



Recommandation adressée à la Direction générale Transport aérien

**Consultation sur le projet d'arrêté royal portant
exécution du règlement d'exécution (UE)
2019/947 de la Commission du 24 mai 2019
concernant les règles et les procédures
applicables à l'exploitation d'aéronefs sans
équipage à bord**

1. Objet

A la demande de la Direction générale Transport aérien (ci-après « DGTA ») du SPF Mobilité et Transports et comme prévu dans la feuille de route (Roadmap), le Secretary du Belgian Civil Drone Council a lancé le 10 janvier 2020, une consultation écrite portant sur le projet d'arrêté royal portant exécution du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et les procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord (ci-après « règlement 2019/947 »).

Cette consultation a été adressée à l'ensemble des membres des Working Group 1 "Operations, Regulation and Use" et 3 "Drone Integration". Les commentaires devaient être transmis au plus tard le lundi 20 janvier 2020 à 19h.

L'objet de la présente recommandation est de présenter les résultats de cette consultation et de recommander à la DGTA, sur la base de ces résultats, les actions à prendre aussi bien quant à une éventuelle modification du texte que quant à d'éventuels besoins de communication.

2. Résultats de la consultation

2.1. Quelques chiffres

A l'issue de la période de consultation, 369 commentaires ont été reçus de la part de 26 membres du Belgian Civil Drone Council prenant part aux travaux du Working Group 1 ou du Working Group 3.

2.2. Méthode d'analyse

Les commentaires ont été consolidé, par le Secretary, en un tableau unique reprenant l'ensemble des commentaires reçus organisés par article. Ce tableau a été adressé aux Working Groups Coordinators pour analyse.

Une réunion a ensuite été organisée entre les Coordinators des Working Groups 1 et 3, le Vice-Coordinator du WG3 et le Secretary du Belgian Civil Drone Council.

Sur la base de leurs conclusions, un projet de recommandation a été rédigé par eux et soumis à l'Executive Committee (ExeCom) du Belgian Civil Drone Council pour approbation.

En date du 30 janvier 2020, l'ExeCom a approuvé la présente recommandation qui sera envoyée, sans délai par le Secretary, à la DGTA.

2.3. Principaux commentaires reçus et recommandations

Le présent paragraphe ne reprend que les principaux commentaires reçus, à l'exclusion des commentaires de type éditorial ou qui ne paraissent pas refléter la majorité.

Le tableau reprenant l'ensemble des commentaires reçus, anonymisés, est joint à la présentation recommandation.

2.3.1. Remarques d'ordre général

- **Manque de clarté**

Un certain nombre de commentaires font part d'un manque de clarté du texte soit en raison des nombreux renvois aux articles du règlement (EU) 2019/947 soit en raison de répétitions multiples des mêmes dispositions du projet d'arrêté royal.

Il convient de rappeler que comme indiqué dans le message de lancement de la consultation, les règlements européens étant directement applicables en droit belge, il n'est pas possible de reprendre dans le projet d'arrêté royal les dispositions du texte européen. Ces contraintes juridiques rendent effectivement la lecture du texte peu compréhensible pour les non-initiés.

Malgré ces contraintes, le BCDC estime que le texte pourrait être rendu plus lisible.

Le BCDC recommande donc à la DGTA de revoir la structure du projet d'arrêté royal afin d'en faciliter la lecture.

- **Manque de précision**

De nombreux commentaires font également mention d'un manque de précision notamment lorsqu'il est laissé la possibilité au directeur-général de la DGTA de définir les procédures.

Il est indiqué que la définition des procédures par le directeur général de la DGTA doit répondre aux exigences contenues dans le règlement (UE) 2019/947. A titre d'exemple, les dispositions relatives au dépôt d'une demande d'autorisation d'exploitation sont, pour partie, définies par le point UAS.SPEC.030 de la partie B de l'annexe 1 du règlement (UE) 2019/947 et sont complétées par les dispositions correspondantes des AMC. Ces mêmes AMC définissent également la forme et le contenu de l'autorisation d'exploitation. Le point UAS.SPEC.040 précise lui que l'autorisation d'exploitation doit être délivrée sans délai.

