

**Publicatie : 2022-05-04**

**Numac : 2022040594**

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

**8 APRIL 2022. - Ministeriële omzendbrief tot regeling van het gebruik van drones door politie- en hulpdiensten**

Aan Mevrouw en de Heren Provinciegouverneurs,  
Aan Mevrouw de Hoge Ambtenaar belast met de uitoefening van bevoegdheden van de Brusselse Agglomeratie,  
Aan de Dames en Heren Burgemeesters,  
Aan Mijnheer de Commissaris-generaal van de federale politie,  
Aan de Dames en Heren Korpschefs van de lokale politie,  
Aan de zonecommandanten van de hulpverleningszones,  
Aan de Heer Inspecteur-generaal van de Algemene Inspectie van de federale politie en van de lokale politie,  
Aan Mevrouw de Voorzitter van het Vast Comité van toezicht op de politiediensten,  
Ter informatie:  
Aan de Dames en Heren Arrondissementscommissarissen,  
Aan de Heer Directeur-generaal van de Algemene Directie Veiligheid en Preventie,  
Aan de Heer Voorzitter van de Vaste Commissie van de lokale politie.  
Mevrouw, Mijnheer,

**INLEIDING**

Het gebruik van drones zit reeds enkele jaren sterk in de lift. Het aantal mogelijke toepassingen ervan is ongezien en zal ongetwijfeld nog verder evolueren. Het gebruik van drones biedt ook voor de politie- en hulpdiensten talrijke toepassingsmogelijkheden en kan als technische ondersteuning in tal van domeinen een operationele meerwaarde betekenen.

Met betrekking tot het privaat en commercieel gebruik van drones werd op 31 december 2020 het KB van 10 april 2016 opgeheven en vervangen door de Europese verordeningen EU 2019/945 en EU 2019/247 en het KB van 08 november 2020.

De omzendbrief van 25 juni 2019 strekte er dan ook toe om de richtlijnen betreffende het gebruik van drones door de politiediensten, de brandweerdiensten en de diensten van de civiele bescherming te bepalen. Aangezien er door de transitie naar de Europese regelgeving belangrijke veranderingen vast te stellen zijn in het civiel gebruik van drones, werd deze vervangende omzendbrief, met het oog op de harmonisering van het kader van de civiele staatsoperatoren met de Europese

regels, opgemaakt.

## TITEL 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

Voor de toepassing van deze omzendbrief, wordt verstaan onder:

- 1° "uitvoeringsverordening (EU) 2019/945": de uitvoeringsverordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen
- 2° "uitvoeringsverordening (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
- 3° "koninklijk besluit van 08 november 2020": het 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
- 4° "ministerieel besluit van 21 december 2020": het ministerieel besluit tot vaststelling van vaste geografische UAS-zones en toegangsvoorwaarden voor vaste geografische UAS-zones
- 5° "uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012": de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 en het uitvoeringsbesluit dat deze verordening aanvult op nationaal niveau, met name het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten en -procedures;
- 6° "civiele staatsoperatoren": de politiediensten, brandweerdiensten en diensten van de civiele bescherming;
- 7° "onbemand luchtvaartuigstelsel" (UAS): een onbemand luchtvaartuig en de apparatuur om het vanop afstand te besturen;
- 8° "civiele staats-UAS": een UAS dat eigendom is van en ingezet wordt door een civiele staatsoperator;
- 9° "gehuurde of ter beschikking gestelde UAS": een UAS dat niet in eigendom is van een civiele staatsoperator maar er wel door wordt ingezet;
- 10° "piloot op afstand": een natuurlijke persoon die verantwoordelijk is voor het veilig uitvoeren van de vlucht van een UAS door de vluchtbesturing ervan te bedienen, hetzij manueel of, indien het UAS automatisch vliegt, door toezicht te houden op de koers ervan en in staat te zijn op elk moment in te grijpen en de koers te wijzigen;
- 11° "exploitant van onbemande luchtvaartuigsystemen" (UAS-exploitant): een civiele staatsoperator of een exploitant in onder aanneming die vluchten uitvoert met of voornemens is vluchten uit te voeren met één of meer UAS;
- 12° "bijeenkomsten van mensen": bijeenkomsten waar zoveel mensen aanwezig zijn, dat het niet mogelijk is uit de weg te gaan;

