

**SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS**

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER**

Transport aérien

Luchtvaart

**ARRÊTÉ MINISTÉRIEL ÉTABLISSANT
LES ZONES GÉOGRAPHIQUES UAS FIXES
ET LES CONDITIONS D'ACCÈS AUX
ZONES GÉOGRAPHIQUES UAS FIXES**

**MINISTERIEEL BESLUIT TOT
VASTSTELLING VAN VASTE
GEOGRAFISCHE UAS-ZONES EN
TOEGANGSVORWAARDEN VOOR VASTE
GEOGRAFISCHE UAS-ZONES**

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les articles 2 et 5 ;

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, artikelen 2 en 5;

Vu l'arrêté royal du portant exécution du Règlement d'exécution (UE) n° 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, l'article 5 § 1^{er}, alinéa premier et l'article 5 § 3, alinéa 5 ;

Gelet op het koninklijk besluit van..... tot uitvoering van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen, artikel 5, §1, eerste lid en artikel 5 §3, lid 5 ;

Vu l'association des régions ;

Gelet op de betrokkenheid van de gewesten;

Vu l'avis xxxxx/x du Conseil d'Etat, donné le... (date) en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Gelet op advies xxxxx/x van de Raad van State, gegeven op..., met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

ARRETE :

BESLUIT :

Chapitre 1^{er} : Dispositions générales

Hoofdstuk 1 :Algemene bepalingen

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, les définitions du Règlement (UE) n° 2018/1139¹,

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit gelden de definities van Verordening (EU) 2018/1139², van

¹ Règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

² Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot

du Règlement délégué (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 et 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 sont d'application.

Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° *AIP Belgique-Luxembourg* : publication d'information aéronautique de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, une publication de l'État, ou éditée par décision de l'État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;

2° *NM* : abréviation de 'Nautical Mile' : mile nautique ;

3° *ARP* : abréviation de « Aerodrome Reference Point », point de référence d'aérodrome ;

4° *AGL* : abréviation de 'above ground level', hauteur au-dessus du sol ;

5° *AMSL* : abréviation de 'above mean sea level', hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer ;

6° *SPACC*: Special Activities Coordination Cell, le service intégré skeyes-Défense chargé de la coordination de tous les vols à caractère spécifique et qui nécessitent un traitement spécial des services du contrôle de la circulation aérienne ainsi que toutes les activités, aériennes ou au sol, pouvant avoir un impact sur le trafic aérien régulier dans l'espace aérien contrôlé ;

7° *Gestionnaire de zone* : organisme désigné par le directeur général pour délivrer les autorisations de vol préalables pour une zone géographique UAS déterminée ;

Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen en van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen.

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

1° *AIP België-Luxemburg*: luchtvaartgids van België en het Groothertogdom Luxemburg, een publicatie die door of onder de autoriteit van de staat is uitgegeven en luchtvaartinformatie met een blijvend karakter bevat die essentieel is voor de luchtvaart;

2° *NM*: afkorting van "Nautical Mile": zeemijl;

3° *ARP*: afkorting van "Aerodrome Reference Point", luchthavenreferentiepunt;

4° *AGL*: afkorting van "above ground level", hoogte boven de grond;

5° *AMSL*: afkorting van "above mean sea level", hoogte boven gemiddeld zeeniveau;

6° *SPACC*: Special Activities Coordination Cell, de geïntegreerde dienst skeyes-Defensie die instaat voor coördinatie van alle vluchten met een specifiek karakter en die een speciale behandeling door luchtverkeersleidingsdiensten vergen, alsook alle activiteiten in de lucht en op de grond die een impact op het normale luchtverkeer in gecontroleerd luchtruim kunnen hebben;

7° *Beheerder van de zone*: orgaan, aangeduid door de directeur-generaal, om voor een bepaalde geografische UAS-zone de voorafgaande vluchtvergunningen af te leveren;

8° *AAE*: abréviation de ‘above aerodrome elevation’, hauteur au-dessus du niveau de l’aérodrome concerné ;

9° *Direction générale Transport aérien*: la Direction générale Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports ;

10° *directeur général* : le directeur général de la DGTA ou son délégué.

Art. 2. Cet arrêté établit les zones géographiques UAS fixes au-dessus du territoire belge et les conditions d’accès pour ces zones.

Les conditions d'accès fixées dans cet arrêté sont toujours présentées dans l'ordre chronologique dans lequel elles doivent être remplies.

Art. 3. Si le vol a lieu à un endroit situé dans plusieurs zones géographiques UAS, toutes les conditions et, le cas échéant, les conditions les plus restrictives sont applicables.

Art. 4. Le directeur général publie, selon les modalités qu’il détermine, les zones géographiques UAS y inclus les conditions d’accès telles que déterminées par cet arrêté et des modalités pratiques additionnelles, par exemple pour l’obtention de une autorisation de vol préalable.

Art. 5. Le directeur-général désigne le gestionnaire de zone d’une zone géographique UAS spécifique.

Le gestionnaire de zone établit des procédures écrites contenant des critères transparents, objectifs et vérifiables selon lesquels il délivrera des autorisations de vol préalables pour la zone géographique UAS respective. Ces procédures doivent garantir l’égalité de traitement de tous les opérateurs UAS et doivent être proportionnées à l’objectif de la zone géographique UAS concernée.

La Direction générale Transport aérien supervise les procédures écrites décrites à l’alinéa 2 afin de s’assurer qu’elles répondent aux critères fixés.

8° *AAE*: afkorting van ‘above aerodrome elevation’, hoogte boven het niveau van het betreffende luchtvaartterrein;

9° *Directoraat-generaal Luchtvaart*: het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

10° *directeur-generaal*: de directeur-generaal van het DGLV of zijn gemachtigde.

Art. 2. Dit besluit stelt de vaste geografische UAS-zones boven het Belgische grondgebied en de toegangsvoorwaarden voor deze zones vast.

De toegangsvoorwaarden opgenomen in dit besluit zijn steeds opgenomen in chronologische volgorde van waarin deze vervuld dienen te worden.

Art. 3. Indien de vlucht plaatsvindt op een locatie die in meerdere geografische UAS-zones ligt, zijn alle voorwaarden, en, waar relevant, de meest restrictieve voorwaarden van toepassing.

Art. 4. De directeur-generaal maakt, op de door hem vastgestelde wijze, de geografische UAS-zones bekend met inbegrip van de toegangsvoorwaarden zoals bepaald in dit besluit en aanvullende praktische modaliteiten, bijvoorbeeld voor het bekomen van een voorafgaande vluchtvergunning .

Art. 5. De directeur-generaal duidt de beheerder van de zone van een bepaalde geografische UAS-zone aan.

De beheerder van de zone stelt schriftelijke procedures op houdende transparante, objectieve en controleerbare criteria volgens dewelke hij voor de respectievelijke geografische UAS-zone voorafgaande vluchtvergunningen zal afleveren. Deze procedures zullen een gelijke behandeling van alle UAS-operatoren garanderen en evenredig zijn ten opzichte van het doel van de respectievelijke geografische UAS-zone.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart oefent toezicht uit op de in het tweede lid omschreven schriftelijke procedures teneinde te verzekeren dat zij voldoen aan de vooropgestelde criteria.

Le cas échéant, le directeur général peut décider de retirer la désignation en tant que gestionnaire de la zone si celle-ci enfreint les dispositions du présent arrêté.

Chapitre 2 : Zones géographiques UAS militaires

Section 1^{re} : Aérodomes militaires non contrôlés

Art. 6. La zone géographique UAS visant à protéger un aéroport militaire non contrôlé publié dans l'AIP Belgique-Luxembourg se présente sous la forme d'un cylindre d'un rayon de deux NM à partir de l'ARP et d'une hauteur atteignant quatre mille cinq cents pieds AMSL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active en permanence.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° disposer d'une autorisation de vol préalable de la SPACC ;

2° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone qui est demandée selon la procédure définie dans l'autorisation de vol préalable visée au 1°.

Section 2 : Controlled Traffic Regions (CTR) militaires

Art. 7. La zone géographique UAS visant à protéger un aéroport militaire contrôlé est déterminée par les limites latérales et verticales de la CTR publiées pour l'aéroport concerné dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites pour la zone concernée dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

In voorkomend geval kan de directeur-generaal besluiten tot opheffing van de aanduiding als beheerder van de zone indien deze de bepalingen van het onderhavige besluit schendt.

Hoofdstuk 2 : Militaire geografische UAS-zones

Afdeling 1 : Niet gecontroleerde militaire vliegvelden

Art. 6. De geografische UAS-zone ter bescherming van een in de AIP België-Luxembourg gepubliceerd niet-gecontroleerd militair vliegveld heeft de vorm van een cilinder met als straal twee NM vanuit het ARP en met een hoogte tot vierduizendvijfhonderd voet AMSL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is permanent actief.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC;

2° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone die wordt aangevraagd volgens de procedure bepaald in de voorafgaande vluchtvergunning bedoeld in 1°.

Afdeling 2: Militaire Controlled Traffic Region's (CTR)

Art. 7. De geografische UAS-zone ter bescherming van een militair gecontroleerd vliegveld wordt bepaald door de voor het respectievelijke vliegveld in de AIP België-Luxembourg gepubliceerde laterale en verticale limieten van de CTR.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de voor de respectievelijke zone in de AIP België-Luxembourg of bij NOTAM beschreven tijdstippen.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est une zone dans laquelle toutes les exploitations d'UAS au-dessus de trente-cinq pieds AGL sont interdites.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est une zone dans laquelle toutes les exploitations d'UAS à moins de deux NM de l'ARP sont interdites.

Section 3 : Terminal Manoeuvring Areas (TMA) et Control Areas (CTA) militaires

Art. 8. La zone géographique UAS visant à protéger un TMA militaire ou un CTA militaire est déterminée par les limites latérales et verticales publiées pour ce TMA ou CTA dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites pour la zone concernée dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est une zone dans laquelle toutes les exploitations d'UAS sont interdites.

Section 4 : Zones visant à protéger les aéroports militaires contrôlés en dehors de leurs heures d'ouverture

Art. 9. La zone géographique UAS visant à protéger un aéroport militaire contrôlé en dehors de ses heures d'ouverture est déterminée par les limites latérales et verticales des restricted areas prévues à cet effet décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg à l'exception des zones EBR-06B et EBR-07B.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is een zone waarin alle UAS-vluchtuitvoeringen boven vijftig voet AGL verboden zijn.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is een zone waarin alle UAS-vluchtuitvoeringen op minder dan twee NM van het ARP verboden zijn.

Afdeling 3: Militaire Terminal Manoeuvring Area's (TMA) en Control Area's (CTA)

Art. 8. De geografische UAS-zone ter bescherming van een militaire TMA of een militaire CTA wordt bepaald door de voor deze TMA of CTA in de AIP België-Luxembourg gepubliceerde laterale en verticale limieten.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de voor de respectievelijke zone in de AIP België-Luxembourg of bij NOTAM beschreven tijdstippen.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is een zone waarin alle UAS-vluchtuitvoeringen verboden zijn.

Afdeling 4: Zones ter bescherming van gecontroleerde militaire vliegvelden buiten hun openingstijden

Art. 9. De geografische UAS-zone ter bescherming van een gecontroleerd militair vliegveld buiten zijn openingstijden wordt bepaald door de laterale en verticale limieten van de daartoe vastgelegde restricted area's zoals beschreven in de AIP België-Luxembourg, met uitzondering van de zones EBR-06B en EBR-07B.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° disposer d'une autorisation de vol préalable de la SPACC pour chaque vol dans cette zone ;

2° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone pour chaque vol dans ces zones qui est demandé selon la procédure définie dans l'autorisation de vol préalable visée au 1° ;

3° disposer d'une autorisation de vol préalable du Service Général du Renseignement et de la Sécurité (SGRS) pour chaque vol au-dessus de trente-cinq pieds AGL.

Section 5 : Zones supplémentaires visant à protéger certains aérodromes militaires contrôlés en dehors de leurs heures d'ouverture

Art. 10. Les zones géographiques UAS visant à protéger certains aérodromes militaires contrôlés en dehors de leurs heures d'ouverture comprennent les zones EBR-06B et EBR-07B telles que décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

Les zones géographiques UAS décrites à l'alinéa premier sont actives durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès aux zones géographiques UAS visées à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable de la SPACC pour chaque vol au-dessus de trente-cinq pieds AGL.

Section 6 : Zones de danger militaires

Art. 11. La zone géographique UAS visant à protéger une zone de danger militaire comprend les limites latérales et verticales de cette zone telles que décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° disposer d'une autorisation de vol préalable de la SPACC pour chaque vol dans cette zone ;

2° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone pour chaque vol dans ces zones qui est demandé selon la procédure définie dans l'autorisation de vol préalable visée au 1° ;

3° disposer d'une autorisation de vol préalable du Service Général du Renseignement et de la Sécurité (SGRS) pour chaque vol au-dessus de trente-cinq pieds AGL.

Afdeling 5: Bijkomende zones ter bescherming van bepaalde gecontroleerde militaire vliegvelden buiten hun openingstijden.

Art. 10. De geografische UAS-zones ter bescherming van bepaalde gecontroleerde militaire vliegvelden buiten hun openingstijden omvatten de zones EBR-06B en EBR-07B zoals beschreven in de AIP België-Luxembourg.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zones zijn actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zones bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC voor elke vlucht hoger dan vijftig voet AGL.

Afdeling 6: Militaire danger zones

Art. 11. De geografische UAS-zone ter bescherming van een militaire danger zone omvat de laterale en verticale limieten van deze zone zoals beschreven in de AIP België-Luxembourg.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° chaque vol est limité à une hauteur de trente-cinq pieds AGL ;

2° chaque UAS est limité à une masse maximale au décollage de 900 g ou moins.

Section 7 : Hélistrips et héliports militaires

Art. 12. La zone géographique UAS visant à protéger un hélistrip ou héliport militaire publié dans l'AIP Belgique-Luxembourg se présente sous la forme d'un cylindre d'un rayon d'un demi-NM à partir de l'ARP et s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre mille cinq cents pieds AMSL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active en permanence.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable de la SPACC, sauf si le vol est réalisé avec un UAS limité à une masse maximale au décollage de 900g ou moins.

Section 8 : Helicopter Training Areas (HTA) militaires

Art. 13. La zone géographique UAS visant à protéger un HTA militaire est déterminé par les limites latérales et verticales de ce HTA telles que décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° chaque vol est limité à une hauteur de trente-cinq pieds AGL ;

2° chaque UAS est limité à une masse maximale au décollage de 900 g ou moins.

1° elke vlucht wordt beperkt tot een hoogte van vijfendertig voet AGL;

2° elke UAS is beperkt tot een maximale startmassa van 900g of minder.

