschikt over de kwalificatie BLOS en indien de RPA is uitgerust met technische hulpmiddelen die de piloot toelaten een beeld te vormen van de positie en de omgeving van het RPA.

Het gebruik maken van meerdere RPA-waarnemers is toegelaten en de afstand tussen de bestuurder van een RPA en het RPA mag in geen geval leiden tot het overschrijden van het bereik van de radioverbinding van het RPAS.

Vluchten in gecontroleerd luchtruim zijn toegelaten mits telefonische notificatie, voor het opstijgen, aan de bevoegde luchtverkeersleiding.

De vluchtuitvoeringen met een RPAS zijn beperkt tot zichtbereikvluchten (VLOS) en vluchten buiten het zichtbereik (BLOS) tot een hoogte van 300 voet AGL in niet-gecontroleerd luchtruim.

Zijn evenwel niet toegelaten, alle operaties :

1° in een luchtruim met een bijzonder statuut (verboden gebieden (P), gevaarlijke gebieden (D), beperkte gebieden (R)), behalve wanneer de uitzondering toegelaten werd volgens het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en –procedures of in het geval van een actieve Helicopter Training Area (HTA) of Low Flying Area (LFA) wanneer de vlucht toegelaten werd door de bevoegde militaire luchtverkeersleiding;

2° in een tijdelijk gereserveerd luchtruim (TRA) of een tijdelijk afgescheiden luchtruim (TSA), behalve wanneer de uitzondering om te vliegen met een RPA voor civiele staatsopdrachten voorzien werd in de oprichting van dit luchtruim;

3° in een straal van 1,5 zeemijl rond luchtvaartterreinen voor luchtvaartuigen of voor ultralichte motorluchtvaartuigen en van een 0,5 zeemijl rond een helihaven, behalve na voorafgaande toestemming van de exploitant van het luchtvaartterrein of de helihaven.

In afwijking van punt SERA.5005(a) van de bijlage van de uitvoeringsverordening (EU) n° 923/2012, worden de VLOS-operaties uitgevoerd overeenkomstig de hieronder bepaalde vliegvoorschriften :

1° buiten de wolken;

2° de horizontale zichtbaarheid is minstens gelijk aan anderhalve keer de afstand tussen het RPA en de bestuurder van een RPA of de RPA-waarnemer. De horizontale zichtbaarheid is de minimale zichtbaarheid die nodig is voor de operaties in alle richtingen van het horizontaal vlak.

Deze operaties mogen niet plaatsvinden wanneer de weersomstandigheden langs de route van dien aard zijn dat de vlucht niet over de gehele route kan worden uitgevoerd overeenkomstig de voormelde vereisten.

## Chapitre 3.2 – Priorités de passage

Par dérogation au point SERA.3210 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, un RPA donne, à tout moment, la priorité de passage à tous les aéronefs habités.

Les dispositions du point SERA.3210 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 sont applicables entre RPA.

## Chapitre 3.3 – Les règles à portée visuelle

Le télépilote maintient, en fonction des caractéristiques techniques et opérationnelles du RPAS et de la nature de l'obstacle ainsi que de la mission à exécuter, une distance raisonnable et appropriée entre le RPA et les obstacles qui l'entourent pendant toutes les phases du vol.

Les opérations VLOS ne peuvent avoir lieu que lorsque le télépilote ou, le cas échéant, l'observateur RPA maintient un contact visuel direct et sans aide avec le RPA afin que le télépilote soit capable, à tout moment, d'éviter une collision avec un autre aéronef, un objet ou un obstacle.

Les opérations BLOS ne peuvent avoir lieu que si le télépilote dispose de la qualification BLOS et si le RPA est équipé des moyens techniques permettant au pilote de se faire une idée de la position et de l'environnement du RPA.

L'utilisation de plusieurs observateurs RPA est autorisée et la distance entre le télépilote et le RPA ne peut, en aucun cas, conduire à dépasser la portée de la liaison radio du RPAS.

Les vols dans un espace aérien contrôlé sont autorisés moyennant notification téléphonique, avant le décollage, au contrôle aérien compétent.

