

## Note interprétative/explicative

# Champ d'application de la réglementation relative à l'aviation civile et compétences de la Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports

### I. Objectif

La présente note a pour objectif de clarifier le champ d'application de la réglementation européenne<sup>1</sup> relative à la sécurité de l'aviation civile<sup>2</sup> et notamment l'application de celle-ci aux vols effectués par ou pour le compte d'administrations ou autres organismes publics. Elle entend ainsi lever la confusion qui pourrait exister autour des termes "vols d'état/aéronefs d'état" tant quant aux compétences de la Direction générale Transport aérien (ci-après "DGTA") qu'aux règles applicables à ces vols, exclus du champ d'application de la réglementation civile.

Tout particulièrement, grâce à l'accessibilité et aux nombreuses possibilités offertes par le développement croissant des aéronefs sans équipage à bord (ci-après "UAS", communément appelés "drones"), les vols effectués par ou pour le compte d'administrations ou autres organismes publics se sont multipliés au cours des dernières années. En effet, les coûts d'achat et de maintenance sont très inférieurs à ceux d'un autre aéronef, les exigences de formation sont plus faibles...

Ces vols effectués par ou pour le compte d'administrations ou autres organismes publics sont parfois considérés, à tort, comme des "aéronefs/vols d'état" ("state aircraft/flights") et échappent ainsi à l'application de la réglementation relative à l'aviation civile. Le développement de ces vols sans cadre juridique et bien souvent sans réelle supervision est susceptible de créer un danger tant pour la sécurité aérienne que pour la sécurité des personnes et des biens au sol.

---

<sup>1</sup> 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, article 2, §3, aliéna 1<sup>er</sup>, a)

<sup>2</sup> Différentes réglementations s'appliquent à la sûreté (security). Des aspects tels que le contrôle d'accès des personnes et des véhicules et l'inspection/filtrage des bagages de cabine et de soute des occupants ne sont pas couverts par le présent mémorandum.

## II. Résumé

La présente note couvre uniquement les aéronefs soumis à la réglementation européenne en matière de sécurité de l'aviation civile. Elle exclut donc de son champ d'application :

- l'utilisation par une administration ou tout autre organisme public d'aéronefs soumis uniquement à la réglementation nationale (aéronefs ultra-légers motorisés – ULM, paramoteurs, autogires, aéronefs historiques...) ; et,

- les aéronefs d'état arrivant d'un Etat non membre de l'Union européenne.

Pour rappel :

1° **tout aéronef** immatriculé dans un Etat membre de l'Union européenne et aussi **tout exploitant d'UAS** enregistré dans un des Etats membres **est soumis à la réglementation européenne relative à l'aviation civile sauf s'ils exécutent des activités ou services spécifiques** (militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou analogues) **sous le contrôle et la responsabilité de l'Etat belge<sup>3</sup> entreprises dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci.**

En Belgique, la DGTA est l'autorité compétente pour mettre en œuvre et contrôler l'application de cette réglementation. Elle a donc, à ce titre, le pouvoir d'apprécier les situations auxquelles la réglementation relative à l'aviation civile est applicable ou, au contraire, exclue.

2° **les règles de l'air** c'est-à-dire les règles de circulation des aéronefs visant à assurer la sécurité du trafic aérien sont définies par le règlement (UE) n° 923/2012<sup>4</sup> (aussi appelé "règlement SERA") **s'appliquent à tous les vols que ceux-ci relèvent de la réglementation civile ou non<sup>5</sup> ;**

En Belgique, la DGTA est l'autorité compétente pour accorder les dérogations prévues par les dispositions du règlement SERA.

3° **les administrations ou organismes publics** qui effectuent des activités exclues du champ d'application de la réglementation relative à l'aviation civile **doivent néanmoins mettre en place des règles et procédures afin d'assurer la sécurité aérienne et assurer la supervision et le contrôle desdites activités.**

---

<sup>3</sup> Que ce soit par des administrations ou organismes relevant de l'Etat fédéral, des entités fédérées ou des pouvoirs locaux

<sup>4</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010

<sup>5</sup> A l'exception des vols opérés selon les règles de la circulation aérienne opérationnelle (OAT) qui font l'objet d'une coordination civil/militaire

### III. Principe général

Le règlement (UE) 2018/1139<sup>6</sup> est le règlement de base en matière de sécurité de l'aviation civile dans l'Union européenne. Il vise notamment à assurer, à tout moment, « *un niveau uniforme et élevé de sécurité de l'aviation civile en adoptant des règles de sécurité communes et en adoptant des mesures garantissant que les biens, les personnes et les organismes prenant part à des activités d'aviation civile dans l'Union satisfont à ces règles* »<sup>7</sup>.

