

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST BELEID EN ONDERSTEUNING

[2022/202410]

Resultaat van de vergelijkende selectie van Franstalige sociaal controleurs regio Luik (m/v/x) (niveau B) voor het RSVZ. — Selectienummer: MFG22015

Deze selectie werd afgesloten op 21/04/2022.

Er zijn 7 laureaten. De lijst is 1 jaar geldig.

## SERVICE PUBLIC FEDERAL STRATEGIE ET APPUI

[2022/202410]

Résultat de la sélection comparative de contrôleurs sociaux région de Liège (m/f/x) (niveau B) francophones pour l'INASTI. — Numéro de sélection : MFG22015

Ladite sélection a été clôturée le 21/04/2022.

Le nombre de lauréats s'élève à 7. La liste est valable 1 an.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2022/40594]

8 APRIL 2022. — 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 Mijnheer de Commissaris-generaal van de federale politie,

Aan de Dames en Heren Korpschefs van de lokale politie,

Aan de zonecommandanten van de hulpverleningszones,

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,

## 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. Het gebruik van drones biedt ook voor de politie- en hulpdiensten talrijke toepassingsmogelijkheden en kan als technische ondersteuning in tal van domeinen een operationele meerwaarde betekenen.

Met betrekking tot het privaat en commercieel gebruik van drones werd op 31 december 2020 het KB van 10 april 2016 opgeheven en vervangen door de Europese verordeningen EU 2019/945 en EU 2019/247 en het KB van 08 november 2020.

De omzendbrief van 25 juni 2019 strekte 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. Aangezien er door de transitie naar de Europese regelgeving belangrijke veranderingen vast te stellen zijn in het civiel gebruik van drones, werd deze vervangende omzendbrief, met het oog op de harmonisering van het kader van de civiele staatsoperatoren met de Europese regels, opgemaakt.

## TITEL 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

Voor de toepassing van deze omzendbrief, wordt verstaan onder:

1° "uitvoeringsverordening (EU) 2019/945": de uitvoeringsverordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen

## SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2022/40594]

8 AVRIL 2022. — Circulaire ministérielle réglant l'usage de drones par les services de police et de secours

À Mesdames et Messieurs les Gouverneurs de province,

À Madame le Haut Fonctionnaire exerçant des compétences de l'Agglomération Bruxelloise,

À Mesdames et Messieurs les Bourgmestres,

À Monsieur le Commissaire général de la Police fédérale,

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

À Mesdames et Messieurs les Commandants de zone de secours,

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

À Madame la Présidente du Comité permanent de contrôle des services de police,

Pour information :

À Mesdames et Messieurs les Commissaires d'arrondissement,

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

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

Madame, Monsieur,

## INTRODUCTION

L'usage de drones a le vent en poupe depuis quelques années. Le nombre de mises en pratique possibles est insoupçonnable et continuera indéniablement à évoluer. L'usage de drones offre également aux services de police et aux services de secours de multiples possibilités de mise en œuvre et peut s'avérer être, en tant qu'appui technique, une plus-value opérationnelle dans de nombreux domaines.

En ce qui concerne l'utilisation privée et commerciale des drones, le 31 décembre 2020, l'arrêté royal du 10 avril 2016 a été abrogé et remplacé par les règlements européens UE 2019/945 et UE 2019/247 et l'arrêté royal du 8 novembre 2020.

La circulaire du 25 juin 2019 visait donc à fixer les directives relatives à l'utilisation des drones par les forces de police, les services d'incendie et les services de la protection civile. Le passage à la réglementation européenne entraînant des changements importants dans l'utilisation civile des drones, cette circulaire a été élaborée en remplacement de la précédente afin d'harmoniser le cadre des opérateurs publics civils avec les règles européennes.

TITRE 1<sup>er</sup>. - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Aux fins de la présente circulaire, on entend par:

1° « règlement d'exécution (UE) 2019/945 » : le règlement d'exécution (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

2° “uitvoeringsverordening (EU) 2019/947”: de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen

3° “koninklijk besluit van 08 november 2020”: het koninklijk besluit tot uitvoering van uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen

4° “ministerieel besluit van 21 december 2020”: het ministerieel besluit tot vaststelling van vaste geografische UAS-zones en toegangsvoorwaarden voor vaste geografische UAS-zones

5° “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;

6° “civiele staatsoperatoren”: de politiediensten, brandweerdiensten en diensten van de civiele bescherming;

7° “onbemand luchtvaartuigstelsel” (UAS): een onbemand luchtvaartuig en de apparatuur om het vanop afstand te besturen;

8° “civiele staats-UAS”: een UAS dat eigendom is van en ingezet wordt door een civiele staatsoperator;

9° “gehuurde of ter beschikking gestelde UAS”: een UAS dat niet in eigendom is van een civiele staatsoperator maar er wel door wordt ingezet;

10° “piloot op afstand”: een natuurlijke persoon die verantwoordelijk is voor het veilig uitvoeren van de vlucht van een UAS door de vluchtbesturing ervan te bedienen, hetzij manueel of, indien het UAS automatisch vliegt, door toezicht te houden op de koers ervan en in staat te zijn op elk moment in te grijpen en de koers te wijzigen;

11° “exploitant van onbemande luchtvaartuigsystemen” (UAS-exploitant): een civiele staatsoperator of een exploitant in onderaanneming die vluchten uitvoert met of voornemens is vluchten uit te voeren met één of meer UAS;

12° “bijeenkomsten van mensen”: bijeenkomsten waar zoveel mensen aanwezig zijn, dat het niet mogelijk is uit de weg te gaan;

13° “geografische UAS-zone”: een door de bevoegde autoriteiten vastgesteld gedeelte van het luchtruim waarin UAS-vluchtuitvoeringen worden gefaciliteerd, beperkt of verboden, teneinde risico's in verband met veiligheid, privacy, bescherming van persoonsgegevens, beveiliging of het milieu ten gevolge van UAS-vluchtuitvoeringen te beperken;

14° “vluchtuitvoering binnen zicht” (Visual Line of Sight Operation — VLOS): een type UAS-vluchtuitvoering waarbij de piloot op afstand zonder hulp voortdurend visueel contact houdt met het onbemande luchtvaartuig, waardoor hij de vliegbaan van het onbemande luchtvaartuig ten opzichte van andere luchtvaartuigen, mensen en obstakels kan controleren, teneinde botsingen te voorkomen;

15° “vluchtuitvoering buiten zicht” (Beyond Visual Line of Sight Operation — BVLOS): een type UAS-vluchtuitvoering die niet in VLOS wordt verricht;

16° “nachtvlucht”: elke vlucht die geheel of gedeeltelijk plaatsvindt in de tijdsperiode zonsondergang plus 30 minuten tot zonsopgang min 30 minuten;

17° “autonome vluchtuitvoering”: een vluchtuitvoering waarbij een onbemand luchtvaartuig wordt geëxploiteerd zonder dat een piloot op afstand kan ingrijpen;

18° “apparatuur om onbemande luchtvaartuigen op afstand te besturen”: alle instrumenten, uitrusting, mechanismen, apparaten, toebehoren, software of accessoires die nodig zijn voor veilige vluchtuitvoeringen met een UA, die geen onderdelen zijn en die niet aan boord van dat UA worden meegenomen;

19° “lading”: alle instrumenten, mechanismen, uitrusting, onderdelen, apparaten, toebehoren of accessoires, met inbegrip van communicatieapparatuur, die in het luchtvaartuig zijn geïnstalleerd of op het luchtvaartuig zijn bevestigd en die niet gebruikt worden voor of bestemd zijn om gebruikt te worden voor de vluchtuitvoering met of besturing van het luchtvaartuig, en die geen onderdeel vormen van een casco, motor of propeller;

2° « règlement d'exécution (UE) 2019/947 » : le 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

3° « arrêté royal du 8 novembre 2020 » : l'arrêté royal portant exécution du 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

4° « arrêté ministériel du 21 décembre 2020 » : l'arrêté ministériel établissant les zones géographiques UAS fixes et les conditions d'accès aux zones géographiques UAS fixes

5° « 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 (UE) n° 255/2010 ainsi que l'arrêté d'exécution qui complète le présent règlement au niveau national, notamment 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 ;

6° « opérateurs publics civils » : les services de police, les services d'incendie et les services de la protection civile ;

7° « système d'aéronef sans équipage à bord (UAS) » : un aéronef sans équipage à bord et l'équipement servant à le contrôler à distance ;

8° « UAS public civil » : un UAS qui est la propriété et est exploité par un opérateur public civil ;

9° « UAS loué ou mis à disposition » : un UAS qui n'est pas la propriété d'un opérateur public civil mais que ce dernier met en œuvre ;

