

EINDELIJK BELGISCHE WETGEVING INZAKE DRONES :

het K.B. van 10 april 2016 (B.S., 15 april 2016)

Nu het gebruik van drones steeds populairder aan het worden is en er dus een stijgende behoefte was aan duidelijkheid omtrent de wettelijke voorwaarden waaraan het gebruik van dergelijke op afstand bestuurde luchtvaartuigen , diende ook de Belgische wetgever dringend zorg te dragen voor het op punt zetten van een aangepaste regelgeving, ter aanvulling van de reeds bestaande Europese wetgeving. Het langverwachte Koninklijk Besluit met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim werd op 10 april 2016 afgekondigd en werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 15 april 2016.

Mits aan de voorwaarden van huidig K.B. wordt voldaan , zijn de artikelen 2 tot 42 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart niet van toepassing op een “RPAS” , d.w.z. een op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel, het/de ermee verbonden grondcontrolestation(s), de vereiste bestuurs- en controleverbindingen en elk ander element, zoals het beschreven wordt in het typeontwerp.

In deze nieuwsbrief geven wij U een korte samenvatting van de belangrijkste bepalingen van het desbetreffende K.B.

Uiteraard kan U voor meer informatie steeds contact met ons opnemen (ponet@ponet-law.be).

I. TOEPASSINGSGBIED

Dit K.B. is van toepassing op elk op afstand bestuurd onbemand luchtvaartuig , afgekort als RPA (“remotely piloted aircraft”), waarvan de maximale startmassa niet meer dan 150 kg bedraagt, bestuurd vanaf een grondcontrolestation dat opstijgt van of landt op het Belgisch grondgebied of een deel van zijn vlucht uitvoert in het Belgisch luchtruim, voor zover deze niet valt onder de Europese regelgeving.

Op RPA's gebruikt binnenin een gebouw of RPA's die ingezet worden voor militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-, kustbewakings- of soortgelijke operaties of vergelijkbare activiteiten, vindt het K.B. geen toepassing.

Het K.B. is evenmin van toepassing op de modelluchtvaartuigen (= op afstand bestuurde luchtvaartuigen die uitsluitend voor sportieve en recreatieve doeleinden worden gebruikt) waarvan de maximale startmassa minder dan 1kg bedraagt indien hun gebruik aan de volgende cumulatieve voorwaarden voldoet :

- gebruikt worden met een uitsluitend recreatief doel EN
- op een maximale hoogte van 10 meter boven de grond vliegen EN
- gebruikt worden voor persoonlijke doeleinden buiten de openbare ruimte EN
- niet vliegen in een straal van 3km rond een luchthaven of een civiel of militair luchtvaartterrein EN
- niet vliegen boven een industrieel complex, een gevangenis, de LNG-terminal van Zeebrugge, nucleair installaties, of een groot aantal mensen in open lucht EN
- mits de gebruiker ervoor zorgt om de veiligheid van andere luchtvaartuigen, personen of goederen op de grond, niet in gevaar te brengen EN
- mits de gebruiker zich houdt aan de bepalingen van de toepasselijke regelgeving inzake privacy.

Het gebruik van autonome luchtvaartuigen, namelijk onbemande luchtvaartuigen die de piloot niet in staat stellen om ogenblikkelijk tussen te komen om de vlucht te beheren, wordt uitdrukkelijk verboden.

Bij nog uit te vaardigen M.B.'s kunnen desgevallend afwijkingen toegestaan worden voor activiteiten van openbaar belang, zoals verkeerstoezicht of milieucontroleopdrachten die door of namens overheden worden uitgevoerd.

II. WIE MAG EEN RPA BESTUREN?

Alleen wie houder is van (a) een attest van bestuurder van een RPA of (b) bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA, mag volgens het desbetreffende K.B. een RPA besturen.

II. A Attest van bestuurder van een RPA

Om het attest van bestuurder van een RPA te verkrijgen, moet de aanvrager :

- minimum 16 jaar oud zijn
- aantonen een theoretische opleiding te hebben gevolgd
- zijn praktische kennis aantonen aan een bevoegde RPAS-examinator

Het desbetreffende attest is beperkt tot vluchten op het grondgebied van België en is levenslang geldig.