Afdeling 7: Militaire helistrips en heliports

Art. 12. De geografische UAS-zone ter bescherming van een in de AIP België-Luxembourg gepubliceerde militaire helistrip of heliport heeft de vorm van een cilinder met als straal een halve NM vanuit het ARP en strekt zich uit vanaf grondniveau tot een hoogte van vierduizendvijfhonderd voet AMSL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is permanent actief.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC, behalve wanneer de vlucht uitgevoerd wordt met een UAS met een maximale startmassa van 900g of minder.

Afdeling 8: Militaire Helicopter Training Area's (HTA)

Art. 13. De geografische UAS-zone ter bescherming van een militaire HTA wordt bepaald door de laterale en verticale limieten van deze HTA zoals beschreven in de AIP België-Luxembourg.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° elke vlucht wordt beperkt tot een hoogte van vijfendertig voet AGL;

2° elke UAS is beperkt tot een maximale startmassa van 900g of minder.

Section 9 : Low Flying Areas (LFA) militaires

Sous-section 1^{re} : Low-Flying Areas (LFA) au-dessus de terres

Art. 14. La zone géographique UAS visant à protéger un LFA militaire au-dessus de terres est déterminée par les limites latérales de ce LFA telles que décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg et s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de cinq cents pieds AGL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une hauteur de vol maximum de cent cinquante pieds AGL.

Sous-section 2 : LFA au-dessus de la mer

Art. 15. La zone géographique UAS visant à protéger un LFA militaire au-dessus de la mer est déterminée par les limites latérales de ce LFA telles reprises dans l'AIP Belgique-Luxembourg et s'étend du niveau de la mer jusqu'à une altitude de cinq cents pieds AMSL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° chaque vol est limité à une hauteur de trente-cinq pieds AGL ;

2° chaque UAS est limité à une masse maximale au décollage de 900 g ou moins.

Section 10 : Restricted areas militaires

Art. 16. La zone géographique UAS visant à protéger un restricted area militaire est déterminée par les limites latérales et verticales de cet area telles que décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

Afdeling 9: Militaire Low Flying Area's (LFA)

Onderafdeling 1: Low-Flying Area's (LFA) boven land

Art. 14. De geografische UAS-zone ter bescherming van een militaire LFA boven land wordt bepaald door de laterale limieten van deze LFA zoals beschreven in de AIP België-Luxenburg en strekt zich uit vanaf grondniveau tot op een hoogte van vijfhonderd voet AGL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxenburg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een maximum vlieghoogte van honderdvijftig voet AGL.

Onderafdeling 2: LFA boven zee

Art. 15. De geografische UAS-zone ter bescherming van een militaire LFA boven zee wordt bepaald door de laterale limieten van deze LFA zoals opgenomen in de AIP België-Luxenburg en strekt zich uit vanaf zeeniveau tot op een hoogte van vijfhonderd voet AMSL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxenburg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° elke vlucht wordt beperkt tot een hoogte van vijftig voet AGL;

2° elke UAS is beperkt tot een maximale startmassa van 900g of minder.

Afdeling 10: Militaire restricted areas

Art. 16. De geografische UAS-zone ter bescherming van een militaire restricted area wordt bepaald door de laterale en verticale limieten van deze area zoals beschreven in de AIP België-Luxenburg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier sont actives durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable de la SPACC pour chaque vol :

1° à une hauteur de plus de trente-cinq pieds AGL, ou ;

2° réalisé avec un UAS dont la masse maximale au décollage est supérieure à 900 g.

Section 11 : Temporary Reserved Airspace (TRA) et Temporary Segregated Airspace (TSA) militaires

Art. 17. La zone géographique UAS visant à protéger un TRA militaire ou TSA militaire est déterminée par les limites latérales de ce TRA ou TSA telles que décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg, et s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre mille cinq cents pieds AMSL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable de la SPACC pour chaque vol au-dessus de trente-cinq pieds AGL.

Section 12 : Domaines militaires

Art. 18. Les zones géographiques UAS visant à protéger des domaines militaires comprennent le domaine militaire concerné du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre mille cinq cents pieds AMSL.

Les zones géographiques UAS décrites à l'alinéa premier sont actives en permanence.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC voor elke vlucht:

1° met een hoogte van meer dan vijfendertig voet AGL, of;

2° uitgevoerd met een UAS waarvan de maximale startmassa meer dan 900 g bedraagt.

Afdeling 11: Militaire Temporary Reserved Airspace (TRA) en Temporary Segregated Airspace (TSA)

Art. 17. De geografische UAS-zone ter bescherming van een militaire TRA of militaire TSA wordt bepaald door de laterale limieten van deze TRA of TSA zoals beschreven in de AIP België-Luxembourg en strekt zich uit vanaf grondniveau tot op een hoogte van vierduizendvijfhonderd voet AMSL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC voor elke vlucht hoger dan vijfendertig voet AGL.

Afdeling 12: Militaire domeinen

Art. 18. De geografische UAS-zones ter bescherming van militaire domeinen omvatten het respectievelijke militaire domein vanop grondniveau tot op een hoogte van vierduizendvijfhonderd voet AMSL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zones zijn permanent actief.

L'accès aux zones géographiques UAS visées à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° disposer d'une autorisation de vol préalable de la SPACC;

2° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone qui est demandée selon la procédure définie dans l'autorisation de vol préalable visée au 1° ;

3° disposer d'une autorisation de vol préalable du Service Général du Renseignement et de la Sécurité (SGRS) ;

4° disposer d'une autorisation de vol préalable de la Belgian Military Airworthiness Authority (BMAA).

Chapitre 3 : Aérodromes civils non contrôlés

Art. 19. La zone géographique UAS visant à protéger un aérodrome civil non contrôlé publié dans l'AIP Belgique-Luxembourg, à l'exception de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem, se présente sous la forme d'un cylindre d'un rayon d'au moins deux NM à partir de l'ARP et s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre mille cinq cents pieds AMSL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zones géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone.

Chapitre 4 : Hélicoptères civils

Art. 20. La zone géographique UAS visant à protéger un hélicoptère civil publié dans l'AIP Belgique-Luxembourg se présente sous la forme d'un cylindre d'un rayon d'un demi-NM à partir de la coordonnée publiée dans l'AIP Belgique-Luxembourg pour l'hélicoptère concerné et s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre mille cinq cents pieds AMSL.

De toegang tot de geografische UAS-zones bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC;

2° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone die wordt aangevraagd volgens de procedure bepaald in de voorafgaande vluchtvergunning bedoeld in 1°;

3° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid (ADIV);

4° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de Belgian Military Airworthiness Authority (BMAA).

Hoofdstuk 3: Ongecontroleerde civiele luchtvaartterreinen

Art. 19. De geografische UAS-zone ter bescherming van een in de AIP België-Luxembourg gepubliceerd niet-gecontroleerd civiel luchtvaartterrein, met uitzondering van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, heeft de vorm van een cilinder met als straal minimum twee NM vanuit het ARP en strekt zich uit vanaf grondniveau tot een hoogte van vierduizendvijfhonderd voet AMSL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone.

Hoofdstuk 4: Civiele helihavens

Art. 20. De geografische UAS-zone ter bescherming van een in de AIP België-Luxembourg gepubliceerde civiele helihaven heeft de vorm van een cilinder met als straal een halve NM vanuit het in de AIP België-Luxembourg voor de respectievelijke helihaven gepubliceerde coördinaat en strekt zich uit vanaf grondniveau tot een hoogte van vierduizendvijfhonderd voet AMSL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone.

Chapitre 5 : Terrains d'aéromodélisme civils

Section 1^{re} : Dispositions générales applicables à tous les terrains d'aéromodélisme civils

Art. 21. La zone géographique UAS visant à protéger un terrain d'aéromodélisme civil publié dans l'AIP Belgique-Luxembourg se présente sous la forme d'un cylindre d'un rayon de quatre cents mètres à partir des coordonnées reprises dans l'AIP Belgique-Luxembourg pour le terrain concerné et s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre cents pieds AGL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone pour chaque vol, sauf pour les vols à une hauteur inférieure à trente-cinq pieds AGL réalisés avec un UAS des classes C0 à C1 telles que déterminées dans le Règlement délégué (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.

Section 2 : Règles spécifiques applicables à certains terrains d'aéromodélisme

Art. 22. Les zones géographiques UAS visant à protéger des terrains d'aéromodélisme civils pour lesquels un restricted area était établi dans l'AIP Belgique-Luxembourg sont déterminées par les limites latérales et verticales reprises dans l'AIP Belgique - Luxembourg de ces restricted areas .

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone.

Hoofdstuk 5: Civiele modelluchtvaartterreinen

Afdeling 1: Algemene regels van toepassing op alle civiele modelluchtvaartterreinen

Art. 21. De geografische UAS-zone ter bescherming van een in de AIP België-Luxembourg gepubliceerd civiel modelluchtvaartterrein heeft de vorm van een cilinder met als straal vierhonderd meter vanuit de voor het respectievelijke terrein in de AIP België-Luxembourg opgenomen coördinaten en strekt zich uit vanaf grondniveau tot een hoogte van vierhonderd voet AGL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone voor elke vlucht, behalve de vluchten met een hoogte van minder dan vijfendertig voet AGL uitgevoerd met een UAS van de klassen C0 tot en met C1 zoals bepaald in Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen.

Afdeling 2: Specifieke regels van toepassing op bepaalde modelluchtvaartterreinen

Art. 22. De geografische UAS-zones ter bescherming van modelluchtvaartterreinen waarvoor een restricted area werd gevestigd in de AIP België-Luxembourg, worden bepaald door de laterale en verticale limieten van deze restricted area's zoals opgenomen in de AIP België-Luxembourg.

Les zones géographiques UAS décrites à l'alinéa premier sont actives durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès aux zones géographiques UAS visées à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone pour chaque vol.

Chapitre 6 : Ports maritimes

Art. 23. La zone géographique UAS visant à protéger d'un port maritime est déterminée par les limites latérales et verticales du restricted area décrite pour la protection de ce port maritime reprises dans l'AIP Belgique - Luxembourg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active en permanence.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone.

Chapitre 7 : Zones d'essai UAS

Art. 24. La zone géographique UAS visant à protéger une zones d'essai UAS est déterminée par les limites latérales et verticales du restricted area décrite pour la protection de ce zone d'essai reprises dans l'AIP Belgique - Luxembourg.

La zone UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone.

Chapitre 8 : Établissements pénitentiaires

Art. 25. La zone géographique UAS visant à protéger un établissement pénitentiaire comprend l'établissement pénitentiaire concerné, ainsi qu'une zone tampon latérale de cent mètres, et s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de cinq cents pieds AGL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zones zijn actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zones bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone voor elke vlucht.

Hoofdstuk 6: Zeehavens

Art. 23. De geografische UAS-zone ter bescherming van een zeehaven wordt bepaald door de laterale en verticale limieten van de restricted area die ter bescherming van deze zeehaven is opgenomen in de AIP België-Luxembourg.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is permanent actief.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone.

Hoofdstuk 7: UAS- testzones

Art. 24. De geografische UAS-zone ter bescherming van een UAS-testzone wordt bepaald door de laterale en verticale limieten van de restricted area die ter bescherming van deze testzone is opgenomen in de AIP België-Luxembourg.

De in het eerste lid beschreven UAS-zone is actief op de in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone.

Hoofdstuk 8: Penitentiaire inrichtingen

Art. 25. De geografische UAS-zone ter bescherming van een penitentiaire inrichting omvat de respectievelijke penitentiaire inrichting, evenals een laterale buffer van honderd meter, en strekt zich uit vanaf grondniveau tot op een hoogte van vijfhonderd voet AGL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active en permanence.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone ;

2° disposer d'un système d'identification à distance directe ;

3° si une forme d'enregistrement audiovisuel dans la zone géographique UAS est nécessaire, il convient de disposer d'une autorisation écrite spécifique préalable du gestionnaire de zone.

Chapitre 9 : Installations nucléaires

Art. 26. La zone géographique UAS visant à protéger une installation nucléaire se présente sous la forme d'un cylindre couvrant l'ensemble de l'installation et sa zone de sécurité correspondante et s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de deux mille pieds AGL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active en permanence.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone;

2° disposer d'un système d'identification directe à distance ;

3° disposer d'un système de géovigilance.

Chapitre 10 : Domaines royaux

Art. 27. Les zones géographiques UAS visant à protéger les domaines royaux se présentent sous la forme d'un cylindre couvrant le domaine royal concerné et s'étendent du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre mille cinq cents pieds AMSL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is permanent actief.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone ;

2° beschikken over een systeem van directe identificatie op afstand;

3° indien er een vorm van audiovisuele opname in de geografische UAS-zone noodzakelijk is, moet men beschikken over een specifieke voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de beheerder van de zone.

Hoofdstuk 9: Nucleaire installaties

Art. 26. De geografische UAS-zone ter bescherming van een nucleaire installatie heeft de vorm van een cilinder die de volledige installatie en bijhorende veiligheidszone omvat en strekt zich uit vanaf grondniveau tot op een hoogte van tweeduizend voet AGL .

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is permanent actief.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone;

2° beschikken over een systeem voor directe identificatie op afstand;

3° beschikken over een geobewustzijnssysteem

Hoofdstuk 10: Koninklijke domeinen

Art. 27. De geografische UAS-zones ter bescherming van de koninklijke domeinen hebben de vorm van een cilinder die het respectievelijke koninklijk domein omvat en strekken zich uit vanaf grondniveau tot op een hoogte van vierduizendvijfhonderd voet AMSL .

Les zones géographiques UAS décrites à l'alinéa premier sont actives en permanence.

L'accès aux zones géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone.

Chapitre 11 : Zones géographiques UAS sous gestion opérationnelle de skeyes

Section 1^{re} : Controlled Traffic Regions (CTR) civiles

Art. 28. Les zones géographiques UAS visant à protéger les CTR des aérodromes civils contrôlés consistent de trois zones géographiques UAS distinguées :

1° Very Low Level 0 (VLL 0) ;

2° Very Low Level 1 (VLL 1);

3° Very Low Level 2 (VLL 2).

Dans tous les zones géographiques UAS décrites à l'alinéa premier, le service du contrôle de la circulation aérienne compétent peut mettre fin à tout moment à un vol pour des raisons de sécurité ou de sûreté.

Sous-section 1^{re} : VLL 0

Art. 29. La zone géographique UAS VLL 0 se présente sous la forme d'une ou plusieurs bandes dont les limites latérales sont, d'une part, la longueur des pistes d'atterrissage et de décollage augmentée de part et d'autre de trois kilomètres à partir des seuils et, d'autre part, une largeur de deux kilomètres et dont l'axe est formé par l'axe central des pistes d'atterrissage et de décollage. La hauteur de la zone géographique UAS VLL 0 s'étend du niveau du sol jusqu'à la hauteur maximum de la CTR concernée telle que publiée dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

La zones géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active en permanence.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zones zijn permanent actief.

