

**Art. 2.** Dit besluit is van toepassing op de vanaf 1 januari 2021 toegekende voordelen van alle aard.

**Art. 3.** De minister die bevoegd is voor Financiën is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 20 december 2020.

FILIP

Van Koningswege :

De Vice-eersteminister en Minister van Financiën,  
V. VAN PETEGHEM

Nota

(1) Verwijzingen naar het *Belgisch Staatsblad*:

Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 10 april 1992, *Belgisch Staatsblad* van 30 juli 1992.

Wetten op de Raad van State, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 12 januari 1973, *Belgisch Staatsblad* van 21 maart 1973.

Wet van 28 december 2011, *Belgisch Staatsblad* van 30 december 2012, Ed. 4.

Wet van 29 maart 2012, *Belgisch Staatsblad* van 30 maart 2012, Ed. 3.

Wet van 21 december 2013, *Belgisch Staatsblad* van 31 december 2013, Ed. 2.

KB/WIB 92 - koninklijk besluit van 27 augustus 1993 tot uitvoering van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, *Belgisch Staatsblad* van 13 september 1993.

Koninklijk besluit van 4 maart 2012, *Belgisch Staatsblad* van 8 maart 2012.

Koninklijk besluit van 3 april 2013, *Belgisch Staatsblad* van 8 april 2013.

Koninklijk besluit van 24 januari 2014, *Belgisch Staatsblad* van 29 januari 2014, Ed. 2.

Koninklijk besluit van 16 december 2014, *Belgisch Staatsblad* van 22 december 2014, Ed. 2.

Koninklijk besluit van 9 december 2015, *Belgisch Staatsblad* van 17 december 2015.

Koninklijk besluit van 24 november 2016, *Belgisch Staatsblad* van 5 december 2016.

Koninklijk besluit van 13 december 2017, *Belgisch Staatsblad* van 19 december 2017.

Koninklijk besluit van 19 december 2018, *Belgisch Staatsblad* van 27 december 2018.

Koninklijk besluit van 3 december 2019, *Belgisch Staatsblad* van 11 december 2019.

**Art. 2.** Le présent arrêté est applicable aux avantages de toute nature attribués à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

**Art. 3.** Le ministre qui a les Finances dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 20 décembre 2020.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,  
V. VAN PETEGHEM

Note

(1) Références au *Moniteur belge* :

Code des impôts sur les revenus 1992, coordonné par l'arrêté royal du 10 avril 1992, *Moniteur belge* du 30 juillet 1992.

Lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées par l'arrêté royal du 12 janvier 1973, *Moniteur belge* du 21 mars 1973.

Loi du 28 décembre 2011, *Moniteur belge* du 30 décembre 2011, Ed. 4.

Loi du 29 mars 2012, *Moniteur belge* du 30 mars 2012, Ed. 3.

Loi du 21 décembre 2013, *Moniteur belge* du 31 décembre 2013, Ed. 2.

AR/CIR 92 - arrêté royal du 27 août 1993 d'exécution du Code des impôts sur les revenus 1992, *Moniteur belge* du 13 septembre 1993.

Arrêté royal du 4 mars 2012, *Moniteur belge* du 8 mars 2012.

Arrêté royal du 3 avril 2013, *Moniteur belge* du 8 avril 2013.

Arrêté royal du 24 janvier 2014, *Moniteur belge* du 29 janvier 2014, Ed. 2.

Arrêté royal du 16 décembre 2014, *Moniteur belge* du 22 décembre 2014, Ed. 2.

Arrêté royal du 9 décembre 2015, *Moniteur belge* du 17 décembre 2015.

Arrêté royal du 24 novembre 2016, *Moniteur belge* du 5 décembre 2016.

Arrêté royal du 13 décembre 2017, *Moniteur belge* du 19 décembre 2017.

Arrêté royal du 19 décembre 2018, *Moniteur belge* du 27 décembre 2018.