Par ailleurs, ces procédures visent principalement à définir les modalités pratiques du dépôt et du traitement des demandes/déclarations. Il apparaît donc souhaitable que celles-ci puissent être modifiées sans devoir nécessiter une modification de l'arrêté royal et ainsi assurer une certaine flexibilité.

Le BCDC recommande ainsi à la DGTA de veiller au bon suivi des AMC et de diffuser de façon claire et accessible l'ensemble des procédures ainsi définies.

- **Champ d'application imprécis**

Certains commentaires évoquent l'absence de définition du champ d'application du projet d'arrêté royal.

Si cette remarque est exacte, il convient de rappeler que le champ d'application de l'arrêté royal ne peut pas être différent de celui du règlement (UE) 2019/947. Or, le champ d'application de ce règlement est lui-même défini par le règlement (UE) 2018/1139¹ et plus particulièrement par l'article 2, §3. Le point a) prévoit notamment que :

« Le présent règlement ne s'applique pas aux aéronefs et à leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs, 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 prenant part aux activités et services exécutés par ces aéronefs ».

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

Il ressort donc de ces dispositions que le règlement (EU) 2019/947 tout comme le projet d'arrêté royal portant exécution dudit règlement ne sont pas applicables aux aéronefs visés au point a), communément appelés "state aircraft".

Le BCDC recommande, sur ce point, à la DGTA de mettre en place une communication claire quant à l'application ou non du règlement (UE) et du futur arrêté royal aux aéronefs utilisés par les autorités publiques en leur nom ou pour leur compte.

- **Manque de connaissances des dispositions européennes**

L'analyse des commentaires conduit également à relever une méconnaissance des dispositions du règlement (UE) 2019/947 qui explique certains commentaires et questions.

C'est notamment le cas concernant l'âge minimum pour lequel certains ont proposé de le relever à 18 ans alors que l'article 9 du règlement (EU) 2019/947 fixe l'âge minimum à 16 ans et permet simplement aux Etats membres de l'abaisser (voir paragraphe 3).

Il en est de même pour les remarques remettant en cause la pertinence d'un examen en ligne. Le choix de ce type d'examen résulte directement des dispositions du point UAS.OPEN.020, 4), b) de la partie A de l'annexe 1 au règlement 2019/947 qui prévoit : « *a suivi une formation en ligne ayant débouché sur la réussite d'un examen théorique en ligne ».*

C'est aussi le cas pour de nombreux commentaires relatifs à l'enregistrement et notamment au non maintien des numéros d'enregistrement actuels.

En effet, de nombreux commentaires souhaitent le maintien des numéros d'enregistrement actuels (OO-xxxx).

Or, l'article 14 du règlement prévoit très clairement que seuls les UAS dont la conception est soumise à certification doivent être immatriculés (art. 14, §7) conformément à l'annexe 7 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Tous les autres UAS, ceux opérés dans la catégorie « ouverte » comme la plupart de ceux opérés dans la catégorie « spécifique » ne devront donc pas être enregistrés. La grande majorité, pour ne pas dire la totalité, des drones actuellement enregistrés sur le marché ne devront donc pas être enregistrés.

Ce sont uniquement les opérateurs qui devront être enregistrés conformément aux dispositions de l'article 14, §5.

Dans ces conditions, il apparaît donc impossible de maintenir les numéros d'enregistrement actuels des RPAS (qui sont également conforme à l'annexe 7

de l'OACI) ou de les transformer en numéro d'enregistrement d'exploitant d'UAS.

Compte tenu de ces éléments, **le BCDC recommande à la DGTA de communiquer rapidement vers le secteur aussi bien quant aux futures dispositions européennes applicables que sur leur mise en œuvre en Belgique.**

Le BCDC rappelle, à ce titre, qu'il est également disponible pour accompagner la DGTA dans ses actions de communication tout en mettant en place, directement et à travers ses membres, des campagnes d'information.