Les exploitations avec un RPAS sont limitées aux vols à portée visuelle (VLOS) et aux vols hors de la portée visuelle (BLOS) jusqu'à une hauteur de 300 pieds AGL dans un espace aérien non contrôlé.

N'est toutefois pas autorisée, toute opération :

1° dans un espace aérien à statut spécial (zones interdites (P), zones dangereuses (D), zones restrictives (R)), sauf lorsque l'exception a été autorisée selon l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne ou dans le cas d'une Helicopter Training Area (HTA) ou Low Flying Area (LFA) lorsque celles-ci sont actives, lorsque le vol a été autorisé par le contrôle aérien militaire compétent;

2° dans un espace aérien réservé temporairement (TRA) ou un espace aérien séparé temporairement (TSA), sauf lorsque l'exception de voler avec un RPA pour des missions publiques civiles a été prévue lors de la création de cet espace aérien;

3° dans un rayon de 1,5 milles nautiques autour des aérodromes pour avions ou pour aéronefs ultralégers motorisés et de 0,5 mille nautique autour des héliports, sauf autorisation préalable de l'exploitant de l'aérodrome ou de l'héliport.

Par dérogation au point SERA.5005(a) de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, les opérations VLOS sont effectuées conformément aux règles de vol définies ci-dessous :

1° hors des nuages;

2° la visibilité horizontale est au moins égale à 1,5 fois la distance entre le RPA et le télépilote ou l'observateur RPA. La visibilité horizontale est la visibilité minimale nécessaire pour les opérations dans toutes les directions du plan horizontal.

Ces opérations ne peuvent pas avoir lieu lorsque les conditions météorologiques le long du parcours sont telles que le vol ne peut pas être exécuté sur l'ensemble du parcours en conformité avec les exigences précitées.

## Titel 4 — Bestuurder van een RPA

Niemand mag een RPA besturen indien hij geen houder is van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA bedoeld in het koninklijk besluit of van een brevet van bestuurder van een RPA uitgereikt door een civiele staatsoperator.

De nadere inhoud van de opleiding die recht geeft op dit brevet alsmede de eventuele opleidingsvrijstellingen worden vastgelegd in het erkenningsdossier van die opleiding.

In elk geval zal hierin een vrijstelling worden voorzien van het theoretische gedeelte voor zij die met succes een opleiding gevolgd hebben als (privé)piloot of zij die in een luchtvaartschool een voorafgaande theorieopleiding genoten hebben, en van het praktische gedeelte voor zij die kunnen aantonen dat ze voor het ingaan van de omzendbrief minstens 2 jaar operationele ervaring hebben opgedaan binnen hun dienst.

Er weze tenslotte aangestipt dat de inhoud van de opleiding minstens beantwoordt aan de bijlage 1 van het koninklijk besluit.

Een gedetailleerd overzicht van alle vluchten die uitgevoerd werden in de hoedanigheid van bestuurder van een RPA wordt ingeschreven in een logboek van de bestuurder van een RPA.

Het logboek van de bestuurder van een RPA bevat voor elke vlucht ten minste de volgende informatie :

- 1° de datum van elke vlucht;
- 2° de naam, voornaam en geboortedatum van de bestuurder van een RPA;
- 3° het registratiekenmerk van het afzonderlijk RPAS;
- 4° de opstijg- en landingsplaats met vermelding van hun gps-coördinaten;
- 5° de vertrektijd;
- 6° de aankomsttijd;
- 7° de vliegtijd;
- 8° het type activiteit;
- 9° in voorkomend geval, de naam van de andere personen die betrokken waren bij de vluchtoperaties en in het bijzonder die van de RPA-waarnemer(s).

Een reeks vluchten die met een RPAS worden uitgevoerd kunnen onder een enkele inschrijving worden ingevuld in het logboek, indien er op dezelfde dag een aantal vluchten werden uitgevoerd waarbij steeds teruggekeerd werd naar dezelfde opstijgplaats en er tussen deze vluchten niet meer dan vijftien minuten tussentijd was.

## Titel 5 — Technische aspecten

Alle RPA moeten technisch gehomologeerd zijn overeenkomstig de artikelen 42 tot en met 51 van het koninklijk besluit.