10° « pilote à distance » : une personne physique chargée de faire voler en toute sécurité un UAS en manœuvrant ses commandes de vol, manuellement ou quand l'aéronef sans équipage à bord est en vol automatique, en contrôlant sa trajectoire et en restant à même d'intervenir et de modifier la trajectoire à tout moment ;

11° « exploitant de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord » (exploitant d'UAS) : un opérateur public civil ou un exploitant en sous-traitance qui exploite ou entend exploiter un ou plusieurs UAS ;

12° « Rassemblements de personnes » : des rassemblements où la densité des personnes présentes empêche ces dernières de s'éloigner ;

13° « Zone géographique UAS » : une partie de l'espace aérien, définie par les autorités compétentes, qui accueille, limite ou exclut les exploitations d'UAS en fonction des risques découlant desdites exploitations pour ce qui est de la sécurité, du respect de la vie privée et de la protection des données à caractère personnel, de la sûreté ou de l'environnement ;

14° « exploitation en vue directe » (Visual Line of Sight — VLOS) : un type d'exploitation d'UAS dans lequel le pilote à distance est capable de maintenir un contact visuel continu sans aide avec l'aéronef sans équipage à bord, ce qui lui permet de contrôler la trajectoire de vol de l'aéronef sans équipage à bord en fonction d'autres aéronefs, de personnes et obstacles, afin d'éviter des collisions ;

15° « exploitation hors vue (Beyond Visual Line of Sight — BVLOS) » : un type d'exploitation d'UAS qui ne s'effectue pas en vue directe ;

16° « 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 ;

17° « exploitation autonome » : une exploitation au cours de laquelle un aéronef sans équipage à bord fonctionne sans que le pilote à distance puisse intervenir ;

18° « équipement de commande à distance pour les aéronefs sans équipage à bord » : tout instrument, équipement, mécanisme, appareil, accessoire, logiciel ou autre nécessaire à la sécurité des exploitations d'UAS, qui ne sont pas des pièces et qui ne sont pas transportés à bord de cet UAS ;

19° « charge utile » : les instruments, mécanismes, équipements, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires ou accessoires, y compris les équipements de communication, qui sont installés ou fixés à l'aéronef, ne sont pas utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou le contrôle de l'aéronef en vol, et qui ne font pas partie d'une cellule, d'un moteur ou d'une hélice ;

20° "maximale startmassa" (MTOM): de door de fabrikant of de bouwer gedefinieerde maximale massa van het UA, met inbegrip van de lading en de brandstof, waarbij vluchtuitvoeringen met het UA kunnen worden verricht;

21° "obstakel": een obstakel zoals bedoeld in artikel 2, 98), van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012;

22° "above ground level" (AGL): hoogte boven de grond;

23° "exploitant in onderaanneming": een natuurlijke of rechtspersoon die beschikt over een door het DGLV uitgereikte exploitatievergunning, een exploitatieverklaring of een Light UAS operator certificate voor vluchtuitvoeringen in de categorie "specific", maar die zelf geen civiele staatsoperator is;

24° "verhuurder/leverancier": een natuurlijk of rechtspersoon die, al dan niet tegen vergoeding, een UAS ter beschikking stelt van een civiele staatsoperator, met het oog op het inzetten ervan door deze staatsoperator;

25° "fabrikant": een natuurlijke of rechtspersoon die een product vervaardigt, laat ontwerpen of laat vervaardigen, en het onder zijn naam of merk verhandelt;

26° "DGLV": Directoraat-generaal Luchtvaart bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

27° "SORA": Specific Operations Risk Assessment zoals gebruikt in het kader van artikel 11 van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947;

28° "EU-STSS": Europees standaardscenario volgens Aanhangsel 1 van uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 voor de uitvoering van dronevluchten;

29° "BE-STSS": Belgisch standaardscenario volgens Ministerieel Besluit van 29 december 2020 tot bepaling van een nationaal standaardscenario voor de uitvoering van dronevluchten;

30° "DSA-applicatie": Drone Service Application tool van Skeyes waarmee dronevluchten in gecontroleerd luchtruim van het type 'CTR' of in de RMZ/TMZ van Kortrijk-Wevelgem aangevraagd kunnen worden;

31° "skeyes": de beheerder van het Belgische civiele luchtruim;

32° "Comopsair": de beheerder van het Belgische militaire luchtruim.

## TITEL 2 - TOEPASSINGSGBIED

Deze omzendbrief is van toepassing op de UAS zoals gedefinieerd onder Titel 1, 7° en ingezet voor operaties van politie, brandweer of operationele eenheden van de civiele bescherming die in het algemeen belang worden verricht door de civiele staatsoperatoren of door exploitanten in onderaanneming in naam van de civiele staatsoperatoren. 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 UAS die worden gebruikt binnenin een gebouw.

## TITEL 3 – CATEGORIËN UAS-VLUCHTUITVOERINGEN

UAS-vluchtuitvoeringen worden verricht in de categorie "light" of de categorie "medium".

### Hoofdstuk 3.1 – UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "LIGHT"

UAS-vluchtuitvoeringen worden alleen in de categorie "light" ingedeeld als volgende voorwaarden zijn vervuld:

1° het UAS heeft een MTOM van minder dan 4 kg;

2° de piloot op afstand zorgt ervoor dat er geen bijeenkomst van mensen wordt overvlogen, en dat personen die niet bij de vluchtuitvoering zijn betrokken niet gepland worden overvlogen. Indien een niet-betrokken persoon onverwacht toch wordt overvlogen, beperkt de piloot op afstand zo veel mogelijk de duur van de overvlucht;

3° de piloot op afstand houdt het onbemand luchtvaartuig voortdurend in VLOS, behalve wanneer hij beroep doet op een UAS-waarnemer die zich naast hem bevindt en zonder hulp visueel contact houdt met het UAS en zo de piloot helpt de vlucht in VLOS te houden en veilig uit te voeren.

4° het betreft geen autonome vluchtuitvoering.

### Hoofdstuk 3.2 – UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "MEDIUM"

UAS-vluchtuitvoeringen worden in de categorie "medium" ingedeeld als volgende voorwaarden zijn vervuld:

1° wanneer aan één van de in Hoofdstuk 3.1 vastgestelde voorwaarden niet is voldaan;

2° het UAS heeft een MTOM van 60 Kg of minder;

20° « masse maximale au décollage » (MTOM) : la masse maximale de l'UA, y compris la charge utile et le carburant, telle que définie par le fabricant ou le constructeur, pour laquelle l'aéronef sans équipage à bord peut être exploité ;

21° « obstacle » : un obstacle tel que visé à l'article 2, 98) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

22° « above ground level » (AGL) : hauteur au-dessus du sol ;

23° « exploitant en sous-traitance » : une personne physique ou morale qui est titulaire d'une licence d'exploitation, d'une déclaration d'exploitation ou d'une Light UAS operator certificate délivrée par la DGTA pour des exploitations dans la catégorie "spécifique", mais qui n'est pas un opérateur public civil ;

24° « loueur/fournisseur » : une personne physique ou morale qui, contre indemnité ou non, met un UAS à la disposition d'un opérateur public civil, afin que celui-ci soit mis en œuvre par cet opérateur public ;

25° « fabricant » : toute personne physique ou morale qui fabrique un produit ou fait concevoir ou fabriquer un produit, et commercialise ce produit sous son propre nom ou sa propre marque ;

26° « DGTA » : la Direction générale Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports ;

27° « SORA » : Specific Operations Risk Assessment telle qu'utilisée dans le cadre de l'article 11 du règlement d'exécution (EU) 2019/947 ;

28° « UE-STSS » : Scénario standard européen selon l'appendice 1 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 qui peut être utilisé pour des exploitations d'UAS ;

29° "BE-STSS" : Scénario standard belge selon l'arrêté ministériel du 29 décembre 2020 déterminant un scénario standard national qui peut être utilisé pour des exploitations d'UAS ;

30° « Application DSA » : Outil Drone Service Application de skeyes qui permet de demander des vols de drone dans l'espace aérien contrôlé de type 'CTR' ou dans la RMZ/TMZ de Courtrai-Wevelgem ;

31° « skeyes » : le gestionnaire de l'espace aérien civil belge ;

32° « Comopsair » : le gestionnaire de l'espace aérien militaire belge.

## TITRE 2. - CHAMP D'APPLICATION

La présente circulaire s'applique aux UAS tels que définis au Titre 1er, 7° et mis en œuvre pour des opérations de police, des services d'incendie ou des unités opérationnelles de la protection civile menées dans l'intérêt général par des opérateurs publics civils ou par des exploitants en sous-traitance pour le compte des opérateurs publics civils. Il ne s'agit donc pas uniquement des aéronefs sans équipage à bord qui sont utilisés par les opérateurs publics civils eux-mêmes, mais aussi des aéronefs sans équipage à bord 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 UAS utilisés au sein d'un bâtiment.