Tout aéronef immatriculé dans un Etat membre de l'Union européenne ou tout UAS dont l'exploitant est établi, résidant ou dont le principal établissement se situe dans un des Etats membres est soumis aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139 et aux dispositions des actes d'exécution ou actes délégués pris en vertu dudit règlement. Il en est de même du personnel et des organismes prenant part à l'exploitation de ces aéronefs ou UAS<sup>8</sup>.

En Belgique, la DGTA, en tant qu'autorité nationale compétente en matière d'aviation civile, doit assurer la supervision et le contrôle de l'application de ces règlements<sup>9</sup>, en collaboration avec l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (EASA)<sup>10</sup>.

En conséquence :

**1° toute exploitation d'un aéronef immatriculé en Belgique ou toute exploitation d'UAS par une personne physique ou morale établie en Belgique, sur le territoire européen, est soumise à la réglementation européenne applicable en matière d'aviation civile ;**

**2° la DGTA est compétente pour apprécier l'application, ou non, de cette réglementation et en assurer la bonne exécution.**

---

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> Règlement (UE) 2018/1139, Considérant 1

<sup>8</sup> Règlement (UE) 2018/1139, art. 2, §1<sup>er</sup> et 2

<sup>9</sup> Il est ici rappelé que les règlements européens sont directement applicables dans l'ordre juridique belge, sans qu'il soit nécessaire d'adopter des mesures nationales de transposition.

<sup>10</sup> Règlement (UE) 2018/1139, art. 62 et suivants

## IV. Exceptions et règles applicables

### IV.1. Activités exclues du champ d'application de la réglementation européenne relative à l'aviation civile

En application de l'article 2, §3, alinéa 1<sup>er</sup>, a) du règlement (UE) 2018 /1139, sont exclues de son champ d'application, les aéronefs et leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs lorsque :

1° ils exécutent l'une des activités suivantes :

- a. militaires ;
- b. de douane ;
- c. de police ;
- d. de recherche et sauvetage ;
- e. de lutte contre l'incendie ;
- f. de contrôle des frontières ;
- g. de surveillance côtière ; ou
- h. des activités ou services analogues,

2° sous le contrôle et la responsabilité d'un Etat membre ; et,

3° entreprises dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci.

Les personnels et organismes prenant part à ces activités et services exécutés par lesdits aéronefs sont également exclus du champ d'application de la réglementation civile. Les exigences en matière de formation des pilotes ou relatives, par exemple, à la détention d'un certificat particulier par l'organisme effectuant ces activités ou à son organisation ne sont pas applicables.

Si les trois conditions précitées sont remplies (activité exclue du champ d'application, contrôle et responsabilité d'un Etat membre, effectuée dans un but d'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour son compte), la réglementation européenne relative à l'aviation civile (le règlement (UE) 2018/1139 et les actes d'exécution ou délégués pris sur cette base) n'est pas applicable.

Dès lors, la DGTA n'est pas compétente pour contrôler ces activités et ne peut être considérée comme responsable si les activités effectuées sont de nature à compromettre ou ont compromis la sécurité aérienne.

### IV.2. Règles applicables aux activités exclues du champ d'application de la réglementation européenne relative à l'aviation civile

#### IV.2.1. *Obligation générale d'assurer la sécurité aérienne*

L'exclusion du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 des activités et services mentionnée au point IV.1. ne signifie pas que ces activités peuvent être exercées sans aucune règle et sans aucune responsabilité.

En effet, l'article 2, §3, alinéa 2 du règlement (UE) 2018/1139 impose aux Etats membres de veiller à ce que ces activités et services « *soient exécutés en tenant dûment compte des objectifs de sécurité du*

*présent règlement. Les Etats membres veillent également à ce que, le cas échéant, une séparation en toute sécurité soit établie entre ces aéronefs et les autres aéronefs.* ». En application de ces dispositions, l'Etat belge a donc une obligation générale d'assurer la sécurité aérienne.