- 13° "geografische UAS-zone": een door de bevoegde autoriteiten vastgesteld gedeelte van het luchtruim waarin UAS- vluchtuitvoeringen worden gefaciliteerd, beperkt of verboden, teneinde risico's in verband met veiligheid, privacy, bescherming van persoonsgegevens, beveiliging of het milieu ten gevolge van UAS- vluchtuitvoeringen te beperken;
- 14° "vluchtuitvoering binnen zicht" (Visual Line of Sight Operation - VLOS): een type UAS- vluchtuitvoering waarbij de piloot op afstand zonder hulp voortdurend visueel contact houdt met het onbemande luchtvaartuig, waardoor hij de vliegbaan van het onbemande luchtvaartuig ten opzichte van andere luchtvaartuigen, mensen en obstakels kan controleren, teneinde botsingen te voorkomen;
- 15° "vluchtuitvoering buiten zicht" (Beyond Visual Line of Sight Operation - BVLOS): een type UAS- vluchtuitvoering die niet in VLOS wordt verricht;
- 16° "nachtvlucht": elke vlucht die geheel of gedeeltelijk plaatsvindt in de tijdspanne zonsondergang plus 30 minuten tot zonsopgang min 30 minuten;
- 17° "autonome vluchtuitvoering": een vluchtuitvoering waarbij een onbemand luchtvaartuig wordt geëxploiteerd zonder dat een piloot op afstand kan ingrijpen;
- 18° "apparatuur om onbemande luchtvaartuigen op afstand te besturen": alle instrumenten, uitrusting, mechanismen, apparaten, toebehoren, software of accessoires die nodig zijn voor veilige vluchtuitvoeringen met een UA, die geen onderdelen zijn en die niet aan boord van dat UA worden meegenomen;
- 19° "lading": alle instrumenten, mechanismen, uitrusting, onderdelen, apparaten, toebehoren of accessoires, met inbegrip van communicatieapparatuur, die in het luchtvaartuig zijn geïnstalleerd of op het luchtvaartuig zijn bevestigd en die niet gebruikt worden voor of bestemd zijn om gebruikt te worden voor de vluchtuitvoering met of besturing van het luchtvaartuig, en die geen onderdeel vormen van een casco, motor of propeller;
- 20° "maximale startmassa" (MTOM): de door de fabrikant of de bouwer gedefinieerde maximale massa van het UA, met inbegrip van de lading en de brandstof, waarbij vluchtuitvoeringen met het UA kunnen worden verricht;
- 21° "obstakel": een obstakel zoals bedoeld in artikel 2, 98), van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012;
- 22° "above ground level" (AGL): hoogte boven de grond;
- 23° "exploitant in onderaanneming": een natuurlijke of rechtspersoon die beschikt over een door het DGLV uitgereikte exploitatievergunning, een exploitatieverklaring of een Light UAS operator certificate voor vluchtuitvoeringen in de categorie "specific", maar die zelf geen civiele staatsoperator is;
- 24° "verhuurder/leverancier": een natuurlijk of rechtspersoon die, al dan niet tegen vergoeding, een UAS ter beschikking stelt van een civiele staatsoperator, met het oog op het inzetten ervan door deze staatsoperator;
- 25° "fabrikant": een natuurlijke of rechtspersoon die een product vervaardigt, laat ontwerpen of laat vervaardigen, en het onder zijn naam of merk verhandelt;
- 26° "DGLV": Directoraat-generaal Luchtvaart bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- 27° "SORA": Specific Operations Risk Assessment zoals gebruikt in het kader van artikel 11 van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947;

- 28° "EU-STS": Europees standaardscenario volgens Aanhangsel 1 van uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 voor de uitvoering van dronevluchten;
- 29° "BE-STS": Belgisch standaardscenario volgens Ministerieel Besluit van 29 december 2020 tot bepaling van een nationaal standaardscenario voor de uitvoering van dronevluchten;
- 30° "DSA-applicatie": Drone Service Application tool van Skeyes waarmee dronevluchten in gecontroleerd luchtruim van het type `CTR' of in de RMZ/TMZ van Kortrijk-Wevelgem aangevraagd kunnen worden;
- 31° "skeyes": de beheerder van het Belgische civiele luchtruim;
- 32° "Comopsair": de beheerder van het Belgische militaire luchtruim.

## TITEL 2 - TOEPASSINGSGBIED

Deze omzendbrief is van toepassing op de UAS zoals gedefinieerd onder Titel 1, 7° en ingezet voor operaties van politie, brandweer of operationele eenheden van de civiele bescherming die in het algemeen belang worden verricht door de civiele staatsoperatoren of door exploitanten in onderaanneming in naam van de civiele staatsoperatoren. Het betreft dus niet enkel de onbemande luchtvaartuigen die door de civiele staatsoperatoren zelf worden gebruikt, maar ook de onbemande luchtvaartuigen van een derde die in opdracht van de civiele staatsoperatoren in het raam van hun operaties en activiteiten worden ingezet.

De bepalingen van deze omzendbrief zijn niet van toepassing op de UAS die worden gebruikt binnenin een gebouw.

## TITEL 3 - CATEGORIEN UAS-VLUCHTUITVOERINGEN

UAS-vluchtuitvoeringen worden verricht in de categorie "light" of de categorie "medium".

### Hoofdstuk 3.1 - UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "LIGHT"

UAS-vluchtuitvoeringen worden alleen in de categorie "light" ingedeeld als volgende voorwaarden zijn vervuld:

- 1° het UAS heeft een MTOM van minder dan 4 kg;
- 2° de piloot op afstand zorgt ervoor dat er geen bijeenkomst van mensen wordt overvlogen, en dat personen die niet bij de vluchtuitvoering zijn betrokken niet gepland worden overvlogen. Indien een niet-betrokken persoon onverwacht toch wordt overvlogen, beperkt de piloot op afstand zo veel mogelijk de duur van de overvlucht;
- 3° de piloot op afstand houdt het onbemand luchtvaartuig voortdurend in VLOS, behalve wanneer hij beroep doet op een UAS-waarnemer die zich naast hem bevindt en zonder hulp visueel contact houdt met het UAS en zo de piloot helpt de vlucht in VLOS te houden en veilig uit te voeren.
- 4° het betreft geen autonome vluchtuitvoering.