De toegang tot de geografische UAS-zones bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone.

Hoofdstuk 11: Geografische UAS-zones onder operationeel beheer van skeyes

Afdeling 1: Civiele Controlled Traffic Regions (CTR)

Art. 28. De geografische UAS-zones ter bescherming van de CTRs van civiele gecontroleerde luchtvaartterreinen bestaan uit drie onderscheiden geografische UAS-zones:

1° Very Low Level 0 (VLL 0);

2° Very Low Level 1 (VLL 1);

3° Very Low Level 2 (VLL2).

In al de in het eerste lid beschreven geografische UAS-zones kan de bevoegde luchtverkeersleidingsdienst elke vlucht ten alle tijde doen beëindigen om veiligheids- of beveiligingsredenen.

Onderafdeling 1: VLL 0

Art. 29. De geografische UAS-zone VLL 0 heeft de vorm van één of meer balken met als laterale limieten enerzijds de lengte van de respectievelijke landings- en startbanen aan weerszijden vermeerderd met drie kilometer vanaf de drempels en anderzijds een breedte van twee kilometer waarvan de middellijn gevormd wordt door de centrale as van de landings- en startbanen. De hoogte van de geografische UAS-zone VLL 0 strekt zich uit vanaf grondniveau tot de maximumhoogte van de respectievelijke CTR zoals gepubliceerd in de AIP België-Luxemburg.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is permanent actief.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est une zone dans laquelle toutes les exploitations d'UAS dans la catégorie « ouverte » sont interdites.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est une zone dans laquelle toutes les exploitations avec UAS à ailes fixes sont interdits, sauf autorisation expresse du service du contrôle de la circulation aérienne compétent.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier pour les exploitations d'UAS dans la catégorie « spécifique » ou « certifiée » est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° disposer d'une autorisation de vol préalable de la SPACC;

2° disposer des autorisations de vol préalables du gestionnaire de zone;

3° notifier le début et la fin de chaque vol de la manière prescrite par le gestionnaire de zone;

4° disposer d'un système d'identification directe à distance;

5° disposer d'un système de géovigilance;

6° disposer d'un système de géorepérage;

7° le pilote doit être accompagné à tout moment d'un observateur qui a une licence radio et qui maintient une communication bidirectionnelle constante avec le service du contrôle de la circulation aérienne compétent.

Sous-section 2 : VLL 1

Art. 30. La zone géographique UAS VLL 1 comprend, pour autant qu'elle se situe en dehors des limites latérales et verticales des zones géographiques UAS VLL 0 :

1° un cylindre d'un rayon de quatre mille cinq cents mètres, ou plus si jugé nécessaire pour des raisons de sécurité aérienne, à partir de l'ARP ou à

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is een zone waarin alle UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "open" verboden zijn.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is een zone waarin alle vluchtuitvoeringen met UAS met vaste vleugels verboden zijn, behalve met uitdrukkelijke toelating van de bevoegde luchtverkeersleidingsdienst.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid voor de UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "specifiek" of "gecertificeerd" is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC;

2° beschikken over voorafgaande vluchtvergunningen van de beheerder van de zone;

3° melding maken bij aanvang en bij het beëindigen van elke vlucht op de wijze zoals voorgeschreven door de beheerder van de zone;

4° beschikken over een systeem voor directe identificatie op afstand;

5° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

6° beschikken over een geo-fencing systeem;

7° de piloot dient te allen tijde vergezeld te zijn van een waarnemer die beschikt over een radiolicentie en die constante tweeweg communicatie behoudt met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

Onderafdeling 2: VLL 1

Art. 30. De geografische UAS-zone VLL 1 omvat, voor zover zij buiten de laterale en verticale limieten van de geografische UAS-zone VLL 0 valt:

1° een cilinder met als straal vierduizendvijfhonderd meter of meer indien noodzakelijk geacht om redenen van luchtvaartveiligheid vanuit het ARP of vanuit een

partir d'un autre point approuvé par le directeur général et qui s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre cents pieds AAE ;

2° une ou plusieurs bandes dont les limites latérales sont, d'une part, la longueur des pistes d'atterrissage et de décollage augmentée de part et d'autre de huit mille cinq cents mètres à partir des seuils ou une autre distance approuvée par le directeur général et, d'autre part, une largeur de trois kilomètres, dont l'axe est formé par l'axe central des pistes d'atterrissage et de décollage et qui s'étend(ent) du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre cents pieds AAE ;

3° une zone ayant les limites latérales de la CTR concernée telles que décrites dans l'AIP Belgique-Luxembourg qui s'étend de quatre cents pieds AAE jusqu'à la hauteur maximum de la CTR telle que publiée dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites pour la CTR concernée dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est une zone dans laquelle toutes les exploitations avec UAS à ailes fixes sont interdits, sauf autorisation expresse du service du contrôle de la circulation aérienne compétent.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° les exploitations d'UAS dans la catégorie « ouverte » ne peuvent être réalisées à une hauteur supérieure à cent cinquante pieds AGL et, en aucun cas, à une hauteur supérieure à celle de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de cent mètres, sauf autorisation expresse du service du contrôle de la circulation aérienne compétent ;

2° disposer d'une autorisation de vol préalable de la SPACC;

3° disposer des autorisations de vol préalables du gestionnaire de zone qui sont demandées en

ander punt goedgekeurd door de directeur-generaal, en die zich uitstrekt vanaf grondniveau tot een hoogte van vierhonderd voet AAE;

2° één of meerdere balken met als laterale limieten enerzijds de lengte van de landings- en startbanen aan weerszijden vermeerderd met achtduizendvijfhonderd meter vanaf de drempels, of een andere afstand goedgekeurd door de directeur-generaal, en anderzijds een breedte van drie kilometer waarvan de middellijn gevormd wordt door de centrale as van de landings- en startbanen en die zich uitstrekt/uitstrekken vanaf grondniveau tot een hoogte van vierhonderd voet AAE;

3° een zone met de laterale limieten van de betreffende CTR zoals beschreven in de AIP België-Luxembourg die zich uitstrekt vanaf vierhonderd voet AAE tot de maximumhoogte van de CTR zoals gepubliceerd in de AIP België-Luxembourg.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de voor de betreffende CTR in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is een zone waarin alle vluchtuitvoeringen met UAS met vaste vleugels verboden zijn, behalve met uitdrukkelijke toelating van de bevoegde luchtverkeersleidingsdienst.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "open" mogen niet worden uitgevoerd op een hoogte van meer dan honderdvijftig voet AGL en in geen geval op een hoogte die deze van het hoogste obstakel binnen een straal van honderd meter overschrijdt tenzij uitdrukkelijk toegestaan door de bevoegde luchtverkeersleidingsdienst;

2° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC;

3° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone

suivant les modalités pratiques additionnelles établies conformément à l'article 4. ;

4° notifier le début et la fin de chaque vol de la manière prescrite par le gestionnaire de zone ;

5° disposer d'un système d'identification directe à distance ;

6° disposer d'un système de géovigilance

7° pour toutes les exploitations d'UAS dans la catégorie « spécifique », disposer d'un système de géorepérage ;

8° le pilote doit pouvoir être contacté à tout moment pendant le vol sur un téléphone mobile enregistré au préalable auprès du gestionnaire de zone ;

9° pour toutes les exploitations d'UAS dans la catégorie « spécifique », le pilote doit être accompagné par un observateur dédié à l'usage d'un téléphone mobile enregistré au préalable auprès du gestionnaire de zone, grâce auquel une communication bidirectionnelle peut à tout moment être établie avec le service du contrôle de la circulation aérienne concerné.

Sous-section 3 : VLL 2

Art. 31. La zone géographique UAS VLL 2 comprend, pour autant qu'elle se situe en dehors des limites latérales et verticales des zones géographiques UAS VLL 0 et VLL 1, les limites latérales de la CTR concernée telles que publiées dans l'AIP Belgique-Luxembourg et s'étend verticalement du sol jusqu'à une hauteur de quatre cents pieds AAE.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites pour la CTR concernée dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

aangevraagd volgens de aanvullende praktische modaliteiten vastgesteld overeenkomstig artikel 4;

4° melding maken bij aanvang en bij het beëindigen van elke vlucht op de wijze zoals voorgeschreven door de beheerder van de zone;

5° beschikken over een systeem voor directe identificatie op afstand;

6° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

7° voor alle UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "specifiek", beschikken over een geo-fencing systeem;

8° de piloot dient gedurende de vlucht steeds bereikbaar zijn op een vooraf bij de beheerder van de zone geregistreerde mobiele telefoon;

9° voor alle UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "specifiek" dient de piloot vergezeld te zijn van een waarnemer belast met het gebruik van een vooraf bij de beheerder van de zone geregistreerde mobiele telefoon door middel waarmee ten allen tijde tweeweg communicatie kan worden tot stand gebracht met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

Onderafdeling 3: VLL 2

Art. 31. De geografische UAS-zone VLL 2 omvat, voor zover zij buiten de laterale en verticale limieten van de geografische UAS-zones VLL 0 en VLL 1 valt, de laterale limieten van de respectievelijke CTR zoals gepubliceerd in de AIP België-Luxembourg en strekt zich verticaal uit vanaf het grondniveau tot op een hoogte van vierhonderd voet AAE.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de voor de respectievelijke CTR in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° les exploitations d'UAS dans la catégorie « ouverte » ne peuvent être réalisées à une hauteur supérieure à cent cinquante pieds AGL ;

2° les exploitations d'UAS dans la catégorie "spécifique" ne peuvent en aucun cas être effectuées à une hauteur supérieure à quatre cents pieds AGL ;

3° notifier le vol au moins trois heures avant le début du vol de la manière prescrite par le gestionnaire de zone ; si aucune condition ou interdiction n'est imposée par le service du contrôle de la circulation aérienne compétent, le vol doit être considéré comme autorisé ;

4° notifier le début et la fin de chaque vol de la manière prescrite par le gestionnaire de zone ;

5° disposer d'un système d'identification directe à distance ;

6° disposer d'un système de géovigilance ;

7° le pilote doit pouvoir être contacté à tout moment pendant le vol sur un téléphone dédié et enregistré au préalable auprès du gestionnaire de zone.

Section 2 : Terminal Manoeuvring Area (TMA) et Controlled Area (CTA) civiles

Art. 32. La zone géographique UAS visant à protéger un TMA civile ou un CTA civile est déterminée par les limites latérales et verticales de ce TMA civile ou ce CTA civile reprises dans l'AIP Belgique - Luxembourg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active durant les périodes décrites pour la TMA ou CTA concernée dans l'AIP Belgique-Luxembourg ou par NOTAM.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "open" mogen niet worden uitgevoerd op een hoogte van meer dan honderdvijftig voet AGL;

2° UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "specifiek" mogen niet worden uitgevoerd op een hoogte van meer dan vierhonderd voet AGL;

3° melding maken van de vlucht minstens drie uur voor aanvang op de wijze zoals voorgeschreven door de beheerder van de zone; indien geen voorwaarden of verbod wordt opgelegd door de bevoegde luchtverkeersleidingsdienst dient de vlucht beschouwd te worden als toegestaan;

4° melding maken bij aanvang en bij het beëindigen van elke vlucht op de wijze zoals voorgeschreven door de beheerder van de zone;

5° beschikken over een systeem voor directe identificatie op afstand;

6° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

7° de piloot dient gedurende de vlucht steeds bereikbaar zijn op een hiervoor bestemde en vooraf bij de beheerder van de zone geregistreerde telefoon.

Afdeling 2: Civile Terminal Manoeuvring Area's (TMA) en Controlled Area's (CTA)

Art. 32. De geografische UAS-zone ter bescherming van een civile TMA of een civile CTA wordt bepaald door de laterale en verticale limieten van deze civile TMA of civile CTA zoals opgenomen in de AIP België-Luxembourg .

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is actief op de voor de respectievelijke TMA of CTA in de AIP België-Luxembourg beschreven tijdstippen of volgens NOTAM.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° disposer d'une autorisation de vol préalable de la SPACC demandée en suivant les modalités pratiques additionnelles établies conformément à l'article 4. ;

2° disposer d'un système d'identification directe à distance ;

3° disposer d'un système de géovigilance ;

4° disposer d'un système de géorepérage.

Section 3 : Radio Mandatory Zone (RMZ) de l'aéroport de Courtrai - Wevelgem

Art. 33. La zone géographique UAS visant à protéger la RMZ de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem consiste des zones géographiques UAS suivantes :

1° EBKT RMZ Zone 1 ;

2° EBKT RMZ Zone 2.

Sous-section 1^{re} : EBKT RMZ Zone 1

Art. 34. La zone géographique UAS EBKT RMZ Zone 1 comprend :

1° un cylindre d'un rayon de trois mille mètres à partir de l'ARP qui s'étend du niveau du sol jusqu'à la hauteur maximum de la RMZ de l'aéroport de Courtrai - Wevelgem telle que publiée dans l'AIP Belgique-Luxembourg ;

2° une bande dont les limites latérales sont, d'une part, la longueur de la piste d'atterrissage et de décollage augmentée de part et d'autre de trois mille mètres à partir des seuils et, d'autre part, une largeur de deux kilomètres, dont l'axe est formé par l'axe central des pistes d'atterrissage et de décollage et qui s'étend du niveau du sol jusqu'à la hauteur maximum de la RMZ de l'aéroport de Courtrai - Wevelgem telle que publiée dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active en permanence.

1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC aangevraagd volgens de aanvullende praktische modaliteiten vastgesteld overeenkomstig artikel 4 ;

2° beschikken over een systeem voor directe identificatie op afstand;

3° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

4° beschikken over een geo-fencing systeem.

Afdeling 3: Radio Mandatory Zone (RMZ) van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem

Art. 33. De geografische UAS-zone ter bescherming van de RMZ van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem bestaat uit de volgende geografische UAS-zones:

1° EBKT RMZ Zone 1;

2° EBKT RMZ Zone 2.

Onderafdeling 1: EBKT RMZ Zone 1

Art. 34. De geografische UAS-zone EBKT RMZ Zone 1 omvat:

1° een cilinder met als straal drieduizend meter vanuit het ARP die zich uitstrekt vanaf grondniveau tot de maximumhoogte van de RMZ van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem zoals gepubliceerd in de AIP België-Luxembourg;

2° een balk met als laterale limieten enerzijds de lengte van de respectievelijke landings- en startbaan aan weerszijden vermeerderd met drieduizend meter vanaf de drempels en anderzijds een breedte van twee kilometer waarvan de middellijn gevormd wordt door de centrale as van de landings- en startbanen die zich uitstrekt vanaf grondniveau tot de maximumhoogte van de RMZ van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem zoals gepubliceerd in de AIP België-Luxembourg.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is permanent actief.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone ;

2° les exploitations d'UAS dans cette zone ne peuvent être réalisées à une hauteur supérieure à cent vingt mètres AGL ;

3° notifier le vol au moins trois heures avant le début du vol selon la procédure définie dans l'autorisation de vol préalable visée au 1° ;

4° notifier le début et la fin de chaque vol selon la procédure définie dans l'autorisation de vol préalable visée au 1° ;

5° disposer d'un système d'identification directe à distance ;

6° disposer d'un système de géovigilance ;

7° le pilote doit pouvoir être contacté à tout moment pendant le vol sur un téléphone mobile dédié et enregistré au préalable auprès du gestionnaire de zone.

