

FILIP, Koning der Belgen,

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

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, § 1 ;

Gelet op het koninklijk besluit van 14 februari 2001 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen ;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen ;

Gelet op de adviezen van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 29 september 2015 en op 2 maart 2016 ;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 20 november 2015 en 30 maart 2016 ;

Gelet op advies 57.530/4 van de Raad van State, gegeven op 23 juni 2015, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 en advies 58.983/4 van de Raad van State, gegeven op 16 maart 2016, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 ;

Gelet op de vervulling van de procedure van de Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europese Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij ;

Overwegende bijlage II, i) van de Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG ;

Gelet op het advies nr. 32/2015 van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van 22 juli 2015 ;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

TITEL 1. - Algemene bepalingen

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

1° minister : de minister bevoegd voor de Luchtvaart ;

2° DGLV : het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ;

3° directeur-generaal : de directeur-generaal van het DGLV ;

4° op afstand bestuurd luchtvaartuig, afgekort als "RPA" : een onbemand luchtvaartuig waarvan de maximale startmassa niet meer dan 150 kg bedraagt, bestuurd vanaf een grondcontrolestation ;

5° op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel, afgekort als "RPAS" : een op afstand bestuurd luchtvaartuig, het/de ermee verbonden grondcontrolestation(s), de vereiste bestuurs- en controleverbindingen en elk ander element, zoals het beschreven wordt in het typeontwerp ;

6° bestuurs- en controleverbinding : de datalink tussen het op afstand bestuurd luchtvaartuig en het grondcontrolestation om de vlucht te beheren ;

7° bestuurder van een RPA : een persoon die taken uitvoert die essentieel zijn voor de bediening van een op afstand bestuurd luchtvaartuig en die, in voorkomend geval, de vliegbesturing van het op afstand bestuurd luchtvaartuig bedient tijdens de vliegtijd ;

8° 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 besluit ;

9° modelluchtvaartuig : een op afstand bestuurd luchtvaartuig dat uitsluitend voor sportieve en recreatieve doeleinden wordt gebruikt ;

10° zichtbereikvlucht, afgekort als "VLOS" : een vlucht waarbij de bestuurder van een RPA of in voorkomend geval de RPA-waarnemer zonder hulpmiddelen direct visueel contact met het op afstand bestuurd luchtvaartuig houdt ;

11° bemand luchtvaartuig : elk luchtvaartuig dat ontworpen is om bestuurd te worden door een piloot aan boord ;

12° uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 : de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende

luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 ;

13° obstakel : een obstakel zoals bedoeld in artikel 2, 98) van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 ;

14° luchtvaartgids, afgekort als "AIP" : de publicatie zoals bedoeld in artikel 2, 13) van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 ;

15° AGL : afkorting van "above ground level", hoogte boven de grond ;

16° exploitant : een natuurlijke of rechtspersoon die bezig is met of voorstelt zich bezig te houden met de operaties met één of meer op afstand bestuurd luchtvaartuigen ;

17° klasse 2 vluchtuitvoering : 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 ;

18° klasse 1 vluchtuitvoering : elke luchtvaartactiviteit waarbij een RPA wordt gebruikt en die mogelijk een matig of verhoogd risico inhoudt voor de luchtvaartveiligheid en/of de veiligheid van personen en goederen op de grond omdat ze uitgevoerd wordt in een gebied waar de veiligheid van derden op de grond bij een noodgeval in gevaar gebracht zou kunnen worden of die, door haar specifieke aard en de plaatselijke omgeving waar ze plaatsvindt een ernstig risico doet ontstaan ;

19° klasse 1a vluchtuitvoering : elke klasse 1 vluchtuitvoering die een verhoogd risico inhoudt ;

20° klasse 1b vluchtuitvoering: elke klasse 1 vluchtuitvoering die een matig risico inhoudt ;

21° een medisch certificaat voor LAPL : een medisch certificaat dat is afgegeven aan de aanvragers of de titularissen van een bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL), overeenkomstig de bepalingen van Bijlage IV [PART-MED], subdeel A van de Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, alsook van het Koninklijk besluit van 12 juli 2013 tot regeling van de organisatie van de controle van de voorwaarden inzake lichamelijke en

geestelijke geschiktheid van de leden van het stuurpersoneel van burgerlijke luchtvaartuigen, van cabinebemanning en van luchtverkeersleiders.