### Hoofdstuk 3.2 - UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "MEDIUM"

UAS-vluchtuitvoeringen worden in de categorie "medium" ingedeeld als volgende voorwaarden zijn vervuld:

- 1° wanneer aan één van de in Hoofdstuk 3.1 vastgestelde voorwaarden niet is voldaan;

2° het UAS heeft een MTOM van 60 Kg of minder;  
3° de vluchtuitvoering valt onder een EU-STS of BE-STS of, indien dit niet het geval is, de UAS-exploitant heeft een risicobeoordeling uitgevoerd zoals beschreven in onder Titel 8, Hoofdstuk 8.2 van deze omzendbrief;

## TITEL 4 - LUCHTVERKEERSREGELS

### Hoofdstuk 4.1 - Algemene bepalingen

In een situatie die de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar brengt, beëindigt de piloot op afstand de vlucht van zodra de voorwaarden vervuld zijn om de vlucht veilig te stoppen.

Tijdens elke fase van de vlucht verzekert de piloot op afstand zich ervan dat de apparatuur om het UAS te besturen compatibel is met het UAS en de controleverbinding behoudt en dat hij, in voorkomend geval, onverwijld de procedures kan uitvoeren die vastgesteld zijn in geval van verlies van verbinding. Tijdens elke fase van de vlucht zorgt de piloot op afstand ervoor om op voldoende afstand van andere luchtvaartuigen te blijven om het effect van zogturbulentie op de prestaties van het UAS te verkleinen.

De piloot op afstand is verantwoordelijk voor het naleven van de veiligheidsafstand tussen zijn UAS en elk ander type luchtvaartuig dat het operatiegebied van het UAS nadert, alsook tussen elk voorwerp of obstakel op de vliegroute van het UAS.

### Hoofdstuk 4.2 - Voorrangsregels

In afwijking van punt SERA.3210 van de bijlage van de uitvoeringsverordening (EU) n° 923/2012, verleent een UAS steeds voorrang aan alle bemande luchtvaartuigen.

De bepalingen van punt SERA.3210 van de bijlage van de uitvoeringsverordening (EU) n° 923/2012 zijn tussen UAS van toepassing.

### Hoofdstuk 4.3 - Zichtbereikvliegvoorschriften

De piloot op afstand behoudt, afhankelijk van de technische en operationele kenmerken van het UAS, en van de aard van het obstakel en de uit te voeren opdracht, een redelijke en aangepaste afstand tussen het UAS en de obstakels eromheen tijdens iedere fase van de vlucht.

VLOS-operaties mogen slechts plaatsvinden als de piloot op afstand, of in voorkomend geval de UAS-waarnemer, een direct visueel contact, zonder hulpmiddelen, houdt met het UAS teneinde de piloot op afstand toe te laten op elk moment een botsing met een ander luchtvaartuig, een object of een obstakel te vermijden.

In afwijking van punt SERA.5005(a) van de bijlage van de uitvoeringsverordening (EU) n° 923/2012, worden de VLOS operaties uitgevoerd overeenkomstig de hieronder bepaalde vliegvoorschriften:

1° buiten de wolken;

2° de horizontale zichtbaarheid is minstens gelijk aan anderhalve keer de afstand tussen het UAS en de piloot op afstand of de UAS-waarnemer. De horizontale zichtbaarheid is de minimale zichtbaarheid die nodig is voor de operaties in alle richtingen van het horizontaal vlak.

Deze operaties mogen niet plaatsvinden wanneer de weersomstandigheden langs de

route van dien aard zijn dat de vlucht niet over de gehele route kan worden uitgevoerd overeenkomstig de voormelde vereisten.

BVLOS-vluchttuitvoeringen mogen enkel plaatsvinden onder de categorie "medium" zoals beschreven onder Titel 3, Hoofdstuk 3.2.

Zowel tijdens VLOS- als BVLOS-operaties zijn de vluchttuitvoeringen beperkt tot een hoogte van 120 meter AGL. Wanneer het onbemande luchtvaartuig binnen een horizontale afstand van 50 meter van een meer dan 105 meter hoog kunstmatig obstakel vliegt, dan kan de maximumhoogte, worden verhoogd tot 15 meter boven de hoogte van het obstakel.

In gecontroleerd luchtruim zijn vluchten hoger dan 120m AGL uitzonderlijk mogelijk mits de bevoegde verkeersleiding hiervoor een specifieke toelating heeft verleend;

Hoofdstuk 4.4: Vluchten in vaste- en tijdelijke geografische UAS-zones

4.4.1 Algemeen principe.

Vluchten in vaste- en tijdelijke geografische UAS-zones ingesteld overeenkomstig het koninklijk besluit van 08 november 2020 en bekendgemaakt d.m.v. de daartoe door het DGLV ter beschikking gestelde tool(1) (momenteel Droneguide), kunnen onderworpen zijn aan specifieke voorwaarden. De piloot op afstand controleert voor elke vlucht of de vlucht geheel of gedeeltelijk uitgevoerd wordt in een of meerdere geografische UAS-zones. De voorwaarden van deze zones dienen te worden gerespecteerd, in het bijzonder voor vluchten in de geografische UAS-zones ter bescherming van de militaire en burgerluchtvaart.

Indien een afwijking van de voorwaarden bepaald door een geografische UAS-zone vereist is omwille van de aard van de vlucht, kan deze vlucht slechts plaatsvinden:

1° Voor vluchten in een geografische UAS-zone ter bescherming van de civiele CTR's en de RMZ/TMZ van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem (EBKT) onder operationeel beheer van Skeyes volgens de specifieke voorwaarden van § 4.4.2.