Arrêté royal du 3 décembre 2019, *Moniteur belge* du 11 décembre 2019.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2020/44609]

**21 DECEMBER 2020.** — Ministerieel besluit tot vaststelling van vaste geografische UAS-zones en toegangsvoorwaarden voor vaste geografische UAS-zones

De Minister van Mobiliteit,

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

Gelet op het koninklijk besluit van 8 november 2020 tot uitvoering van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen, artikel 5, § 1;

Gelet op de betrokkenheid van de gewesten;

Gelet op advies 68.134/4 van de Raad van State, gegeven op 2 december 2020, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat dit ministerieel besluit de zones waarin UAS vluchtuitvoeringen reeds beperkt of zelfs verboden zijn wil aanpassen aan de nieuwe Europese bepalingen;

Overwegende dat het essentieel is om vanaf het van toepassing worden van de verordening (EU) 2019/947 de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren door toegangsvoorwaarden te definiëren voor gecontroleerde luchtruimen zowel de burgerlijke als de militaire;

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2020/44609]

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

Le Ministre de la Mobilité,

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

Vu l'arrêté royal du 8 novembre 2020 portant exécution du règlement d'exécution (UE) n° 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, l'article 5 § 1<sup>er</sup>;

Vu l'association des régions;

Vu l'avis 68.134/4 du Conseil d'Etat, donné le 2 décembre 2020 en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que le présent arrêté ministériel entend adapter aux nouvelles dispositions européennes les zones dans lesquelles les exploitations d'UAS sont déjà limitées voire interdites ;

Considérant qu'il est essentiel d'assurer, dès la mise en application du règlement (UE) 2019/947, la sécurité de la circulation aérienne en définissant les conditions d'accès aux espaces aériens contrôlés tant civils que militaires ;

Overwegende dat de UAS vluchtuitvoeringen van bepaalde sites vallend onder federale bevoegdheid namelijk gevangenissen, nucleaire sites en bepaalde publieke instellingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest namelijk de gebouwen van de Europese unie moeten onderworpen worden aan de voorafgaande toelating van de beheerder van de zone om de beveiliging rond deze gevoelige sites te garanderen;

Overwegende dat artikel 5 van het koninklijk besluit van 8 november 2020 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 de mogelijkheid voorziet voor de publieke autoriteiten of voor bedrijven om op elk ogenblik de creatie van nieuwe geografische UAS-zones te vragen, namelijk om de bescherming van bepaalde industriële sites of bepaalde natuurgebieden te verzekeren;

Overwegende de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen zoals gewijzigd door de Uitvoeringsverordening (EU) 2020/746 van de Commissie van 4 juni 2020 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 wat betreft het uitstellen van de toepassingsdata van bepaalde maatregelen in het kader van de COVID-19-pandemie;

Overwegende de aanbeveling van de Belgian Civil Drone Council van 8 december 2020;

Overwegende dat in de geografische UAS-zones onder operationeel beheer van skeyes de verplichting om te beschikken over een UAS met een systeem voor directe identificatie op afstand en een geobewustzijnssysteem uitgesteld moet worden tot 2 december 2021 omdat tegen dan een grotere beschikbaarheid verwacht wordt van UAS die met deze technologieën zijn uitgerust;

Overwegende het feit dat de toegangsvoorwaarden enkel gelden wanneer de geografische UAS-zone actief is;

Besluit :

#### HOOFDSTUK 1. — Algemene — bepalingen

**Artikel 1.** Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° AAE : afkorting van "above aerodrome elevation", hoogte boven het niveau van het betreffende luchtvaartterrein;

2° AIP België-Luxemburg: luchtvaartgids van België en het Groot-hertogdom Luxemburg, een publicatie die door of onder de autoriteit van de staat is uitgegeven en luchtvaartinformatie met een blijvend karakter bevat die essentieel is voor de luchtvaart;

3° AGL : afkorting van "above ground level",  
hoogte boven de grond;

4° AMSL : afkorting van "above mean sea level", hoogte boven gemiddeld zeeniveau;