Sous-section 2 : EBKT RMZ Zone 2

Art. 35. La zone géographique UAS EBKT RMZ Zone 2 comprend, pour autant qu'elle se situe en dehors des limites latérales et verticales de la zone géographique UAS EBKT RMZ Zone 1, les limites latérales et verticales de la RMZ de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem telles que publiées dans l'AIP Belgique-Luxembourg.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active en permanence.

L'accès à la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis aux conditions d'accès cumulatives suivantes :

1° les exploitations d'UAS dans cette zone ne peuvent être réalisées à une hauteur supérieure à cent vingt mètres AGL ;

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone;

2° UAS-vluchtuitvoeringen in deze zone mogen niet worden uitgevoerd op een hoogte van meer dan honderdtwintig meter AGL;

3° melding maken van de vlucht minstens drie uur voor aanvang volgens de procedure bepaald in de voorafgaande vluchtvergunning bedoeld in 1°

4° melding maken bij aanvang en bij het beëindigen van elke vlucht volgens de procedure bepaald in de voorafgaande vluchtvergunning bedoeld in 1°;

5° beschikken over een systeem voor directe identificatie op afstand;

6° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

7° de piloot dient gedurende de vlucht steeds bereikbaar zijn op een hiervoor bestemde en vooraf bij de beheerder van de zone geregistreerde mobiele telefoon.

Onderafdeling 2: EBKT RMZ Zone 2

Art. 35. De geografische UAS-zone EBKT RMZ Zone 2 omvat, voor zover zij buiten de laterale en verticale limieten van de geografische UAS-zone EBKT RMZ Zone 1 valt, de laterale en verticale limieten van de RMZ van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem zoals gepubliceerd in de AIP België-Luxembourg.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is permanent actief.

De toegang tot de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden:

1° UAS-vluchtuitvoeringen in deze zone mogen niet worden uitgevoerd op een hoogte van meer dan honderdtwintig meter AGL;

2° notifier le vol au moins trois heures avant le début du vol de la manière prescrite par le gestionnaire de zone ;

3° notifier le début et la fin de chaque vol de la manière prescrite par le gestionnaire de zone ;

4° disposer d'un système d'identification directe à distance ;

5° disposer d'un système de géovigilance ;

6° le pilote doit pouvoir être contacté à tout moment pendant le vol sur un téléphone mobile enregistré au préalable auprès du gestionnaire de zone.

Chapitre 12 : Zone géographique UAS visant à protéger les institutions publiques situées en Région de Bruxelles-Capitale

Art. 36. La zone géographique UAS visant à protéger les institutions publiques situées en Région de Bruxelles-Capitale comprend les limites latérales reprises dans l'AIP Belgique-Luxembourg pour la zone EBR-01 et s'étend du niveau du sol jusqu'à une hauteur de quatre mille cinq cents pieds AMSL.

La zone géographique UAS décrite à l'alinéa premier est active en permanence.

Le survol d'une institution publique et/ou une zone tampon latérale de cinquante mètres autour de cette institution publique à l'intérieur de la zone géographique UAS visée à l'alinéa premier est soumis à une autorisation de vol préalable de l'institution publique survolée concernée.

2° melding maken van de vlucht minstens drie uur voor aanvang op de wijze zoals voorgeschreven door de beheerder van de zone;

3° melding maken bij aanvang en bij het beëindigen van elke vlucht op de wijze zoals voorgeschreven door de beheerder van de zone;

4° beschikken over een systeem voor directe identificatie op afstand;

5° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

6° de piloot dient gedurende de vlucht steeds bereikbaar zijn op een vooraf bij de beheerder van de zone geregistreerde mobiele telefoon.

Hoofdstuk 12: Geografische UAS-zone ter bescherming van openbare instellingen gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Art. 36. De geografische UAS-zone ter bescherming van openbare instellingen gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omvat de voor de zone EBR-01 in de AIP België-Luxemburg opgenomen laterale limieten en strekt zich uit vanaf grondniveau tot op een hoogte van vierduizendvijfhonderd voet AMSL.

De in het eerste lid beschreven geografische UAS-zone is permanent actief.

Het overvliegen van een openbare instelling en/of een laterale buffer van vijftig meter rondom deze instelling binnen de geografische UAS-zone bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan een voorafgaande vluchtvergunning van de betrokken openbare instelling.

Chapitre 13: Disposition finale

Art. 37. Cet arrêté entre en vigueur le 31 décembre 2020.

Bruxelles, le

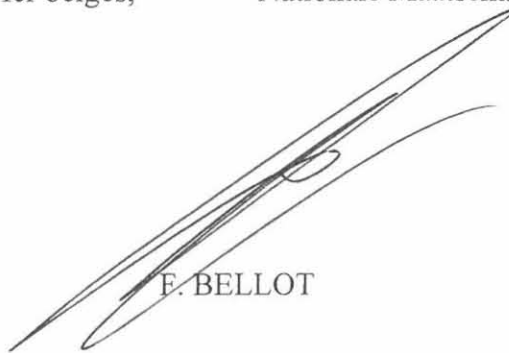
Le Ministre de la Mobilité, chargé de skeyes et de
la Société nationale des chemins de fer belges,

Hoofdstuk 13: Slotbepaling

Art. 37. Dit besluit treedt in werking op 31 december 2020.

Brussel, op

De Minister van Mobiliteit, belast met skeyes en de
Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,



E. BELLOT

ROYAUME DE BELGIQUE

**SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE
ET TRANSPORTS**

Transport aérien

**ARRETE ROYAL PORTANT EXECUTION
DU REGLEMENT D'EXECUTION (UE)
2019/947 DE LA COMMISSION DU 24 MAI
2019 CONCERNANT LES REGLES ET
PROCEDURES APPLICABLES A
L'EXPLOITATION D'AERONEFS SANS
EQUIPAGE A BORD**

**PHILIPPE, ROI DES BELGES,
A tous, présents et à venir, SALUT.**

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les articles 2 et 5, §1^{er} ;

Vu 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 ;

Vu l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge ;

Vu l'arrêté ministériel du 30 novembre 2016 accordant délégation au Directeur général de la direction générale Transport aérien dans le cadre de l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge ;

Vu l'arrêté royal du 14 février 2001 fixant les redevances auxquelles est soumise l'utilisation de certains services publics intéressant la navigation aérienne ;

Vu l'association des gouvernements des Régions ;

KONINKRIJK BELGIE

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER**

Luchtvaart

**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**

**FILIP, KONING DER BELGEN,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.**

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, artikelen 2 en 5, §1;

Gelet op de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen;

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

Gelet op het ministerieel besluit van 30 november 2016 tot toekenning van delegatie aan de directeur-generaal van het directoraat-generaal Luchtvaart in het kader van het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim;

Gelet op het koninklijk besluit van 14 februari 2001 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 16 avril 2020 ;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 67.037/4, donné le 22 avril 2020, en application de l'article 84, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Vu l'avis DA200004 de l'Organe de contrôle de l'information policière donné le 18 juin 2020 ;

Vu l'avis n° 56/2020 de l'Autorité de protection des données, donné le 23 juin 2020 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 27 juillet 2020 ;

Considérant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, l'article 56, §8 ;

Considérant que le règlement (UE) 2019/947 définit les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord (ci-après « UAS ») ;

Considérant qu'en application de l'article 2, §3 du règlement (UE) 2018/1139, ces règles ne sont pas applicables aux UAS, à leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, lorsqu'ils exécutent des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogues sous le contrôle et la responsabilité d'un État membre, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci, ni aux personnels et organismes

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 16 april 2020;

Gelet op advies 67.037/4 van de Raad van State, gegeven op 22 april 2020, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het advies DA200004 van het Controleorgaan op de politionele informatie gegeven op 18 juni 2020;

Gelet op het advies nr. 56/2020 van de Gegevensbeschermingsautoriteit, gegeven op 23 juni 2020;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 27 juli 2020;

Overwegende de verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad, artikel 56, §8;

Overwegende dat de verordening (EU) 2019/947 de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (hierna "UAS") bepaalt;

Overwegende dat in toepassing van artikel 2, §3 van de verordening (EU) 2018/1139 deze regels niet van toepassing zijn op UAS, hun motoren, propellers, onderdelen en niet-geïnstalleerde apparatuur en apparatuur om een luchtvaartuig op afstand te bedienen, terwijl ze worden ingezet voor militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-, grenscontrole-, kustbewakings- of soortgelijke activiteiten of diensten onder het toezicht en de verantwoordelijkheid van een lidstaat, die in het algemeen belang worden verricht door of uit naam van een orgaan waaraan overheidsbevoegdheden zijn verleend, en het personeel en de organisaties die

prenant part aux activités et services exécutés par ces UAS ;

Considérant que certaines des règles ainsi définies doivent être complétées par des dispositions nationales afin de leur donner effet en Belgique ;

Considérant que la Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports dispose des compétences nécessaires à la mise en œuvre des obligations découlant du règlement (UE) 2019/947 ;

Considérant que l'article 14 du règlement (UE) 2019/947 impose désormais l'enregistrement des exploitants d'UAS et l'immatriculation des UAS soumis à certification, il est nécessaire de mettre en place les registres nécessaires et de radier les enregistrements existants afin d'éviter toute confusion ;

Considérant que certaines zones comme les aéroports et autres terrains d'aviation, les installations et équipements tels que les établissements pénitentiaires, les installations industrielles ou les zones de protection de la nature peuvent être particulièrement sensibles à certaine ou toute forme d'exploitations d'UAS ;

Considérant qu'il peut être nécessaire de subordonner à certaines conditions les exploitations d'UAS pour des raisons liées à la sécurité, la sûreté publique, la protection de l'environnement ou la protection de la vie privée et des données à caractère personnel, à travers la création de zones géographiques UAS ;

Considérant que le règlement (UE) 2019/947 est fondé sur des exigences proportionnées en matière d'atténuation des risques en fonction du niveau de risque associé, des caractéristiques opérationnelles des UAS et des caractéristiques de la zone d'exploitation ;

Considérant que trois catégories d'exploitations, les catégories « ouverte », « spécifique » et « certifiée », ont été définies en fonction du niveau de risque identifié ;

Considérant que la catégorie « ouverte » présente les risques les plus faibles et n'est pas soumise aux procédures classiques relatif au suivi de la

betrokken zijn bij de activiteiten en diensten die worden verricht door deze UAS;

Overwegende dat sommige van de aldus vastgestelde regels moeten worden aangevuld met nationale bepalingen om ze in België ten uitvoer te leggen;

Overwegende dat het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de nodige bevoegdheden beschikt om de verplichtingen die voortvloeien uit verordening (EU) 2019/947 ten uitvoer te leggen;

Overwegende dat artikel 14 van Verordening (EU) 2019/947 voortaan de registratie van UAS-exploitanten en de registratie van UAS die aan certificering onderworpen zijn, verplicht stelt, zodat het noodzakelijk is de nodige registers op te zetten en bestaande registraties te schrappen om verwarring te voorkomen;

Overwegende dat bepaalde gebieden zoals luchthavens en andere vliegvelden, installaties en faciliteiten zoals strafinrichtingen, industriële installaties of natuurbeschermingsgebieden bijzonder gevoelig kunnen zijn voor sommige of alle vormen van UAS-vluchtuitvoeringen;

Overwegende dat het noodzakelijk kan zijn de UAS-vluchtuitvoeringen om redenen van veiligheid, openbare beveiliging, milieubescherming of de bescherming van de privacy en persoonsgegevens aan bepaalde voorwaarden te onderwerpen, door de oprichting van UAS geografische zones ;

Overwegende dat de verordening (EU) 2019/947 gebaseerd is op evenredige risicobeperkende eisen, al naargelang het niveau van het risico, de vluchtuitvoeringskenmerken van de UAS en de kenmerken van het exploitatiegebied;

Overwegende dat drie categorieën vluchtuitvoeringen, de categorieën "open", "specifiek" en "gecertificeerd", worden vastgesteld op basis van het geïdentificeerd risiconiveau;

Overwegende dat de categorie "open" de laagste risico's vertoont en niet onderworpen is aan de standaardprocedures inzake naleving van de

réglementation aéronautique (certification, autorisation préalable...);

Considérant que la catégorie « ouverte » vise un public aussi bien professionnel qu'amateur, il convient de faciliter l'accès à cette catégorie à tous et d'encourager le plus grand nombre à suivre les règles minimales imposées ;

Considérant que l'article 9, §3, a) du règlement (UE) 2019/947 autorise les Etats membres à abaisser de maximum quatre ans l'âge minimum des pilotes à distance dans la catégorie « Ouverte » ;

Considérant que les exploitations dans la catégorie « Ouverte » seront aussi bien effectués à titre récréatif que professionnel ;

Considérant que les dispositions légales applicables aux jouets ne couvrent que les enfants de moins de 14 ans, il est souhaitable d'abaisser l'âge minimum dans les sous-catégories A1 et A3 à 14 ans afin de permettre aux jeunes entre 14 et 16 ans de pouvoir voler dans un cadre juridique clair et leur permettre ainsi d'acquérir l'expérience nécessaire avant d'effectuer d'autres exploitations ;

Considérant que les exploitations dans la sous-catégorie A2 sont effectuées à proximité des personnes, présentant ainsi un risque accru pour les tiers, et que les conditions de formation requièrent notamment la capacité à comprendre et mettre en œuvre des mesures d'atténuation technique et opérationnelle des risques au sol, il apparaît opportun de maintenir l'âge minimum des pilotes à distance à 16 ans pour la sous-catégorie A2 afin de s'assurer qu'ils disposent effectivement de la capacité à apprécier les risques encourus ;

Considérant que la catégorie « spécifique » comprend d'autres types d'exploitation présentant un risque plus élevé, la DGTA doit pouvoir exercer un certain contrôle sur les opérations ainsi envisagées ;

Considérant que le règlement (UE) 2019/947 met en place des règles et procédures inconnues du cadre réglementaire belge, les pilotes à distance et les exploitants d'UAS devront s'adapter ;

luchtvaartregelgeving (certificering, voorafgaande toestemming...);

Overwegende dat de categorie "open" bedoeld is voor zowel professionele als amateurgebruikers, moet de toegang tot deze categorie voor iedereen worden vergemakkelijkt en moet een zo groot mogelijk aantal mensen worden aangemoedigd om de opgelegde minimumregels na te leven;