Art. 2. De artikelen 2 tot 42 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart zijn niet van toepassing op een **≤RPAS>** indien de voorwaarden van dit besluit zijn vervuld.

TITEL 2. - Toepassingsgebied

Art. 3. § 1. Dit besluit is van toepassing op elk RPA 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 met uitzondering van :

1° de RPA gebruikt binnenin een gebouw ;

2° de RPA die ingezet worden voor militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-, kustbewakings- of soortgelijke operaties of vergelijkbare activiteiten.

§ 2. De bepalingen van de artikelen 4 en volgende van dit besluit zijn niet van toepassing op de modelluchtvaartuigen waarvan de maximale startmassa minder dan 1kg bedraagt indien hun gebruik aan de volgende cumulatieve voorwaarden voldoet :

1° ze gebruikt worden met een uitsluitend recreatief doel ;

2° ze op een maximale hoogte van 10 meter boven de grond vliegen ;

3° ze gebruikt worden voor persoonlijke doeleinden buiten de openbare ruimte ;

4° ze niet vliegen in een straal van 3km rond een luchthaven of een civiel of militair luchtvaartterrein ;

5° ze niet vliegen boven een industrieel complex, een gevangenis, de LNG-terminal van Zeebrugge, nucleair installaties, of een groot aantal mensen in open lucht ;

6° de gebruiker ervoor zorgt om de veiligheid van andere luchtvaartuigen, personen of goederen op de grond, niet in gevaar te brengen ;

7° de gebruiker zich houdt aan de bepalingen van de toepasselijke regelgeving inzake privacy.

De minister stelt de operatievoorwaarden vast van modelluchtvaartuigen die niet aan de voorwaarden bepaald in het eerste lid voldoen.

§ 3. 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, is verboden.

Art. 4. De minister kan afwijkingen toestaan van de voorwaarden van dit besluit voor activiteiten van openbaar belang, zoals verkeerstoezicht of milieucontroleopdrachten die door of namens overheden worden uitgevoerd.

TITEL 3. - Luchtverkeersregels

HOOFDSTUK 3.1. - Algemene bepalingen

Art. 5. 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 en artikelen 6 tot 14 van dit besluit bediend.

De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, kan een afwijking op de bepalingen in artikelen 6 tot 14 van dit besluit toestaan, als de geplande operaties een aanvaardbaar veiligheidsniveau bieden, zowel voor het luchtverkeer als voor personen en goederen op de grond.

Art. 6. Zijn 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.

Art. 7. In een situatie die de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar brengt, beëindigt de bestuurder van een RPA de vlucht van zodra de voorwaarden vervuld zijn om de vlucht veilig te stoppen.

Art. 8. Tijdens elke fase van de vlucht verzekert de bestuurder van een RPA zich ervan 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 is in alle fasen van de vlucht compatibel met het RPA waarmee het verbonden is.

Art. 9. Tijdens de vlucht zorgt de bestuurder van een RPA ervoor om op voldoende afstand van andere luchtvaartuigen te blijven om het effect van zogturbulentie op de prestaties van het RPA te verkleinen.

De bestuurder van een RPA 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.

HOOFDSTUK 3.2. - Voorrangregels

Art. 10. In afwijking van punt SERA.3210 van de bijlage van de uitvoeringsverordening (EU) n° 923/2012, verleent een RPA steeds voorrang aan alle bemande luchtvaartuigen.

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

HOOFDSTUK 3.3. - Zichtbereikvliegvoorschriften

Art. 11. De bestuurder van een RPA behoudt 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 tenzij de risicoanalyse bedoeld in artikel 68 aantoont dat de klasse 1 exploitaties kunnen uitgevoerd worden op een kortere afstand zonder de veiligheid in gevaar te brengen.

Art. 12. 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>.

Art. 13. § 1. De klasse 2 exploitaties zijn beperkt tot zichtbereikvluchten (VLOS) tot een hoogte van 150 voet AGL in niet-gecontroleerd luchtruim, en alle operaties zijn uitgesloten :

1° in luchtverkeersleidingsgebieden of een luchtruim met een bijzonder statuut (verboden gebieden (P), gevaarlijke gebieden (D), beperkte gebieden (R), helikoptertrainingzones (HTA), laagvliegzones (LFA)) wanneer deze actief zijn ; en,

2° in een tijdelijk gereserveerd luchtruim (TRA) of een tijdelijk afgescheiden luchtruim (TSA)) ; en,

3° 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.