## TITRE 3 - CATÉGORIES d'EXPLOITATION d'UAS

Les exploitations d'UAS sont effectuées dans la catégorie « light » ou la catégorie « medium ».

### Chapitre 3.1 - Exploitations d'UAS dans la catégorie « LIGHT »

Les exploitations d'UAS n'appartiennent à la catégorie "light" que si elles remplissent les conditions suivantes :

1° L'UAS a une MTOM de moins de 4 kg ;

2° Le pilote à distance s'assure qu'aucun rassemblement de personnes n'est survolé, et qu'il n'est pas prévu de survoler des personnes ne participant pas à l'exploitation d'UAS. En cas de survol inattendu d'une personne non impliquée, le pilote doit limiter au maximum la durée du survol ;

3° Le pilote à distance maintient l'aéronef sans équipage à bord en VLOS à tout moment, sauf lorsqu'il s'appuie sur un observateur d'UAS qui se trouve à côté de lui et qui maintient le contact visuel avec l'UAS sans assistance, aidant ainsi le pilote à maintenir le vol en VLOS et à l'exécuter en toute sécurité;

4° Il ne s'agit pas d'une exploitation autonome.

### Chapitre 3.2 - Exploitations d'UAS dans la catégorie "MEDIUM"

Les exploitations d'UAS n'appartiennent à la catégorie "medium" que si elles remplissent les conditions suivantes :

1° Lorsque l'une des conditions spécifiées au chapitre 3.1 n'est pas remplie;

2° L'UAS a une MTOM de 60 Kg ou moins ;



3° de vluchtuitvoering valt onder een EU-STS of BE-STS of, indien dit niet het geval is, de UAS-exploitant heeft een risicobeoordeling uitgevoerd zoals beschreven in onder Titel 8, Hoofdstuk 8.2 van deze omzendbrief;

#### TITEL 4 – LUCHTVERKEERSREGELS

##### Hoofdstuk 4.1 - Algemene bepalingen

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

Tijdens elke fase van de vlucht verzekert de piloot op afstand zich ervan dat de apparatuur om het UAS te besturen compatibel is met het UAS en de controleverbinding behoudt en dat hij, in voorkomend geval, onverwijld de procedures kan uitvoeren die vastgesteld zijn in geval van verlies van verbinding.

Tijdens elke fase van de vlucht zorgt de piloot op afstand ervoor om op voldoende afstand van andere luchtvaartuigen te blijven om het effect van zogturbulentie op de prestaties van het UAS te verkleinen.

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

##### Hoofdstuk 4.2 - Voorrangsregels

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

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

##### Hoofdstuk 4.3 - Zichtbereikvliegvoorschriften

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

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

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 UAS en de piloot op afstand of de UAS-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.

BVLOS-vluchtuitvoeringen mogen enkel plaatsvinden onder de categorie "medium" zoals beschreven onder Titel 3, Hoofdstuk 3.2.

Zowel tijdens VLOS- als BVLOS-operaties zijn de vluchtuitvoeringen beperkt tot een hoogte van 120 meter AGL. Wanneer het onbemande luchtvaartuig binnen een horizontale afstand van 50 meter van een meer dan 105 meter hoog kunstmatig obstakel vliegt, dan kan de maximumhoogte, worden verhoogd tot 15 meter boven de hoogte van het obstakel.

In gecontroleerd luchtruim zijn vluchten hoger dan 120m AGL uitzonderlijk mogelijk mits de bevoegde verkeersleiding hiervoor een specifieke toelating heeft verleend;

#### Hoofdstuk 4.4: Vluchten in vaste- en tijdelijke geografische UAS-zones

##### 4.4.1 Algemeen principe.

Vluchten in vaste- en tijdelijke geografische UAS-zones ingesteld overeenkomstig het koninklijk besluit van 08 november 2020 en bekendgemaakt d.m.v. de daartoe door het DGLV ter beschikking gestelde tool(1) (momenteel Droneguide), kunnen onderworpen zijn aan specifieke voorwaarden. De piloot op afstand controleert voor elke vlucht of de vlucht geheel of gedeeltelijk uitgevoerd wordt in een of

3° L'exploitation d'UAS est couverte par un UE-STS ou BE-STS ou, si ce n'est pas le cas, l'exploitant d'UAS a procédé à une évaluation des risques telle que décrite au titre 8, chapitre 8.2 de la présente circulaire.

#### TITRE 4. - RÈGLES DE L'AIR

##### Chapitre 4.1 - Dispositions générales

Dans toute situation mettant la circulation aérienne en danger, le pilote à distance 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 pilote à distance s'assure que l'UAS 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.

Durant toutes les phases du vol, le pilote à distance veille à évoluer à une distance suffisante de tout autre aéronef afin de minimiser les effets de turbulence de sillage sur les performances de l'UAS.

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

##### Chapitre 4.2. - Priorité de passage

Par dérogation au point SERA. 3210 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, un UAS 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 UAS.

##### Chapitre 4.3. - Les règles à portée visuelle

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

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

Par dérogation au point SERA.5005(a) de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, les exploitations 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 l'UAS et le pilote à distance ou l'observateur d'UAS. La visibilité horizontale est la visibilité minimale nécessaire pour les exploitations dans toutes les directions du plan horizontal.

Les exploitations 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.

Les exploitations en BVLOS ne peuvent avoir lieu que dans la catégorie "medium" telle que décrite au titre 3, chapitre 3.2.

Tant pendant les exploitations en VLOS qu'en BVLOS, les exploitations sont limitées à une hauteur de 120 mètres AGL. Lorsque l'aéronef sans équipage à bord vole à une distance horizontale de 50 mètres d'un obstacle artificiel de plus de 105 mètres de haut, la hauteur maximale peut être portée à 15 mètres au-dessus de la hauteur de l'obstacle.

Dans un espace aérien contrôlé, des vols à une hauteur supérieure à 120m AGL peuvent être permis, à titre exceptionnel, moyennant l'autorisation spéciale délivrée par les autorités en charge du contrôle aérien ;

#### Chapitre 4.4 : Vols dans des zones géographiques UAS fixes et temporaires

##### 4.4.1 Principe général

Les vols dans les zones géographiques UAS fixes et temporaires établies conformément à l'arrêté royal du 8 novembre 2020 et publiées à l'aide de l'outil mis à disposition à cet effet par la DGTA(1)(actuellement Droneguide) peuvent être soumis à des conditions spécifiques. Pour chaque vol, le pilote à distance vérifie si tout ou partie du vol est effectué dans une ou plusieurs zones géographiques UAS. Les

meerdere geografische UAS-zones. De voorwaarden van deze zones dienen te worden gerespecteerd, in het bijzonder voor vluchten in de geografische UAS-zones ter bescherming van de militaire en burgerluchtvaart.

Indien een afwijking van de voorwaarden bepaald door een geografische UAS-zone vereist is omwille van de aard van de vlucht, kan deze vlucht slechts plaatsvinden:

1° Voor vluchten in een geografische UAS-zone ter bescherming van de civiele CTR's en de RMZ/TMZ van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem (EBKT) onder operationeel beheer van Skeyes volgens de specifieke voorwaarden van §4.4.2.

2° Voor vluchten in een militaire geografische UAS-zone volgens de specifieke voorwaarden van §4.4.3.

3° Voor vluchten in een andere geografische UAS-zone dan bedoeld in 1° en 2°:

(1) mits akkoord van de beheerder van de desbetreffende geografische zone(s);

of

(2) indien dit akkoord het beoogde resultaat van de vlucht in het gedrang zou brengen kan de vlucht uitgevoerd worden zonder akkoord van de beheerder van de desbetreffende geografische zone, mits de risicobeoordeling bedoeld in Hoofdstuk 8.2 rekening houdt met de aanwezigheid van deze geografische UAS-zone, en er passende maatregelen genomen worden.