2° Voor vluchten in een militaire geografische UAS-zone volgens de specifieke voorwaarden van § 4.4.3.

3° Voor vluchten in een andere geografische UAS-zone dan bedoeld in 1° en 2° :

(1) mits akkoord van de beheerder van de desbetreffende geografische zone(s);  
of

(2) indien dit akkoord het beoogde resultaat van de vlucht in het gedrang zou brengen kan de vlucht uitgevoerd worden zonder akkoord van de beheerder van de desbetreffende geografische zone, mits de risicobeoordeling bedoeld in Hoofdstuk 8.2 rekening houdt met de aanwezigheid van deze geografische UAS-zone, en er passende maatregelen genomen worden.

4.4.2 Specifieke voorwaarden voor vluchten in de geografische UAS-zones ter bescherming van de civiele CTR's en EBKT RMZ/TMZ onder operationeel beheer van Skeyes

Onverminderd de voorwaarden bepaald door deze omzendbrief, zijn vluchten die uitgevoerd worden als:

(1) 'zichtbereikvluchten (VLOS)'

of

(2) 'buiten het zichtbereik (BVLOS)' waarvan het vluchtbereik beperkt wordt tot

een straal van maximum 500m rond een niet bewegende piloot op afstand en die volledig of gedeeltelijk plaats vinden in geografische UAS-zones binnen civiele CTR's of EBKT RMZ/TMZ onder operationeel beheer van Skeyes enkel toegelaten mits toepassing van onderstaande procedure:

(1) De vlucht wordt vooraf aangevraagd aan de bevoegde luchtverkeersleiding door middel van de Drone Service Application (DSA), die een gebruiksvriendelijke procedure ter beschikking stelt voor directe toegang voor staatsvluchten. Een telefonisch contact met de bevoegde luchtverkeersleiding voorafgaand aan de vlucht zal als instructie door de tool worden gegeven.

of

(2) In geval van spoedeisende vluchttuitvoeringen, waarbij de DSA-applicatie niet kan gebruikt worden, wordt de bevoegde luchtverkeersleiding rechtstreeks telefonisch gecontacteerd, indien mogelijk 30 minuten voorafgaand aan de vlucht. Uitvoering van bovenstaande vluchten:

(1) de vlucht kan pas aanvangen mits voorafgaand akkoord van de bevoegde luchtverkeersleiding die uit veiligheidsoverwegingen bijkomende te volgen instructies kan uitvaardigen;

(2) indien de vluchtgegevens werden ingevoerd in de DSA-applicatie, bevestigt de piloot op afstand of zijn UAS-waarnemer de aanvang van de vlucht via de "Fly"-module van de DSA-applicatie;

(3) op elk moment dienen de instructies van de bevoegde luchtverkeersleiding opgevolgd te worden, inclusief een eventuele instructie om de vlucht onmiddellijk te beëindigen;

(4) aan het einde van de vlucht dient de bevoegde luchtverkeersleiding gecontacteerd te worden om melding te maken van de beëindiging van de vlucht. Indien de vluchtgegevens werden ingevoerd in de DSA-applicatie, bevestigt de piloot op afstand of zijn UAS-waarnemer zijn landing via de "Fly"-module van de DSA-applicatie;

(5) in het geval van een gedeeltelijk of volledig verlies van controle over de UAS, dient de piloot op afstand onmiddellijk de bevoegde luchtverkeersleiding in te lichten;

(6) de piloot op afstand dient tijdens de gehele vlucht te worden bijgestaan door een UAS-waarnemer die zich in de onmiddellijke nabijheid van de piloot op afstand bevindt en instaat voor de communicatie met de bevoegde luchtverkeersleiding.

Vluchten buiten het zichtbereik (BVLOS) in geografische UAS-zones binnen civiele CTR's of EBKT RMZ/TMZ, waarvan het vluchtbereik niet beperkt wordt tot een straal van maximum 500m rond een niet bewegende piloot op afstand, zijn enkel toegelaten mits het opmaken van een specifieke procedure in overleg met en gevalideerd door de bevoegde luchtverkeersleiding van het desbetreffende luchtruim.

4.4.3 Specifieke voorwaarden voor vluchten in militaire geografische UAS-zones  
Onverminderd de voorwaarden bepaald door deze omzendbrief, zijn vluchten die uitgevoerd worden als:

1) 'zichtbereikvluchten (VLOS)'

of

2) 'buiten het zichtbereik (BVLOS)' waarvan het vluchtbereik beperkt wordt tot een straal van maximum 500m rond een niet bewegende piloot op afstand en die volledig of gedeeltelijk plaats vinden in geografische UAS-zones bestemd voor militaire operaties, enkel toegelaten mits toepassing van onderstaande procedure en voorwaarden:

(1) De vlucht binnen militaire geografische UAS-zones wordt aangevraagd minstens 5 werkdagen op voorhand aan Defensie/COMOPSAIR via email of via een andere tool die door Defensie zou in plaats gesteld worden om het proces te automatiseren.

Als de vluchtuitvoering wordt toegelaten, zal Defensie/COMOPSAIR - indien noodzakelijk geacht voor de vliegveiligheid - instaan voor de creatie van een Temporary Segregated Area met bijhorende NOTAM-publicatie zodat de vluchtuitvoering ten opzichte van andere militaire luchtruim gebruikers wordt beschermd.

(2) In geval van spoedeisende vluchtuitvoeringen binnen een militaire CTR wordt de bevoegde luchtverkeersleiding rechtstreeks telefonisch gecontacteerd, indien mogelijk 30 minuten voorafgaand aan de vlucht.