2.3.2. Commentaires sur l'abaissement de l'âge minimum en catégorie « ouverte »

Plusieurs commentaires ont souligné, sans toutefois de réelle justification, qu'il pourrait être dangereux de laisser un jeune de 14 ans voler avec des UAS avec une MTOM pouvant aller jusqu'à 25 kg.

Après discussion, il a été décidé de ne pas s'opposer au choix de la DGTA d'abaisser l'âge minimum à 14 ans pour les exploitations en sous-catégorie A1 et A3.

Cela permet, en effet, aux jeunes de 14 à 16 ans de pouvoir voler légalement avec des UAS, autres que des jouets qui, à cet âge-là, sont peu susceptible de les intéresser. Cela permettra également à ces jeunes d'acquérir de l'expérience avant de s'engager dans des opérations qui pourraient relever de la catégorie « spécifique ». L'éloignement des zones peuplées prévu dans le cadre de la sous-catégorie A3 et le coût des UAS avec une MTOM supérieure à 10kg est également apparu de nature à limiter le risque lié à ce type d'utilisation.

En revanche, compte tenu de la proximité potentielle des personnes et des exigences de formation supplémentaires (impliquant notamment des notions plus techniques), l'abaissement de l'âge minimum dans la sous-catégorie A2 n'apparaît pas opportun.

Dans ces conditions, **le BCDC recommande à la DGTA d'adopter les mesures suivantes :**

- **abaisser l'âge minimum à 14 ans pour les sous-catégories A1 et A3 ;**
- **maintenir l'âge minimum à 16 ans pour la sous-catégorie A2.**

2.3.3. Commentaires sur les dispositions relatives aux zones géographiques UAS

Les commentaires reçus sur cet article sont nombreux mais assez disparates.

De manière synthétique, de nombreux commentaires demandent des clarifications quant à la mise en œuvre de ces zones géographiques UAS (quelles zones sont envisagées, pour quelles raisons...) de même que concernant leurs modalités de publication (AIP vs application électronique ou autre).

- Introduction de règles générales pour définir certaines zones géographiques UAS

En réponse à ces commentaires, il pourrait être envisagé d'introduire des règles générales pour définir certaines zones géographiques UAS autour de certains lieux ou installations spécifiques. En particulier, l'activité des UAS autour des aérodromes non contrôlés et des héliports pourrait être traitée de cette manière.

Une telle mesure serait également bénéfique pour la simplification de la structure de l'espace aérien, évitant ainsi une multiplication de petites zones et assurant le plus haut niveau de sécurité aérienne. C'est, par exemple, la solution retenue dans le cadre de l'élaboration du CONOPS visant à permettre aux organismes de la circulation aérienne de gérer les vols de drones notamment dans la RMZ/TMZ d'EBKT, sans création d'un espace aérien supplémentaire.

Plusieurs commentaires font également ressortir le besoin de prévoir des dispositions spécifiques pour la création d'une zone en cas d'urgence, par exemple à la demande des services de secours ou de la Défense.

Le BCDC recommande à la DGTA de clarifier ces dispositions et prévoir une communication claire sur les conditions de mise en œuvre des zones géographiques.

A cette fin, le BCDC recommande de prévoir, lors de la définition des zones géographiques UAS, les conditions de vols aux alentours des aérodromes non contrôlés et des héliports.

Le BCDC estime également qu'une procédure "d'urgence" devrait être mise en place afin de pouvoir créer de manière très rapide une zone géographique UAS en cas de situation de crise.

- **Prise en compte du bon niveau consultatif**

Les opportunités de création des zones géographiques UAS devraient être examinées en prenant en compte les critères définis dans la réglementation européenne (sécurité, sûreté, environnement...) mais également d'autres critères stratégiques nationaux comme les termes de la « Belgian Airspace Vision », l'avis du prestataire de services de la circulation aérienne, skeyes, ainsi que celui de la Défense ou d'autres stakeholders, notamment les gouvernements ou administrations régionaux lorsque ces zones sont susceptibles d'avoir une influence sur l'environnement.