## Titel 6 — Registratie

Hoofdstuk 6.1 – Registratie van RPAS van een exploitant en registratie van een gehuurde of ter beschikking gesteld RPAS

Een RPAS van een exploitant en een gehuurde of ter beschikking gestelde RPAS moeten geregistreerd zijn volgens de bepalingen onder Titel 6 van het koninklijk besluit.

Hoofdstuk 6.2 – Registratie van een RPAS van een civiele staatsoperator

De FOD Binnenlandse Zaken houdt een register bij van de RPAS.

Een civiele staatsoperator die een RPAS in gebruik wenst te nemen richt de aanvraag tot registratie ervan aan de FOD Binnenlandse Zaken, Civiele Veiligheid, Directie Nieuwe Technologieën, Leuvenseweg 1, 1000 Brussel.

De aanvraag voor registratie gebeurt aan de hand van het aanvraagformulier waarvan het model als bijlage van deze omzendbrief is gevoegd.

Een bewijs van registratie van het RPAS wordt afgegeven voor elk in het RPAS-register ingeschreven RPAS.

Wanneer het bewijs niet meer geldig is alsmede wanneer het RPA niet meer in gebruik is, is de houder ervan gehouden het onmiddellijk terug te zenden naar de FOD Binnenlandse Zaken, Civiele Veiligheid, Directie Nieuwe Technologieën, Leuvenseweg 1, 1000 Brussel.

## Titre 4 — Télépilote

Nul ne peut piloter un RPA s'il n'est titulaire d'une licence de télépilote tel que visé à l'arrêté royal ou d'un brevet de télépilote délivré par un opérateur public civil.

Le contenu plus détaillé de la formation qui donne droit à ce brevet ainsi que les dispenses de formation éventuelles sont déterminées dans le dossier d'agrément de cette formation.

Dans tous les cas, une dispense sera prévue pour la partie théorique pour celui/celle qui a suivi avec succès une formation de pilote (privé) ou celui/celle qui a bénéficié d'une formation théorique préalable dans une école d'aviation, et pour la partie pratique pour celui/celle qui peut prouver avoir acquis une expérience opérationnelle d'au moins 2 ans au sein de son service avant l'entrée en vigueur de la circulaire.

Il y a lieu finalement de souligner que le contenu de la formation répond au moins à l'annexe 1 de l'arrêté royal.

Un relevé détaillé de tous les vols effectués en qualité de télépilote est inscrit sur un carnet de vol du télépilote.

Le carnet de vol du télépilote contient, pour chaque vol effectué, au moins les informations suivantes :

- 1° la date de chaque vol;
- 2° les nom, prénom et date de naissance du télépilote;
- 3° la marque d'enregistrement du RPAS individuel;
- 4° les zones de décollage et d'atterrissage indiquées par les coordonnées GPS;
- 5° l'heure de décollage;
- 6° l'heure d'atterrissage;
- 7° le temps de vol;
- 8° le type d'activité;
- 9° le cas échéant, les noms de toute autre personne impliquée lors des opérations de vol et notamment du ou des observateur(s) RPA.

Une série de vols effectuée avec un RPAS peut être inscrite en une seule entrée dans le carnet de vol du télépilote, si le même jour, sont effectués un certain nombre de vols retournant, à chaque fois, à la même zone de décollage et que l'intervalle entre chaque vol n'excède pas 15 minutes.

## Titre 5 — Aspects techniques

Tous les RPA doivent être homologués d'un point de vue technique conformément aux articles 42 à 51 inclus de l'arrêté royal.

## Titre 6 — Enregistrement

Chapitre 6.1 – Enregistrement d'un RPAS d'exploitant et enregistrement d'un RPAS loué ou mis à disposition

Un RPAS d'exploitant et un RPAS loué ou mis à disposition doivent être enregistrés selon les dispositions du Titre 6 de l'arrêté royal.

Chapitre 6.2 – Enregistrement d'un RPAS d'opérateur public civil

Le SPF Intérieur tient à jour un registre des RPAS.

Un opérateur public civil qui souhaite utiliser pour la première fois un RPAS adresse la demande d'enregistrement au SPF Intérieur, Sécurité Civile, Direction Nouvelles Technologies, Rue de Louvain 1, 1000 Bruxelles.

