

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2020/12/21/2020044609/justel>

Dossier numéro : 2020-12-21/02

Titre

21 DECEMBRE 2020. - Arrêté ministériel établissant les zones géographiques UAS fixes et les conditions d'accès aux zones géographiques UAS fixes

Situation : Intégration des modifications en vigueur publiées jusqu'au 01-12-2021 inclus.

Source : MOBILITE ET TRANSPORTS

Publication : Moniteur belge du 24-12-2020 page : 93821

Entrée en vigueur : 31-12-2020

Table des matières

[CHAPITRE 1er.](#) . - Dispositions générales

Art. 1-5

[CHAPITRE 2.](#) . - Zones géographiques UAS militaires

[Section 1^{ère}.](#) - Aérodrômes militaires non contrôlés

Art. 6

[Section 2.](#) - Controlled Traffic Region (CTR) militaire

Art. 7

[Section 3.](#) - Terminal Manoeuvring Area (TMA) et Control Area (CTA) militaire

Art. 8

[Section 4.](#) . - Zones visant à protéger les aérodrômes militaires contrôlés en dehors de leurs heures d'ouverture

Art. 9

[Section 5.](#) - Zones supplémentaires visant à protéger certains aérodrômes militaires contrôlés en dehors de leurs heures d'ouverture

Art. 10

[Section 6.](#) - Zones de danger militaires

Art. 11

[Section 7.](#) - Hélistrips et héliports militaires

Art. 12

[Section 8.](#) . - Helicopter Training Area (HTA) militaire

Art. 13

[Section 9.](#) - Low Flying Area (LFA) militaire

[Sous-section 1^{ère}.](#) - Low-Flying Area (LFA) au-dessus des terres

Art. 14

[Sous-section 2.](#) - LFA au-dessus de la mer

Art. 15

[Section 10.](#) - Restricted areas militaires

Art. 16

[Section 11.](#) - Temporary Reserved Airspace (TRA) et Temporary Segregated Airspace (TSA) militaire

Art. 17

[Section 12.](#) - Domaines militaires

Art. 18

[CHAPITRE 3.](#) - Aérodomes civils non contrôlés

Art. 19

[CHAPITRE 4.](#) - Hélicoptères civils

Art. 20

[CHAPITRE 5.](#) - Terrains d'aéromodélisme civils

[Section 1^{re}.](#) - Dispositions générales applicables à tous les terrains d'aéromodélisme civils

Art. 21

[Section 2.](#) - Règles spécifiques applicables à certains terrains d'aéromodélisme

Art. 22

[CHAPITRE 6.](#) - Ports maritimes

Art. 23

[CHAPITRE 7.](#) - Zones d'essai UAS

Art. 24

[CHAPITRE 8.](#) - Etablissements pénitentiaires

Art. 25

[CHAPITRE 9.](#) - Installations nucléaires

Art. 26

[CHAPITRE 10.](#) - Domaines royaux

Art. 27

[CHAPITRE 11.](#) - Zones géographiques UAS sous gestion opérationnelle de skeyes

[Section 1^{ère}.](#) - Controlled Traffic Region (CTR) civile

Art. 28

[Sous-section 1^{ère}.](#) - VLL 0

Art. 29

[Sous-section 2.](#) - VLL 1

Art. 30

[Sous-section 3.](#) - VLL 2

Art. 31

[Section 2.](#) - Terminal Manoeuvring Area (TMA) et Controlled Area (CTA) civile

Art. 32

[Section 3.](#) - Radio Mandatory Zone et Transponder Mandatory Zone (RMZ/TMZ) de l'aéroport de Courtrai - Wevelgem

Art. 33

[Sous-section 1^{ère}.](#) - EBKT RMZ/TMZ Zone 1

Art. 34

[Sous-section 2.](#) - EBKT RMZ/TMZ - Zone 2

Art. 35

[CHAPITRE 12.](#) - Zone géographique UAS visant à protéger certaines institutions publiques situées en Région de Bruxelles-Capitale