Le BCDC recommande de modifier dans ce sens l'article 7 proposé dans le projet d'arrêté royal.

2.3.4. Commentaires concernant la conversion des certificats de pilotes existants

Plusieurs commentaires expriment le souhait voir les licences de télépilote mais également les attestations converties automatiquement, sans autre formalité. D'autres estiment qu'aucune formation complémentaire ne doit être exigée, dans le cadre de la catégorie « spécifique » pour les pilotes titulaires d'une licence de classe 1.

Pour ce qui concerne la formation et l'examen en ligne prévus pour les sous-catégories A1 et A3, il apparaît que tant les pilotes titulaires d'une attestation de classe 2 que les pilotes titulaires d'une licence de classe 1 disposent, outre sur la matière liée au règlement (UE) 2019/947 de connaissances suffisantes pour justifier une conversion de leur certificat en une preuve de suivi de la formation en ligne visée au point UAS.OPEN.020, 4), b).

Cependant, le règlement (UE) 2019/947 crée des conditions d'exploitations très différentes de celles permises dans le cadre de l'arrêté royal du 10 avril 2016. Il semble donc nécessaire d'imposer tant une formation qu'un examen en ligne complémentaire sur ce règlement.

En revanche, vu les conditions opérationnelles de la sous-catégorie A2 et les connaissances imposées dans le cadre de l'examen théorique additionnel, seuls les pilotes titulaires d'une licence de classe 1 apparaissent justifier des connaissances et d'une expérience suffisante pour justifier d'une dispense de cet examen théorique additionnel.

Dans le cadre de la formation en catégorie « spécifique », il semble qu'il ne soit pas possible, faute de certificat défini par le règlement européen, de convertir les certificats nationaux.

Les possibilités offertes par la catégorie « spécifique » étant beaucoup plus larges que celles prévues pour la réglementation actuelle, il apparaît également nécessaire de pouvoir s'assurer que les pilotes titulaires d'une licence de classe 1 disposent des compétences requises pour effectuer ce nouveau type d'exploitation (par exemple BVLOS, transports d'objets, exploitations à des hauteurs supérieures...).

Le BCDC recommande donc à la DGTA de prévoir :

- **la conversion des attestations de télépilote (classe 2) en preuve de suivi de la formation en ligne visée au point UAS.OPEN.020, 4), b), sous réserve du suivi et de la réussite d'un examen en ligne portant uniquement sur le règlement (UE) 2019/947 organisés par la DGTA ;**
- **la conversion des licences de télépilote (classe 1) en preuve de suivi de la formation en ligne visée au point UAS.OPEN.020, 4), b), sous réserve du suivi et de la réussite d'un examen en ligne portant uniquement sur le règlement (UE) 2019/947 organisés par la DGTA ;**
- **la conversion des licences de télépilote (classe 1) en brevet d'aptitude de pilote à distance, sans autre formalité que le suivi et la réussite de l'examen en ligne portant sur le règlement (UE) 2019/947.**

Le BCDC insiste également sur l'importance d'une large prise en compte, dans le cadre de la catégorie « spécifique » des compétences théoriques et pratiques démontrées dans le cadre de l'obtention d'une licence de classe 1 pour lesquels les pilotes actuels ont largement investi. Des formations complémentaires ne peuvent être imposées que dans des situations qui ne sont actuellement pas permises dans le cadre de l'arrêté royal du 10 avril 2016.

Le BCDC estime également que les compétences théoriques et pratiques démontrées dans le cadre de l'obtention d'une attestation de télépilote doivent être prises en compte dans le cadre de la catégorie « spécifique ».

2.3.5. Commentaires sur les dispositions relatives aux entités reconnues pour organiser la formation dans la catégorie « spécifique »

De nombreux commentaires relatifs à cet article font état d'un manque de précision. Les obligations imposées n'apparaissent pas suffisamment détaillées pour assurer un niveau uniforme et suffisant de formation.