5° ARP : afkorting van "Aerodrome Reference Point", luchthaven-referentiepunt;

6° CTA : afkorting van "Control Area", controlegebied;

7° CTR : afkorting van "Controlled Traffic Region", controlezone;

8° HTA : afkorting van "Helicopter Training Area", helikopter-trainingzone;

9° LFA : afkorting van "Low Flying Area", laagvliegzone;

10° NM : afkorting van "Nautical Mile": zeemijl;

11° RMZ : afkorting van "Radio Mandatory Zone", zone waar gebruik van radio verplicht is;

12° SPACC : "Special Activities Coordination Cell", de geïntegreerde dienst skeyes-Defensie die instaat voor coördinatie van alle vluchten met een specifiek karakter en die een speciale behandeling door luchtverkeersleidingsdiensten vergen, alsook alle activiteiten in de lucht en op de grond die een impact op het normale luchtverkeer in gecontroleerd luchtruim kunnen hebben;

13° TMA : afkorting van "Terminal Manoeuvring Area", terminaal controle gebied;

14° TMZ : afkorting van "Transponder Mandatory Zone", zone waar gebruik van transponder verplicht is;

15° TRA : afkorting van "Temporary Reserved Airspace", tijdelijk gereserveerd luchtruim;

16° TSA : afkorting van "Temporary Segregated Airspace", tijdelijk afgescheiden luchtruim;

Considérant que les exploitations d'UAS autour de certains sites de compétence fédérale à savoir les prisons, les sites nucléaires et certaines institutions publiques situées en région Bruxelles-Capitale et notamment les bâtiments de l'Union européenne doivent être soumises à l'autorisation préalable du gestionnaire de zone afin de garantir la sûreté autour de ces sites sensibles ;

Considérant que l'article 5 de l'arrêté royal du 8 novembre 2020 portant exécution du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit la possibilité pour les autorités publiques ou les entreprises de demander, à tout moment, la création de nouvelles zones géographiques UAS notamment pour assurer la protection de certains sites industriels ou de certaines zones naturelles ;

Considérant le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/746 de la Commission du 4 juin 2020 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/947 en ce qui concerne le report des dates d'application de certaines mesures dans le contexte de la pandémie de COVID-19;

Considérant la recommandation du Belgian Civil Drone Council du 8 décembre 2020;

Considérant que dans les zones géographiques UAS sous gestion opérationnelle de skeyes l'obligation de disposer d'un UAS équipé d'un système d'identification directe à distance et d'un système de géovigilance doit être reportée jusqu'au 2 décembre 2021 parce qu'on attend à ce moment une plus grande disponibilité d'UAS équipés de ces technologies ;

Considérant le fait que les conditions d'accès valent uniquement quand la zone géographique UAS est active ;

Arrête :

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — Dispositions générales

**Article 1<sup>er</sup>.** Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° AAE : abréviation de 'above aerodrome elevation', hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome concerné;

2° AIP Belgique-Luxembourg : publication d'information aéronautique de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, une publication de l'État, ou éditée par décision de l'État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;

3° AGL : abréviation de 'above ground level',  
hauteur au-dessus du sol ;

4° AMSL : abréviation de 'above mean sea level', hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer;

5° ARP : abréviation de « Aerodrome Reference Point », point de référence d'aérodrome;

6° CTA : abréviation de « Control Area », région de contrôle;

7° CTR : abréviation de « Controlled Traffic Region », zone de contrôle;

8° HTA : abréviation de « Helicopter Training Area », zone d'entraînement d'hélicoptères;

9° LFA : abréviation « Low Flying Area », zone de vol à basse altitude;

10° NM : abréviation de 'Nautical Mile' : mile nautique;

11° RMZ : abréviation de « Radio Mandatory Zone », zone à utilisation obligatoire de radio;