(3) In geval van spoedeisende vluchtuitvoeringen in militaire geografische zones van het type Helicopter Training Area (HTA) of Low Flying Area (LFA) wordt de bevoegde beheerder van het luchtruim rechtstreeks telefonisch gecontacteerd, indien mogelijk 30 minuten voor de vlucht.

Uitvoering van bovenstaande vluchten:

(1) de vlucht kan aanvangen mits voorafgaand akkoord van de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone die uit veiligheidsoverwegingen bijkomende te volgen instructies kan uitvaardigen;

(2) op elk moment dient elke instructie van de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone onmiddellijk opgevolgd te worden, inclusief eventuele instructie om de vlucht onmiddellijk te beëindigen;

(3) aan het einde van de vlucht dient de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone gecontacteerd te worden om melding te maken van de beëindiging van de vlucht;

(4) in het geval van een gedeeltelijk of volledig verlies van controle over de UAS, dient de piloot op afstand onmiddellijk de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone in te lichten;

(5) de piloot op afstand dient tijdens de gehele vlucht te worden bijgestaan door een UAS-waarnemer die zich in de onmiddellijke nabijheid van de piloot op afstand bevindt en in staat voor de communicatie met de bevoegde luchtverkeersleiding of de beheerder van de geografische UAS-zone.

Vluchten buiten het zichtbereik (BVLOS) in militaire geografische UAS-zones waarvan het vluchtbereik niet beperkt wordt tot een straal van maximum 500m rond een niet bewegende piloot op afstand moeten worden aangevraagd minstens 5 werkdagen op voorhand aan Defensie/COMOPSAIR via email of via een andere tool die door Defensie zou in plaats gesteld worden om het proces te automatiseren. Als de vluchtuitvoering wordt toegelaten, zal Defensie/COMOPSAIR altijd instaan voor de creatie van een Temporary Segregated Area met bijhorende



NOTAM-publicatie zodat de vluchtuitvoering ten opzichte van andere militaire luchtruim gebruikers wordt beschermd.

## TITEL 5 - REGELS EN PROCEDURES VOOR DE VAARDIGHEDEN VAN PILOTEN OP AFSTAND

Hoofdstuk 5.1: Piloten op afstand die vluchten in de categorie 'light' uitvoeren  
Piloten op afstand die vluchten in de categorie 'light' uitvoeren moeten:

1° in het bezit zijn van

(1) een bewijs van voltooiing van de online opleiding open subcategorie A1 en A3 bedoeld in titel UAS.OPEN.020 en UAS.OPEN.040 van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947;

(2) een vaardigheidscertificaat van piloot op afstand van de open subcategorie A2 bedoeld in titel UAS.OPEN.030 van deel A van de bijlage bij Verordening (EU) 2019/947;

of

de opleiding 'piloot op afstand van een civiele staats-UAS' voor de uitvoering van vluchten uit de categorie "light" in een erkende politie- of brandweerschool gevolgd hebben en de bijhorende examens succesvol afgelegd hebben. De nadere inhoud van de opleiding die recht geeft op dit certificaat alsmede de eventuele opleidingsvrijstellingen worden vastgelegd in het erkenningsdossier van de opleiding. Piloten die voldoen aan de opleidingsvoorwaarden voor de uitvoering van vluchten in de categorie 'medium' worden vrijgesteld van deze opleiding;

2° Vertrouwd zijn met de door de fabrikant van het UAS ter beschikking gestelde gebruikershandleiding;

3° Elke piloot op afstand dient te voldoen aan de arbeidsgeneeskundige voorwaarden voor veiligheidsfuncties, en dit in overeenstemming met de door hem/haar uitgevoerde functie.

Hoofdstuk 5.2: Piloten op afstand die vluchten in de categorie 'medium' uitvoeren  
Piloten op afstand die vluchten in de categorie "medium" uitvoeren moeten:

1° de opleiding:

theorie en praktijk voor de categorie 'specific', in overeenstemming met de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947, in een door DGLV aangewezen school gevolgd hebben en de bijhorende examens succesvol afgelegd hebben.

of

de opleiding:

'piloot op afstand van een civiele staats-UAS' voor de uitvoering van vluchten uit de categorie "medium" in een erkende politie- of brandweerschool gevolgd hebben en de bijhorende examens succesvol afgelegd hebben. De nadere inhoud van deze opleiding alsmede de eventuele opleidingsvrijstellingen worden vastgelegd in het erkenningsdossier van de opleiding.

2° Vertrouwd zijn met de door de fabrikant van het UAS ter beschikking gestelde gebruikershandleiding;

3° Elke piloot op afstand dient te voldoen aan de arbeidsgeneeskundige voorwaarden voor veiligheidsfuncties, en dit in overeenstemming met de door hem/haar uitgevoerde functie.

### Hoofdstuk 5.3: Het logboek van piloten op afstand

Een gedetailleerd overzicht van alle vluchten die uitgevoerd werden in de hoedanigheid van piloot op afstand van een UAS wordt ingeschreven in een logboek van de piloot op afstand.