La demande d'enregistrement se fait sur la base du formulaire de demande conformément au modèle annexé à la présente circulaire.

Un certificat d'enregistrement RPAS est délivré pour tout RPAS inscrit au registre RPAS.

Lorsque le certificat cesse d'être valable et lorsque le RPAS n'est plus utilisé, son titulaire est tenu de le renvoyer immédiatement au SPF Intérieur, Sécurité Civile, Direction Nouvelles Technologies, Rue de Louvain 1, 1000 Bruxelles.

Elk in het RPAS-register ingeschreven RPAS draagt de letters IBZ gevolgd door een horizontale streep en dan een groep van vier karakters samengesteld uit ofwel letters, ofwel cijfers ofwel een combinatie van letters en cijfers. Het kenmerk wordt bevestigd op het RPA op een duurzame manier zodat het altijd leesbaar is en gemakkelijk te lokaliseren.

## Titel 7 — Exploitatie

### Hoofdstuk 7.1 – Algemene bepaling

Om vluchtuitvoeringen te verrichten zijn de volgende elementen vereist :

1° de bestuurder is houder van een geldig bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA of van een brevet van bestuurder van een RPA uitgereikt door een civiele staatsoperator;

2° het RPAS is geregistreerd overeenkomstig de bepalingen van Titel 6 van deze omzendbrief;

3° indien het een vluchtuitvoering betreft door een exploitant, of met een gehuurde of ter beschikking gestelde RPA, moet er voorafgaandelijk een overeenkomst opgesteld worden met de bepalingen betreffende het beroepsgeheim, het gebruik van beelden, de piloten die gemachtigd zijn het toestel te bedienen en de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid voor zowel het RPA, de piloten als de andere personen betrokken bij de vluchtprestatie.

### Hoofdstuk 7.2 – Risicoanalyse voor de vluchtuitvoeringen

De bestuurder voert voor het begin van de geplande operaties, een operationele analyse uit van de risico's van de vluchtuitvoeringen voor de luchtvaartveiligheid en de veiligheid van personen en goederen op de grond.

De risicoanalyse wordt uitgevoerd rekening houdend met onder andere de aard van de geplande vluchtuitvoeringen alsook de plaats en de omgeving waar ze zullen uitgevoerd worden.

### Hoofdstuk 7.3 – Het operationeel handboek

De bestuurder die vluchtuitvoeringen uitvoert, moet over een operationeel handboek beschikken en het bijwerken.

Het operationeel handboek en zijn eventuele herzieningen stemmen overeen met het vlieghandboek van het RPAS, zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit, of een gelijkwaardig document.

Het operationeel handboek bevat al de instructies, informatie en procedures die nodig zijn voor elk gebruikt RPAS en die het personeel nodig heeft om de taken correct en veilig te kunnen uitvoeren; het bevat minstens de elementen zoals bedoeld in de bijlage 4 bij het koninklijk besluit.

### Hoofdstuk 7.4 – Verplichtingen en verantwoordelijkheden van de civiele staatsoperator en de exploitant

De civiele staatsoperator/de exploitant :

1° garandeert de veiligheid van de operaties die hij uitvoert;

2° controleert dat het onderhoud uitgevoerd wordt, in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en in voorkomend geval met de instructies uit het operationeel handboek en het onderhoudshandboek;

3° houdt een onderhoudslogboek van elk RPAS bij;

4° zorgt ervoor dat elke vlucht gedekt is door een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid om de lichamelijke en materiële schade aan derden te dekken.

### Hoofdstuk 7.5 — Verplichtingen en verantwoordelijkheden van de bestuurder van een RPA

De bestuurder van een RPA :

1° is voortdurend in staat de RPA-functie en -status te volgen;

2° is altijd in staat de controle over het RPA te verzekeren;

3° vergewist er zich van, op basis van de meest recente weersvoorspellingen, dat voor de volledige vliegtijd de minimale meteorologische voorwaarden voorzien zijn;

4° zorgt ervoor dat voor elke vlucht de gewicht- en zwaartepuntbepalingen worden nageleefd;

Tout RPAS inscrit au registre RPAS porte les lettres IBZ suivies d'un trait horizontal puis d'un groupe de quatre caractères constitué soit par des lettres, soit par des chiffres, soit par une combinaison de lettres et de chiffres. La marque est apposée de manière durable sur le RPA d'une façon telle qu'elle soit toujours lisible et facilement localisable.