4.4.2 Specifieke voorwaarden voor vluchten in de geografische UAS-zones ter bescherming van de civiele CTR's en EBKT RMZ/TMZ onder operationeel beheer van Skeyes

Onverminderd de voorwaarden bepaald door deze omzendbrief, zijn vluchten die uitgevoerd worden als:

(1) 'zichtbereikvluchten (VLOS)'

of

(2) 'buiten het zichtbereik (BVLOS)' waarvan het vluchtbereik beperkt wordt tot een straal van maximum 500m rond een niet bewegende piloot op afstand en die volledig of gedeeltelijk plaats vinden in geografische UAS-zones binnen civiele CTR's of EBKT RMZ/TMZ onder operationeel beheer van Skeyes enkel toegelaten mits toepassing van onderstaande procedure:

(1) De vlucht wordt vooraf aangevraagd aan de bevoegde luchtverkeersleiding door middel van de Drone Service Application (DSA), die een gebruiksvriendelijke procedure ter beschikking stelt voor directe toegang voor staatsvluchten. Een telefonisch contact met de bevoegde luchtverkeersleiding voorafgaand aan de vlucht zal als instructie door de tool worden gegeven.

of

(2) In geval van spoedeisende vluchtuitvoeringen, waarbij de DSA-applicatie niet kan gebruikt worden, wordt de bevoegde luchtverkeersleiding rechtstreeks telefonisch gecontacteerd, indien mogelijk 30 minuten voorafgaand aan de vlucht.

Uitvoering van bovenstaande vluchten:

(1) de vlucht kan pas aanvangen mits voorafgaand akkoord van de bevoegde luchtverkeersleiding die uit veiligheidsoverwegingen bijkomende te volgen instructies kan uitvaardigen;

(2) indien de vluchtgegevens werden ingevoerd in de DSA-applicatie, bevestigt de piloot op afstand of zijn UAS-waarnemer de aanvang van de vlucht via de "Fly"-module van de DSA-applicatie;

(3) op elk moment dienen de instructies van de bevoegde luchtverkeersleiding opgevolgd te worden, inclusief een eventuele instructie om de vlucht onmiddellijk te beëindigen;

(4) aan het einde van de vlucht dient de bevoegde luchtverkeersleiding gecontacteerd te worden om melding te maken van de beëindiging van de vlucht. Indien de vluchtgegevens werden ingevoerd in de DSA-applicatie, bevestigt de piloot op afstand of zijn UAS-waarnemer zijn landing via de "Fly"-module van de DSA-applicatie;

(5) in het geval van een gedeeltelijk of volledig verlies van controle over de UAS, dient de piloot op afstand onmiddellijk de bevoegde luchtverkeersleiding in te lichten;

(6) de piloot op afstand dient tijdens de gehele vlucht te worden bijgestaan door een UAS-waarnemer die zich in de onmiddellijke nabijheid van de piloot op afstand bevindt en instaat voor de communicatie met de bevoegde luchtverkeersleiding.

Vluchten buiten het zichtbereik (BVLOS) in geografische UAS-zones binnen civiele CTR's of EBKT RMZ/TMZ, waarvan het vluchtbereik niet beperkt wordt tot een straal van maximum 500m rond een niet

conditions de ces zones doivent être respectées, notamment pour les vols dans les zones géographiques UAS pour la protection de l'aviation militaire et civile.

S'il doit être dérogé aux conditions définies par une zone géographique UAS en raison de la nature du vol, ce vol ne peut avoir lieu :

1° Pour les vols dans une zone géographique UAS pour la protection des CTR civiles et de la RMZ/TMZ de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem (EBKT) sous la gestion opérationnelle de Skeyes, dans les conditions spécifiques du §4.4.2.

2° Pour les vols dans une zone géographique UAS militaire, dans les conditions spécifiques du §4.4.3.

3° Pour les vols dans une zone géographique UAS autre que celles visées aux 1° et 2° :

(1) moyennant l'accord du gestionnaire de la /des zone(s) géographique(s) concernée(s) ;

ou

(2) si cet accord risque de compromettre le résultat escompté du vol, le vol peut être effectué sans l'accord du gestionnaire de la zone géographique concernée, à condition que l'évaluation des risques visée au chapitre 8.2 tienne compte de la présence de cette zone géographique UAS, et que des mesures appropriées soient prises.

4.4.2 Conditions spécifiques pour les vols dans les zones géographiques UAS protégeant les CTR civiles et la RMZ/TMZ EBKT sous la gestion opérationnelle de Skeyes

Sans préjudice des conditions fixées par la présente circulaire, les vols effectués :

(1) à portée visuelle (VLOS)

ou

(2) hors de portée visuelle (BVLOS) dont la portée de vol est limitée à un rayon de 500 m maximum autour d'un pilote à distance immobile et qui se déroulent entièrement ou partiellement dans des zones géographiques UAS au sein de CTR civiles ou de EBKT RMZ/TMZ sous la gestion opérationnelle de Skeyes ne sont autorisés que si la procédure ci-dessous est appliquée :

(1) Le vol est demandé à l'avance au contrôle aérien compétent par l'intermédiaire de l'application DSA (Drone Service Application), qui fournit une procédure conviviale d'accès direct pour les vols publics civils. L'outil donnera l'instruction de contacter par téléphone le contrôle aérien compétent avant le vol.

ou

(2) En cas d'opérations urgentes, pour lesquelles l'application DSA ne peut pas être utilisée, le contrôle aérien compétent sera contacté directement par téléphone, si possible 30 minutes avant le vol.

Exécution de ces vols :

(1) Le vol ne peut commencer qu'avec l'accord préalable du contrôle aérien compétent qui, pour des raisons de sécurité, peut donner des instructions supplémentaires ;

(2) Si les données de vol ont été saisies dans l'application DSA, le pilote à distance ou son observateur d'UAS confirme le début du vol via le module "Fly" de l'application DSA ;

(3) A tout moment, les instructions du contrôle aérien compétent doivent être suivies, y compris toute instruction de mettre fin immédiatement au vol ;

(4) A la fin du vol, le contrôle aérien compétent doit être contacté pour signaler la fin du vol. Si les données de vol ont été saisies dans l'application DSA, le pilote à distance ou son observateur d'UAS doit confirmer la fin du vol via le module "Fly" de l'application DSA ;

(5) En cas de perte partielle ou totale de contrôle de l'UAS, le pilote à distance doit immédiatement informer le contrôle aérien compétent ;

(6) Le pilote à distance doit être assisté pendant toute la durée du vol par un observateur d'UAS situé à proximité immédiate du pilote à distance et responsable de la communication avec le contrôle du aérien compétent.

Les vols hors de portée visuelle (BVLOS) dans les zones géographiques UAS au sein des CTR civiles ou de la EBKT RMZ/TMZ, dont la portée de vol n'est pas limitée à un rayon de 500m maximum autour

bewegende piloot op afstand, zijn enkel toegelaten mits het opmaken van een specifieke procedure in overleg met en gevalideerd door de bevoegde luchtverkeersleiding van het desbetreffende luchtruim.

#### 4.4.3 Specifieke voorwaarden voor vluchten in militaire geografische UAS-zones

Onverminderd de voorwaarden bepaald door deze omzendbrief, zijn vluchten die uitgevoerd worden als:

1) 'zichtbereikvluchten (VLOS)'

of

2) 'buiten het zichtbereik (BVLOS)' waarvan het vluchtbereik beperkt wordt tot een straal van maximum 500m rond een niet bewegende piloot op afstand

en die volledig of gedeeltelijk plaats vinden in geografische UAS-zones bestemd voor militaire operaties, enkel toegelaten mits toepassing van onderstaande procedure en voorwaarden:

(1) De vlucht binnen militaire geografische UAS-zones wordt aangevraagd minstens 5 werkdagen op voorhand aan Defensie/COMOPSAIR via email of via een andere tool die door Defensie zou in plaats gesteld worden om het proces te automatiseren.

Als de vluchtuitvoering wordt toegelaten, zal Defensie/COMOPSAIR – indien noodzakelijk geacht voor de vliegveiligheid - instaan voor de creatie van een Temporary Segregated Area met bijhorende NOTAM-publicatie zodat de vluchtuitvoering ten opzichte van andere militaire luchtruim gebruikers wordt beschermd.

(2) In geval van spoedeisende vluchtuitvoeringen binnen een militaire CTR wordt de bevoegde luchtverkeersleiding rechtstreeks telefonisch gecontacteerd, indien mogelijk 30 minuten voorafgaand aan de vlucht.

(3) In geval van spoedeisende vluchtuitvoeringen in militaire geografische zones van het type Helicopter Training Area (HTA) of Low Flying Area (LFA) wordt de bevoegde beheerder van het luchtruim rechtstreeks telefonisch gecontacteerd, indien mogelijk 30 minuten voor de vlucht.