12° SPACC : « Special Activities Coordination Cell », le service intégré skeyes-Défense chargé de la coordination de tous les vols à caractère spécifique et qui nécessitent un traitement spécial des services du contrôle de la circulation aérienne ainsi que toutes les activités, aériennes ou au sol, pouvant avoir un impact sur le trafic aérien régulier dans l'espace aérien contrôlé;

13° TMA : abréviation de « Terminal Manoeuvring Area », région de contrôle terminale;

14° TMZ : abréviation de « Transponder Mandatory Zone », zone à utilisation obligatoire du transpondeur;

15° TRA : abréviation « Temporary Reserved Airspace », espace aérien réservé temporairement;

16° TSA : abréviation de « Temporary Segregated Airspace », espace aérien séparé temporairement;

17° Beheerder van de zone : orgaan, aangeduid door de directeur-generaal, om voor een bepaalde geografische UAS-zone de voorafgaande vluchtvergunningen af te leveren;

18° Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) : het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

19° directeur-generaal : de directeur-generaal van het DGLV of zijn gemachtigde;

20° geo-caging systeem : een systeem dat voorkomt dat de UAS buiten een bepaald volume van het luchtruim (verticaal en horizontaal) vliegt, zoals gedefinieerd tijdens de vluchtplanningsfase voor de beoogde vluchttuitvoering;

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

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

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

**Art. 4.** De directeur-generaal maakt door middel van een webapplicatie en/of een website, de geografische UAS-zones bekend met inbegrip van de toegangsvoorwaarden zoals bepaald in dit besluit en aanvullende praktische modaliteiten.

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

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

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

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

## HOOFDSTUK 2. — Militaire geografische UAS-zones

### Afdeling 1. — Niet gecontroleerde militaire vliegvelden

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

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

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

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

### Afdeling 2. — Militaire Controlled Traffic Region(CTR)

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

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

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

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

Voor modelluchtvaartterreinen bedoeld in artikel 21 kan schriftelijk een afwijking van lid 3 worden toegestaan door Defensie.

17° Gestionnaire de zone : organisme désigné par le directeur général pour délivrer les autorisations de vol préalables pour une zone géographique UAS déterminée;

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

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

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

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

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

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

**Art. 4.** Le directeur général publie, par le biais d'une application web et/ou d'un site Internet, les zones géographiques UAS y inclus les conditions d'accès telles que déterminées par cet arrêté et des modalités pratiques additionnelles.

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

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

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

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

## CHAPITRE 2. — Zones géographiques UAS militaires

### Section 1<sup>ère</sup>. — Aérodrômes militaires non contrôlés

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

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

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

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

### Section 2. — Controlled Traffic Region (CTR) militaire

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

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

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

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

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

*Afdeling 3. — Militaire Terminal  
Manoeuvring Area (TMA) en Control Area (CTA)*

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

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

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

*Afdeling 4. — Zones ter bescherming van gecontroleerde militaire vliegvelden buiten hun openingstijden*

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

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

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

1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC voor elke vlucht binnen deze zone;

2° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone voor elke vlucht binnen deze zones die wordt aangevraagd volgens de procedure bepaald in de voorafgaande vluchtvergunning bedoeld in 1°;

3° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid (ADIV) voor elke vlucht hoger dan vijfendertig voet AGL.

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

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

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

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

Voor modelluchtvaartterreinen bedoeld in artikel 21 kan schriftelijk een afwijking van lid 3 worden toegestaan door Defensie.

*Afdeling 6. — Militaire danger zones*

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

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

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

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

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

*Afdeling 7. — Militaire helistrips en heliports*

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

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

*Section 3. — Terminal Manoeuvring  
Area (TMA) et Control Area (CTA) militaire*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Section 5. — Zones supplémentaires visant à protéger certains aéroports militaires contrôlés en dehors de leurs heures d'ouverture*

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

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

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

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

*Section 6. — Zones de danger militaires*

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

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

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

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

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

*Section 7. — Hélistrips et héliports militaires*

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

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

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

*Afdeling 8. — Militaire Helicopter Training Area (HTA)*

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

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

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

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

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

Voor modelluchtvaartterreinen bedoeld in artikel 21 kan schriftelijk een afwijking van lid 3 worden toegestaan door Defensie.