## Titre 7 — Exploitation

### Chapitre 7.1 – Disposition générale

Pour effectuer des exploitations, les éléments suivants sont exigés :

1° le pilote est en possession d'une licence de télépilote valable ou d'un brevet de télépilote délivré par un opérateur public civil;

2° le RPAS est enregistré conformément aux dispositions du Titre 6 de la présente circulaire;

3° si cela concerne une exploitation par un exploitant, ou avec un RPA loué ou mis à disposition, un contrat reprenant les dispositions relatives au secret professionnel, à l'usage d'images, aux pilotes qui sont mandatés pour piloter l'appareil et à l'assurance responsabilité civile tant pour le RPA que pour les pilotes et toute autre personne impliquée lors de l'opération de vol, doit préalablement être rédigé.

### Chapitre 7.2 – Analyse de risques des exploitations envisagées

Le pilote effectue, avant le début des opérations, une analyse opérationnelle des risques que les exploitations envisagées sont susceptibles de faire courir à la sécurité aérienne et à la sécurité des personnes et des biens au sol.

L'analyse de risques est effectuée en tenant compte notamment de la nature des exploitations envisagées ainsi que du lieu et de l'environnement où elles seront opérées.

### Chapitre 7.3 – Le manuel d'exploitation

Le pilote qui effectue des exploitations établit et met à jour un manuel d'exploitation.

Le manuel d'exploitation et ses révisions éventuelles sont en conformité avec le manuel de vol du RPAS visé à l'article 44 de l'arrêté royal ou un document équivalent.

Le manuel d'exploitation contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires pour tous les RPAS utilisés et dont le personnel a besoin pour pouvoir exécuter les tâches de façon correcte et en toute sécurité. Il contient au moins les éléments visés à l'annexe 4 de l'arrêté royal.

### Chapitre 7.4 – Devoirs et responsabilités de l'opérateur public civil et de l'exploitant

L'opérateur public civil/l'exploitant :

1° garantit la sécurité des opérations qu'il effectue;

2° vérifie que les opérations d'entretien soient effectuées conformément aux spécifications du constructeur et, le cas échéant, aux instructions contenues dans le manuel d'exploitation et dans le manuel d'entretien;

3° tient un carnet d'entretien pour chaque RPAS;

4° s'assure que chaque vol effectué est couvert par une assurance responsabilité civile afin de couvrir les dégâts corporels et matériels aux tiers.

### Chapitre 7.5 — Devoirs et responsabilités du télépilote

Le télépilote :

1° est, à tout moment, en mesure de suivre la fonction et le statut du RPA;

2° est toujours en mesure d'assurer le contrôle du RPA;

3° s'assure, sur la base des prévisions météorologiques les plus récentes, que les conditions météorologiques minimales sont prévues pour toute la durée du vol;

4° veille à ce que pour chaque vol, les limitations de poids et de centre de gravité soient respectées;

5° verzekert zich voor elke vlucht van het goede onderhoud van het RPAS;

6° zorgt ervoor dat de hulpmiddelen die nodig zijn voor een veilige vlucht beschikbaar zijn voordat een vlucht begint;

7° houdt tijdens het gebruik van het RPAS rekening met andere activiteiten op de grond, de topografie, de obstakels, de mogelijke atmosferische effecten op de radiocommunicatie, de mogelijke interferenties van de gebruikte frequentie;

8° zorgt ervoor dat elke vlucht wordt ingeschreven in het reisdagboek van het RPA en in zijn logboek;

9° zorgt voor het naleven van de vigerende wetgeving inzake de bescherming van de privacy.

De bestuurder van een RPA waakt er eveneens over dat het RPAS wordt gebruikt overeenkomstig het vlieghandboek van het RPAS of een gelijkwaardig document en het operationeel handboek.

De bestuurder van een RPA verzekert zich ervan dat de opstijg- en landingsplaats :

1° voldoende veilige omstandigheden biedt;

2° goed gedimensioneerd zijn;

3° over de nodige uitrustingen beschikken;

4° vrij van enig obstakel zijn;

5° bestaan uit een oppervlak waarvan de toestand geschikt is voor het type geplande operaties, de grootte en de prestaties van het RPAS, rekening houdende met de externe omstandigheden.