Het attest van bestuurder van een RPA attesteert de vaardigheid van de houder ervan tot het besturen van RPA's

- 1° met een maximum opstijgmassa minder dan 5 kg ;
- 2° beperkt tot een zichtbereikvlucht (afgekort als VLOS), zijnde een vlucht waarbij de bestuurder van een RPA of in voorkomend geval de RPA-waarnemer zonder hulpmiddelen direct visueel contact met het op afstand bestuurde luchtvaartuig houdt en dit tot een maximale hoogte van 150 voet boven de grond en in een niet-gecontroleerd luchtruim. Sowieso zijn alle operaties verboden in luchtverkeersleidingsgebieden of een luchtruim met een bijzonder statuut (verboden gebieden (P), gevaarlijke gebieden (D), beperkte gebieden (R), helikoptertrainingzones (HTA), laagvliegzones (LFA)), alsook in een tijdelijk gereserveerd luchtruim (TRA) of een tijdelijk afgescheiden luchtruim (TSA) en in een straal van 1,5 zeemijl rond luchtvaartterreinen voor luchtvaartuigen of voor ultralichte motorluchtvaartuigen en van een 0,5 zeemijl rond een helihaven, behalve na voorafgaande toestemming van de exploitant van het luchtvaartterrein of de helihaven.
- 3° om enkel vluchttuitvoeringen van klasse 2 uit te voeren, d.w.z. elke luchtvaartactiviteit waarbij een RPA met een maximale opstijgmassa van minder dan 5kg wordt gebruikt voor activiteiten zoals luchtfotografie, landmeetkunde en observatie en die een laag risico inhoudt voor de luchtvaartveiligheid, de veiligheid van personen en goederen op de grond

II.B Bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA

Om een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA te verkrijgen (hetgeen wordt uitgegeven door het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart) , moet de aanvrager :

- 1° minstens 18 jaar zijn ;
- 2° een vliegervaring bewijzen met een RPAS onder toezicht van een RPAS-vlieginstructeur, waarvan de duurtijd aan de beoordeling van de RPAS-vlieginstructeur wordt overgelaten ;
- 3° geslaagd zijn voor een door het K.B. omschreven theorie-examen;
- 4° zijn praktische en theoretische kennis hebben aangetoond aan een RPAS-examinator.

Ook dit bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA heeft een levenslange gelding en bepaalt het type RPA waarmee de vluchten uitgevoerd mogen worden, hetzij :

1° RPL-A : RPA met vaste vleugels ;

2° RPL-R : RPA met roterende vleugels ;

3° RPL-S : elk ander RPA buiten het RPA met vaste vleugels of roterende vleugels.

De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA mag enkel de bevoegdheden van zijn bewijs van bevoegdheid uitoefenen als hij :

- 1° in het bezit is van minstens een geldig medisch certificaat ;
- 2° tijdens de voorbije 24 maanden, als bestuurder van een RPA ten minste 6 vluchten met een totale duur van ten minste 2 uur heeft uitgevoerd. Als dat niet het geval is , moet hij een praktijktest afleggen met een RPAS-vlieginstructeur voor hij opnieuw de bevoegdheden van zijn bewijs van bevoegdheid kan uitoefenen.

Het bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA geeft de toestemming aan de houder ervan om een RPA voor vluchtuitvoeringen van klasse 1 en 2 te besturen volgens de zichtbereikvliegvoorschriften.

De uitoefening van de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA is beperkt tot het grondgebied van België.

II.C gemeenschappelijke bepalingen

Noch een bestuurder van een RPA, noch een RPAS-vlieginstructeur of een RPAS-examinator mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid uitoefenen, indien zij onder invloed zijn van alcohol, drugs of eender welk geneesmiddel, al dan niet voorgeschreven, indien zij kennis hebben van een of andere bijwerking die onverenigbaar is met het in alle veiligheid uitoefenen van de bevoegdheden van zijn bewijs van bevoegdheid. Datzelfde geldt voor de RPA-waarnemer (= een opgeleid en bevoegd persoon, die aangewezen is door de exploitant om de bestuurder van een RPA door middel van visuele waarneming van het op afstand bestuurd luchtvaartuig te helpen met het uitvoeren van de vlucht in alle veiligheid binnen de vereisten van dit K.B.) of eender wie die belast is met een beslissende rol voor de veiligheid van het RPAS.