C'est ainsi que certains acteurs (issus du monde de la formation) pointent la nécessité de maintenir un système faisant appel à des instructeurs, voire des examinateurs reconnus par la DGTA. Selon eux, c'est le seul moyen pour préserver un haut niveau de compétence et assurer une standardisation dans la formation afin de mitiger les risques au niveau de la compétence des pilotes. Certains préconisent également le maintien des terrains de formation tels que prévus dans l'arrêté royal du 10 avril 2016 c'est-à-dire que l'entité reconnue pour dispenser la formation dans le cadre de la catégorie « spécifique » devrait organiser l'ensemble de ses formations pratiques sur un ou plusieurs terrains qui auraient été préalablement agréés par la DGTA.

Le BCDC recommande à la DGTA de modifier l'article 16 du projet d'arrêté royal afin de définir de manière plus précise les exigences relatives aux entités reconnues et d'assurer ainsi une certaine harmonisation des formations afin de garantir un niveau de sécurité élevé à travers les compétences des pilotes à distance.

2.3.6. Commentaires concernant les propositions de redevances

Les commentaires reflètent de façon unanime un rejet de la proposition, pas tant sur les prestations sujettes à redevance que sur les montants proposés pour ces redevances. Certains commentaires vont jusqu'à revendiquer la gratuité de ces prestations afin de favoriser le développement de ce secteur émergent, d'autres évoquent la nécessité de déterminer des redevances plus en rapport avec la réalité économique du secteur.

Le BCDC rappelle, à cet égard, qu'à l'heure actuelle, le secteur est essentiellement constitué d'entrepreneurs individuels ou de très petites entreprises (max. 2 ou 3 personnes) assumant à la fois le statut d'opérateur et de pilote.

Le BCDC attire également l'attention de la DGTA sur les investissements déjà consentis par les opérateurs dans le cadre de l'arrêté royal du 10 avril 2016 et sur la réalité de la rentabilité du secteur. En effet, aujourd'hui, un nombre très faible d'acteurs vit aujourd'hui de ses activités drones.

- *Investissements déjà consenti*

Pour se conformer à l'arrêté royal du 10 Avril 2016 et répondre aux demandes des clients, les pilotes/opérateurs de Classe 1a ont, au minimum, investi sur les dernières années les sommes suivantes :

- 3.000 à 4.000 € pour suivre le parcours de formation et payer les examens théorique et pratique ;
- 750 à 1.000 € pour s'acquitter des frais relatifs à la délivrance d'une autorisation de classe 1A, aux examens médicaux (LAPL) et autres immatriculation(s) de leur(s) drone(s) ;
- 3.000 à 10.000€ de matériel (drones) agréé par la DGTA pour les missions à hauts risques. La part la plus importante de ces investissements matériels étant représentée par l'achat des drones hexacoptères (donc plus chers) justifié uniquement pour répondre à l'obligation, unique en Belgique, d'utiliser un drone capable de continuer à voler avec 1 moteur de moins en cas d'opérations à proximité des personnes.

- **Risque de favoriser les opérations illégales**

L'imposition de redevances – trop élevées – risque également de favoriser les opérateurs « pirates » qui supportant des coûts moins importants pourront, de facto, proposer des prestations à moindre coût.

On constate déjà actuellement qu'un certain nombre de missions échappent aux opérateurs répondant aux conditions de l'arrêté royal du 10 avril 2016 en raison de coûts trop élevés par rapport à ceux proposés par les opérateurs illégaux. La proposition contenue de le projet d'arrêté royal ne ferait que renforcer cet état de fait.