De bestuurder van een RPA houdt hierbij rekening met de vereisten die vermeld zijn in het vlieghandboek van het betreffende RPAS of gelijkwaardig document.

#### Hoofdstuk 7.6 — Bijhouden van de documenten

De civiele staatsoperator/exploitant die vluchttuitvoeringen uitvoert, houdt de volgende documenten gedurende vijf jaar bij :

1° de uitgevoerde risicoanalyse in toepassing van hoofdstuk 7.2;

2° het operationeel handboek met eventuele herzieningen;

3° het reisdagboek van elk RPAS.

#### Titel 8 — Luchtvaartterreinen en operatie locaties

Het opstijgen en het landen van een RPAS kunnen plaatsvinden op :

1° operatielocaties;

2° luchtvaartterreinen;

3° modelluchtvaartterreinen.

Een voor het opstijgen of landen van een RPAS gebruikte operatielocatie, mag slechts worden gebruikt als ze in overeenstemming is met de vereisten van het vlieghandboek van het betreffende RPAS, of een gelijkwaardig document.

Het opstijgen en landen van een RPAS mag de veiligheid van bemande luchtvaartuigen of van personen of goederen op de grond nooit in het gedrang brengen.

Een RPAS kan een luchtvaartterrein slechts gebruiken als de toelating of het certificaat dat door de minister bevoegd voor de Luchtvaart of zijn gemachtigde, de directeur-generaal van het DGLV, afgegeven is voor het luchtvaartterrein, het opstijgen en landen van RPAS toestaat.

De in de A.I.P. opgenomen modaliteiten en procedures worden nageleefd.

Het gebruik van een modelluchtvaartterrein is onderworpen aan de voorafgaande toelating van de exploitant van het terrein en aan de voorwaarden vermeld in de machtiging tot uitbating van dit model-luchtvaartterrein.

#### Titel 9 — Communicatie

De bestuurs- en controleverbinding is operationeel op elk moment van de vlucht.

De noodprocedure voorziet hoe te handelen in geval van verlies van gegevensverbinding.

De voor de nuttige lading gebruikte gegevensverbinding mag nooit de goede werking van de bestuurs- en controleverbinding in gevaar brengen.

5° s'assure du bon état d'entretien du RPAS avant chaque vol;

6° veille à ce que les ressources nécessaires pour un vol en toute sécurité soient disponibles avant qu'un vol ne commence;

7° tient compte, lors de l'utilisation d'un RPAS, des autres activités au sol, de la topographie, des obstacles, des effets atmosphériques possibles sur les communications radio, des interférences possibles sur la fréquence utilisée;

8° veille à ce que chaque vol soit noté dans le carnet de route du RPA et dans son carnet de vol;

9° veille à respecter la législation en vigueur en matière de protection de la vie privée.

Le télépilote veille également à ce que le RPAS soit utilisé conformément au manuel de vol du RPAS ou d'un document équivalent et au manuel d'exploitation.

Le télépilote s'assure que la zone de décollage et la zone d'atterrissage :

1° présentent des conditions de sécurité suffisantes;

2° sont bien dimensionnées;

3° disposent des équipements nécessaires;

4° sont libres de tout obstacle;

5° présentent des conditions de surface adéquates pour le type d'opérations envisagé, la taille et les performances du RPAS, en tenant compte des conditions extérieures.

Le télépilote tient compte des exigences mentionnées dans le manuel de vol du RPAS concerné ou tout document équivalent.

#### Chapitre 7.6 — Conservation des documents

L'opérateur public civil/l'exploitant qui effectue des exploitations conserve les documents suivants pendant cinq ans :

1° l'analyse de risques effectuée en application du chapitre 7.2;

2° le manuel d'exploitation avec les révisions éventuelles;

3° le carnet de route de chaque RPAS.

#### Titre 8 — Aérodomes et sites d'exploitation

Le décollage et l'atterrissage d'un RPAS peuvent avoir lieu :

1° sur des sites d'exploitation;

2° sur des aérodomes;

3° sur des terrains d'aéromodélisme.