Het logboek van de piloot op afstand bevat voor elke vlucht ten minste de volgende informatie:

- 1° de datum van elke vlucht;
  - 2° de naam, voornaam en geboortedatum van de piloot op afstand;
  - 3° het registratiekenmerk van het afzonderlijk UAS;
  - 4° de opstijg- en landingsplaats;
  - 5° de vertrektijd;
  - 6° de aankomsttijd;
  - 7° de vliegtijd;
  - 8° het type activiteit;
  - 9° in voorkomend geval, de naam van de andere personen die betrokken waren bij de vluchtuitvoeringen en in het bijzonder die van de UAS-waarnemer(s).
- Een reeks vluchten die met een UAS worden uitgevoerd kunnen onder een enkele inschrijving worden ingevuld in het logboek, indien er op dezelfde dag een aantal vluchten werden uitgevoerd waarbij steeds teruggekeerd werd naar dezelfde opstijgplaats en er tussen deze vluchten niet meer dan vijftien minuten tussentijd was.

## TITEL 6 - TECHNISCHE ASPECTEN

Alle UAS moeten uitgerust zijn met een CE-markering. De CE-markering is onderworpen aan de algemene beginselen die vermeld zijn in artikel 30 van Verordening (EG) nr. 765/2008. De CE-markering wordt zichtbaar, leesbaar en onuitwisbaar aangebracht op het product of op het gegevensplaatje dat op het product is bevestigd. Wanneer dat niet mogelijk of niet gewaarborgd is wegens de grootte van het product, wordt zij op de verpakking aangebracht.

De UAS die gebruikt worden voor vluchtuitvoeringen in de categorie light moeten behoren tot één van de in Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 vermelde klassen (C0, C1 of C2).

De UAS die gebruikt worden voor vluchtuitvoeringen in de categorie medium, en die worden ingezet overeenkomstig een EU-STS moeten behoren tot één van de in Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 vermelde klassen (klasse C5 of C6).

De UAS die gebruikt worden voor vluchtuitvoeringen in de categorie medium, en die worden ingezet overeenkomstig de BE-STS moeten voldoen aan de technische voorschriften van UAS.BE-STS-01(g) van de bijlage van het ministerieel besluit van 29 December 2020 tot bepaling van een nationaal standaard scenario.

De UAS die gebruikt worden voor vluchtuitvoeringen in de categorie medium en die niet ingezet worden overeenkomstig een EU-STS of BE-STS moeten niet behoren tot één van de in Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 vermelde klassen (klasse C0 tot C6). In dat geval dienen de technische aspecten van het UAS, en de hieraan verbonden risico's, opgenomen te worden in de

risicobeoordeling zoals voorzien in Hoofdstuk 8.2. van deze omzendbrief.

## TITEL 7 - REGISTRATIE

Hoofdstuk 7.1 - Registratie van een UAS van een civiele staatsoperator

De FOD Binnenlandse Zaken houdt een register bij van de UAS.

Een civiele staatsoperator die een UAS in gebruik wenst te nemen richt de aanvraag tot registratie ervan aan de FOD Binnenlandse Zaken, Civiele Veiligheid, Directie Telematica, Leuvenseweg 1, 1000 Brussel.

De aanvraag voor registratie gebeurt aan de hand van het aanvraagformulier waarvan het model als bijlage van deze omzendbrief is gevoegd.

Een bewijs van registratie van het UAS wordt afgegeven voor elk in het UAS-register ingeschreven UAS.

Wanneer het bewijs niet meer geldig is, alsmede wanneer het UAS niet meer in gebruik is, is de houder ervan gehouden het onmiddellijk terug te zenden naar de FOD Binnenlandse Zaken, Civiele Veiligheid, Directie Nieuwe Technologieën, Leuvenseweg 1, 1000 Brussel.

Elk in het UAS-register ingeschreven UAS draagt de letters IBZ gevolgd door een horizontale streep en dan een groep van vier karakters samengesteld uit ofwel letters, ofwel cijfers ofwel een combinatie van letters en cijfers. Het kenmerk wordt bevestigd op het UAS op een duurzame manier zodat het altijd leesbaar is en gemakkelijk te lokaliseren.

Bij de eerste registratie van een UAS door een civiele staatsoperator wordt de staatsoperator door Skeyes een unieke code toegekend. Met deze code kan de civiele staatsoperator zich als dusdanig registreren in de DSA-applicatie.

Hoofdstuk 7.2 - Registratie van een exploitant in onderaanneming en registratie van een gehuurde of ter beschikking gesteld UAS

Een exploitant in onderaanneming moet geregistreerd zijn volgens de bepalingen in Artikel 14(5) van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947.

Een UAS van een exploitant in onderaanneming of een gehuurde of ter beschikking gestelde UAS moet geregistreerd worden indien vereist volgens de bepalingen in Artikel 14(7) van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947.

## TITEL 8 - REGELS EN PROCEDURES VOOR DE EXPLOITATIES VAN UAS

Hoofdstuk 8.1 - Algemene bepaling

Om vluchtuitvoeringen te verrichten zijn de volgende elementen vereist:

1° de piloot op afstand voldoet aan de bepalingen in Titel 5 van deze omzendbrief;  
2° het UAS en/of de exploitant in onderaanneming is geregistreerd overeenkomstig de bepalingen van Titel 7 van deze omzendbrief.