- **Analyse des redevances proposées à l'article 22**

| Article visé Redevance | Commentaires | Proposition |
|---|---|--------------------|
| Art. 12, 1° <i>Enregistrement exploitant UAS</i> | Ce montant peut paraître acceptable, cet enregistrement ne devant être effectué qu'une seule fois. Néanmoins, il apparaît trop élevé par rapport aux prix pratiqués à l'étranger (entre 5 et 10€) | 5€ |
| Art. 12, 2° <i>Immatriculation UAS</i> | Cette redevance est acceptable uniquement si les drones actuellement enregistrés peuvent conserver leur numéro d'enregistrement, sans coût supplémentaire. | 100€ |
| Art. 12, 3° <i>Examen A1/A3</i> Art. 12, 4° | Le montant de cette redevance est supportable pour un professionnel mais pas un amateur. Cela risque d'inciter certaines personnes à agir dans l'illégalité | Gratuit ou maximum |

| | | |
|---|---|---------------------------------|
| Examen A2 | alors que cet examen doit permettre d'assurer un niveau minimum de connaissance des pilotes, garantie également d'un certain niveau de sécurité. | 50€ |
| Art. 12, 5° <i>Conversion pilote</i> | Compte tenu des investissements en formation déjà effectués, la conversion devrait être gratuite. | Gratuit : A supprimer |
| Art. 12, 6° <i>Déclaration + surveillance/an</i> | Les scénarios standards obéissent à des canevas prédéfinis. L'exploitant d'UAS envoie une simple notification et non une demande d'autorisation. Leur accès par les opérateurs doit être simple et accessible. | 150€/an pour tous les STS |
| Art. 12, 7° <i>Autorisation (délivrance)</i> | Les redevances proposées équivalent à une interdiction de vol pour un grand nombre d'opérateurs qui peuvent voler dans de meilleures conditions actuellement, alors que l'AR 2016 est déjà trop cher et complexe pour que le secteur puisse se développer ou simplement fonctionner normalement. | 150€/an |
| Art. 12, 8° <i>Autorisation (surveillance/an)</i> | | Gratuit : A supprimer |
| Art. 12, 9° <i>Autorisation mod. & prorogation</i> | | |
| Art. 12, 10° <i>Autorisation cross-border (ext. -> BE)</i> | Cette proposition constitue une mesure protectionniste qui à l'encontre de l'esprit du texte européen et de l'utilité pour les opérateurs de pouvoir proposer des services concurrentiels au-delà des frontières. | Gratuit : 75€ |
| Art. 12, 11° <i>LUC (délivrance)</i> | Le LUC est une opportunité qui ne doit pas être mise hors de portée des exploitants d'UAS. Une redevance de 5.000€ constitue une interdiction d'accès au LUC. Il ne sera pas possible de rentabiliser une telle redevance. | 700€ / an |
| Art. 12, 12° <i>LUC (surveillance/an)</i> | Tout comme celle relative à la délivrance d'un LUC, ces redevances n'ont aucun rapport avec les possibilités commerciales des exploitants d'UAS. | Gratuit : A supprimer |
| Art. 12, 13° <i>LUC mod.</i> | | |
| Art. 12, 14° <i>Recognised entity</i> | Le contexte actuel est toxique pour les centres de formation en fonction, qui vont avoir du mal à survivre au changement de système. Pour d'éventuels nouveaux centres reconnus, il y a peu d'opportunités d'activité. Des entités non reconnues vont pouvoir donner des formations pratiques au même titre que les centres reconnus. Cette astreinte | 150€/an |
| Art. 12, 15° <i>Recognised entity (renouvellement)</i> | | Gratuit : A supprimer |
| Art. 12, 16° <i>Recognised entity (modification)</i> | | |

va créer une situation où un centre reconnu n'aura plus aucune chance de survie, au profit d'instructeurs indépendants non reconnus.

Le BCDC recommande une modification complète de ces dispositions afin de refléter les réalités économiques du secteur. Dans la détermination du montant des redevances, la DGTA doit veiller à ce que celles-ci ne constituent pas un frein au développement économique de ce secteur en Belgique. Des montants minimum voire parfois nul permettraient de favoriser le développement rapide du secteur du drone professionnel belge lui permettant ainsi de se placer comme l'un des leaders du marché européen.