*Afdeling 9. — Militaire Low Flying Area (LFA)*

*Onderafdeling 1. — Low-Flying Area (LFA) boven land*

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

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

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

*Onderafdeling 2. — LFA boven zee*

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

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

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

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

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

*Afdeling 10. — Militaire restricted areas*

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

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

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

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

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

*Afdeling 11. — Militaire Temporary Reserved Airspace (TRA) en Temporary Segregated Airspace (TSA)*

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

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

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

*Section 8. — Helicopter Training Area (HTA) militaire*

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

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

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

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

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

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

*Section 9. — Low Flying Area (LFA) militaire*

*Sous-section 1<sup>ère</sup>. — Low-Flying Area (LFA) au-dessus des terres*

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

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

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

*Sous-section 2. — LFA au-dessus de la mer*

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

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

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

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

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

*Section 10. — Restricted areas militaires*

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

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

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

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

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

*Section 11. — Temporary Reserved Airspace (TRA) et Temporary Segregated Airspace (TSA) militaire*

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

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

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

#### *Afdeling 12. — Militaire domeinen*

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

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

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

- 1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC;
- 2° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone die wordt aangevraagd volgens de procedure bepaald in de voorafgaande vluchtvergunning bedoeld in 1°;
- 3° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid (ADIV);
- 4° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de Belgian Military Airworthiness Authority (BMAA).

#### HOOFDSTUK 3. — *Ongecontroleerde civiele luchtvaartterreinen*

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

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

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

#### HOOFDSTUK 4. — *Civiele heliavens*

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

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

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

#### HOOFDSTUK 5. — *Civiele modelluchtvaartterreinen*

##### *Afdeling 1. — Algemene regels van toepassing op alle civiele modelluchtvaartterreinen*

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

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

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

##### *Afdeling 2. — Specifieke regels van toepassing op bepaalde modelluchtvaartterreinen*

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

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

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

#### *Section 12. — Domaines militaires*

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

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

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

- 1° disposer d'une autorisation de vol préalable de la SPACC;
- 2° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone qui est demandée selon la procédure définie dans l'autorisation de vol préalable visée au 1°;
- 3° disposer d'une autorisation de vol préalable du Service Général du Renseignement et de la Sécurité (SGRS);
- 4° disposer d'une autorisation de vol préalable de la Belgian Military Airworthiness Authority (BMAA).

#### CHAPITRE 3. — *Aérodromes civils non contrôlés*

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

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

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

#### CHAPITRE 4. — *Héliports civils*

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

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

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

#### CHAPITRE 5. — *Terrains d'aéromodélisme civils*

##### *Section 1<sup>re</sup>. — Dispositions générales applicables à tous les terrains d'aéromodélisme civils*

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

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

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

##### *Section 2. — Règles spécifiques applicables à certains terrains d'aéromodélisme*

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

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

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

#### HOOFDSTUK 6. — Zeehavens

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

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

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

#### HOOFDSTUK 7. — UAS- testzones

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

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

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

#### HOOFDSTUK 8. — Penitentiaire inrichtingen

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

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

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

- 1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone ;
- 2° beschikken over een systeem voor directe identificatie op afstand;
- 3° indien er een vorm van audiovisuele opname in de geografische UAS-zone noodzakelijk is, moet men beschikken over een specifieke voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de beheerder van de zone.

#### HOOFDSTUK 9. — Nucleaire installaties

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

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

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

- 1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone;
- 2° beschikken over een systeem voor directe identificatie op afstand;
- 3° beschikken over een geobewustzijnssysteem.