§ 2. De klasse 1 vluchtuitvoeringen met een **<RPAS>** zijn beperkt tot zichtbereikvluchten (VLOS) tot een hoogte van 300 voet AGL in niet-gecontroleerd luchtruim, en alle operaties zijn uitgesloten :

1° in luchtverkeersleidingsgebieden of een luchtruim met een bijzonder statuut (verboden gebieden (P), gevaarlijke gebieden (D), beperkte gebieden (R), helikoptertrainingzones (HTA), laagvliegzonen (LFA)) wanneer deze actief zijn ; en,

2° in een tijdelijk gereserveerd luchtruim (TRA) of een tijdelijk afgescheiden luchtruim (TSA), behalve wanneer dit luchtruim wordt gecreëerd om operaties met een **<RPAS>** overeenkomstig artikel 14, vierde lid toe te laten ;

3° 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.

De aanvraag voor een operatie die afwijkt van het eerst lid maakt het voorwerp uit van een gemotiveerde en voorafgaande aanvraag tot toelating, volgens de voorwaarden bepaald door de minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, en, in voorkomend geval, na raadpleging van de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Art. 14. In afwijking van punt SERA.5005(a) van de bijlage van de uitvoeringsverordening (EU) n° 923/2012, worden de operaties uitgevoerd overeenkomstig de hieronder bepaalde vliegvoorschriften :

1° buiten de wolken ;

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

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

De horizontale zichtbaarheid is de minimale zichtbaarheid die nodig is voor de operaties in alle richtingen van het horizontaal vlak.

De operaties mogen niet plaatsvinden wanneer de weersomstandigheden langs de route van dien aard zijn dat de vlucht niet over de gehele route kan worden uitgevoerd overeenkomstig de in het eerste lid bepaalde vereisten.

De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, kan, onder de voorwaarden die hij bepaalt en met de naleving van de technische en operationele vereisten van het **<RPAS>**, operaties toestaan die afwijken van de in het eerste lid bepaalde voorwaarden, met inbegrip van nachtelijke operaties, indien die worden uitgevoerd in een tijdelijk gereserveerd luchtruim (TRA) of in een tijdelijk afgescheiden luchtruim (TSA).

TITEL 4. - Attest van bestuurder van een RPA

en bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA

HOOFDSTUK 4.1. - Algemene bepalingen

Art. 15. Niemand mag een RPA besturen indien hij geen houder is van een attest van bestuurder van een RPA of bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA.

Een bestuurder van een RPA, een **<RPAS>**-vlieginstructeur of een **<RPAS>**-examinator mag de bevoegdheden van zijn bewijs van bevoegdheid niet uitoefenen, indien hij onder invloed is van alcohol, drugs of eender welk geneesmiddel, al dan niet voorgeschreven, indien hij kennis heeft van een of andere bijwerking die onverenigbaar is met het in alle veiligheid uitoefenen van de bevoegdheden van zijn bewijs van bevoegdheid.

Een RPA-waarnemer of eender wie die belast is met een beslissende rol voor de veiligheid van het **<RPAS>**, mag zijn functie niet uitoefenen indien hij onder invloed is van alcohol, drugs of eender welk geneesmiddel, al dan niet voorgeschreven, indien hij kennis heeft van een of andere bijwerking die onverenigbaar is met het in alle veiligheid uitoefenen van zijn functie.

Art. 16. Een gedetailleerd overzicht van alle vluchten die uitgevoerd werden in de hoedanigheid van bestuurder van een RPA wordt ingeschreven in een logboek van bestuurder van een RPA.

Het logboek van bestuurder van een RPA bevat voor elke vlucht ten minste de volgende informatie :

- 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.

HOOFDSTUK 4.2. - Attest van bestuurder van een RPA

Art. 17. Uit het attest van bestuurder van een RPA blijkt de vaardigheid van de houder ervan tot het besturen van RPA's :

- 1° met een maximum opstijgmassa minder dan 5 kg ;
- 2° onder de voorwaarden zoals bepaald in artikel 13, § 1 van dit besluit ;
- 3° om enkel vluchtuitvoeringen van klasse 2 uit te voeren.