En pratique, toute administration ou organisme public effectuant des activités exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 avec un aéronef devra mettre en place des règles et procédures de nature à assurer la sécurité des exploitations et plus généralement la sécurité aérienne. Des procédures devront également être prévues par cette administration ou organisme afin d'assurer le respect desdites règles et procédures et ainsi assurer une supervision et un contrôle efficace des activités menées.

#### *IV.2.2. Obligation de respecter les règles de l'air*

Le règlement (UE) n° 923/2012 s'applique à tout usager de l'espace aérien et aux aéronefs relevant de la circulation aérienne générale (GAT – General Air Traffic)<sup>11</sup>, que les activités effectuées relèvent ou non du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139.

Toute administration ou organisme public effectuant des activités avec un aéronef effectuant l'une des activités exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 devra, sauf pour les vols expressément effectués selon les règles applicables à la circulation aérienne opérationnelle (OAT – Operational Air Traffic), donc respecter les règles de l'air et les procédures opérationnelles telles que définies dans le cadre du règlement (UE) n° 923/2012.

La DGTA rappelle néanmoins qu'elle est compétente pour accorder des dérogations aux règles de l'air. Une de ces dérogations qui peut être accordée est celle visée par l'article 4, du règlement n° 923/2012 et concerne les activités d'intérêt public visées au paragraphe 1<sup>er</sup> telles que les missions policières et douanières, la surveillance de la circulation et les vols médicaux.

---

11 Règlement (UE) n° 923/2012, art. 1<sup>er</sup>, §2 – A l'exception des vols effectués avec des aéromodèles ou des aéronefs jouets

## **V. Procédures conseillées par la DGTA aux administrations et organismes publics souhaitant effectuer des activités et services avec un aéronef**

### **V.1. Activités exclues du champ d'application de la réglementation européenne relative à l'aviation civile**

#### ***V.1.1. Pouvoir d'appréciation de la DGTA***

En tant qu'autorité compétente au titre du règlement (UE) 2018/1139, la DGTA est compétente pour :

1° apprécier si les activités ou services envisagés relèvent, ou non, du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 ;

2° prendre, le cas échéant, toute mesure nécessaire, y compris faire cesser les activités, si elle considère que ces activités ou services sont soumis à la réglementation européenne relative à l'aviation civile.

L'appréciation des différentes conditions posées par l'article 2, §3, alinéa 1<sup>er</sup>, a) du règlement (UE) 2018/1139 nécessite une étude au cas par cas des activités envisagées et de leur déroulement. Il n'est donc pas possible, dans le cadre de la présente circulaire, de détailler plus précisément ces conditions.

La DGTA entend néanmoins préciser qu'afin de pouvoir apprécier si les activités ou services envisagés sont effectivement exclus du champ d'application de la réglementation européenne relative à l'aviation civile, elle entend faire une interprétation stricte des dispositions de l'article 2, §3, alinéa 1<sup>er</sup>, a) du règlement (UE) 2018/1139.

La DGTA estime, en effet, que les règles établies pour les aéronefs civils sont de nature à assurer un niveau de sécurité aérienne adéquat. Faute de pouvoir offrir de telles garanties de sécurité, les exploitations avec des aéronefs d'Etat (vols d'Etat) doivent donc être limités à ce qui est strictement nécessaire à l'exercice des activités de puissance publique et pour lesquelles les règles civiles ne sont pas adaptées.

L'interprétation de la troisième condition liée à l'intérêt public et à l'exercice de prérogatives de puissance publique sera, elle, basée sur les dispositions et la jurisprudence du Conseil d'Etat en la matière.

#### ***V.1.2. Contacts préalables avec la DGTA vivement conseillés***

La DGTA conseille aux administrations et organismes publics souhaitant effectuer des activités et services avec des aéronefs de prendre contact et de consulter préalablement ses services opérationnels compétents pour le type d'activité envisagée afin de déterminer si lesdites activités et services peuvent effectivement être considérées comme exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139.

La DGTA exigera qu'un dossier lui soit soumis incluant toute les preuves et explications nécessaires, lui permettant d'apprécier les 3 conditions cumulatives exposées plus haut.