#### HOOFDSTUK 10. — Koninklijke domeinen

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

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

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

#### HOOFDSTUK 11. — Geografische UAS-zones onder operationeel beheer van skeyes

##### Afdeling 1. — Civiele Controlled Traffic Region (CTR)

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

- 1° Very Low Level 0 (VLL 0);

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

#### CHAPITRE 6. — Ports maritimes

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

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

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

#### CHAPITRE 7. — Zones d'essai UAS

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

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

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

#### CHAPITRE 8. — Établissements pénitentiaires

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

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

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

- 1° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone;
- 2° disposer d'un système d'identification directe à distance;
- 3° si une forme d'enregistrement audiovisuel dans la zone géographique UAS est nécessaire, il convient de disposer d'une autorisation écrite spécifique préalable du gestionnaire de zone.

#### CHAPITRE 9. — Installations nucléaires

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

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

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

- 1° disposer d'une autorisation de vol préalable du gestionnaire de zone;
- 2° disposer d'un système d'identification directe à distance;
- 3° disposer d'un système de géovigilance.

#### CHAPITRE 10. — Domaines royaux

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

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

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

#### CHAPITRE 11. — Zones géographiques UAS sous gestion opérationnelle de skeyes

##### Section 1<sup>ère</sup>. — Controlled Traffic Region (CTR) civile

**Art. 28.** Les zones géographiques UAS visant à protéger les CTR des aérodromes civils contrôlés consistent en trois zones géographiques UAS distinctes:

- 1° Very Low Level 0 (VLL 0);

2° Very Low Level 1 (VLL 1);

3° Very Low Level 2 (VLL2).

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

#### Onderafdeling 1. — VLL 0

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

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

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

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

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

1° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC;

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

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

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

5° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

6° beschikken over een geo-caging systeem;

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

#### Onderafdeling 2. — VLL 1

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

1° een cilinder met als straal vierduizendvijfhonderd meter of meer indien noodzakelijk geacht om redenen van luchtvaartveiligheid vanuit het ARP of vanuit een ander punt goedgekeurd door de directeur-generaal, en die zich uitstrekt vanaf grondniveau tot een hoogte van vierhonderd voet AAE;

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

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

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

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

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

1° UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie “open” mogen niet worden uitgevoerd op een hoogte van meer dan honderdvijftig voet AGL en in geen geval op een hoogte die deze van het hoogste obstakel

2° Very Low Level 1 (VLL 1);

3° Very Low Level 2 (VLL 2).

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

#### Sous-section 1<sup>ère</sup>. — VLL 0

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5° disposer d’un système de géovigilance;

6° disposer d’un système de géo-caging;

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

#### Sous-section 2. — VLL 1

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

1° un cylindre d’un rayon de quatre mille cinq cents mètres, ou plus si jugé nécessaire pour des raisons de sécurité aérienne, à partir de l’ARP ou à partir d’un autre point approuvé par le directeur général et qui s’étend du niveau du sol jusqu’à une hauteur de quatre cents pieds AAE ;

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

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

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

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

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

1° les exploitations d’UAS dans la catégorie « ouverte » ne peuvent être réalisées à une hauteur supérieure à cent cinquante pieds AGL et, en aucun cas, à une hauteur supérieure à celle de l’obstacle le plus élevé



binnen een straal van honderd meter overschrijdt tenzij uitdrukkelijk toegestaan door de bevoegde luchtverkeersleidingsdienst;

2° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC;

3° beschikken over een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone aangevraagd volgens de aanvullende praktische modaliteiten vastgesteld overeenkomstig artikel 4;

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

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

6° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

7° voor alle UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie “specifiek”, beschikken over een geo-caging systeem;

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

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

### Onderafdeling 3. — VLL 2

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

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

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

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

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

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

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

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

6° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

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

Voor modelluchtvaartterreinen bedoeld in artikel 21 kan schriftelijk een afwijking van lid 3 worden toegestaan door skeyes.