Uitvoering van bovenstaande vluchten:

(1) de vlucht kan aanvangen mits voorafgaand akkoord van de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone die uit veiligheidsoverwegingen bijkomende te volgen instructies kan uitvaardigen;

(2) op elk moment dient elke instructie van de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone onmiddellijk opgevolgd te worden, inclusief eventuele instructie om de vlucht onmiddellijk te beëindigen;

(3) aan het einde van de vlucht dient de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone gecontacteerd te worden om melding te maken van de beëindiging van de vlucht;

(4) in het geval van een gedeeltelijk of volledig verlies van controle over de UAS, dient de piloot op afstand onmiddellijk de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone in te lichten;

(5) de piloot op afstand dient tijdens de gehele vlucht te worden bijgestaan door een UAS-waarnemer die zich in de onmiddellijke nabijheid van de piloot op afstand bevindt en in staat voor de communicatie met de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone.

Vluchten buiten het zichtbereik (BVLOS) in militaire geografische UAS-zones waarvan het vluchtbereik niet beperkt wordt tot een straal van maximum 500m rond een niet bewegende piloot op afstand moeten worden aangevraagd minstens 5 werkdagen op voorhand aan Defensie/COMOPSAIR via email of via een andere tool die door Defensie zou in plaats gesteld worden om het proces te automatiseren.

Als de vluchtuitvoering wordt toegelaten, zal Defensie/COMOPSAIR altijd instaan voor de creatie van een Temporary Segregated Area met bijhorende NOTAM-publicatie zodat de vluchtuitvoering ten opzichte van andere militaire luchtruim gebruikers wordt beschermd.

d'un pilote à distance non mobile, ne sont autorisés qu'à condition qu'une procédure spécifique soit établie en concertation et validée par le contrôle aérien compétent dans l'espace aérien concerné.

#### 4.4.3 Conditions spécifiques pour les vols dans des zones géographiques UAS militaires

Sans préjudice des conditions fixées par la présente circulaire, les vols effectués :

1) à portée visuelle (VLOS)

ou

2) vols hors de portée visuelle (BVLOS) dont la portée de vol est limitée à un rayon de 500 m maximum autour d'un pilote à distance immobile

et qui se déroulent entièrement ou partiellement dans des zones géographiques UAS destinées à des opérations militaires ne sont autorisés que si la procédure ci-dessous est appliquée :

(1) Le vol dans les zones géographiques UAS militaires doit faire l'objet d'une demande au moins 5 jours ouvrables à l'avance auprès de la Défense/COMOPSAIR par courrier électronique ou via un autre outil que la Défense mettra en place pour automatiser le processus.

Si l'exploitation est autorisée, la Défense/COMOPSAIR veillera - si cela est jugé nécessaire pour la sécurité des vols - à la création d'une Temporary Segregated Area accompagnée de la publication NOTAM afin que l'exploitation soit protégée des autres utilisateurs de l'espace aérien militaire ;

(2) En cas d'opérations urgentes dans une CTR militaire le contrôle aérien compétent sera contacté directement par téléphone, si possible 30 minutes avant le vol ;

(3) En cas d'opérations urgentes dans une zone géographique militaire du type Helicopter Training Area (HTA) ou Low Flying Area (LFA) le gestionnaire responsable de l'espace aérien concerné sera contacté directement par téléphone, si possible 30 minutes avant le vol.

Exécution de ces vols :

(1) Le vol ne peut commencer qu'avec l'accord préalable de l'autorité compétente en matière de contrôle aérien ou du gestionnaire de la zone géographique UAS qui peut, pour des raisons de sécurité, donner des instructions supplémentaires ;

(2) A tout moment, toute instruction émanant de l'autorité compétente en matière de contrôle aérien ou du gestionnaire de la zone géographique UAS doit être immédiatement respectée, y compris toute instruction visant à mettre fin immédiatement au vol ;

(3) A la fin du vol, l'autorité compétente en matière de contrôle aérien ou le gestionnaire de la zone géographique UAS doit être contacté pour signaler la fin du vol.

(4) En cas de perte partielle ou totale de contrôle de l'UAS, le pilote à distance doit immédiatement informer l'autorité compétente du contrôle aérien ou le gestionnaire de la zone géographique UAS ;

(5) Le pilote à distance doit être assisté pendant toute la durée du vol par un observateur d'UAS situé à proximité immédiate du pilote à distance et responsable de la communication avec l'autorité compétente en matière de contrôle aérien ou le gestionnaire de la zone géographique UAS.

Les vols hors vue (BVLOS) dans les zones géographiques UAS militaires où la portée de vol n'est pas limitée à un rayon de 500m maximum autour d'un pilote à distance immobile doivent faire l'objet d'une demande au moins 5 jours ouvrables à l'avance auprès de la Défense/COMOPSAIR par e-mail ou via un autre outil qui sera mis en place par la Défense afin d'automatiser le processus.

Si l'exploitation est autorisée, la Défense/COMOPSAIR veillera toujours à la création d'une Temporary Segregated Area accompagnée de la publication NOTAM afin que l'exploitation soit protégée par rapport aux autres utilisateurs de l'espace aérien militaire.

## TITEL 5 – REGELS EN PROCEDURES VOOR DE VAARDIGHEDEN VAN PILOTEN OP AFSTAND

### Hoofdstuk 5.1: Piloten op afstand die vluchten in de categorie 'light' uitvoeren

Piloten op afstand die vluchten in de categorie 'light' uitvoeren moeten:

1° in het bezit zijn van

(1) een bewijs van voltooiing van de online opleiding open subcategorie A1 en A3 bedoeld in titel UAS.OPEN.020 en UAS.OPEN.040 van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947;

(2) een vaardigheidscertificaat van piloot op afstand van de open subcategorie A2 bedoeld in titel UAS.OPEN.030 van deel A van de bijlage bij Verordening (EU) 2019/947;

of

de opleiding 'piloot op afstand van een civiele staats-UAS' voor de uitvoering van vluchten uit de categorie "light" in een erkende politie- of brandweerschool gevolgd hebben en de bijhorende examens succesvol afgelegd hebben. De nadere inhoud van de opleiding die recht geeft op dit certificaat alsmede de eventuele opleidingsvrijstellingen worden vastgelegd in het erkenningsdossier van de opleiding. Piloten die voldoen aan de opleidingsvoorwaarden voor de uitvoering van vluchten in de categorie 'medium' worden vrijgesteld van deze opleiding;

2° Vertrouwd zijn met de door de fabrikant van het UAS ter beschikking gestelde gebruikershandleiding;

3° Elke piloot op afstand dient te voldoen aan de arbeidsgeneeskundige voorwaarden voor veiligheidsfuncties, en dit in overeenstemming met de door hem/haar uitgevoerde functie.

### Hoofdstuk 5.2: Piloten op afstand die vluchten in de categorie 'medium' uitvoeren

Piloten op afstand die vluchten in de categorie "medium" uitvoeren moeten:

1° de opleiding:

theorie en praktijk voor de categorie 'specific', in overeenstemming met de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947, in een door DGLV aangewezen school gevolgd hebben en de bijhorende examens succesvol afgelegd hebben.

of

de opleiding:

'piloot op afstand van een civiele staats-UAS' voor de uitvoering van vluchten uit de categorie "medium" in een erkende politie- of brandweerschool gevolgd hebben en de bijhorende examens succesvol afgelegd hebben. De nadere inhoud van deze opleiding alsmede de eventuele opleidingsvrijstellingen worden vastgelegd in het erkenningsdossier van de opleiding.

2° Vertrouwd zijn met de door de fabrikant van het UAS ter beschikking gestelde gebruikershandleiding;

3° Elke piloot op afstand dient te voldoen aan de arbeidsgeneeskundige voorwaarden voor veiligheidsfuncties, en dit in overeenstemming met de door hem/haar uitgevoerde functie.

### Hoofdstuk 5.3: Het logboek van piloten op afstand

Een gedetailleerd overzicht van alle vluchten die uitgevoerd werden in de hoedanigheid van piloot op afstand van een UAS wordt ingeschreven in een logboek van de piloot op afstand.

Het logboek van de piloot op afstand bevat voor elke vlucht ten minste de volgende informatie:

1° de datum van elke vlucht;

2° de naam, voornaam en geboortedatum van de piloot op afstand;

3° het registratiekenmerk van het afzonderlijk UAS;

## TITRE 5 - RÈGLES ET PROCÉDURES POUR LES COMPÉTENCES DES PILOTES A DISTANCE

### Chapitre 5.1 : Pilotes à distance effectuant des vols dans la catégorie "light".

Les pilotes à distance effectuant des vols dans la catégorie "light" doivent :

1° être titulaire de

(1) la preuve de réussite de la formation en ligne pour les sous-catégories open A1 et A3 visée aux titres UAS.OPEN.020 et UAS.OPEN.040 de la partie A de l'annexe au règlement d'exécution (UE) 2019/947 ;

(2) le certificat de pilote à distance de la sous-catégorie A2 visé au titre UAS.OPEN.030 de la partie A de l'annexe au règlement d'exécution (UE) 2019/947;

ou

avoir suivi le cours de "pilote à distance d'un UAS public civil" pour effectuer des vols dans la catégorie "light" dans une école de police ou du feu agréée et avoir réussi les examens correspondants. Le contenu détaillé de la formation qui donne droit à cette attestation ainsi que les éventuelles dispenses de formation sont consignés dans le dossier d'agrément de la formation. Les pilotes répondant aux exigences de formation pour les vols de la catégorie "medium" sont exemptés de cette formation ;

2° Se familiariser avec le manuel de l'utilisateur fourni par le fabricant de l'UAS ;

3° Chaque pilote à distance doit remplir les conditions de santé au travail pour les fonctions de sécurité, correspondantes à la fonction qu'il exerce.