Overwegende dat artikel 9, lid 3, a), van verordening (EU) nr. 2019/947 de lidstaten toestaat de minimumleeftijd voor piloten op afstand in de categorie "Open" met maximaal vier jaar te verlagen;

Overwegende dat de activiteiten in de categorie "Open" zowel voor recreatieve als voor professionele doeleinden zullen worden uitgevoerd;

Overwegende dat de wettelijke bepalingen die van toepassing zijn op speelgoed alleen betrekking hebben op kinderen jonger dan 14 jaar, is het wenselijk de minimumleeftijd in de subcategorieën A1 en A3 te verlagen tot 14 jaar om jongeren tussen 14 en 16 jaar in staat te stellen binnen een duidelijk wettelijk kader te vliegen en zo de nodige ervaring op te verkrijgen alvorens andere activiteiten uit te voeren;

Overwegende dat operaties in subcategorie A2 in de nabijheid van personen worden uitgevoerd, wat een verhoogd risico voor derden inhoudt, en dat de opleidingsvoorwaarden met name het vermogen vereisen om technische en operationele maatregelen ter beperking van risico's op de grond te begrijpen en uit te voeren, lijkt het passend om de minimumleeftijd van piloten op afstand op 16 jaar te handhaven voor subcategorie A2, om ervoor te zorgen dat zij de risico's in kwestie kunnen inschatten;

Overwegende dat de categorie "specifiek" andere types vluchtuitvoeringen omvat die een groter risico inhouden, moet het DGLV enige controle kunnen uitoefenen op de aldus beoogde vluchtuitvoeringen;

Overwegende dat verordening (EU) 2019/947 regels en procedures invoert die onbekend zijn in het Belgische regelgevingskader, zullen piloten op afstand en UAS-exploitanten zich moeten aanpassen;

Considérant que pour assurer une transition sereine et la continuité des opérations au 31 décembre 2020, il est nécessaire de maintenir la validité des attestations et licences de télépilotes et des déclarations et autorisations de classe 1 dans les conditions opérationnelles actuelles et ce jusqu'au 1^{er} janvier 2022 au plus tard ;

Considérant que le maintien desdites dispositions nationales n'empêche pas les exploitants d'UAS d'effectuer des opérations relevant de la catégorie « ouverte » et/ou de la catégorie « spécifique » s'ils remplissent les conditions requises pour effectuer des exploitations d'UAS dans cette catégorie ;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Chapitre 1^{er} — Dispositions générales

Article 1^{er}. Aux fins du présent arrêté, les définitions énoncées dans le règlement (UE) 2018/1139¹ et le règlement (UE) 2019/947 sont applicables.

Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1° *règlement (UE) 2019/947* : 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;

2° *DGTA* : la Direction générale Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports ;

3° *directeur général* : le directeur général de la DGTA ou son délégué ;

Overwegende dat om een vlotte overgang en de continuïteit van de activiteiten op 31 december 2020 te garanderen het noodzakelijk is om de geldigheid van attesten en bewijzen van bestuurder van een RPA, verklaringen en toelatingen van klasse 1 onder de huidige operationele omstandigheden te handhaven tot uiterlijk 1 januari 2022;

Overwegende dat de handhaving van de genoemde nationale bepalingen niet belet dat UAS-exploitanten activiteiten in de categorie "open" en/of "specifiek" verrichten indien zij voldoen aan de voorwaarden voor het verrichten van UAS-operaties in die categorie;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Hoofdstuk 1 — Algemene bepalingen

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit gelden de definities van verordening (EU) 2018/1139² en van verordening (EU) 2019/947.

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

1° *verordening (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;

2° *DGLV*: het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° *directeur-generaal*: de directeur-generaal van het DGLV of zijn gemachtigde;

¹ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

² Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad

4° *ministre* : le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions ;

5° *règlement (UE) 2016/679* : Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE .

Art. 2. Il est tenu compte, pour l'exécution du règlement (UE) 2019/947, des moyens acceptables de conformité (AMC) tels que définis et publiés par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA).

Art. 3. La DGTA est désignée comme autorité compétente telle que visée à l'article 17 du règlement (UE) 2019/947.

Chapitre 2 — Dispositions applicables aux exploitations d'UAS dans toutes les catégories

Art. 4. §1^{er}. La demande d'enregistrement d'un exploitant d'UAS visée à l'article 14, paragraphe 6 du règlement (UE) 2019/947 est adressée à la DGTA.

Le directeur général définit le format du numéro d'enregistrement unique des exploitants d'UAS.

§2. La demande d'immatriculation d'un UAS visée à l'article 14, paragraphe 7 du règlement (UE) 2019/947 est adressée à la DGTA.

Un numéro d'immatriculation unique est attribué à chaque UAS immatriculé en application de l'alinéa 1^{er}. Celui-ci est composé de la marque de nationalité belge, à savoir les lettres OO, suivi de la marque d'immatriculation composée d'un groupe de quatre caractères minimum constitué soit par des lettres, soit par des chiffres, soit par une combinaison de lettres et de chiffres.

La marque de nationalité est séparée de la marque d'immatriculation par un trait horizontal.

4° *minister*: de minister bevoegd voor de luchtvaart;

5° *verordening (EU) 2016/679*: verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG.

Art. 2. Voor de tenuitvoerlegging van verordening (EU) 2019/947 wordt rekening gehouden met de aanvaardbare nalevingswijzen (AMC) zoals vastgesteld en gepubliceerd door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

Art. 3. Het DGLV wordt aangewezen als de bevoegde autoriteit zoals bedoeld in artikel 17 van verordening (EU) 2019/947.

Hoofdstuk 2 — Bepalingen van toepassing op UAS-vluchtuitvoeringen in alle categorieën

Art. 4. §1. De aanvraag tot registratie van een UAS-exploitant zoals bedoeld in artikel 14, lid 6 van verordening (EU) 2019/947 wordt aan het DGLV gericht.

De directeur-generaal bepaalt het formaat van het unieke registratienummer voor UAS-exploitanten.

§2. De aanvraag tot registratie van een UAS zoals bedoeld in artikel 14, lid 7 van verordening (EU) 2019/947 wordt aan het DGLV gericht.

Een uniek registratienummer wordt toegekend aan elke UAS geregistreerd in toepassing van het eerste lid. Dit bestaat uit het kenmerk van de Belgische nationaliteit, namelijk de letters OO, gevolgd door het inschrijvingskenmerk dat bestaat uit een groep van ten minste vier tekens bestaande uit letters, cijfers of een combinatie van letters en cijfers.

Het nationaliteitskenmerk wordt door een horizontale lijn van het inschrijvingskenmerk gescheiden.

§3. Au sein de la DGTA, un registre est établi pour l'enregistrement visé au paragraphe 1^{er} et un registre est établi pour l'immatriculation visée au paragraphe 2.

Les données de ces registres, énumérées à l'article 14, paragraphes 2 et 3 du règlement (UE) 2019/947, peuvent être utilisées pour les objectifs suivants :

1° rendre possible la surveillance et le contrôle de la sécurité aérienne et le respect des conditions pour accéder aux zones géographiques UAS, déterminées en application de l'article 5 ;

2° rendre possible la recherche, la constatation, la poursuite et la sanction des infractions au règlement (UE) 2019/947 et au présent arrêté ;

3° collaborer avec les autorités européennes compétentes et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne comme prévu par les règlements européens en la matière;

4° rendre possible l'intervention pour la protection contre et la prévention des dangers pour la sécurité publique ;

5° rendre possible l'établissement de statistiques sur bases des données anonymisées.

§4. Les données des registres peuvent être mises à disposition pour autant qu'elles sont indispensables à l'accomplissement des missions confiées par ou en vertu de la loi :

1° des services de police visé dans la loi de du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux ;

2° de skeyes ;

3° de la Défense ;

4° du Service Public Fédéral Affaires Intérieures ;

5° du Service Public Fédéral Justice.

Les données des registres ne peuvent être mises à disposition pour l'un des objectifs, visés au paragraphe

§3. Binnen het DGLV wordt een register opgemaakt met het oog op de in de paragraaf 1 bedoelde registratie en wordt een register opgemaakt voor de in de paragraaf 2 bedoelde registratie.

De gegevens in deze registers, zoals opgesomd in artikel 14, leden 2 en 3 van verordening (EU) 2019/947, kunnen worden gebruikt voor de volgende doeleinden:

1° het toezicht en de controle op de veiligheid van de luchtvaart en de naleving van de voorwaarden om toegang te krijgen tot de in toepassing van artikel 5 vastgestelde geografische UAS-zones mogelijk maken;

2° de opsporing, de vaststelling, de vervolging en de sanctionering van inbreuken op verordening (EU) 2019/947 en dit besluit mogelijk maken;

3° de samenwerking met de Europese bevoegde autoriteiten en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart zoals voorzien in de Europese verordeningen terzake;

4° de rechtstreekse tussenkomst voor de bescherming tegen en het voorkomen van gevaren voor de openbare veiligheid mogelijk maken;

5° het opmaken van statistieken op basis van geanonimiseerde gegevens mogelijk maken.

§4. Voor zover deze onontbeerlijk zijn voor de uitoefening van de door of krachtens de wet opgedragen taken kunnen de gegevens in de registers worden ter beschikking gesteld aan:

1° de politiediensten bedoeld in de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus;

2° skeyes;

3° het Ministerie van Landsverdediging;

4° de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken;

5° de Federale Overheidsdienst Justitie.

Behoudens voor de politiediensten vermeld onder 1° kunnen de gegevens uit de registers enkel ter

3, à l'exception des services de police mentionné sous 1°.

§5. La DGTA est le responsable du traitement au sens du règlement (UE) 2016/679.

§6. Sans préjudice de la conservation nécessaire pour le traitement à des fins archivistiques dans l'intérêt public, à des fins de recherche scientifique ou historique ou à des fins statistiques visé à l'article 89 du règlement (UE) 2016/679, les données à caractère personnel des registres, visés en paragraphe 3, ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées avec une durée maximale de conservation ne pouvant excéder un an après la prescription de toutes les actions qui relèvent de la compétence du responsable du traitement et, le cas échéant, la cessation définitive des procédures et recours administratifs et judiciaires ainsi que du paiement intégral de tous les montants y liés.

Art. 5. §1^{er}. Le ministre ou son délégué détermine, sur sa propre initiative ou conformément aux dispositions du paragraphe 2 et suivants, les zones géographiques UAS telles que visées à l'article 15 du règlement (UE) 2019/947.

§2. Toute autorité publique ou toute personne morale justifiant d'un intérêt à la création d'une zone géographique UAS peut introduire une demande auprès de la DGTA.

Cette demande inclut au minimum :

1° un formulaire reprenant l'ensemble des données nécessaires à la création de cette zone géographique UAS et notamment une description de l'intérêt à protéger, les raisons pour lesquelles il doit être protégé (sécurité, sûreté, respect de la vie privée ou protection de l'environnement), les conditions proposées pour accéder à la zone (périodicité, limitation à certains UAS dotés de caractéristiques particulières, notification préalable, autorisation de vol préalable du gestionnaire de la zone...), les coordonnées géographiques (3D) de la zone à protéger ;

2° une analyse de risques justifiant notamment :

beschikking worden gesteld voor één van de in paragraaf 3 bedoelde doeleinden.

§5. Het DGLV is de verwerkingsverantwoordelijke in de zin van de verordening (EU) 2016/679.

§6. Onverminderd de bewaring noodzakelijk voor de verwerking met het oog op archivering in het algemeen belang, wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden bedoeld in artikel 89 van verordening (EU) 2016/679, worden de persoonsgegevens in de registers bedoeld in paragraaf 3, niet langer bewaard dan noodzakelijk voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt, met een maximale bewaartermijn die één jaar na de verjaring van alle vorderingen die tot de bevoegdheid van de verwerkingsverantwoordelijke behoren en, in voorkomend geval, de definitieve beëindiging van de administratieve en rechterlijke procedures en rechtsmiddelen en de integrale betaling van alle hiermee verbonden bedragen niet mag overschrijden.

Art. 5. §1. De minister of zijn gemachtigde stelt op eigen initiatief of overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 2 en volgende de geografische UAS- zones vast zoals bedoeld in artikel 15 van verordening (EU) 2019/947.

§2. Elke overheidsinstantie of iedere rechtspersoon die zich op een belang kan beroepen voor de afbakening van een geografische UAS-zone kan een aanvraag bij het DGLV indienen.

Deze aanvraag bevat minstens:

1° een formulier met alle gegevens die nodig zijn voor de afbakening van deze geografische UAS-zone en, in het bijzonder, een beschrijving van het te beschermen belang, de redenen waarom het moet worden beschermd (veiligheid, beveiliging, inachtneming van de privacy of milieubescherming), de voorgestelde voorwaarden om toegang tot de zone te krijgen (periodiciteit, beperking tot bepaalde UAS uitgerust met bijzondere functies, voorafgaande melding, voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone...), wat de geografische coördinaten (3D) van de te beschermen zone zijn.

2° een risicobeoordeling die met name de volgende aspecten verantwoordt:

- a. les raisons pour lesquelles la zone doit être créée ;
- b. l'utilité des mesures envisagées pour la protection de la zone proposée tout en prenant en compte l'intérêt des exploitants d'UAS à voler dans la zone concernée ;
- c. l'impact de la création de cette zone pour la sécurité aérienne et les personnes au sol et notamment que la création d'une telle zone permettra de maintenir un niveau élevé de sécurité aérienne.

§3. A la réception de la demande, la DGTA examine le bien-fondé de la demande et la soumet pour consultation aux parties qui ont un intérêt au vu de la localisation de la zone. Celles-ci pourraient être par exemple le prestataire de services de navigation aérienne (skeyes), le ministère de la Défense, le Belgian Air Navigation Committee (BELANC) ou le Belgian Civil Drone Council, organe de consultation visé à l'article 27 du présent arrêté.

Après analyse et consultation des parties prenantes intéressées, la DGTA émet un avis sur la création de la zone géographique UAS demandée.

Dans le cadre de l'analyse visée à l'alinéa 1^{er} et de l'avis visé à l'alinéa 2, la DGTA prend notamment en compte :

1° les critères définis à l'article 15 du règlement (UE) 2019/947 ;

2° l'avis ou les recommandations des administrations fédérales et/ou éventuellement régionales qui sont directement impliquées dans la mise en œuvre des critères visés à l'article 15 du règlement (UE) 2019/947 ;

3° les critères stratégiques nationaux relatifs à la définition et/ou la gestion de l'espace aérien tant civil que militaire.

- a. de redenen waarom de zone moet worden afgebakend;
- b. het nut van de beoogde maatregelen ter bescherming van de voorgestelde zone, waarbij rekening wordt gehouden met het belang dat de UAS-exploitanten hebben bij het vliegen in de betrokken zone;
- c. de gevolgen van de afbakening van deze zone voor de veiligheid van de luchtvaart en van de personen op de grond, en met name dat de afbakening van zo'n zone het mogelijk zal maken een hoog niveau van luchtvaartveiligheid te behouden.