### Afdeling 2. — Civile Terminal Manoeuvring Area (TMA) en Controlled Area (CTA)

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

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

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

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

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

3° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

4° beschikken over een geo-caging systeem.

dans un rayon de cent mètres, sauf autorisation expresse du service du contrôle de la circulation aérienne compétent;

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

3° disposer des autorisations de vol préalables du gestionnaire de zone qui sont demandées en suivant les modalités pratiques additionnelles établies conformément à l’article 4;

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

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

6° disposer d’un système de géovigilance;

7° pour toutes les exploitations d’UAS dans la catégorie « spécifique », disposer d’un système de geo-caging;

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

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

### Sous-section 3. — VLL 2

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

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

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

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

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

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

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

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

6° disposer d’un système de géovigilance;

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

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

### Section 2. — Terminal Manoeuvring Area (TMA) et Controlled Area (CTA) civile

**Art. 32.** La zone géographique UAS visant à protéger une TMA civile ou une CTA civile est déterminée par les limites latérales et verticales de cette TMA civile ou de cette CTA civile reprises dans l’AIP Belgique-Luxemburg.

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

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

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

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

3° disposer d’un système de géovigilance;

4° disposer d’un système de geo-caging.

*Afdeling 3. — Radio Mandatory Zone en Transponder Mandatory Zone (RMZ/TMZ) van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem*

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

- 1° EBKT RMZ/TMZ – Zone 1;
- 2° EBKT RMZ/TMZ – Zone 2.

Onderafdeling 1. — EBKT RMZ/TMZ Zone 1

**Art. 34.** De geografische UAS-zone EBKT RMZ/TMZ – Zone 1 omvat:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

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

Onderafdeling 2. — EBKT RMZ/TMZ – Zone 2

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

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

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

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

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

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

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

5° beschikken over een geobewustzijnssysteem;

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

Voor modelluchtvaartterreinen bedoeld in artikel 21 kan schriftelijk een afwijking van lid 3 worden toegestaan door skeyes.

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

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

- 1° EBKT RMZ/TMZ – Zone 1 ;
- 2° EBKT RMZ/TMZ – Zone 2.

Sous-section 1<sup>ère</sup>. — EBKT RMZ/TMZ Zone 1

**Art. 34.** La zone géographique UAS EBKT RMZ/TMZ – Zone 1 comprend :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6° disposer d'un système de géovigilance;

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

Sous-section 2. — EBKT RMZ/TMZ – Zone 2

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

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

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

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

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

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

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

5° disposer d'un système de géovigilance;

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

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

**HOOFDSTUK 12. — Geografische UAS-zone ter bescherming van bepaalde openbare instellingen gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

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

De Directeur-generaal bepaalt een lijst van deze openbare instellingen en stelt deze ter beschikking overeenkomstig artikel 4 van dit besluit en artikel 5, § 5 van het koninklijk besluit van 8 november 2020 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.

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

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

**HOOFDSTUK 13: — Overgangsbepaling en slotbepaling**

**Art. 37.** Voor de UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie “open” uitgevoerd met een UAS waarvan de maximale startmassa minder dan 900g is en voor de UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie “specifiek” worden uitgesteld tot 2 december 2021:

1° de verplichting om te beschikken over een UAS uitgerust met een systeem voor directe identificatie op afstand in de artikelen 29 tot en met 32 en de artikelen 34 en 35;

2° de verplichting om te beschikken over een UAS uitgerust met een geobewustzijnssysteem in de artikelen 29 tot en met 32 en de artikelen 34 en 35.

De bepalingen van lid 1 zijn niet van toepassing op UAS-vluchtuitvoeringen waarvoor het gebruik van dit systeem voor directe identificatie op afstand en/of dit geobewustzijnssysteem overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EU) nr. 2019/947 verplicht is.

**Art. 38.** Dit besluit treedt in werking op 31 december 2020.

Brussel, 21 december 2020.

G. GILKINET

**CHAPITRE 12. — Zone géographique UAS visant à protéger certaines institutions publiques situées en Région de Bruxelles-Capitale**

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

Le directeur général définit la liste de ces institutions publiques et tient celle-ci à disposition conformément aux dispositions de l’article 4 du présent arrêté et à l’article 5, § 5 de l’arrêté royal du 8 novembre 2020 portant exécution du règlement d’exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l’exploitation d’aéronefs sans équipage à bord.