### Chapitre 5.2 : Pilotes à distance effectuant des vols dans la catégorie "medium"

Les pilotes à distance effectuant des vols dans la catégorie "medium" doivent :

1° Avoir suivi la formation :

- théorique et pratique pour la catégorie "spécifique", conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/947, dans une école désignée par la DGTA et avoir réussi les examens correspondants.

ou

- "pilote à distance d'un UAS public civil" pour effectuer des vols dans la catégorie "medium" dans une école de police ou du feu agréée et avoir réussi les examens correspondants. Le contenu détaillé de la formation ainsi que les éventuelles dispenses de formation sont consignés dans le dossier d'agrément de la formation.

2° Se familiariser avec le manuel de l'utilisateur fourni par le fabricant de l'UAS ;

3° Chaque pilote à distance doit remplir les conditions de santé au travail pour les fonctions de sécurité, correspondantes à la fonction qu'il exerce.

### Chapitre 5.3 : Le carnet de vol du pilote à distance

Un enregistrement détaillé de tous les vols effectués en qualité de pilote à distance d'un UAS doit être consigné dans un carnet de vol du pilote à distance.

Le carnet de vol du pilote à distance reprend pour chaque vol, au minimum les informations suivantes :

1° La date de chaque vol ;

2° Le nom, le prénom et la date de naissance du télépilote;

3° La marque d'enregistrement de l'UAS individuel ;



- 4° de opstijg- en landingsplaats;
- 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 vluchtuitvoeringen en in het bijzonder die van de UAS-waarnemer(s).

Een reeks vluchten die met een UAS 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 6 - TECHNISCHE ASPECTEN

Alle UAS moeten uitgerust zijn met een CE-markering. De CE-markering is onderworpen aan de algemene beginselen die vermeld zijn in artikel 30 van Verordening (EG) nr. 765/2008. De CE-markering wordt zichtbaar, leesbaar en onuitwisbaar aangebracht op het product of op het gegevensplaatje dat op het product is bevestigd. Wanneer dat niet mogelijk of niet gewaarborgd is wegens de grootte van het product, wordt zij op de verpakking aangebracht.

De UAS die gebruikt worden voor vluchtuitvoeringen in de categorie light moeten behoren tot één van de in Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 vermelde klassen (C0, C1 of C2).

De UAS die gebruikt worden voor vluchtuitvoeringen in de categorie medium, en die worden ingezet overeenkomstig een EU-STS moeten behoren tot één van de in Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 vermelde klassen (klasse C5 of C6).

De UAS die gebruikt worden voor vluchtuitvoeringen in de categorie medium, en die worden ingezet overeenkomstig de BE-STS moeten voldoen aan de technische voorschriften van UAS.BE-STS-01(g) van de bijlage van het ministerieel besluit van 29 December 2020 tot bepaling van een nationaal standaard scenario.

De UAS die gebruikt worden voor vluchtuitvoeringen in de categorie medium en die niet ingezet worden overeenkomstig een EU-STS of BE-STS moeten niet behoren tot één van de in Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 vermelde klassen (klasse C0 tot C6). In dat geval dienen de technische aspecten van het UAS, en de hieraan verbonden risico's, opgenomen te worden in de risicobeoordeling zoals voorzien in Hoofdstuk 8.2. van deze omzendbrief.

#### TITEL 7 - REGISTRATIE

Hoofdstuk 7.1 - Registratie van een UAS van een civiele staatsoperator

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

Een civiele staatsoperator die een UAS in gebruik wenst te nemen richt de aanvraag tot registratie ervan aan de FOD Binnenlandse Zaken, Civiele Veiligheid, Directie Telematica, 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 UAS wordt afgegeven voor elk in het UAS-register ingeschreven UAS.

Wanneer het bewijs niet meer geldig is, alsmede wanneer het UAS 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.

Elk in het UAS-register ingeschreven UAS 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 UAS op een duurzame manier zodat het altijd leesbaar is en gemakkelijk te lokaliseren.

Bij de eerste registratie van een UAS door een civiele staatsoperator wordt de staatsoperator door Skeyes een unieke code toegekend. Met deze code kan de civiele staatsoperator zich als dusdanig registreren in de DSA-applicatie.

4° Le site de décollage et d'atterrissage ;

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 exploitations et notamment du ou des observateur(s) d'UAS.

Une série de vols effectuée avec un UAS peut être inscrite en une seule entrée dans le carnet de vol du pilote à distance, 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 6. - ASPECTS TECHNIQUES

Tous les UAS doivent porter le marquage CE. Le marquage CE est soumis aux principes généraux énoncés à l'article 30 du règlement (CE) n° 765/2008. Le marquage CE est apposé de manière visible, lisible et indélébile sur le produit ou sur sa plaque signalétique. Lorsque cela n'est pas possible ou n'est pas garanti en raison de la taille du produit, il est apposé sur l'emballage.

Les UAS utilisés pour des exploitations dans la catégorie « light » doivent appartenir à l'une des classes (C0, C1 ou C2) reprises dans le règlement délégué (UE) 2019/945.

Les UAS utilisés pour des exploitations dans la catégorie « medium », et utilisés conformément à un UE-STS doivent appartenir à l'une des classes énumérées dans le règlement délégué (UE) 2019/945 (classes C5 ou C6).

Les UAS utilisés pour des exploitations dans la catégorie « medium », et utilisés conformément aux BE-STS doivent répondre aux exigences techniques du point UAS.BE-STS-01.020, (g) de l'annexe à l'arrêté ministériel du 29 décembre 2020 déterminant un scénario standard national.

Les UAS utilisés pour des exploitations dans la catégorie « medium » qui ne sont pas exploités suivant un UE-STS ou BE-STS ne doivent pas appartenir à l'une des classes énumérées dans le règlement délégué (UE) 2019/945 (classes C0 à C6). Dans ce cas, les aspects techniques de l'UAS et les risques associés doivent être inclus dans l'évaluation des risques, comme prévu au chapitre 8.2. de la présente circulaire.

#### TITRE 7 - ENREGISTREMENT

Chapitre 7.1 - Enregistrement d'un UAS d'un opérateur public civil

Le SPF Intérieur tient à jour un registre des UAS.

Un opérateur public civil qui souhaite utiliser pour la première fois un UAS adresse la demande d'enregistrement au SPF Intérieur, Sécurité Civile, Direction Télématique, 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 de l'UAS est délivré pour tout UAS inscrit au registre des UAS.

Lorsque le certificat cesse d'être valable et lorsque l'UAS 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.

Tout UAS inscrit au registre UAS 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 l'UAS d'une façon telle qu'elle soit toujours lisible et facilement localisable.

Lors de l'enregistrement initial d'un UAS par un opérateur public, ce dernier se voit attribuer un code unique par skeyes. Ce code permet à l'opérateur public de s'enregistrer en tant que tel dans l'application DSA.



## Hoofdstuk 7.2 - Registratie van een exploitant in onderaanneming en registratie van een gehuurde of ter beschikking gesteld UAS

Een exploitant in onderaanneming moet geregistreerd zijn volgens de bepalingen in Artikel 14(5) van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947.

Een UAS van een exploitant in onderaanneming of een gehuurde of ter beschikking gestelde UAS moet geregistreerd worden indien vereist volgens de bepalingen in Artikel 14(7) van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947.

## TITEL 8 – REGELS EN PROCEDURES VOOR DE EXPLOITATIES VAN UAS

### Hoofdstuk 8.1 - Algemene bepaling

Om vluchtuitvoeringen te verrichten zijn de volgende elementen vereist:

1° de piloot op afstand voldoet aan de bepalingen in Titel 5 van deze omzendbrief;

2° het UAS en/of de exploitant in onderaanneming is geregistreerd overeenkomstig de bepalingen van Titel 7 van deze omzendbrief.