Indien het een vluchtuitvoering betreft door een exploitant in onderaanneming, of met een gehuurde of ter beschikking gestelde UAS, moet bovendien:

1° voorafgaandelijk een overeenkomst afgesloten worden met de bepalingen betreffende de gevraagde operaties overeenkomstig de risicoanalyse en het operationeel handboek, het beroepsgeheim, het gebruik van beelden, de piloten die gemachtigd zijn het toestel te bedienen en de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid voor zowel het UAS, de piloten als de andere personen betrokken

bij de vluchtuitvoering. De civiele staatsoperator stuurt een kopie ter kennisgeving aan de FOD Binnenlandse Zaken, Civiele Veiligheid, Directie Telematica, Leuvenseweg 1, 1000 Brussel.

2° voor elke individuele vluchtuitvoering moet de exploitant in onderaanneming beschikken over een schriftelijke opdracht van de civiele staatsoperator, dat tenminste de naam en registratienummer van de exploitant in onderaanneming, de opdrachtgever, en de datum en plaats van de vluchtuitvoering vermeldt.

#### Hoofdstuk 8.2 - Risicobeoordeling voor de vluchtuitvoeringen

De UAS-exploitant stelt voor het uitvoeren van zijn vluchten in de categorie 'light' een operationele risicobeoordeling op.

Voor de uitvoering van vluchten in de categorie 'medium' wordt een risicobeoordeling opgemaakt volgens de principes van Artikel 11 van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 (SORA methodologie) en wordt deze beoordeling opgenomen in het operationeel handboek. Indien de beoogde vluchten echter voldoen aan de bepalingen van een standaardscenario (zie definitie EU-STS of BE-STS), kan de vlucht uitgevoerd worden volgens de principes van de STS en vervalt de verplichting tot het opstellen van een SORA voor de desbetreffende vluchten.

#### Hoofdstuk 8.3 - Het operationeel handboek

De UAS-exploitant moet over een operationeel handboek beschikken en het bijwerken.

Het operationeel handboek bevat al de instructies, informatie en procedures met inbegrip van risico beperkende maatregelen die nodig zijn voor veilige UAS-vluchtuitvoeringen en die het personeel nodig heeft om de taken correct en veilig te kunnen uitvoeren.

Het operationeel handboek en zijn eventuele herzieningen stemmen overeen met het vlieghandboek van het UAS of een gelijkwaardig document.

Het operationeel handboek bevat bovendien de specifieke voorwaarden die van toepassing zijn op de UAS-vluchtuitvoeringen, de specifieke risicobeoordeling volgens Hoofdstuk 8.2 en de vluchtuitvoeringsbeperkingen.

#### Hoofdstuk 8.4 - Verplichtingen en verantwoordelijkheden van de civiele staatsoperator en de exploitant in onderaanneming

De civiele staatsoperator / de exploitant in onderaanneming:

1° ziet erop toe dat de piloot op afstand voldoende getraind is om de hem toebedeelde opdracht uit te kunnen voeren. Dit gebeurt in eigen beheer;

2° garandeert de veiligheid van de UAS-vluchtuitvoeringen die hij uitvoert met name het naleven van de risico beperkende maatregelen;

3° controleert dat het onderhoud uitgevoerd wordt, in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en in voorkomend geval met de instructies uit het operationeel handboek en het onderhoudshandboek;

4° zorgt ervoor dat elke vlucht gedekt is door een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid om de lichamelijke en materiële schade aan derden te dekken.

De exploitant in onderaanneming voert de vlucht uit overeenkomstig de bepalingen van deze omzendbrief. De vlucht door deze exploitant wordt niet uitgevoerd in toepassing van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947.

## Hoofdstuk 8.5 - Verplichtingen en verantwoordelijkheden van de piloot op afstand

De piloot op afstand:

- 1° zorgt ervoor dat hij voldoende getraind is om de hem toebedeelde opdracht uit te kunnen voeren;
- 2° is voortdurend in staat de UAS-functie en -status te volgen;
- 3° is altijd in staat de controle over het UAS te verzekeren;
- 4° vergewist er zich van, op basis van de meest recente weersvoorspellingen, dat voor de volledige vliegtijd de minimale meteorologische voorwaarden voorzien zijn;
- 5° zorgt ervoor dat voor elke vlucht de gewicht- en zwaartepuntbeperkingen worden nageleefd;
- 6° verzekert zich voor elke vlucht van het goede onderhoud van het UAS;
- 7° zorgt ervoor dat de hulpmiddelen die nodig zijn voor een veilige vlucht beschikbaar zijn voordat een vlucht begint;
- 8° zorgt er tijdens vluchtuitvoeringen in de categorie 'light' voor dat er geen bijeenkomst van mensen wordt overvlogen, en dat personen die niet bij de vluchtuitvoering zijn betrokken niet gepland worden overvlogen. Indien een niet-betrokken persoon onverwacht toch wordt overvlogen, beperkt de piloot op afstand zo veel mogelijk de duur van de overvlucht.
- 9° houdt tijdens het gebruik van het UAS rekening met andere activiteiten op de grond, de topografie, de obstakels, de mogelijke atmosferische effecten op de radiocommunicatie, de mogelijke interferenties van de gebruikte frequentie;
- 10° zorgt ervoor dat elke vlucht wordt ingeschreven in zijn logboek;
- 11° zorgt voor het naleven van de vigerende wetgeving inzake de bescherming van de privacy.

De piloot op afstand waakt er eveneens over dat het UAS wordt gebruikt overeenkomstig het operationeel handboek en het vlieghandboek van het UAS of een gelijkwaardig document.