§3. Bij ontvangst van de aanvraag onderzoekt het DGLV de gegrondheid ervan en legt het de aanvraag ter consultatie voor aan de partijen die hierbij een belang hebben gelet op de lokalisatie van de zone. Dit kan bijvoorbeeld de verlener van luchtverkeersdiensten (skeyes), het ministerie van Landsverdediging, het Belgian Air Navigation Committee (BELANC) of de Belgian Civil Drone Council, het overlegorgaan bedoeld in artikel 27 van dit besluit, zijn.

Na analyse en consultatie van de belanghebbende partijen brengt het DGLV een advies uit over de afbakening van de aangevraagde geografische UAS-zone.

In het kader van de in lid 1 bedoelde analyse en het in lid 2 bedoelde advies houdt het DGLV met name rekening met:

1° de criteria bepaald in artikel 15 van de verordening (EU) 2019/947;

2° het advies of de aanbevelingen van de federale en/of eventuele gewestelijke administraties die rechtstreeks betrokken zijn bij de uitvoering van de criteria bedoeld in artikel 15 van de verordening (EU) 2019/947;

3° de nationale beleidscriteria met betrekking tot de definitie en/of het beheer van zowel het civiele als het militaire luchtruim.

Cet avis est transmis au ministre.

Le ministre ou son délégué décide, sur base de l'avis de la DGTA, de l'opportunité de créer la zone géographique UAS concernée et définit les conditions pour accéder à cette zone.

§4. En cas d'urgence ou si la procédure prévue aux paragraphes précédents ne peut pas être mise en œuvre en temps utile pour une raison autre qu'un dépôt tardif ou incomplet d'une demande, une zone géographique UAS temporaire est mise en place par la publication d'un NOTAM conformément aux règles qui leur sont applicables, ou par tout autre moyen approprié défini par le directeur général.

§5. Le directeur général publie, selon les modalités qu'il détermine, la zone géographique UAS et les conditions pour accéder à cette zone telles que définies par le ministre ou son délégué.

La publication des zones géographiques UAS, visées au paragraphe 3, peut notamment se faire dans la publication d'information aéronautique (AIP) et/ou via une application électronique sous la forme d'une page ou d'un site Internet et/ou sous la forme d'une application mobile mise à la disposition du public par la DGTA ou toute entité qu'elle désigne.

§6. Le ministre ou son délégué peut supprimer une zone géographique UAS si :

- 1° l'intérêt à protéger a disparu ;
- 2° il apparaît que la création de cette zone géographique UAS met en péril la sécurité aérienne ;
- 3° il apparaît que le maintien de cette zone géographique UAS est contraire à l'intérêt général.

Le ministre ou son délégué peut suspendre ou modifier une ou plusieurs conditions d'une zone géographique UAS s'il apparaît, par exemple que l'entité chargée de les appliquer ne respecte pas ces conditions ou en fait un usage disproportionné.

Dit advies wordt aan de minister toegezonden.

De minister of zijn gemachtigde beslist, op basis van het advies van het DGLV, over de wenselijkheid van de afbakening van de betrokken geografische UAS-zone en stelt de voorwaarden vast om toegang tot deze zone te krijgen.

§4. In geval van nood of indien de in de voorgaande paragrafen bedoelde procedure niet tijdig kan worden uitgevoerd om een andere reden dan een te late of onvolledige indiening van een aanvraag, wordt een tijdelijke geografische UAS-zone vastgesteld door de publicatie van een NOTAM, overeenkomstig de regels die daarop van toepassing zijn, of op een andere geschikte wijze bepaald door de directeur-generaal.

§5. De directeur-generaal maakt, op de door hem vastgestelde wijze, de geografische UAS-zone bekend en de voorwaarden om toegang tot deze zone te krijgen zoals vastgesteld door de minister of zijn gemachtigde.

De bekendmaking van de geografische UAS-zones, bedoeld in paragraaf 3, kan met name gebeuren in de luchtvaartgids (AIP) en/of via een elektronische applicatie in de vorm van een webpagina of website en/of in de vorm van een mobiele applicatie die door het DGLV of door een door het DGLV aangewezen entiteit ter beschikking van het publiek wordt gesteld.

§6. De minister of zijn gemachtigde kan een geografische UAS-zone schrappen als:

- 1° het te beschermen belang is verdwenen;
- 2° blijkt dat de oprichting van deze geografische UAS-zone de veiligheid van de luchtvaart in gevaar brengt;
- 3° blijkt dat het behoud van deze geografische UAS-zone in strijd is met het algemeen belang.

De minister of zijn gemachtigde kan een of meer voorwaarden van een geografische UAS-zone opschorten of wijzigen, bijvoorbeeld als blijkt dat de entiteit die verantwoordelijk is voor de toepassing ervan niet voldoet aan deze voorwaarden of er onevenredig veel gebruik van maakt.

Art. 6. Le directeur général définit la forme et les modalités d'introduction des demandes visées à l'article 4, §§1 et 2, et 5, §2 du présent arrêté.

La DGTA peut notamment mettre à disposition une application électronique sous la forme d'une page Internet et/ou d'une application mobile pour l'introduction des demandes. Dans ce cas, le directeur général définit également la procédure à suivre en cas d'indisponibilité de cette application électronique.

Chapitre 3 — Dispositions applicables aux exploitants d'UAS relevant de la catégorie « ouverte »

Art. 7. En application de l'article 9, paragraphe 3, a) du règlement (UE) 2019/947, l'âge minimum requis pour les pilotes à distance lorsqu'ils exploitent des UAS dans la sous-catégorie A1 (UAS.OPEN.020) et/ou la sous-catégorie A3 (UAS.OPEN.040) de la catégorie « ouverte » est de 14 ans.

L'âge minimum requis pour les pilotes à distance lorsqu'ils exploitent des UAS dans la sous-catégorie A2 (UAS.OPEN.030) de la catégorie « ouverte » demeure 16 ans.

Art. 8. Sur la base des moyens acceptables de conformité (AMC) publiés par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, le directeur général détermine :

1° le contenu détaillé de la formation en ligne et les questions de l'examen théorique en ligne prévu au point UAS.OPEN.020, 4), b) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 ;

2° les questions de l'examen théorique complémentaire prévu au point UAS.OPEN.030, 2), c) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947.

Art. 9. §1^{er}. Le directeur général détermine les procédures relatives à l'organisation pratique des examens théoriques prévus au point UAS.OPEN.020, 4), b), et UAS.OPEN.030, 2), c) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE)

Art. 6. De directeur-generaal bepaalt de vorm en de modaliteiten voor de indiening van de aanvragen zoals bedoeld in de artikelen 4, §§1 en 2, en 5, §2 van dit besluit.

Het DGLV kan meer bepaald een elektronische applicatie ter beschikking stellen in de vorm van een webpagina of een mobiele applicatie voor de indiening van de aanvragen. In voorkomend geval bepaalt de directeur-generaal ook de procedure die bij onbeschikbaarheid van deze elektronische toepassing moet worden gevolgd.

Hoofdstuk 3 — Bepalingen van toepassing op UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie “open”

Art. 7. In toepassing van artikel 9, lid 3, a) van de verordening (EU) 2019/947 is de vereiste minimumleeftijd voor piloten op afstand bij een vluchtuitvoering met een UAS in de subcategorie A1 (UAS.OPEN.020) en/of de subcategorie A3 (UAS.OPEN.040) van de categorie “open” 14 jaar.

De minimumleeftijd voor piloten op afstand bij een vluchtuitvoering met een UAS in de subcategorie A2 (UAS.OPEN.030) van de categorie “open” blijft 16 jaar.

Art. 8. Op basis van de door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart gepubliceerde aanvaardbare nalevingswijzen (AMC), bepaalt de directeur-generaal:

1° de gedetailleerde inhoud van de online opleiding en de vragen van het online theorie-examen zoals bepaald in punt UAS.OPEN.020, 4), b), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947

2° de vragen van het aanvullend theorie-examen zoals bepaald in punt UAS.OPEN.030, 2), c), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947.

Art. 9. §1. De directeur-generaal bepaalt de procedures voor de praktische organisatie van de theorie-examens voorzien in punt UAS.OPEN.020, 4), b), en UAS.OPEN.030, 2), c), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947. Deze

2019/947. Celles-ci comprennent notamment les mesures visant à assurer l'intégrité des examens, y compris les modalités relatives à la vérification de l'identité du candidat.

§2. S'il est constaté que le candidat ne respecte pas les procédures d'examen au cours de l'épreuve, le candidat est mis en échec.

Le directeur général interdit aux candidats, pour lesquels il est avéré qu'ils ont triché, de passer tout autre examen pendant une période de 12 mois maximum.

Art. 10. Lors de son inscription pour l'examen théorique complémentaire visé au point UAS.OPEN.030, 2), c) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947, le candidat-pilote qui souhaite effectuer des exploitations d'UAS relevant de la sous-catégorie A2 fournit à la DGTA :

1° une copie de la preuve de suivi de la formation en ligne visée au point UAS.OPEN.020, 4), b) ;

2° une déclaration, sous la forme déterminée par la DGTA, dans laquelle il atteste avoir suivi l'autoformation pratique visée au point UAS.OPEN.030, 2), b) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947.

Art. 11. §1^{er}. Le ministre ou son délégué peut interdire, pour une durée de 24 mois maximum, tout vol avec un UAS à un pilote à distance qui a, de manière délibérée ou par négligence, enfreint les dispositions du point UAS.OPEN.060 de la Partie A de l'annexe dudit règlement.

Le ministre ou son délégué peut suspendre pour une durée de 24 mois maximum ou retirer un brevet d'aptitude de pilote à distance visé au point UAS.OPEN.030, 2) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 si son titulaire a, de manière délibérée ou par négligence, enfreint les dispositions du point UAS.OPEN.060 de la Partie A de l'annexe dudit règlement.

§2. Le ministre ou son délégué peut interdire, pour une durée maximum de 24 mois, toute exploitation

omvatten met name de maatregelen om de integriteit van de examens te waarborgen, met inbegrip van de procedures om de identiteit van de kandidaat te verifiëren.

§2. Indien wordt vastgesteld dat de kandidaat tijdens het examen de examenprocedures niet naleeft, zakt de kandidaat voor het examen.

De directeur-generaal verbiedt kandidaten die worden betrapt op bedrog, gedurende een periode van ten hoogste 12 maanden, een ander examen af te leggen.

Art. 10. De kandidaat piloot, die UAS-vluchtuitvoeringen in de subcategorie A2 wenst uit te voeren, verstrekt aan het DGLV bij zijn inschrijving voor het aanvullende theorie-examen zoals bedoeld in punt UAS.OPEN.030, 2), c), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947:

1° een kopie van het bewijs van voltooiing van de in punt UAS.OPEN.020, 4), b) bedoelde online opleiding;

2° een verklaring, waarvan de vorm door het DGLV is bepaald, en waarin de kandidaat verklaart de in punt UAS.OPEN.030, 2), b), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947 bedoelde praktische zelfopleiding te hebben voltooid.

Art. 11. §1. De minister of zijn gemachtigde kan voor een duur van maximaal 24 maanden elke vluchtuitvoering met een UAS verbieden aan een piloot op afstand die met opzet of uit onachtzaamheid de bepalingen van punt UAS.OPEN.060 van deel A van de bijlage bij de genoemde verordening heeft geschonden.

De minister of zijn gemachtigde kan een in punt UAS.OPEN.030, 2), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947 bedoeld vaardigheidscertificaat van piloot op afstand schorsen, voor een duur van maximaal 24 maanden, of intrekken, indien de houder met opzet of uit onachtzaamheid de bepalingen van punt UAS.OPEN.060 van deel A van de bijlage bij de genoemde verordening heeft geschonden.

§2. De minister of zijn gemachtigde kan voor een duur van maximaal 24 maanden elke exploitatie

à un exploitant d'UAS qui aurait contrevenu, de manière délibérée ou par négligence, aux dispositions de l'article 4 du règlement (UE) 2019/947 et aux dispositions de la Partie A de l'annexe dudit règlement.

Art. 12. Tout exploitant d'UAS qui effectue exclusivement des exploitations relevant de la catégorie « ouverte » contracte une assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels à des tiers.

Si l'UAS utilisé a une masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 kg, l'exploitant d'UAS est assuré conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Chapitre 4 — Dispositions applicables aux exploitations d'UAS relevant de la catégorie « spécifique »

Art. 13. Pour évaluer les compétences des pilotes à distance dans le cadre des exploitations soumises à autorisation en application de l'article 12 du règlement (UE) 2019/947, la DGTA prendra notamment en compte l'obtention par le pilote à distance d'une attestation de télépilote ou d'une licence de télépilote délivrée conformément à l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge.

Sur la base de l'évaluation du risque opérationnel et des caractéristiques opérationnelles des exploitations envisagées, le directeur-général peut exiger des mesures de mitigation si les exploitations envisagées n'étaient pas autorisées dans le cadre de l'arrêté royal du 10 avril 2016 et/ou si les compétences nécessaires n'étaient pas couvertes par les exigences de formation de l'arrêté royal du 10 avril 2016.

Art. 14. §1^{er}. Le ministre ou son délégué peut désigner des entités pour organiser la formation et le contrôle des compétences des pilotes à distance dans

verbieden aan een UAS-exploitant die met opzet of uit onachtzaamheid de bepalingen van artikel 4 van verordening (EU) 2019/947 en de bepalingen van deel A van de bijlage bij de genoemde verordening heeft overtreden.

Art. 12. Elke UAS-exploitant die uitsluitend vluchtuitvoeringen behorend tot de categorie "open" uitvoert, sluit een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid af voor lichamelijk letsel en materiële schade aan derden.

Indien de gebruikte UAS een maximale startmassa van 20kg of meer heeft, is de UAS-exploitant verzekerd conform de bepalingen van verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen.

Hoofdstuk 4 — Bepalingen van toepassing op UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie “specifiek”

Art.13. Om de vaardigheden van piloten op afstand te beoordelen in het raam van de vluchtuitvoeringen die in toepassing van artikel 12 van verordening (EU) 2019/947 aan een vergunning zijn onderworpen, zal het DGLV in het bijzonder rekening houden met het door de piloot op afstand verkregen attest van bestuurder van een RPA of bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA, afgegeven overeenkomstig het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim.

Op basis van de beoordeling van het operationele risico en de operationele kenmerken van de geplande vluchtuitvoeringen kan de directeur-generaal maatregelen eisen om de risico's te verminderen indien de geplande vluchtuitvoeringen niet waren toegelaten in het kader van het koninklijk besluit van 10 april 2016 en/of indien de vereiste vaardigheden niet voldeden aan de opleidingsvereisten van het koninklijk besluit van 10 april 2016.