Il est également rappelé que toute administration ou organisme public effectuant avec un aéronef l'une des activités exclues du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 est tenu de mettre en place des règles et procédures de nature à assurer la sécurité des exploitations et plus généralement la sécurité aérienne.

La DGTA conseille donc, à nouveau, à ceux-ci de contacter la DGTA avant l'établissement de toute règle encadrant l'activité desdits aéronefs notamment si celles-ci prévoient la possibilité d'effectuer ces activités dans l'espace aérien contrôlé.

La DGTA rappelle également qu'afin d'assurer la sécurité des exploitations envisagées et plus généralement la sécurité aérienne, il est indispensable que ces administrations et organismes publics assurent, par le biais de procédures claires, la supervision et le contrôle des activités menées.

Afin de faciliter la mise en place de ces règles et procédures, la DGTA invite les administrations et organismes publics à examiner la possibilité de mettre en œuvre les dispositions de l'article 2, §6 du règlement (UE) 2018/1139. ( procédure dite d'opt-in)

Celui-ci permet, en effet, de soumettre toute ou partie des activités normalement exclues de champ d'application à certaines dispositions de la réglementation européenne en matière de navigabilité et d'environnement, de personnel (pilotes notamment), d'opérations aériennes ou d'UAS s'ils estiment que compte tenu des activités envisagées, celles-ci peuvent être appliquées de manière efficace.

Si un tel choix est fait, les activités seront alors régies, pour le domaine choisi, par les dispositions du règlement (UE) 2018/1139 et des actes d'exécution et délégués applicables.

#### [V.2. Activités relevant du champ d'application de la réglementation européenne relative à l'aviation civile](#)

Si les activités ou services envisagés ne répondent pas aux trois conditions cumulatives visées au point IV.1 de la présente circulaire, les administrations ou organismes publics souhaitant effectuer des exploitations avec un aéronef sont dans l'obligation de respecter les dispositions de l'aviation civile applicables aux exploitations avec ledit aéronef.

Ainsi, à titre d'exemple, toute exploitation avec un UAS effectuée par ou pour le compte d'une administration ou d'un organisme public relevant du champ d'application de la réglementation européenne devra se conformer aux dispositions du règlement (UE) 2019/947<sup>12</sup>. Le pilote à distance devra justifier des compétences requises pour l'exploitation envisagée et l'exploitant devra être enregistré et obtenir les certificats nécessaires à la conduite de ses exploitations.

Pour plus d'information sur les différentes exigences applicables, nous vous invitons à consulter le [site Internet de la DGTA](#) et/ou contacter le service compétent de la DGTA.

---

<sup>12</sup> 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

## VI. Informations et Contacts

Afin de faciliter la surveillance des exploitations, la DGTA envisage également de publier sur son [site Internet](#) la liste des **administrations ou organismes publics** pour lesquels la DGTA a conclu que les activités ou services envisagés étaient exclus du champ d'application de la réglementation européenne relative à l'aviation civile.

En fonction de la nature des activités envisagées, nous vous invitons à contacter le service compétent en la matière de la DGTA :

- Pour toute question relative à la détermination du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139, vous pouvez contacter les services du Directeur général de la DGTA à l'adresse suivante : [dg.bcaa@mobilit.fgov.be](mailto:dg.bcaa@mobilit.fgov.be). Idem pour toute question relative à la possibilité d'appliquer, de manière volontaire, tout ou partie des dispositions européennes applicables aux exploitations envisagées qui ne relèvent normalement pas du champ d'application de la réglementation européenne relative à l'aviation civile (« opt-in »).
- Pour toute question relative à une éventuelle dérogation aux règles de l'air, vous pouvez contacter le service Aéroports de la DGTA à l'adresse suivante : [BCAA.Airports@mobilit.fgov.be](mailto:BCAA.Airports@mobilit.fgov.be)
- Pour toute question relative à la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/947, vous pouvez contacter la cellule Drones de la DGTA à l'adresse suivante : [rpas.ops@mobilit.fgov.be](mailto:rpas.ops@mobilit.fgov.be)

Les **sociétés commerciales** qui souhaitent effectuer de telles opérations pour le compte d'une administration ou organisme public doivent s'adresser à cet organisme.

Eugeen Van Craeyvelt

Directeur général a.i.