Un site d'exploitation, utilisé pour le décollage ou l'atterrissage d'un RPAS, ne peut être utilisé que s'il répond aux exigences contenues dans le manuel de vol du RPAS concerné, ou un document équivalent.

Le décollage et l'atterrissage d'un RPAS ne peuvent jamais compromettre la sécurité des aéronefs habités, des personnes ou des biens au sol.

Un RPAS ne peut utiliser un aérodomo que si l'autorisation ou le certificat délivré à l'aérodomo par le ministre qui a le Transport Aérien dans ses attributions ou son délégué, le directeur général de la DGTA, permet le décollage et l'atterrissage des RPAS.

Les modalités et procédures visées dans l'A.I.P. sont respectées.

L'utilisation d'un terrain d'aéromodélisme est soumise à l'autorisation préalable de l'exploitant du terrain et aux conditions reprises dans l'autorisation d'exploitation de ce terrain d'aéromodélisme.

#### Titre 9 — Communication

La liaison de commande et de contrôle est opérationnelle pendant toute la durée du vol.

La procédure d'urgence prévoit comment agir en cas de perte de la liaison de données.

La liaison de données utilisée pour la charge utile ne peut jamais mettre en péril le bon fonctionnement de la liaison de commande et de contrôle.

De radiocommunicatie met het RPAS wordt gevoerd overeenkomstig de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie en haar uitvoeringsbesluiten, voornamelijk het koninklijk besluit van 18 december 2009 betreffende de private radiocommunicatie en de gebruiksrechten voor vaste netten en netten met gedeelde middelen.

De radiocommunicatie met het RPAS is operationeel op elk moment van de vlucht.

De radiocommunicatie tussen de bestuurder van een RPA en de RPA-waarnemer is operationeel op elk moment van de vlucht.

Indien de gebruikte frequenties interferentie ervaren, moet heel de exploitatiezone gescand worden op interfererende frequenties alvorens de vlucht uit te voeren.

#### Titel 10 – Slotbepalingen

De registratie bedoeld in Titel 6 moet voor een reeds in gebruik zijnde RPA worden verricht uiterlijk binnen de zes maanden na de bekendmaking van deze omzendbrief in het *Belgisch Staatsblad*.

Om uitzonderlijke operationele redenen kan een afwijking worden verleend van de bepalingen van deze omzendbrief. Daartoe wordt een voorafgaande en als dusdanig gemotiveerde aanvraag aan mijn ambt gericht.

Ik vraag aan de overheid om erop te willen toezien dat deze omzendbrief in elke dienst wordt verspreid zodat elk personeelslid er kennis van kan nemen.

U gelieve, Mevrouw, Mijnheer de Gouverneur, Mevrouw de Hoge Ambtenaar, de datum waarop deze omzendbrief in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, in het bestuursmemoriaal te willen vermelden.

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,  
J. JAMBON

La communication radio avec le RPAS est utilisée conformément à la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques et à ses arrêtés d'exécution, en particulier l'arrêté royal du 18 décembre 2009 relatif aux communications radioélectriques privées et aux droits d'utilisation des réseaux fixes et des réseaux à ressources partagées.

La communication radio avec le RPAS est opérationnelle pendant toute la durée du vol.

La communication radio entre le télépilote et l'observateur RPA est opérationnelle pendant toute la durée du vol.

Si les fréquences utilisées subissent des interférences, la zone d'exploitation est scannée sur les fréquences interférentes avant l'exécution du vol.

#### Titre 10 – Dispositions finales

L'enregistrement visé au Titre 6 pour un RPA déjà en usage doit être réalisé dans les six mois qui suivent la publication de la présente circulaire au *Moniteur belge*.

Une dérogation aux dispositions de la présente circulaire peut être octroyée pour raisons opérationnelles exceptionnelles. A cet effet, une demande préalable dûment motivée doit être adressée à mon office.

Je demande à l'autorité de bien vouloir veiller à ce que cette circulaire soit diffusée au sein de chaque service afin que chaque membre du personnel puisse en prendre connaissance.