Art. 14. §1. De minister of zijn gemachtigde kan entiteiten aanwijzen voor de organisatie van de opleiding en de controle van de vaardigheden van

le cadre de la Partie B de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 si celles-ci répondent aux conditions suivantes :

1° le demandeur est une personne morale et dispose d'un gestionnaire responsable, qui veille à ce que toutes les tâches soient exécutées conformément aux procédures définies ;

2° le personnel responsable des tâches de formation et d'évaluation des compétences :

- a. dispose des compétences nécessaires pour effectuer ces tâches ;
- b. est impartial et ne participe pas aux évaluations s'il estime que son objectivité peut être affectée ;
- c. dispose des connaissances théoriques et/ou pratiques nécessaires pour assurer la formation ;
- d. dispose d'une connaissance satisfaisante des exigences relatives à l'évaluation des compétences théoriques et/ou pratiques qu'il effectue, ainsi qu'une expérience adéquate de ces processus ;
- e. a la capacité d'administrer les déclarations, les registres et les rapports qui démontrent que les évaluations des compétences théoriques et/ou pratiques pertinentes ont été effectuées et que les conclusions de ces évaluations sont correctes ; et
- f. respecte la confidentialité des informations qui lui sont fournies, à l'exception de toute demande de la DGTA.

3° le demandeur dispose de l'équipement, tant matériel qu'immobilier, pour dispenser la formation dans les conditions requises pour la formation proposée ;

4° le demandeur fournit un manuel couvrant au moins les éléments suivants :

- a. le personnel désigné chargé de la formation et de l'évaluation des compétences, y compris :

piloten op afstand in het kader van deel B van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947 indien deze entiteiten voldoen aan de onderstaande voorwaarden:

1° de aanvrager is een rechtspersoon en heeft een verantwoordelijke beheerder, die erop toeziet dat alle taken conform de vastgestelde procedures worden uitgevoerd;

2° het personeel dat belast is met de taken inzake de opleiding en de beoordeling van de vaardigheden:

- a. beschikt over de vereiste vaardigheden om deze taken uit te voeren;
- b. is onpartijdig en neemt niet deel aan de beoordelingen indien het van oordeel is dat zijn objectiviteit kan zijn aangetast;
- c. beschikt over de theoretische en/of praktische kennis die nodig is om de verstrekte opleiding te waarborgen;
- d. beschikt over een voldoende kennis van de eisen die worden gesteld aan de beoordeling van de theoretische en/of praktische vaardigheden die het uitvoert alsook over een afdoende ervaring met deze processen;
- e. bezit het vermogen om verklaringen, registers en verslagen te beheren waaruit blijkt dat beoordelingen van relevante theoretische en/of praktische vaardigheden werden uitgevoerd en dat de conclusies van die beoordelingen juist zijn; en
- f. respecteert de vertrouwelijkheid van de aan hen verstrekte informatie, behalve in antwoord op elk verzoek van het DGLV.

3° de aanvrager beschikt over de uitrusting, zowel materieel als immaterieel, om de opleiding in de voor de aangeboden opleiding vereiste omstandigheden te verstrekken;

4° de aanvrager stelt een handboek ter beschikking dat ten minste de volgende elementen omvat:

- a. het aangewezen personeel dat belast is met de opleiding en de beoordeling van de vaardigheden, met inbegrip van:

- i. la description des compétences de chaque membre du personnel ;
 - ii. les tâches et responsabilités du personnel ;
 - iii. un organigramme de l'organisation montrant les chaînes de responsabilité associées ;
- b. les procédures et processus utilisés pour la formation et l'évaluation des compétences, y compris le programme de formation couvrant la compétence pour laquelle la demande est faite ;
 - c. une description de l'UAS et de tout autre équipement et outil utilisé pour la formation et l'évaluation des compétences pratiques ;
 - d. une description des installations destinées à la formation et à l'évaluation, y compris l'emplacement physique ;
 - e. un modèle de rapport d'évaluation ;
 - f. une procédure concernant les amendements au manuel et la notification de ces amendements à la DGTA ;

Chaque entité désignée s'engage à respecter, à tout moment, les dispositions du présent article et de son manuel. Cela est confirmé sous la forme d'une déclaration signée par le gestionnaire responsable de cette entité.

§2. Chaque entité désignée produit un rapport d'évaluation après avoir effectué l'évaluation des compétences incluant au moins les éléments suivants :

- 1° l'identité de l'élève-pilote à distance ;
- 2° l'identité de la personne responsable de l'évaluation des compétences de l'élève-pilote à distance ;
- 3° l'identification de la formation pour laquelle l'évaluation des compétences a été effectuée ;

- i. de beschrijving van de vaardigheden van elk personeelslid;
- ii. de taken en verantwoordelijkheden van het personeel;
- iii. een organisatieschema met de bijbehorende verantwoordelijkheidsketens;

- b. de procedures en processen die worden gebruikt voor de opleiding en de beoordeling van de vaardigheden, met inbegrip van het opleidingsprogramma dat betrekking heeft op de vaardigheid waarvoor de aanvraag wordt ingediend;
- c. een beschrijving van het UAS en alle andere apparatuur en instrumenten die voor de opleiding en de beoordeling van praktische vaardigheden worden gebruikt;
- d. een beschrijving van de opleidings- en beoordelingsfaciliteiten, met inbegrip van de fysieke locatie;
- e. een model van het beoordelingsverslag;
- f. een procedure voor wijzigingen aan het handboek en de kennisgeving van dergelijke wijzigingen aan het DGLV;

Elke aangewezen entiteit verbindt zich ertoe om te allen tijde de bepalingen van dit artikel en van het handboek na te leven. Dit wordt bevestigd in de vorm van een verklaring die door de voor die entiteit verantwoordelijke beheerder wordt ondertekend.

§2. Elke aangewezen entiteit stelt na het uitvoeren van de beoordeling van de vaardigheden een beoordelingsverslag op dat ten minste de volgende elementen bevat:

- 1° de identiteit van de leerling-piloot op afstand;
- 2° de identiteit van de persoon die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de vaardigheden van de leerling-piloot op afstand;
- 3° de identificatie van de opleiding waarvoor de beoordeling van de vaardigheden werd uitgevoerd;

4° les notes, évaluées sur 10, pour chacune des compétences testées ;

5° une évaluation générale des compétences de l'élève-pilote à distance ;

L'évaluation est signée et datée par la personne responsable de l'évaluation des compétences.

L'évaluation est enregistrée par l'entité désignée et remise au candidat. Une copie est également adressée à la DGTA selon la forme définie par le directeur général.

Sur la base de cette évaluation, le directeur général peut délivrer un certificat au candidat.

§3. La période de validité d'une désignation en tant qu'entité pour organiser la formation et le contrôle des compétences des pilotes à distance dans le cadre de la Partie B de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 est d'une année à partir de la date d'octroi de la désignation.

Cette désignation peut être prorogée pour la même durée si l'entité désignée répond toujours aux conditions visées au paragraphe 1^{er}.

§4. La désignation peut être suspendue, limitée ou retirée par le directeur général dans un des cas suivants :

1° l'entité désignée ne démontre pas la conformité aux règlements, aux exigences ou à toute modification des exigences, des critères ou des normes d'évaluation applicables ;

2° il existe des preuves que l'entité désignée ne peut pas maintenir un contrôle satisfaisant des activités relevant de sa désignation ;

3° l'entité désignée ne répond plus aux exigences de la désignation ;

4° l'entité désignée ne permet pas à la DGTA d'exercer son pouvoir de surveillance.

§5. La DGTA peut à tout moment procéder à des audits et/ou inspections pour contrôler le respect du présent article.

4° de cijfers, beoordeeld op 10, voor elk van de getoetste vaardigheden;

5° een algemene beoordeling van de vaardigheden van de leerling-piloot op afstand;

De beoordeling wordt ondertekend en gedateerd door de persoon die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de vaardigheden.

De beoordeling wordt door de aangewezen entiteit geregistreerd en aan de kandidaat afgegeven. Er wordt ook een kopie aan het DGLV toegezonden in een door de directeur-generaal vastgestelde vorm.

Op basis van deze beoordeling, kan de directeur-generaal aan de kandidaat een certificaat afleveren.

§3. De geldigheidsduur van een aanwijzing als entiteit voor de organisatie van de opleiding en het toezicht op de vaardigheden van piloten op afstand in het kader van deel B van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947 bedraagt één jaar, te rekenen vanaf de datum van verlening van de aanwijzing.

Deze aanwijzing kan voor dezelfde periode worden verlengd indien de aangewezen entiteit nog steeds voldoet aan de voorwaarden bepaald in paragraaf 1.

§4. De aanwijzing kan door de directeur-generaal worden geschorst, beperkt of ingetrokken in één van de volgende gevallen:

1° de aangewezen entiteit toont niet aan dat zij voldoet aan de voorschriften, eisen of enige wijziging in de toepasselijke eisen, criteria of beoordelingsnormen;

2° er zijn aanwijzingen dat de aangewezen entiteit geen voldoende toezicht kan handhaven over de activiteiten die onder haar aanwijzing vallen;

3° de aangewezen entiteit voldoet niet langer aan de eisen voor aanwijzing;

4° de aangewezen entiteit laat het DGLV niet toe zijn toezichtsbevoegdheid uit te oefenen.

§5. Het DGLV kan te allen tijde audits of inspecties uitvoeren om de naleving van dit artikel te controleren.

L'entité désignée, ses représentants ou son personnel, donnent libre accès, aux fonctionnaires de la DGTA, à l'organisation, aux formations, aux terrains et bâtiments sur ou dans lesquels la formation est donnée.

Le personnel responsable de l'entité désignée et de la formation est disponible lors des activités de surveillance.

Si des manquements aux dispositions du présent arrêté sont constatés, la DGTA en informe l'entité désignée.

L'entité désignée est alors tenue de prendre les mesures correctrices nécessaires conformément aux conditions fixées par la DGTA.

§6. La liste des entités désignées, incluant pour chacune d'elles les formations pour lesquelles elles sont désignées, est publiée sur le site Internet de la DGTA ou sur tout autre support public.

§7. Le ministre peut arrêter des règles supplémentaires applicables aux entités désignées.

Le ministre peut également arrêter des règles applicables aux entités reconnues visées à l'appendice 3 de l'annexe au règlement (UE) 2019/947.

Art. 15. Le directeur général définit la forme et les modalités :

1° d'introduction des demandes visées aux articles 5, §2 et 13, §1^{er} du règlement (UE) 2019/947 et du point UAS.LUC.010, 2) de la Partie C de l'annexe du même règlement ;

2° d'introduction des déclarations visées à l'article 5, §5 du règlement (UE) 2019/947 ;

3° de fourniture des copies visées à l'article 13, §3 du règlement (UE) 2019/947.

La DGTA peut notamment mettre à disposition des exploitants d'UAS une application électronique sous la forme d'une page Internet et/ou d'une application mobile pour l'introduction des déclarations. Dans ce cas, le directeur général définit également la procédure à suivre en cas d'indisponibilité de cette application électronique.

De aangewezen entiteit, haar vertegenwoordigers of haar personeel verlenen de ambtenaren van het DGLV vrije toegang tot de organisatie, de opleidingen, de terreinen en de gebouwen waar of waarin de opleiding wordt gegeven.

Het personeel dat verantwoordelijk is voor de aangewezen entiteit en voor de opleidingen is beschikbaar tijdens de toezichthoudende activiteiten.

Indien er tekortkomingen op de bepalingen van dit besluit worden vastgesteld, stelt het DGLV de aangewezen entiteit daarvan in kennis.

De aangewezen entiteit moet dan de nodige corrigerende maatregelen nemen in overeenstemming met de door het DGLV vastgestelde voorwaarden.

§6. De lijst van aangewezen entiteiten, met voor elk van hen de opleidingen waarvoor zij zijn aangewezen, wordt gepubliceerd op de website van het DGLV of op iedere andere openbare drager.

§7. De minister kan nadere regels bepalen van toepassing op de aangewezen entiteiten.

De minister kan ook regels van toepassing op de in aanhangsel 3 van de bijlage van verordening (EU) 2019/947 bedoelde erkende entiteiten bepalen.

Art. 15. De directeur-generaal bepaalt de vorm en de modaliteiten voor:

1° de indiening van de aanvragen zoals bedoeld in de artikelen 5, §2 en 13, §1 van verordening (EU) 2019/947 en punt UAS.LUC.010, 2) van Deel C van de bijlage bij dezelfde verordening;

2° de indiening van de verklaringen zoals bedoeld in artikel 5, §5 van verordening (EU) 2019/947;

3° de bezorging van de afschriften zoals bedoeld in artikel 13, §3 van verordening (EU) 2019/947.

Het DGLV kan de UAS-exploitanten met name een elektronische applicatie in de vorm van een webpagina en/of een mobiele applicatie voor de indiening van verklaringen ter beschikking stellen. In voorkomend geval bepaalt de directeur-generaal ook de procedure die bij onbeschikbaarheid van deze elektronische toepassing moet worden gevolgd.

Art. 16. Le ministre ou son délégué peut interdire, pour une durée qu'il détermine, toute exploitation sous couvert d'une déclaration d'exploitation visée au point UAS.SPEC.020 de la Partie B de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 si l'exploitant d'UAS, de manière délibérée ou par négligence, ne se conforme pas ou ne s'est pas conformé aux exigences dudit règlement et/ou aux conditions prévues dans le scénario standard pour lequel l'exploitant d'UAS avait soumis une déclaration ou aurait dû soumettre une telle déclaration s'il n'était pas titulaire d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC).

Le ministre ou son délégué peut limiter la portée, suspendre ou retirer une autorisation d'exploitation visée au point UAS.SPEC.040 de la Partie B de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 si l'exploitant d'UAS, de manière délibérée ou par négligence, ne se conforme pas ou ne s'est pas conformé aux exigences dudit règlement et/ou aux conditions prévues dans l'autorisation ou aurait dû obtenir une telle autorisation s'il n'était pas titulaire d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC).

Le ministre ou son délégué peut limiter la portée, suspendre ou retirer un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC) visé à la Partie C de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 si son titulaire a, de manière délibérée ou par négligence, enfreint les dispositions de la Partie C de l'annexe dudit règlement.

Art. 17. Tout exploitant d'UAS qui effectue des exploitations relevant de la catégorie « spécifique » est assuré conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Chapitre 5 — Dispositions transitoires

Section 1 – Passage du système belge vers le système européen

Art. 16. De minister of zijn gemachtigde kan voor een duur die hijzelf bepaalt, elke vluchtuitvoering onder dekking van een in punt UAS.SPEC.020 van deel B van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947 bepaalde exploitatieverklaring verbieden, indien de UAS-exploitant met opzet of uit onachtzaamheid zich niet schikt of schikte naar de eisen van de genoemde verordening en/of in het standaardscenario vastgelegde voorwaarden waarvoor de UAS-exploitant een verklaring had ingediend of een dergelijke verklaring had moeten indienen als hij geen houder was van een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC).