De bestuurder van een RPA dient een gedetailleerd overzicht van alle vluchten bij te houden in een logboek van bestuurder van een RPA, hetgeen minimaal voor elke vlucht de volgende informatie dient te bevatten:

1° de datum van elke vlucht ;

- 2° de naam, voornaam en geboorte datum van de bestuurder van een RPA ;
- 3° het registratiekenmerk van het afzonderlijk RPAS ;
- 4° de opstijg- en landingsplaats met vermelding van hun GPS-coördinaten ;
- 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 vluchtoperaties en in het bijzonder die van een of de RPA-waarnemer(s).

Een reeks vluchten die met een RPAS 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.

II.D.Verplichtingen en verantwoordelijkheden van de bestuurder van een RPA

Elke bestuurder van een RPA is verantwoordelijk voor het gebruik van het RPAS gedurende de vliegtijd en moet

- voortdurend in staat zijn de RPA- functie en -status te volgen ;
- altijd in staat zijn de controle over het RPA te verzekeren ;
- zich ervan vergewissen, op basis van de meest recente weersvoorspellingen, dat voor de volledige vliegtijd de minimale meteorologische voorwaarden voorzien zijn;
- ervoor zorgen dat voor elke vlucht de gewicht- en zwaartepuntbeperkingen worden nageleefd ;
- zich voor elke vlucht verzekeren van het goede onderhoud van het RPAS ;
- ervoor zorgen dat de hulpmiddelen die nodig zijn voor een veilige vlucht beschikbaar zijn voordat een vlucht begint ;
- tijdens het gebruik van het RPAS rekening houden met andere activiteiten op de grond, de topografie, de obstakels, de mogelijke atmosferische effecten op de radiocommunicatie, de mogelijke interferenties van de gebruikte frequentie ;
- ervoor zorgen dat elke vlucht wordt ingeschreven in het reisdagboek van het RPA en in zijn logboek ;
- zorg dragen voor het naleven van de vigerende wetgeving inzake de bescherming van de privacy.
- de geplande vlucht voorbereiden op een luchtvaartterrein of een operatielocatie vóór de vlucht wordt gestart.

De bestuurder van de RPA moet voldoende kennis hebben van de configuratie van het luchtvaartterrein of van de operatie locatie die gebruikt wordt, in het bijzonder van de aanwezigheid van obstakels, de opgestelde operationele limieten, de procedures voor vliegen, landen, opstijgen en holding en, in voorkomend geval, de verlichting en naderingshulpmiddelen.

Elke exploitant, of bij gebrek eraan elke bestuurder van een RPA, die een RPAS alleen voor niet-commerciële activiteiten gebruikt, dient een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid af te sluiten om de lichamelijke en materiële schade aan derden te dekken.

De bestuurder van een RPA moet zich ervan verzekeren dat de opstijg- en landingsplaats :

- voldoende veilige omstandigheden biedt ;
- goed gedimensioneerd zijn ;
- over de nodige uitrustingen beschikken ;
- vrij van enig obstakel zijn ;
- bestaat uit een oppervlak waarvan de toestand geschikt is voor het type geplande operaties, de grootte en de prestaties van het RPAS, rekening houdende met de externe omstandigheden.

Hij dient daarbij rekening te houden met de vereisten die vermeld zijn in het vlieghandboek van het betreffende RPAS of gelijkwaardig document.

Wanneer hij de bevoegdheden uitoefent van zijn attest of bewijs van bevoegdheid, moet de bestuurder van een RPA steeds de volgende documenten bij zich dragen :

- 1° een persoonlijk identiteitsdocument met een foto ;
- 2° zijn geldig attest van bestuurder van een RPA of zijn geldig bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA ;
- 3° in voorkomend geval, een geldig medisch certificaat ;
- 4° zijn logboek ;
- 5° een kopie van het registratiebewijs van het RPAS of een gelijkwaardig document dat toelaat de exploitant te identificeren ;
- 6° in voorkomend geval, een kopie van de verklaring en van de ontvangstbevestiging of van de toelating;
- 7° een kopie van een geldig verzekeringsattest ;
- 8° een kopie van de delen van het vlieghandboek van het RPAS of gelijkwaardig document die essentieel zijn voor de beoogde exploitatie ;
- 9° in voorkomend geval, een kopie van de delen van het operationeel handboek die essentieel zijn voor de beoogde exploitatie ;
- 10° de controlelijsten pre-flight, in-flight en post-flight ;
- 11° het reisdagboek van het RPA ;
- 12° in voorkomend geval, een kopie van de toelating van het BIPT voor het gebruik van de radiofrequentie ;

13° in voorkomend geval, een kopie van de licentie van het radiostation.

