

JUSTEL - Législation consolidée

http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg_2.pl?language=fr&la=F&nm=2022040594

Dossier numéro : 2022-04-08/02

Titre

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

Source : INTERIEUR

Publication : Moniteur belge du 04-05-2022 page : 40832

Entrée en vigueur : 04-05-2022

Table des matières

[INTRODUCTION](#)

[TITRE 1er.](#) - DISPOSITIONS GENERALES Aux fins de la présente circulaire, on entend par:

[TITRE 2.](#) - CHAMP D'APPLICATION La présente circulaire s'applique aux UAS tels que définis au Titre 1er, 7° et mis en oeuvre 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 oeuvre pour le compte des opérateurs publics civils dans le cadre de leurs opérations et activités.

[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 :

[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 :

[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.

[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.

[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.

[Chapitre 4.4.](#) : Vols dans des zones géographiques UAS fixes et temporaires 4.4.1 Principe général

[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 :

[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 :

[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.

[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.

[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.

[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.

[TITRE 8.](#) - REGLES ET PROCEDURES POUR LES EXPLOITATIONS D'UAS

[Chapitre 8.1.](#) - Disposition générale Pour effectuer des exploitations, les éléments suivants sont exigés :

[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".

[Chapitre 8.3.](#) - Le manuel d'exploitation L'exploitant d'UAS établit et met à jour un manuel d'exploitation.

[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 :

[Chapitre 8.5.](#) - Devoirs et responsabilités du pilote à distance Le pilote à distance :

[TITRE 9.](#) - AERODROMES ET SITES D'EXPLOITATION Le décollage et l'atterrissage d'un UAS peuvent avoir lieu :

[TITRE 10.](#) - COMMUNICATION L'équipement permettant de télécommander les aéronefs sans équipage à bord doit être opérationnel à tout moment 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 ;

[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.

Texte

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 oeuvre 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 1er. - 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° " fabriquant " : 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-STS " : 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 1er, 7° et mis en oeuvre 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 oeuvre 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 oeuvre, 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 ;