De minister of zijn gemachtigde kan het toepassingsgebied van een exploitatievergunning beperken, deze vergunning schorsen of intrekken zoals bepaald in punt UAS.SPEC.040 van deel B van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947, indien de UAS-exploitant met opzet of uit onachtzaamheid zich niet schikt of schikte naar de eisen van de genoemde verordening en/of naar de in de vergunning vastgelegde voorwaarden, of een dergelijke vergunning had moeten verkrijgen indien hij geen houder was van een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC).

De minister of zijn gemachtigde kan het toepassingsgebied van een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC) zoals bepaald in deel C van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947 beperken of dit certificaat schorsen of intrekken indien de houder met opzet of uit onachtzaamheid de bepalingen van deel C van de bijlage bij die verordening heeft geschonden.

Art. 17. Elke UAS-exploitant die vluchtuitvoeringen behorend tot de categorie “specifiek” uitvoert, is verzekerd conform de bepalingen van verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen.

Hoofdstuk 5 — Overgangsbepalingen

Afdeling 1 – Overgang van het Belgische systeem naar het Europese systeem

Art. 18. §1^{er}. Un pilote à distance titulaire d'une attestation de télépilote en cours de validité, délivrée conformément à l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, obtient une preuve de suivi de la formation en ligne visée au point UAS.OPEN.020, 4), b) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 s'il suit la formation et réussit l'examen théorique en ligne portant uniquement sur le règlement (UE) 2019/947 organisés par la DGTA.

Un pilote à distance titulaire d'une licence de télépilote en cours de validité, délivrée conformément à l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge qui a suivi la formation et réussit l'examen théorique en ligne visés à l'alinéa 1^{er} obtient :

1° une preuve de suivi de la formation en ligne visée au point UAS.OPEN.020, 4), b) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 ; et,

2° un brevet d'aptitude de pilote à distance visé au point UAS.OPEN.030, 2) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947.

§2. Le directeur général détermine, sur la base des moyens acceptables de conformité (AMC) publiés par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, le contenu détaillé de la formation en ligne et les questions de l'examen théorique en ligne visés au paragraphe 1^{er}.

Le directeur général détermine les procédures relatives à l'organisation pratique de cette formation en ligne et de cet examen. Celles-ci contiennent notamment les mesures visant à assurer l'intégrité des examens, y compris les modalités relatives à la vérification de l'identité du candidat.

Le candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique en ligne visé au paragraphe 1^{er} s'il obtient au moins 75% de bonnes réponses.

Art. 19. Les attestations de télépilote, les licences de télépilote, les déclarations de classe 1b et les autorisations de classe 1a et les documents y

Art. 18. §1. Een piloot op afstand die houder is van een geldig attest van bestuurder van een RPA, afgegeven overeenkomstig het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, ontvangt een bewijs van voltooiing van de online opleiding bedoeld in punt UAS.OPEN.020, 4), b), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947, indien hij de opleiding volgt en slaagt voor het online theorie-examen dat enkel betrekking heeft op verordening (EU) 2019/947, georganiseerd door het DGLV.

Een piloot op afstand die houder is van een geldig bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA, afgegeven overeenkomstig het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, en die de in het eerste lid bedoelde opleiding gevolgd heeft en geslaagd is voor het in het eerste lid bedoelde online-theorie-examen ontvangt:

1° een bewijs van voltooiing van de online opleiding bedoeld in punt UAS.OPEN.020, 4), b), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947; en,

2° een vaardigheidscertificaat van piloot op afstand, vermeld in punt UAS.OPEN.030, 2), van deel A van de bijlage bij Verordening (EU) 2019/947.

§2. De directeur-generaal bepaalt, op basis van de door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart gepubliceerde aanvaardbare nalevingswijzen (AMC), de gedetailleerde inhoud van de online opleiding en de vragen van het online theorie-examen bedoeld in paragraaf 1.

De directeur-generaal bepaalt de procedures voor de praktische organisatie van deze online opleiding en dit examen. Deze omvatten meer bepaald de maatregelen om de integriteit van de examens te waarborgen, met inbegrip van de procedures om de identiteit van de kandidaat te verifiëren.

De kandidaat wordt geacht te zijn geslaagd voor het in paragraaf 1 bedoelde online theorie-examen indien hij ten minste 75 % correcte antwoorden gaf.

Art. 19. Attesten van bestuurder van een RPA, bewijzen van bevoegdheid als bestuurder van een RPA, verklaringen van klasse 1b en toelatingen van

attachés restent valables jusqu'à leur date de fin de validité et au plus tard jusqu'au 1^{er} janvier 2022 inclus dans les conditions applicables au moment de leur délivrance.

Art. 20. Conformément aux dispositions de l'article 23, paragraphe 4 du règlement (UE) 2019/947, le ministre peut définir des scénarios standard nationaux.

Section 2 – Période transitoire définie à l'article 22 du règlement (UE) 2019/947 dite « catégorie ouverte limitée »

Art. 21. Au cours de la période transitoire visée à l'article 22 du règlement (UE) 2019/947, un pilote à distance utilisant un aéronef sans équipage à bord non conforme aux exigences du règlement (UE) 2019/945 et :

1° dont la masse maximale au décollage est inférieure à 500g possède un niveau de compétence égal à celui visé au point UAS.OPEN.020, 4), b) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 ;

2° dont la masse maximale au décollage est inférieure à 2kg possède un niveau de compétence égal à celui visé au point UAS.OPEN.030, 2) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 ;

3° dont la masse maximale au décollage est supérieure à 2kg et inférieure à 25kg possède un niveau de compétence égal à celui visé au point UAS.OPEN.020, 4) , b) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947.

Chapitre 6 — Dispositions diverses et finales

Art. 22. En application des dispositions de l'article 16, paragraphe 4 du règlement (UE) 2019/947, les clubs et associations d'aéromodélisme peuvent procéder aux enregistrements visées à l'article 4 au nom de leurs membres.

klasse 1a en de daaraan bijgevoegde documenten blijven geldig tot hun vervaldatum en uiterlijk tot en met 1 januari 2022 onder de voorwaarden die van toepassing waren op het ogenblik van de afgifte ervan.

Art. 20. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 23, lid 4 van verordening (EU) 2019/947, kan de minister nationale standaardscenario's bepalen.

Afdeling 2 – Overgangsperiode bepaald in artikel 22 van verordening (EU) 2019/947 die de "beperkte open categorie" heet

Art. 21. Tijdens de in artikel 22 van verordening (EU) 2019/947 bedoelde overgangsperiode moet een piloot op afstand die een onbemand luchtvaartuig gebruikt dat niet voldoet aan de eisen van verordening (EU) 2019/945 en:

1° waarvan de maximale startmassa minder dan 500 g bedraagt, een vaardigheidsniveau hebben dat gelijk is aan het niveau bepaald in punt UAS.OPEN.020, 4), b), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947;

2° waarvan de maximale startmassa minder dan 2 kg bedraagt, een vaardigheidsniveau hebben dat gelijk is aan het niveau bepaald in punt UAS.OPEN.030, 2), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947;

3° waarvan de maximale startmassa meer dan 2 kg en minder dan 25 kg bedraagt, een vaardigheidsniveau hebben dat gelijk is aan het niveau bepaald in punt UAS.OPEN.020, 4), b), van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947.

Hoofdstuk 6 — Diverse en slotbepalingen

Art. 22. In toepassing van artikel 16, lid 4 van verordening (EU) 2019/947 mogen de modelluchtvaartuigclubs of -verenigingen namens hun leden overgaan tot de registraties bedoeld in artikel 4.

Le ministre fixe les règles applicables aux exploitations au sein des clubs et associations d'aéromodélisme.

Art. 23. Dans l'arrêté royal du 14 février 2001 fixant les redevances auxquelles est soumise l'utilisation de certains services publics intéressant la navigation aérienne, il est inséré un article 12/1 rédigé comme suit :

**« AERONEFS SANS EQUIPAGE A BORD
(UAS) – REGLEMENT (UE) 2019/947**

Art. 12/1. La redevance due pour :

- 1° l'immatriculation d'un UAS certifié est de 100 EUR ;
- 2° la soumission d'une déclaration d'exploitation pour un scénario standard et le cas échéant, la délivrance d'une confirmation de réception et d'exhaustivité nécessaires pour pouvoir effectuer des exploitations d'UAS dans la catégorie « spécifique » et la surveillance desdites activités est de 150 EUR par an ;
- 3° la délivrance d'une autorisation d'exploitation nécessaire pour pouvoir effectuer des exploitations d'UAS dans la catégorie « spécifique » est de 500 EUR ;
- 4° la surveillance des activités soumises à l'autorisation d'exploitation visée au 3° est de 150 EUR par an à l'issue de la première année suivant la délivrance de l'autorisation d'exploitation ;
- 5° la modification ou la prorogation d'une autorisation d'exploitation visée au 3° est de 150 EUR ;
- 6° l'envoi d'une confirmation permettant à l'exploitant d'UAS enregistré dans un autre Etat membre de commencer ses exploitations dans l'espace aérien belge est de 250 EUR par demande ;
- 7° la délivrance d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC) est de 1.500 EUR ;

De minister bepaalt de regels die van toepassing zijn op de vluchtuitvoeringen in het kader van modelluchtvaartclub of -verenigingen.

Art. 23. In het koninklijk besluit van 14 februari 2001 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen, wordt een artikel 12/1 ingevoegd luidende:

**"ONBEMANDE LUCHTVAARTUIGEN (UAS)
– VERORDENING (EU) 2019/947**

Art. 12/1. De verschuldigde vergoeding voor:

- 1° de registratie van een gecertificeerde UAS bedraagt 100 EUR;
- 2° de indiening van een exploitatieverklaring voor een standaardscenario en waar nodig de afgifte van een bevestiging van de ontvangst en van de volledigheid die nodig is om UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "specifiek" te mogen uitvoeren en het toezicht op deze activiteiten, bedraagt 150 EUR per jaar;
- 3° de afgifte van een exploitatievergunning die nodig is om UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "specifiek" te mogen uitvoeren, bedraagt 500 EUR;
- 4° het toezicht op de activiteiten die onderworpen zijn aan de in 3° bedoelde exploitatievergunning bedraagt 150 EUR per jaar aan het einde van het eerste jaar volgend op de afgifte van een exploitatievergunning;
- 5° de wijziging of verlenging van een exploitatievergunning bedoeld in 3°, bedraagt 150 EUR;
- 6° het verzenden van een bevestiging die de in een andere lidstaat geregistreerde UAS-exploitant toestaat zijn activiteiten in het Belgische luchtruim te beginnen, bedraagt 250 EUR per aanvraag;
- 7° de afgifte van een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC) bedraagt 1.500 EUR;

8° la surveillance des activités du titulaire d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC) est de 750 EUR par an à l'issue de la première année suivant la délivrance d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC) ;

9° la modification d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC) est de 500 EUR ;

10° la désignation ou la reconnaissance d'une entité comme entité désignée ou entité reconnue pour la formation est de 1.000 EUR ;

11° le renouvellement de la désignation ou de la reconnaissance comme entité désignée ou entité reconnue pour la formation est de 150 EUR ;

12° la modification de la désignation ou de la reconnaissance comme entité désignée ou entité reconnue pour la formation est de 150 EUR.

Dans le même arrêté, les dispositions des articles 2, §7, 3, §7, 7, §7, 8, §5 et 9, §6 sont abrogés.

Art. 24. Le Belgian Civil Drone Council est reconnu comme organe consultatif dédié au secteur du drone professionnel en Belgique.

Cet organe consultatif est composé de représentants des administrations publiques et/ou de membres issus du secteur du drone professionnel belge. La participation des membres se fait sur la base d'une demande d'adhésion formulée par le candidat.

Cet organe consultatif peut formuler des propositions ou des recommandations, dont le caractère n'est pas contraignant, à l'égard de toute autorité publique et notamment la DGTA ou du secteur.

Art. 25. §1^{er}. L'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge ainsi que ses annexes sont abrogés à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

8° het toezicht op de activiteiten van de houder van een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC) bedraagt 750 EUR per jaar aan het einde van het eerste jaar volgend op de afgifte van een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC);

9° de wijziging van een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC) bedraagt 500 EUR;

10° de aanwijzing of erkenning van een entiteit als een aangewezen of erkende entiteit voor opleiding bedraagt 1.000 EUR;

11° de verlenging van de aanwijzing of erkenning als een aangewezen of erkende entiteit voor opleiding bedraagt 150 EUR ;

12° de wijziging van de aanwijzing of erkenning als een aangewezen of erkende entiteit voor opleiding bedraagt 150 EUR.

In hetzelfde besluit, worden artikelen 2, §7, 3, §7, 7, §7, 8, §5 en 9, §6 opgeheven.

Art. 24. De Belgian Civil Drone Council wordt als adviesorgaan voor de professionele UAS-sector in België erkend.

Dit adviesorgaan is samengesteld uit vertegenwoordigers van overheidsdiensten en/of leden van de Belgische professionele UAS-sector. De deelname van de leden is gebaseerd op een door de kandidaat ingediende aanvraag tot lidmaatschap.

Dit adviesorgaan kan niet-bindende voorstellen of aanbevelingen doen aan elke overheidsinstantie en in het bijzonder aan het DGLV of aan de sector.

Art. 25. §1. Het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim en de bijlagen daarbij worden opgeheven met ingang van de inwerkingtreding van dit besluit.

§2. L'arrêté ministériel du 30 novembre 2016 accordant délégation au Directeur général de la direction générale Transport aérien dans le cadre de l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge est abrogé.

Art. 26. Le présent arrêté entre en vigueur le 31 décembre 2020.

Art. 27. Le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le

§2. Het ministerieel besluit van 30 november 2016 tot toekenning van delegatie aan de directeur-generaal van het directoraat-generaal Luchtvaart in het kader van het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim wordt opgeheven.

Art. 26. Dit besluit treedt in werking op 31 december 2020.

Art. 27. De minister bevoegd voor de luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

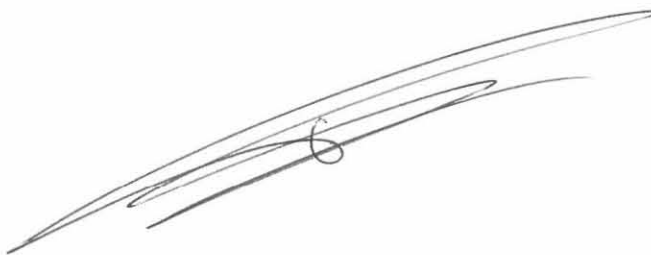
Brussel, op

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Mobilité,

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Mobiliteit,



F. BELLOT