De bestuurder van een RPA moet deze documenten op eenvoudig verzoek van de ambtenaren van het DGLV voorleggen.

De documenten hierboven vermeld onder 4° tot 13° kunnen ook in een elektronische vorm getoond worden.

III. EXPLOITATIE VAN EEN RPAS

Klasse 2 vluchtuitvoeringen worden uitgevoerd onder de volgende voorwaarden :

- de bestuurder moet houder zijn van een attest van bestuurder van een RPA of een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA , en,
- het RPAS moet geregistreerd zijn in België of een andere lidstaat van de Europese Unie, en,
- de uitvoering mag geen klasse 1 vluchtuitvoering zijn , en,
- de vlucht moet worden uitgevoerd met naleving van de vliegverkeersregels en onder andere maximaal toegelaten vlieghoogte en zonder behulp van een RPA waarnemer , en,
- de vlucht moet worden uitgevoerd in een gebied dat in een straal van minimum 50 m vrij is van elk gebouw en van elke persoon niet betrokken bij de vluchtuitvoering of van een verzameling van dieren.

Om klasse 1 vluchtuitvoeringen te verrichten zijn de volgende elementen vereist :

- de bestuurder moet houder zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA , en,
- het RPAS moet geregistreerd zijn in België of een andere lidstaat van de Europese Unie, en,
- RPAS die gebruikt wordt voor klasse 1a vluchtuitvoeringen die een verhoogd risico inhouden moeten beschikken over een certificaat van overeenstemming , en,
- de exploitant moet vooraf de vereiste risicoanalyse uitgevoerd hebben van de beoogde klasse 1 vluchtuitvoeringen rekening houdend met de risico's voor zowel de luchtvaartveiligheid als voor de veiligheid van personen en goederen op de grond ; en,
- de exploitant moet een operationeel handboek opgesteld hebben, en
- de exploitant moet – als de risicoanalyse aantoont dat de geplande vluchtuitvoeringen een matig risico inhouden- voorafgaand een ontvangstbevestiging van de verklaring ontvangen hebben OF beschikken over een toelating , als de risicoanalyse aantoont dat de geplande vluchtuitvoeringen een verhoogd risico inhouden.
- Elk vlucht uitgevoerd als een klasse 1 vluchtuitvoering moet voorafgaand aan het DGLV gemeld worden.

De vluchtuitvoeringen moeten steeds worden verricht met naleving van privacy regelgeving.

IV. VERPLICHTINGEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE EXPLOITANT VAN EEN RPAS

Elke exploitant is verplicht :

- om de veiligheid te garanderen van de operaties die hij uitvoert ;
- om het onderhoud uit te voeren , in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en in voorkomend geval met de instructies uit het operationeel handboek en het onderhoudshandboek ;
- om een onderhoudslogboek van elke RPAS bij te houden ;
- er zorg voor te dragen dat elke vlucht gedekt is door een adequate verzekeringspolis ;
- de persoonsgegevens te behandelen in overeenstemming met de vigerende wetgeving ;
- de nodige informatie en documenten te verschaffen op eenvoudig verzoek van het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart ;
- zich te onderwerpen aan het toezicht door het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart en alle inlichtingen te verschaffen die dit toezicht mogelijk maken.

Voor klasse 1 vluchtuitvoeringen worden er in het KB nog bijkomende voorwaarden opgelegd aan de exploitanten.

Elke exploitant die een RPAS voor professionele en/of commerciële activiteiten gebruikt zal verzekerd zijn in overeenstemming met artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen.

Elke exploitant, of bij gebrek eraan elke bestuurder van een RPA, die een RPAS alleen voor niet-commerciële activiteiten gebruikt, dient een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid af te sluiten om de lichamelijke en materiële schade aan derden te dekken.

V. LOCATIES VOOR RPA-VLUCHTEN

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

- 1° operatie locaties ; OF,
- 2° luchtvaartterreinen ; OF
- 3° modelluchtvaartterreinen.

Een voor het opstijgen of landen van een RPAS gebruikte operatie locatie, mag slechts worden gebruikt als ze in overeenstemming is met de vereisten van het vlieghandboek van het betreffende RPAS, of een gelijkwaardig document. Het opstijgen en landen van een RPAS mag de veiligheid van bemande luchtvaartuigen of van personen of goederen op de grond nooit in het gedrang brengen.