Art. 18. § 1. Om het attest van bestuurder van een RPA te verkrijgen, moet de kandidaat :

- 1° minstens 16 jaar zijn ;
- 2° aantonen een opleiding theorie te hebben gevolgd ;
- 3° aan een RPAS-examinator zijn praktische kennis aantonen.

§ 2. De opleiding theorie bedoeld in paragraaf 1, 2° beslaat de volgende onderwerpen zoals ze voorzien in bijlage 1 :

- 1° luchtvaartregelgeving ;
- 2° meteorologie ;
- 3° algemene kennis van de technologie van het luchtvaartuig ;
- 4° navigatie ;
- 5° regelgevend kader betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de verwerking van persoonsgegevens.

De kandidaat voor een attest van bestuurder van een RPA die aantoonbaar is van een geldig bewijs van bevoegdheid overeenkomstig verordening (EU) Nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, of van geldig Belgisch militair brevet van bestuurder, wordt vrijgesteld van de theoretische onderwerpen bedoeld in de eerste lid, 1° en 2°. Het praktijkexamen bedoeld in paragraaf 1, 3° heeft tot doel om de vaardigheid van de kandidaat aan te tonen aan een examinator ≤RPAS≥ voor het uitvoeren van de bewegingen bedoeld in bijlage 1, II, 1° tot 5° en 7° onder de operationele voorwaarden van het bewijs van bevoegdheid van een bestuurder van een RPA.

De praktische opleiding en het praktijkexamen worden uitgegevoerd op een terrein waar opleiding toegestaan wordt overeenkomstig artikel 91.

§ 3. Als de kandidaat voldoet aan de in paragraaf 1 bedoelde vereisten, wordt hem een attest van bestuurder van een RPA gegeven.

De directeur-generaal bepaalt de inhoud en de vorm van dit attest.

Art. 19. Het attest van bestuurder van een RPA geeft de toestemming aan de houder ervan een RPA te besturen :

- 1° met een maximaal opstijgmassa minder dan 5kg ;
- 2° volgens de zichtbereikvliegvoorschriften, zonder hulp van een RPA-waarnemer ;
- 3° volgens de voorwaarden bepaald in artikel 13, § 1 van dit besluit ;
- 4° enkel voor het uitvoeren van klasse 2 vluchtuitvoeringen.

De uitoefening van de bevoegdheden van het attest van bestuurder van een RPA is beperkt tot het grondgebied van het Rijk.

Art. 20. Een attest van bestuurder van een RPA is levenslang geldig.

HOOFDSTUK 4.3. - Bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA

Afdeling 4.3.1. - Bevoegdheden en voorwaarden

Art. 21. § 1. Uit het bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA blijkt de vaardigheid van de houder ervan tot het besturen van RPA's.

§ 2. Om het bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA te verkrijgen, moet de kandidaat :

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 het theorie-examen zoals bedoeld in artikel 27 ;

4° zijn praktische en theoretische kennis, zoals bedoeld in de artikelen 26 en verder, hebben aangetoond aan een **<RPAS>**-examinator. De examinator verklaart dat de kandidaat geslaagd dan wel gezakt is en maakt hiervan een aantekening in het logboek van de kandidaat.

§ 3. Als de kandidaat voldoet aan de in tweede paragraaf bedoelde vereisten, geeft het DGLV een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA af.

Art. 22. § 1. Een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA is levenslang geldig.

§ 2. 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 voor LAPL ;

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.

§ 3. De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA die niet voldoet aan de vereisten zoals bepaald in § 2, 2°, moet een praktijktest afleggen met een RPAS-vlieginstructeur voor hij opnieuw de bevoegdheden van zijn bewijs van bevoegdheid kan uitoefenen.

Art. 23. De RPL-bevoegdverklaring zoals bedoeld in artikel 24 bepaalt het type RPA waarmee de bevoegdheden die toegekend zijn aan het bewijs van bevoegdheid mogen uitgeoefend worden.

Het slagen voor de examens die opgelegd zijn voor het verkrijgen van een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA, verleent de kandidaat de bevoegdverklaring voor het type RPA dat bij de testen gebruikt werd.

Art. 24. De bevoegdverklaringen worden toegekend en ingedeeld als volgt :

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.