2.3.7. Commentaires relatifs aux dispositions abrogeant l'arrêté royal du 10 avril 2016 (AR Drones)

L'article 24 du projet d'arrêté royal maintient une partie des dispositions de l'arrêté royal du 10 avril 2016 en vigueur jusqu'au 1^{er} juillet 2021. Ces dispositions ont suscité de vives critiques de la part de nombreux commentateurs les considérant comme un frein au développement du secteur.

Ces critiques s'expliquent principalement par l'incompréhension des dispositions de cet article.

En effet, l'article 21, §1^{er} du règlement (UE) 2019/947 prévoit que « les autorisations délivrées aux exploitants d'UAS, les brevets d'aptitude de pilote à distance et les déclarations soumises par les exploitants d'UAS (...) délivrés sur la base du droit national restent valables jusqu'au 1^{er} juillet 2021. ». Les déclarations et autorisations de classe 1, tout comme les attestations et les licences de pilote à distance émises conformément à l'arrêté royal du 10 avril 2016 peuvent donc encore être utilisées entre le 1^{er} juillet 2020 et le 1^{er} juillet 2021, pour autant que ces certificats demeurent valides (date non échue). Cependant, celles-ci ne peuvent être acceptées que dans un cadre national. Il est donc nécessaire de maintenir jusqu'au 1^{er} juillet 2021 les dispositions pertinentes de l'arrêté royal du 10 avril 2016 afin de permettre la poursuite des activités sur la base des certificats nationaux.

Si les exploitants d'UAS souhaitent pouvoir opérer dans les conditions prévues par le règlement (EU) 2019/947, ils devront le faire soit :

- dans le cadre de la catégorie « ouverte » pour laquelle aucune autorisation n'est requise ;

- soit dans le cadre de la catégorie « spécifique » en :

- soumettant une déclaration sur la base d'un scénario standard national conformément aux dispositions des articles 5, §5 et 23, §2 ;
- obtenant une autorisation d'exploitation conformément aux dispositions de l'article 12 (ou 13 pour les exploitations transfrontalières).

Le BCDC déplore que ces explications n'aient pas été fournies lors de l'ouverture de la consultation.

Le BCDC recommande à la DGTA de clarifier ces dispositions dans la nouvelle structure du projet d'arrêté royal et de veiller à communiquer, dès que possible et de façon très claire, sur les conditions de la transition du système belge vers le système européen.

3. Tableau des recommandations

| Article | | Recommandations |
|---------|----|---|
| Général | 1. | Revoir la structure du projet d'arrêté royal afin d'en faciliter la lecture |
| Général | 2. | Veiller au bon suivi des AMC et de diffuser de façon claire et accessible l'ensemble des procédures ainsi définies |
| Général | 3. | Mettre en place une communication claire quant à l'application ou non du règlement (UE) et du futur arrêté royal aux aéronefs utilisés par les autorités publiques en leur nom ou pour leur compte |
| Général | 4. | Communiquer rapidement aussi bien quant aux futures dispositions européennes applicables que sur leur mise en œuvre en Belgique |
| Art. 4 | 5. | Abaisser l'âge minimum à 14 ans pour les sous-catégories A1 et A3 ; |
| | | Maintenir l'âge minimum à 16 ans pour la sous-catégorie A2 |
| | | Nouvel article 4 : « En application des dispositions de l'article 9, §3 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 la sous-catégorie A3 (UAS.OPEN.040) de la |