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

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

**CHAPITRE 13. — Disposition transitoire et disposition finale**

**Art. 37.** Pour les exploitations d’UAS dans la catégorie « ouverte » effectuées avec un UAS dont la masse maximale au décollage est inférieure à 900 g et pour les exploitations d’UAS dans la catégorie « spécifique » sont reportées jusqu’au 2 décembre 2021:

1° l’obligation de disposer d’un UAS équipé d’un système d’identification directe à distance dans les articles 29 à 32 inclus et les articles 34 et 35 ;

2° l’obligation de disposer d’un UAS équipé d’un système de géovigilance dans les articles 29 à 32 inclus et les articles 34 et 35.

Les dispositions de l’alinéa 1<sup>er</sup> ne s’appliquent pas aux exploitations d’UAS pour lesquelles l’utilisation de ce système d’identification directe à distance et/ou de ce système de géovigilance est requis conformément aux dispositions du règlement (UE) 2019/947.

**Art. 38.** Cet arrêté entre en vigueur le 31 décembre 2020.

Bruxelles, le 21 décembre 2020.

G. GILKINET

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID,  
ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG**

[2020/204598]

**1 DECEMBER 2020. — Koninklijk besluit tot vaststelling voor de ondernemingen die onder het Paritair Comité voor de stoffering en de houtbewerking ressorteren, van de voorwaarden waaronder het gebrek aan werk wegens economische oorzaken de uitvoering van de arbeidsovereenkomst voor werklieden volledig schorst (PC 126) (1)**

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, artikel 51, § 1, vervangen bij de wet van 30 december 2001 en gewijzigd bij de wetten van 4 juli 2011 en 15 januari 2018;

Gelet op het advies van het Paritair Comité voor de stoffering en de houtbewerking, gegeven op 2 september 2020;

Gelet op advies 68.086/1 van de Raad van State, gegeven op 20 oktober 2020, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Dit besluit is van toepassing op de werkgevers en de werklieden van de ondernemingen die onder het Paritair Comité voor de stoffering en de houtbewerking ressorteren.

**Art. 2.** Bij gebrek aan werk wegens economische oorzaken, mag de uitvoering van de arbeidsovereenkomst voor werklieden geheel worden geschorst mits hiervan ten minste drie dagen vooraf kennis wordt gegeven.

De kennisgeving geschiedt door aanplakking van een bericht op een goed zichtbare plaats in de lokalen van de onderneming.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI,  
TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE**

[2020/204598]

**1<sup>er</sup> DECEMBRE 2020. — Arrêté royal fixant, pour les entreprises ressortissant à la Commission paritaire de l’ameublement et de l’industrie transformatrice du bois, les conditions dans lesquelles le manque de travail résultant de causes économiques suspend totalement l’exécution du contrat de travail d’ouvrier (CP 126) (1)**

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, l’article 51, § 1<sup>er</sup>, remplacé par la loi du 30 décembre 2001 et modifié par les lois des 4 juillet 2011 et 15 janvier 2018;

Vu l’avis de la Commission paritaire de l’ameublement et de l’industrie transformatrice du bois, donné le 2 septembre 2020;

Vu l’avis 68.086/1 du Conseil d’État, donné le 20 octobre 2020, en application de l’article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois sur le Conseil d’État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté s’applique aux employeurs et aux ouvriers des entreprises ressortissant à la Commission paritaire de l’ameublement et de l’industrie transformatrice du bois.

**Art. 2.** En cas de manque de travail résultant de causes économiques, l’exécution du contrat de travail d’ouvrier peut être totalement suspendue moyennant notification préalable d’au moins trois jours.

La notification se fait par l’affichage d’un avis à un endroit apparent dans les locaux de l’entreprise.