Je vous prie, Madame, Monsieur le Gouverneur, Madame le Haut Fonctionnaire, de bien vouloir mentionner au Mémorial administratif la date à laquelle cette circulaire a été publiée au *Moniteur belge*.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,  
J. JAMBON

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2018/11382]

### 9 MAART 2018. — Omzendbrief Impact van de fusies van gemeenten op de hulpverleningszones. — Instructies en stappenplan

Deze omzendbrief is bestemd voor de bevoegde overheden van de hulpverleningszones.

Ik ontvang veel vragen vanuit de zones over de impact van de fusies van gemeenten in het Vlaams gewest op de hulpverleningszones.

Er zijn **3 verschillende situaties** die verschillende gevolgen hebben op de zones en hun werking in de territoriale indeling van de zones.

1. een fusie van 2 of meer gemeenten die binnen dezelfde zone liggen
2. een fusie van 2 of meer gemeenten die in een verschillende zone liggen
3. een fusie van zones (n.a.v. een fusie van 2 of meer gemeenten of los hiervan)

De gevolgen en te ondernemen acties van elke situatie apart worden opgelijst in de **leidraad in bijlage**.

De **eerste stap** is dat de gemeenten die gaan fuseren een **akkoord vinden over de zone waarvan ze deel zullen uitmaken**.

In het **eerste geval**, m.n. fusie van gemeenten binnen dezelfde zone, stelt de vraag zich niet. De fusiegemeente is de rechtsoptvolger van de 2 fuserende gemeenten en blijft dus in dezelfde zone. Mocht de fusiegemeente na haar oprichting van zone willen veranderen, kan zij daartoe de gewone procedure volgen.

In het **tweede geval**, m.n. de fusie van gemeenten behorend tot een verschillende zone, is het van groot belang dat de gemeenten **zo snel mogelijk** beslissen tot welke zone zij willen behoren. De nieuwe territoriale indeling in zones moet immers in werking treden op hetzelfde moment als de gemeentelijke fusie. Juridisch is het immers onmogelijk dat een (fusie)gemeente tot 2 verschillende zones zou behoren. Artikel 14, derde lid van de wet van 15 mei 2007 betreffende de civiele veiligheid bepaalt immers dat elke gemeente tot het grondgebied van 1 hulpverleningszone behoort. Het is dus onmogelijk dat een zonegrens door het grondgebied van een gemeente zou lopen.

## SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2018/11382]

### 9 MARS 2018. — Circulaire Impact des fusions des communes sur les zones de secours. — Instructions et plan par étapes

La présente circulaire est destinée aux autorités compétentes des zones de secours.

Je reçois beaucoup de questions des zones sur l'impact des fusions de communes de la région flamande sur les zones de secours.

Il existe **3 situations différentes** qui ont des conséquences différentes sur les zones et leur fonctionnement ainsi que sur la répartition territoriale des zones.

1. la fusion de 2 ou plusieurs communes situées dans la même zone
2. la fusion de 2 ou plusieurs communes situées dans des zones différentes
3. la fusion de zones (à la suite ou non de la fusion de 2 ou plusieurs communes)

**Les conséquences et les actions à prendre dans chaque situation distincte sont énumérées dans les lignes directrices ci-jointes.**

La **première étape** est que les communes qui fusionneront trouvent un **accord au sujet de la zone dont elles feront partie**.

Dans le **premier cas**, à savoir la fusion de communes de la même zone, la question ne se pose pas. La commune fusionnée est le successeur légal des 2 communes fusionnantes et reste donc dans la même zone. Si, après sa mise en place, la commune fusionnante souhaite changer de zone, elle peut le faire conformément à la procédure ordinaire.

Dans le **deuxième cas**, à savoir la fusion de communes appartenant à des zones différentes, il importe au plus haut point que les communes décident **le plus rapidement possible** à quelle zone elles souhaitent appartenir. En effet, la nouvelle division territoriale en zones doit prendre effet en même temps que la fusion communale, étant donné qu'il est juridiquement impossible qu'une commune (fusionnée) appartienne à deux zones différentes. L'article 14, alinéa 3 de la loi du 15 mai 2007 relative à la sécurité civile dispose effectivement que chaque commune appartient au territoire d'une zone de secours. Il est donc impossible que la frontière d'une zone traverse le territoire d'une commune.