| | | |
|--------------------------------|-----|--|
| | | catégorie « ouverte » est de 14 ans. <i>L'âge minimum pour la sous-catégorie A2 (UAS.OPEN.030) demeure inchangé. »</i> |
| Art. 7 | 6. | Clarifier les dispositions relatives aux zones géographiques UAS ; Prévoir une communication claire sur les conditions de mise en œuvre des zones géographiques ; |
| Art. 7, §1^{er} | 7. | Prévoir, lors de la définition des zones géographiques UAS les conditions de vol aux alentours des aérodromes non contrôlés et des héliports; |
| Art. 7, §2 | | Prendre en compte le bon niveau de consultation |
| | 8. | Nouvel alinéa 3 : <i>« 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 des administrations fédérales et/ou 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 tels qu'exprimés notamment par skeyes et la Défense. »</i> |
| Art. 7, §5 | | Prévoir une procédure "d'urgence" permettant la création, sans délai, d'une zone géographique UAS en cas de situation de crise |
| | 9. | Nouveau paragraphe 5 : <i>« En cas d'urgence, une zone géographique temporaire peut être mise en place par la simple publication d'un NOTAM conformément aux règles applicables à ceux-ci ».</i> |
| Art. 10, §1 | 10. | La conversion des attestations de télépilote (classe 2) et des licences de télépilotes (classe 1) en preuve de suivi de la formation en ligne visée au point UAS.OPEN.020, 4), b), sous réserve du suivi et de la réussite d'un examen en ligne portant uniquement sur le règlement (UE) 2019/947, organisés par la DGTA ; |
| | | La conversion des licences de télépilote (classe 1) en brevet d'aptitude de pilote à distance, sans autre formalité que le suivi et la réussite de l'examen en ligne portant sur le règlement (UE) 2019/947, organisés par la DGTA Nouvel article 10, §1 ^{er} : <i>« En application de l'article 21, §2 du règlement (UE) 2019/947, un pilote à distance titulaire d'une attestation de télépilote ou</i> |

| | | |
|--------------------|-----|--|
| | | <p>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, se voit délivrer 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 une formation et réussit l'examen théorique en ligne portant sur le règlement (UE) 2019/947, organisé par la DGTA.</p> <p>En application de l'article 21, §2 du règlement (UE) 2019/947, 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, se voit délivrer 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 s'il a suivi la formation et réussi l'examen théorique en ligne visé à l'alinéa 1^{er}. »</p> |
| Art. 10, §2 | 11. | <p>Reconnaître , dans le cadre de la catégorie « Spécifique », les compétences des pilotes titulaires d'une attestation de télépilote ou d'une licence de télépilote et imposer des formations complémentaires uniquement dans le cadre d'exploitations non autorisées dans le cadre de l'arrêté royal du 10 avril 2016 ou si les compétences nécessaires pour effectuer les exploitations envisagées n'étaient pas couvertes par l'arrêté royal</p> <p>Nouvel article 10, §2 :</p> <p>« 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, la DGTA pourra imposer une formation complémentaire conforme aux exigences définies au point UAS.SPEC.050(d) 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. »</p> |
| Art. 16 | 12. | <p>Définir de manière plus précise les exigences relatives aux entités reconnues afin d'assurer un niveau équivalent de formation entre les différentes entités reconnues</p> |

| | | |
|----------------|-----|--|
| Art. 22 | 13. | Modifier en profondeur cet article et l'adapter aux réalités économiques du secteur des drones afin de ne pas entraver le développement du secteur |
| | | Voir proposition formulée au point 2.3.6. |
| Art. 24 | 14. | Clarifier les dispositions de cet article ; Veiller à communiquer, dès que possible et de façon très claire, sur les conditions de la transition du système belge vers le système européen |
| | | Nouvel article 24 : <i>« Les articles 2 à 4, 15 à 64, 68 à 77, 91, 101 à 104 de l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge ainsi que ses annexes sont abrogés à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté.</i> <i>Afin de permettre la poursuite des activités dans le cadre des exploitations de classe 2, des déclarations de classe 1B, des autorisations de classe 1A, des attestations et licences de télépilotes conformément aux dispositions de l'article 21, §1^{er} du règlement (UE) 2019/947, les autres dispositions de l'arrêté royal précité sont abrogées le 1er juillet 2021.</i> <i>[Reprise des autres alinéas] ».</i> |

Approuvé par les membres présents de l'ExeCom, le 30 janvier 2020