Een RPAS kan een luchtvaartterrein slechts gebruiken als de toelating of het certificaat dat door de minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, afgegeven is voor het luchtvaartterrein, het opstijgen en landen van RPAS toestaat.

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.

Elke gebruiker van een luchtvaartterrein, een operatie locatie, een terrein gemachtigd voor praktische opleiding of een modelluchtvaartterrein die voor RPAS gebruikt worden, is ertoe gehouden :

1° alle nodige schikkingen te treffen om er de veiligheid en de goede orde te verzekeren en daartoe de nodige personen en middelen ter beschikking te stellen ;

2° een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid af te sluiten tot dekking van lichamelijke en materiële schade aan derden ;

3° aan de ambtenaren van het DGLV de vrije en kosteloze toegang tot de operatie locatie te verlenen bij het uitoefenen van hun functie.

VI. COMMUNICATIE MET DE RPAS

De bestuurs- en controleverbinding van de RPAS moet operationeel zijn 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 bestuur- en controleverbinding in gevaar brengen.

De radiocommunicatie met het RPAS wordt met naleving van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie en zijn uitvoeringsbesluiten voornamelijk het koninklijk besluit van 18 december 2009 betreffende de private radiocommunicatie en de gebruiksrechten voor vaste netten en netten met gedeelde middelen gebruikt.

De radiocommunicatie met het RPAS moet operationeel zijn op elk moment van de vlucht. De radiocommunicatie tussen de bestuurder van een RPA en de RPA-waarnemer moet eveneens operationeel zijn 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.

VII. ONGEVALLLEN EN INCIDENTEN MET RPAS - TOEZICHT

De bestuurder van een RPA, de RPA-waarnemer, de exploitant en iedereen die betrokken is in de operaties van een RPAS moeten onmiddellijk elk incident of ongeval dat zich voordoet bij het gebruik van het RPAS aan het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart en de Air Accident Investigation Unit melden.

Het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart is bevoegd voor het toezicht op personen, luchtvaartuigen en organisaties die vallen onder dit K.B.

Alle technische documenten en informatie die de ambtenaren van het DGLV nodig hebben om hun toezichtactiviteiten uit te oefenen, worden door de houder van deze documenten en informatie, tot hun beschikking gesteld.

VIII. LUCHTVERKEERSREGELS

De RPAS worden overeenkomstig de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012, het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures bediend.

Daarnaast voorziet het K.B. van 10 april 2016 nog in een aantal bijkomende gebods- en verbodsbepalingen.

Zijn sowieso verboden met RPA's :

- 1° operaties op ATS-routes, zoals bedoeld in artikel 2, punt 46) van de Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 ;
- 2° passagiersvervoer ;
- 3° post- of vrachtvervoer ;
- 4° het afwerpen van voorwerpen of het sproeien tijdens de vlucht ;
- 5° slepen ;
- 6° kunstvluchten ;
- 7° formatievluchten.

In iedere situatie die de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar brengt, moet de bestuurder van een RPA de vlucht beëindigen van zodra de voorwaarden vervuld zijn om de vlucht veilig te stoppen.

Tijdens elke fase van de vlucht moet de bestuurder van een RPA zich ervan verzekeren dat het RPA een continue bestuurs- en controleverbinding te behoudt en dat hij, in voorkomend geval, onverwijld de procedures uitvoert die vastgesteld zijn voor het geval van verlies van de verbinding.

Het grondcontrolestation moet in alle fasen van de vlucht compatibel zijn met het RPA waarmee het verbonden is.

Tijdens de vlucht dient de bestuurder van een RPA er zorg voor te dragen om op voldoende afstand van andere luchtvaartuigen te blijven om het effect van zogturbulentie op de prestaties van het RPA te verkleinen. Hij is verantwoordelijk voor het naleven van de veiligheidsafstand tussen zijn RPA en elk ander type luchtvaartuig dat het operatiegebied van het RPA nadert, alsook tussen elk voorwerp of obstakel op de vliegroute van het RPA.

De RPA moet altijd voorrang verlenen aan alle bemande luchtvaartuigen.

IX. ZICHTBEREIKVliegvoorschriften

De bestuurder van een RPA moet - afhankelijk van de technische en operationele kenmerken van het RPAS en van de aard van het obstakel- een redelijke en aangepaste afstand tussen het RPA en de obstakels eromheen tijdens iedere fase van de vlucht.

