

# CIRCULAIRE MINISTERIELLE DU 8 AVRIL 2022 REGLANT L'USAGE DE DRONES PAR LA SERVICES DE POLICE ET DE SECOURS. (M.B. 04.05.2022)

A Mesdames 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 Monsieur le Commissaire général de la Police fédérale,  
A Mesdames et Messieurs les Chefs de corps de la police locale,  
A 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,  
A Madame la Présidente 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,

## 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 GENERALES

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° « 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 oeuvre ;
- 10° « pilote à distance » : une personne physique chargée de faire voler en toute sécurité un UAS en manoeuvrant 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° « 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 oeuvre 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-STTS » : 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-STS » : 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 1<sup>er</sup>, 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 - CATEGORIES 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° 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. - REGLES 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 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 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.

## TITRE 5 - REGLES ET PROCEDURES POUR LES COMPETENCES 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° 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 civil public, ce dernier se voit attribuer un code unique par skeyes. Ce code permet à l'opérateur civil public de s'enregistrer en tant que tel dans l'application DSA.

### **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 - REGLES ET PROCEDURES 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 envoie 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-STS ou BE-STS), 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° 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 à 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 - AERODROMES 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. 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. A 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.

### Note

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