Indien het een vluchtuitvoering betreft door een exploitant in onderaanneming, of met een gehuurde of ter beschikking gestelde UAS, moet bovendien:

1° voorafgaandelijk een overeenkomst afgesloten worden met de bepalingen betreffende de gevraagde operaties overeenkomstig de risicoanalyse en het operationeel handboek, het beroepsgeheim, het gebruik van beelden, de piloten die gemachtigd zijn het toestel te bedienen en de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid voor zowel het UAS, de piloten als de andere personen betrokken bij de vluchtuitvoering. De civiele staatsoperator stuurt een kopie ter kennisgeving aan de FOD Binnenlandse Zaken, Civiele Veiligheid, Directie Telematica, Leuvenseweg 1, 1000 Brussel.

2° voor elke individuele vluchtuitvoering moet de exploitant in onderaanneming beschikken over een schriftelijke opdracht van de civiele staatsoperator, dat tenminste de naam en registratienummer van de exploitant in onderaanneming, de opdrachtgever, en de datum en plaats van de vluchtuitvoering vermeldt.

### Hoofdstuk 8.2 - Risicobeoordeling voor de vluchtuitvoeringen

De UAS-exploitant stelt voor het uitvoeren van zijn vluchten in de categorie 'light' een operationele risicobeoordeling op.

Voor de uitvoering van vluchten in de categorie 'medium' wordt een risicobeoordeling opgemaakt volgens de principes van Artikel 11 van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 (SORA methodologie) en wordt deze beoordeling opgenomen in het operationeel handboek. Indien de beoogde vluchten echter voldoen aan de bepalingen van een standaardscenario (zie definitie EU-STIS of BE-STIS), kan de vlucht uitgevoerd worden volgens de principes van de STS en vervalt de verplichting tot het opstellen van een SORA voor de desbetreffende vluchten.

### Hoofdstuk 8.3 - Het operationeel handboek

De UAS-exploitant moet over een operationeel handboek beschikken en het bijwerken.

Het operationeel handboek bevat al de instructies, informatie en procedures met inbegrip van risico beperkende maatregelen die nodig zijn voor veilige UAS-vluchtuitvoeringen en die het personeel nodig heeft om de taken correct en veilig te kunnen uitvoeren.

Het operationeel handboek en zijn eventuele herzieningen stemmen overeen met het vlieghandboek van het UAS of een gelijkwaardig document.

Het operationeel handboek bevat bovendien de specifieke voorwaarden die van toepassing zijn op de UAS-vluchtuitvoeringen, de specifieke risicobeoordeling volgens Hoofdstuk 8.2 en de vluchtuitvoeringsbeperkingen.

## Hoofdstuk 8.4 - Verplichtingen en verantwoordelijkheden van de civiele staatsoperator en de exploitant in onderaanneming

De civiele staatsoperator / de exploitant in onderaanneming:

1° ziet erop toe dat de piloot op afstand voldoende getraind is om de hem toebedeelde opdracht uit te kunnen voeren. Dit gebeurt in eigen beheer;

## Chapitre 7.2 - - Enregistrement d'un UAS d'un exploitant en sous-traitance et enregistrement d'un UAS loué ou mis à disposition

Un exploitant en sous-traitance doit être enregistré conformément aux dispositions de l'article 14(5) du règlement d'exécution (UE) 2019/947.

Un UAS d'un exploitant en sous-traitance ou un UAS loué ou mis à disposition doit être enregistré si les dispositions de l'article 14(7) du règlement d'exécution (UE) 2019/947 l'exigent.

## TITRE 8 - RÈGLES ET PROCÉDURES POUR LES EXPLOITATIONS D'UAS

### Chapitre 8.1 - Disposition générale

Pour effectuer des exploitations, les éléments suivants sont exigés :

1° Le pilote à distance répond aux dispositions du Titre 5 de la présente circulaire;

2° L'UAS et/ou l'exploitant en sous-traitance est enregistré conformément aux dispositions du Titre 7 de la présente circulaire.

Si cela concerne une exploitation par un exploitant en sous-traitance, ou avec un UAS loué ou mis à disposition, il convient en outre de :

1° Conclure au préalable un contrat reprenant les dispositions relatives aux opérations demandées conformément à l'analyse de risques, au manuel d'exploitation, au secret professionnel, à l'utilisation des images, aux pilotes mandatés pour piloter l'appareil ainsi qu'à l'assurance responsabilité civile tant pour l'UAS que pour les pilotes et toute autre personne impliquée lors de l'exploitation. L'opérateur public civil en envoi une copie à titre informatif au SPF Intérieur, Sécurité civile, Direction Télématique, Rue de Louvain 1, 1000 Bruxelles.

2° Pour chaque exploitation individuelle, l'exploitant en sous-traitance dispose d'un ordre de mission écrit émanant d'un opérateur public civil, mentionnant au moins le nom et le numéro d'enregistrement de l'exploitant en sous-traitance, le donneur d'ordre, la date et le lieu de l'exploitation.

### Chapitre 8.2 - Analyse de risques des exploitations envisagées

L'exploitant d'UAS doit effectuer une évaluation des risques opérationnels pour ses vols dans la catégorie "light".

Pour l'exécution des vols dans la catégorie "medium", une évaluation des risques est effectuée conformément aux principes de l'article 11 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 (méthodologie SORA) et cette évaluation est incluse dans le manuel d'exploitation. Toutefois, si les vols prévus sont conformes aux dispositions d'un scénario standard (voir définition UE-STIS ou BE-STIS), le vol peut être effectué conformément aux principes du STS et l'obligation d'établir un SORA pour les vols concernés est supprimée.

### Chapitre 8.3. - Le manuel d'exploitation

L'exploitant d'UAS établit et met à jour un manuel d'exploitation.

Le manuel d'exploitation doit contenir toutes les instructions, informations et procédures, y compris les mesures d'atténuation des risques, nécessaires à la sécurité des exploitations d'UAS et dont le personnel a besoin pour accomplir ses tâches correctement et en toute sécurité.

Le manuel d'exploitation et ses révisions, le cas échéant, doivent être compatibles avec le manuel de vol de l'UAS ou un document équivalent.

En outre, le manuel d'exploitation contient les conditions spécifiques applicables aux exploitations d'UAS, l'évaluation spécifique des risques conformément au chapitre 8.2, et les limitations des exploitations d'UAS.

## Chapitre 8.4 - Devoirs et responsabilités de l'opérateur public civil et de l'exploitant en sous-traitance

L'opérateur public civil/l'exploitant en sous-traitance :

1° Veille à ce que le pilote à distance a reçu suffisamment d'entraînement afin d'exécuter la mission qui lui est attribuée. Cela se fait en interne ;

2° garandeert de veiligheid van de UAS-vluchtuitvoeringen die hij uitvoert met name het naleven van de risico beperkende maatregelen;

3° 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;

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

De exploitant in onderaanneming voert de vlucht uit overeenkomstig de bepalingen van deze omzendbrief. De vlucht door deze exploitant wordt niet uitgevoerd in toepassing van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947.

#### Hoofdstuk 8.5 - Verplichtingen en verantwoordelijkheden van de piloot op afstand

De piloot op afstand:

1° zorgt ervoor dat hij voldoende getraind is om de hem toebedeelde opdracht uit te kunnen voeren;

2° is voortdurend in staat de UAS-functie en -status te volgen;

3° is altijd in staat de controle over het UAS te verzekeren;

4° vergewist er zich van, op basis van de meest recente weersvoorspellingen, dat voor de volledige vliegtijd de minimale meteorologische voorwaarden voorzien zijn;

5° zorgt ervoor dat voor elke vlucht de gewicht- en zwaartepuntbeperkingen worden nageleefd;

6° verzekert zich voor elke vlucht van het goede onderhoud van het UAS;

7° zorgt ervoor dat de hulpmiddelen die nodig zijn voor een veilige vlucht beschikbaar zijn voordat een vlucht begint;

8° zorgt er tijdens vluchtuitvoeringen in de categorie 'light' voor dat er geen bijeenkomst van mensen wordt overvlogen, en dat personen die niet bij de vluchtuitvoering zijn betrokken niet gepland worden overvlogen. Indien een niet-betrokken persoon onverwacht toch wordt overvlogen, beperkt de piloot op afstand zo veel mogelijk de duur van de overvlucht.

9° houdt tijdens het gebruik van het UAS 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;

10° zorgt ervoor dat elke vlucht wordt ingeschreven in zijn logboek;

11° zorgt voor het naleven van de vigerende wetgeving inzake de bescherming van de privacy.

De piloot op afstand waakt er eveneens over dat het UAS wordt gebruikt overeenkomstig het operationeel handboek en het vlieghandboek van het UAS of een gelijkwaardig document.