Art. 36

[CHAPITRE 13.](#) - Disposition transitoire et disposition finale

Art. 37-38

Texte

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

Article [1er](#). Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

- 1° AAE : abréviation de 'above aerodrome elevation', hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome concerné;
- 2° AIP Belgique-Luxembourg : publication d'information aéronautique de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, une publication de l'Etat, ou éditée par décision de l'Etat, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;
- 3° AGL : abréviation de 'above ground level', hauteur au-dessus du sol ;
- 4° AMSL : abréviation de 'above mean sea level', hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer;
- 5° ARP : abréviation de " Aerodrome Reference Point ", point de référence d'aérodrome;
- 6° CTA : abréviation de " Control Area ", région de contrôle;
- 7° CTR : abréviation de " Controlled Traffic Region ", zone de contrôle;
- 8° HTA : abréviation de " Helicopter Training Area ", zone d'entraînement d'hélicoptères;
- 9° LFA : abréviation " Low Flying Area ", zone de vol à basse altitude;
- 10° NM : abréviation de 'Nautical Mile' : mile nautique;
- 11° RMZ : abréviation de " Radio Mandatory Zone ", zone à utilisation obligatoire de radio;
- 12° 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;
- 13° TMA : abréviation de " Terminal Manoeuvring Area ", région de contrôle terminale;
- 14° TMZ : abréviation de " Transponder Mandatory Zone ", zone à utilisation obligatoire du transpondeur;
- 15° TRA : abréviation " Temporary Reserved Airspace ", espace aérien réservé temporairement;
- 16° TSA : abréviation de " Temporary Segregated Airspace ", espace aérien séparé temporairement;
- 17° Gestionnaire de zone : organisme désigné par le directeur général pour délivrer les autorisations de vol

préalables pour une zone géographique UAS déterminée;

18° Direction générale Transport aérien (DGTA) : la Direction générale Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports;

19° directeur général : le directeur général de la DGTA ou son délégué;

20° système de géo-caging : un système empêchant l'UAS de voler en dehors d'un volume d'espace aérien donné (verticalement et horizontalement) tel que défini lors de la phase de planification du vol pour l'exploitation envisagée ;

[Art. 2.](#) Cet arrêté établit les zones géographiques UAS fixes au-dessus du territoire belge et les conditions d'accès à 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, par le biais d'une application web et/ou d'un site Internet, les zones géographiques UAS y inclus les conditions d'accès telles que déterminées par cet arrêté et des modalités pratiques additionnelles.

[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 concernée. Ces procédures doivent garantir l'égalité de traitement de tous les exploitants d'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.

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

[CHAPITRE 2.](#) - Zones géographiques UAS militaires

[Section 1^{ère}](#) - Aérodrômes 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 Region (CTR) militaire

[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.

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.

Pour les terrains d'aéromodélisme visés à l'article 21, une dérogation à l'alinéa 3 peut être accordée, par écrit, par la Défense.

[Section 3.](#) - Terminal Manoeuvring Area (TMA) et Control Area (CTA) militaire

[Art. 8.](#) La zone géographique UAS visant à protéger une TMA militaire ou une CTA militaire est déterminée par les limites latérales et verticales publiées pour cette TMA ou cette 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 aérodrômes militaires contrôlés en dehors de leurs heures d'ouverture

[Art. 9.](#) La zone géographique UAS visant à protéger un aérodrome 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 :

- 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.

Pour les terrains d'aéromodélisme visés à l'article 21, une dérogation à l'alinéa 3 peut être accordée, par écrit, par la Défense.

[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° 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 Area (HTA) militaire

[Art. 13.](#) La zone géographique UAS visant à protéger une HTA militaire est déterminée par les limites latérales et verticales de cette 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.

Pour les terrains d'aéromodélisme visés à l'article 21, une dérogation à l'alinéa 3 peut être accordée, par écrit, par la Défense.

[Section 9.](#) - Low Flying Area (LFA) militaire

[Sous-section 1^{ère}](#) - Low-Flying Area (LFA) au-dessus des terres

[Art. 14.](#) La zone géographique UAS visant à protéger une LFA militaire au-dessus des terres est déterminée par les limites latérales de cette 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-