De piloot op afstand verzekert zich ervan dat de opstijg- en landingsplaats:

- 1° voldoende veilige omstandigheden biedt;
- 2° goed gedimensioneerd is;
- 3° over de nodige uitrustingen beschikt;
- 4° vrij van enig obstakel is;
- 5° vrij van niet-betrokken personen is;
- 6° bestaat uit een oppervlak waarvan de toestand geschikt is voor het type geplande operaties, de grootte en de prestaties van het UAS, rekening houdende met de externe omstandigheden.

De piloot op afstand houdt hierbij rekening met de vereisten die vermeld zijn in het vlieghandboek van het betreffende UAS of gelijkwaardig document.

## TITEL 9 - LUCHTVAARTTERREINEN EN OPERATIE-LOCATIES

Het opstijgen en het landen van een UAS kunnen plaatsvinden op:

- 1° operatielocaties;
- 2° luchtvaartterreinen;
- 3° modelluchtvaartterreinen.

Het opstijgen en landen van een UAS mag de veiligheid van bemande luchtvaartuigen of van personen of goederen op de grond nooit in het gedrang brengen.

Een voor het opstijgen of landen van een UAS gebruikte operatielocatie, mag slechts worden gebruikt als ze in overeenstemming is met de vereisten van het operationeel handboek en het vlieghandboek van het betreffende UAS, of een gelijkwaardig document.

Een UAS kan een luchtvaartterrein slechts gebruiken als de voorafgaande toelating van de exploitant van het luchtvaartterrein verkregen werd.

Het gebruik van een modelluchtvaartterrein is onderworpen aan de voorafgaande toelating van de exploitant van het terrein en aan de voorwaarden vermeld in de machtiging tot uitbating van dit modelluchtvaartterrein.

## TITEL 10 - COMMUNICATIE

De apparatuur om onbemande luchtvaartuigen op afstand te besturen is operationeel op elk moment van de vlucht.

De noodprocedure voorziet hoe te handelen in geval van verlies van gegevensverbinding.

De voor de nuttige lading gebruikte gegevensverbinding mag nooit de goede werking van de apparatuur om onbemande luchtvaartuigen op afstand te besturen in gevaar brengen.

De radiocommunicatie met het UAS wordt gevoerd overeenkomstig de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie en haar uitvoeringsbesluiten, voornamelijk het koninklijk besluit van 18 december 2009 betreffende de private radiocommunicatie en de gebruiksrechten voor vaste netten en netten met gedeelde middelen.

De radiocommunicatie met het UAS is operationeel op elk moment van de vlucht.

De radiocommunicatie tussen de piloot op afstand en de UAS-waarnemer is operationeel op elk moment van de vlucht.

Indien de gebruikte frequenties interferentie ervaren, moet heel de exploitatiezone gescand worden op interfererende frequenties alvorens de vlucht uit te voeren.

## TITEL 11 - OVERGANGSMAATREGELEN

Piloten op afstand die voor de publicatie van de huidige omzendbrief opgeleid werden in overeenstemming met de omzendbrief van 25 juni 2019, worden geacht te voldoen aan de voorwaarden zoals bepaald in titel 5 van de huidige omzendbrief. Zij moeten evenwel, uiterlijk binnen de zes maanden na het verschijnen van deze omzendbrief, in het bezit zijn van een bewijs van voltooiing van de online opleiding open subcategorie A1 en A3 bedoeld in titel UAS.OPEN.020 en UAS.OPEN.040 van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947;

De technische eisen zoals beschreven in Titel 6 zijn voor vele UAS die momenteel op de markt gebracht worden nog niet beschikbaar. Daarom wordt in een overgangsmaatregel toegelaten dat UAS die niet aan deze technische eisen voldoen mogen overeenkomstig Hoofdstuk 7.1 ingeschreven worden tot uiterlijk 1 januari 2023. Alle UAS die voor de publicatie van deze omzendbrief reeds ingeschreven

waren worden geacht te voldoen aan de technische eisen zoals bepaald in Titel 6. Bestaande operationele handboeken en operationele risicoanalyses mogen verder gebruikt worden na de publicatie van deze omzendbrief. De operationele handboeken en risicoanalyses (SORA) worden evenwel geacht aangepast te zijn aan de nieuwe voorwaarden binnen de 12 maanden na het verschijnen van deze omzendbrief.

## TITEL 12 - SLOTBEPALINGEN

Om uitzonderlijke operationele redenen kan een afwijking worden verleend van de bepalingen van deze omzendbrief. Daartoe wordt een voorafgaande en als dusdanig gemotiveerde aanvraag aan mijn ambt gericht.

Ik vraag aan de hiërarchie van de politie, brandweer en operationele eenheden van de civiele bescherming om erop te willen toezien dat deze omzendbrief in elke dienst wordt verspreid zodat elk personeelslid er kennis van kan nemen.

U gelieve, Mevrouw, Mijnheer de Gouverneur, Mevrouw de Hoge Ambtenaar, de datum waarop deze omzendbrief in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt, in het bestuursmemoriaal te willen vermelden.

De ministeriele omzendbrief van 25 juni 2019 tot regeling van het gebruik van drones door politie- en hulpdiensten wordt opgeheven.

De Minister,  
A. VERLINDEN

---

### Nota

(1) Op het moment van ondertekening van deze omzendbrief is deze tool Droneguide ([map.droneguide.be](https://map.droneguide.be)), aangevuld met een beschrijving van de toegangsvoorwaarden op <https://es.mobilit.fgov.be/geozones>

[begin](#)

**Publicatie : 2022-05-04**  
**Numac : 2022040594**