De piloot op afstand verzekert zich ervan dat de opstijg- en landingsplaats:

1° voldoende veilige omstandigheden biedt;

2° goed gedimensioneerd is;

3° over de nodige uitrustingen beschikt;

4° vrij van enig obstakel is;

5° vrij van niet-betrokken personen is;

6° bestaat uit een oppervlak waarvan de toestand geschikt is voor het type geplande operaties, de grootte en de prestaties van het UAS, rekening houdende met de externe omstandigheden.

De piloot op afstand houdt hierbij rekening met de vereisten die vermeld zijn in het vlieghandboek van het betreffende UAS of gelijkwaardig document.

#### TITEL 9 - LUCHTVAARTTERREINEN EN OPERATIE-LOCATIES

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

1° operatielocaties;

2° luchtvaartterreinen;

3° modelluchtvaartterreinen.

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

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

2° Garantit la sécurité des exploitations d'UAS qu'il effectue, à savoir le respect des mesures d'atténuation du risque;

3° Contrôle que les opérations d'entretien ont été effectuées conformément aux spécifications du fabricant et, le cas échéant, aux instructions contenues dans le manuel d'exploitation et dans le manuel d'entretien ;

4° Veille à ce que chaque vol soit couvert par une assurance responsabilité civile couvrant les dommages physiques et matériels causés aux tiers.

L'exploitant en sous-traitance effectuera le vol conformément aux dispositions de la présente circulaire. Le vol de cet exploitant n'est pas opéré en application du règlement d'exécution (UE) 2019/947.

#### Chapitre 8.5 - Devoirs et responsabilités du pilote à distance

Le pilote à distance :

1° S'assure qu'il est suffisamment entraîné afin de pouvoir exécuter la mission qui lui a été attribuée.

2° Est, à tout moment, en mesure de suivre la fonction et le statut de l'UAS ;

3° Est toujours en mesure d'assurer le contrôle de l'UAS ;

4° S'assure, sur la base des prévisions météorologiques les plus récentes, que les conditions météorologiques minimales sont prévues pour toute la durée du vol ;

5° Veille à ce que pour chaque vol, les limitations de poids et de centre de gravité soient respectés ;

6° S'assure du bon état d'entretien de l'UAS avant chaque vol ;

7° Veille à ce que les ressources nécessaires pour un vol en toute sécurité soient disponibles avant qu'un vol ne commence ;

8° Veille à ce que, pendant les exploitations dans la catégorie "light", aucun rassemblement de personnes ne soit survolé et que les personnes ne participant pas à l'exploitation ne soient pas survolées comme prévu. En cas de survol inattendu d'une personne non impliquée, le pilote doit limiter au maximum la durée du survol.

9° Tient compte, lors de l'utilisation d'un UAS, 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 ;

10° Veille à ce que chaque vol soit noté dans le carnet de route de l'UAS et dans son carnet de vol ;

11° Veille à respecter la législation en vigueur en matière de protection de la vie privée.

Le pilote à distance s'assure également que l'UAS est utilisé conformément au manuel d'exploitation et au manuel de vol de l'UAS ou à un document équivalent.

Le pilote à distance 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° Sont libres de toute personne non impliquée ;

6° Présentent des conditions de surface adéquates pour le type d'exploitations envisagé, la taille et les performances de l'UAS, en tenant compte des conditions extérieures.

Le pilote à distance tient compte des exigences mentionnées dans le manuel de vol de l'UAS concerné ou tout document équivalent.

#### TITRE 9 - AÉRODROMES ET SITES D'EXPLOITATION

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

1° Sur des sites d'exploitation ;

2° Sur des aérodromes ;

3° Sur des terrains d'aéromodélisme.

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

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

Een UAS kan een luchtvaartterrein slechts gebruiken als de voorafgaande toelating van de exploitant van het luchtvaartterrein verkregen werd.

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 10 - COMMUNICATIE

De apparatuur om onbemande luchtvaartuigen op afstand te besturen 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 apparatuur om onbemande luchtvaartuigen op afstand te besturen in gevaar brengen.

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

De radiocommunicatie tussen de piloot op afstand en de UAS-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 11 – OVERGANGSMAATREGELEN

Piloten op afstand die voor de publicatie van de huidige omzendbrief opgeleid werden in overeenstemming met de omzendbrief van 25 juni 2019, worden geacht te voldoen aan de voorwaarden zoals bepaald in titel 5 van de huidige omzendbrief. Zij moeten evenwel, uiterlijk binnen de zes maanden na het verschijnen van deze omzendbrief, in het bezit zijn van een bewijs van voltooiing van de online opleiding open subcategorie A1 en A3 bedoeld in titel UAS.OPEN.020 en UAS.OPEN.040 van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947;

De technische eisen zoals beschreven in Titel 6 zijn voor vele UAS die momenteel op de markt gebracht worden nog niet beschikbaar. Daarom wordt in een overgangsmaatregel toegelaten dat UAS die niet aan deze technische eisen voldoen mogen overeenkomstig Hoofdstuk 7.1 ingeschreven worden tot uiterlijk 1 januari 2023. Alle UAS die voor de publicatie van deze omzendbrief reeds ingeschreven waren worden geacht te voldoen aan de technische eisen zoals bepaald in Titel 6.

Bestaande operationele handboeken en operationele risicoanalyses mogen verder gebruikt worden na de publicatie van deze omzendbrief. De operationele handboeken en risicoanalyses (SORA) worden evenwel geacht aangepast te zijn aan de nieuwe voorwaarden binnen de 12 maanden na het verschijnen van deze omzendbrief.

#### TITEL 12 - SLOTBEPALINGEN

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 hiërarchie van de politie, brandweer en operationele eenheden van de civiele bescherming 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 ministeriele omzendbrief van 25 juni 2019 tot regeling van het gebruik van drones door politie- en hulpdiensten wordt opgeheven.

De Minister,  
A. VERLINDEN

\_\_\_\_\_  
Nota

(1) Op het moment van ondertekening van deze omzendbrief is deze tool Droneguide ([map.droneguide.be](https://es.mobilit.fgov.be)), aangevuld met een beschrijving van de toegangsvoorwaarden op <https://es.mobilit.fgov.be/geozones>

Un UAS ne peut utiliser un aérodrome que si une autorisation préalable a été obtenue de l'exploitant de l'aérodrome.

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 10. - COMMUNICATION

L'équipement permettant de télécommander les aéronefs sans équipage à bord doit être opérationnel à tout moment 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.

La communication radio avec l'UAS est utilisée conformément à la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques et de 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 l'UAS est opérationnelle pendant toute la durée du vol.

La communication radio entre le pilote à distance et l'observateur d'UAS 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 11 - MESURES TRANSITOIRES

Les pilotes à distances qui ont été formés conformément à la circulaire du 25 juin 2019 avant la publication de la présente circulaire seront réputés remplir les conditions énoncées au Titre 5 de la présente circulaire. De plus, au plus tard dans les six mois après la publication de cette circulaire, ils devront être titulaire de la preuve de réussite de la formation en ligne pour les sous-catégories open A1 et A3 visée aux titres UAS.OPEN.020 et UAS.OPEN.040 de la partie A de l'annexe au règlement d'exécution (UE) 2019/947 ;

Les exigences techniques décrites au Titre 6 ne sont pas encore disponibles pour de nombreux UAS actuellement commercialisés. C'est pourquoi une mesure transitoire permet d'enregistrer, conformément au Chapitre 7.1, les UAS qui ne sont pas conformes à ces exigences techniques jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2023 au plus tard. Tous les UAS qui étaient déjà enregistrés avant la publication de la présente circulaire sont considérés conformes aux exigences techniques définies au Titre 6.

Les manuels d'exploitation et analyses de risques opérationnelles existants peuvent être utilisés après la publication de cette circulaire. Les manuels d'exploitations et les analyses de risques (SORA) sont supposés être adaptés dans les 12 mois après la publication de cette circulaire.

#### TITRE 12 - DISPOSITIONS FINALES

Pour des raisons opérationnelles exceptionnelles, une dérogation peut être accordée aux dispositions de la présente circulaire. À cette fin, une demande préalable, dûment motivée, doit m'être adressée.

Je demande à la hiérarchie de la police, des services d'incendie et des unités opérationnelles de la protection civile 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*.

La circulaire ministérielle du 25 juin 2019 réglant l'usage de drones par les services de police et de secours est abrogée.

La Ministre,  
A. VERLINDEN

\_\_\_\_\_  
Note

(1) Au moment de la signature de la présente circulaire, cet outil Droneguide ([map.droneguide.be](https://es.mobilit.fgov.be)), complété par une description des conditions d'accès, est disponible sur <https://es.mobilit.fgov.be/geozones>