Operaties mogen niet uitgevoerd worden binnen een straal van 30 meter rond een obstakel .

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

Het gebruik maken van RPA-waarnemers is beperkt tot twee en de afstand tussen de bestuurder van een RPA en het RPA mag in geen geval leiden tot het overschrijden van het bereik van de radioverbinding van het RPAS.

Zowel klasse 1- (tot een maximale hoogte van 300 voet boven de begane grond) als klasse 2 exploitaties (tot een maximale hoogte van 150 voet above ground level) zijn beperkt tot zichtbereikvluchten (afgekort VLOS) in niet-gecontroleerd luchtruim. Er mag sowieso niet gevlogen worden in luchtverkeersleidingsgebieden , verboden gebieden, gevaarlijke gebieden, beperkte gebieden, heliopertrainingszones en laagvliegzones, noch in het tijdelijk gereserveerd luchtruim of tijdelijk afgescheiden luchtruim , noch in een straal van 1,5 zeemijl rond luchtvaartterreinen en 0,5 zeemijl rond een helihaven.

De vluchten met de RPA moeten steeds uitgevoerd worden :

1° buiten de wolken ;

2° binnen het directe zicht van de bestuurder van een RPA of de RPA-waarnemer ;

3° met een horizontale zichtbaarheid die minstens gelijk is aan anderhalve keer de afstand tussen het RPA en de bestuurder van een RPA of de RPA-waarnemer.

X. TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

Fabrikanten kunnen voor een type van RPAS een certificaat van overeenstemming voor een RPA aanvragen , een soort gelijkvormigheidsattest voor drones dus, bij het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart.

Elke RPAS dient een vlieghandboek te hebben waarin de eigenschappen, de mogelijkheden en de gebruikslimieten waarbinnen het RPAS beschouwd wordt als in een toestand waarin het in alle veiligheid bruikbaar is, worden gedefinieerd. Het bevat ook elke component of elke functie specifiek voor het ontwerp die een invloed heeft op de prestatie van het luchtvaartuig of op de mogelijkheid om in specifieke omstandigheden te opereren.

Daarnaast moet er ook een veiligheidsanalyserapport voorhanden zijn voor elke RPAS.

Voor elke wijziging aan een bestaand RPAS die effect heeft op de massa, de balans, de structurele sterkte, de betrouwbaarheid, de operationele kenmerken of andere kenmerken die de luchtwaardigheid van het RPAS beïnvloeden, kan de exploitant een aanvraag indienen tot wijziging van het certificaat van overeenstemming bij de directeur-generaal of bij de door hem aangewezen instantie.

De minister of zijn gemachtigde en de directeur-generaal, kunnen het certificaat van overeenstemming van een type RPAS beperken, schorsen of intrekken als :

1° het RPAS grote risico's of grote gevaren voor het luchtverkeer of personen en goederen op de grond vertoont ; OF

2° het RPAS niet meer voldoet aan de voorwaarden voor aflevering van een certificaat van overeenstemming.

XI. REGISTRATIE VAN RPAS

Er wordt een register van RPAS aangelegd en ieder die dat aanvraagt kan er een uittreksel uit bekomen.

Er wordt een bewijs van registratie afgegeven voor elk behoorlijk in het RPAS register ingeschreven RPAS.

Het bewijs van registratie RPAS is niet meer geldig :

- ingeval de rechten van de houder van het bewijs van registratie van het RPAS een einde nemen ;
- ingeval een der oorzaken van doorhaling van ambtswege van de inschrijving zich voordoet , zijnde (a) het RPAS buiten gebruik is of (b) er geen nieuws meer is van het RPAS sedert een maand, gerekend van de dag van zijn vertrek of van de dag waarop het laatst ontvangen nieuws betrekking heeft.

Elk in het RPAS register ingeschreven RPAS draagt de letters OO gevolgd door een horizontale streep en dan een groep van tenminste vier karakters samengesteld uit ofwel letters, ofwel cijfers ofwel een combinatie van letters en cijfers.

Het desbetreffende kenmerk moet worden bevestigd op het RPA op een duurzame manier zodat het altijd leesbaar is en gemakkelijk te lokaliseren.

Wendy VERHEES



E-mail: w.verhees@ponet-law.be

Tel: +32 (0)3 248 48 40

Fax: +32 (0)3 216 36 71