Art. 25. Een aanvullende typebevoegdverklaring wordt afgegeven aan de kandidaat voor dit type RPA die aan een RPAS-examinator een praktische en theoretische kennis die aangepast is aan de gevraagde bevoegdverklaring, heeft aangetoond.

Afdeling 4.3.2. - Opleiding

Onderafdeling 4.3.2.1. - Theoretische kennis

Art. 26. Het theorie-examen voor het bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA gaat over de onderwerpen zoals bedoeld in bijlage 1, I.

De kandidaat voor een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA die aantoonde dat hij houder is van een geldig bewijs van bevoegdheid overeenkomstig verordening (EU) Nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, of van geldig Belgisch militair brevet van bestuurder, wordt vrijgesteld van de onderwerpen van het theorie-examen zoals bedoeld in bijlage 1, I.1.

Bij zijn inschrijving voor het theorie-examen verschaft de kandidaat het DGLV de documenten die bewijzen dat hij een theoretische opleiding heeft gevolgd die in overeenstemming is met de bepalingen van bijlage 1, I.

Art. 27. § 1. De kandidaat bewijst aan de directeur-generaal of zijn gemachtigde dat hij over een theoretisch niveau beschikt dat overeenstemt met de bevoegdheden die worden toegekend aan de houders van een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA.

De directeur-generaal stelt de procedures vast die horen bij de praktische organisatie van het theorie-examen voor <RPAS>.

§ 2. Het theorie-examen voor <RPAS> bestaat uit :

1° een formulier met meerkeuzevragen met minstens 50 vragen over de onderwerpen zoals bedoeld in de bijlage 1, I.1 dit wordt georganiseerd door het DGLV ;

2° minstens 20 vragen over de onderwerpen zoals bedoeld in bijlage 1, I.2 ; deze vragen worden tijdens de vaardigheidstest gesteld door de examinerator voor <RPAS>.

Art. 28. Een kandidaat slaagt voor het theorie- examen <RPAS>, indien hij ten minste 75% behaalt voor elk onderwerp zoals bedoeld in artikel 27, § 2, 1° en ten minste 75% voor het examen zoals bedoeld in artikel 27, § 2, 2°.

Als een kandidaat mislukt in een van de onderwerpen bedoeld in artikel 27, § 2, 1°, neemt de kandidaat opnieuw deel aan alle onderwerpen van het theorie-examen <RPAS>.

Als een kandidaat mislukt voor het examen bedoeld in artikel 27, § 2, 2°, eindigt het examen.

Onderafdeling 4.3.2.2. - Praktische kennis

Art. 29. De praktische opleiding gaat over de onderwerpen zoals bedoeld in bijlage 1, II.

Art. 30. Voordat de praktische opleiding wordt aangevat, moet de kandidaat houder zijn van minstens een geldig medisch certificaat voor LAPL.

Art. 31. Vooraleer een kandidaat een vaardigheidstest voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid of van een bevoegdverklaring kan afleggen, moet hij :

1° geslaagd zijn voor het theorie-examen <RPAS> in de 12 maanden voorafgaande de datum van de aflegging van de vaardigheidstest ;

2° de aanbeveling voor de vaardigheidstest voorleggen die opgemaakt is door de <RPAS>-vlieginstructeur die verantwoordelijk was voor zijn praktische opleiding.

Art. 32. De praktische opleiding en de vaardigheidstest worden uitgevoerd op een terrein waar opleiding toegestaan wordt overeenkomstig artikel 91.

Art. 33. De kandidaat voor een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA of een eraan verbonden bevoegdverklaring toont de <RPAS>-examinator die door het DGLV werd aangewezen aan dat hij in staat is om in alle veiligheid de geschikte procedures toe te passen en de in bijlage 1, II, bepaalde manoeuvres uit te voeren.

Als een kandidaat mislukt voor de vaardigheidstest, neemt de kandidaat opnieuw deel aan de vaardigheidstest en het theorie-examen bedoeld in artikel 27, § 2, 2°.

Art. 34. 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 het Rijk.

Afdeling 4.3.3. - <RPAS>-vlieginstructeurs

Art. 35. § 1. De vlieginstructie die vereist is voor de afgifte van een attest van bestuurder van een RPA, een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA of van de afgifte of de vernieuwing van een eraan verbonden bevoegdverklaring wordt enkel gegeven door diegene die :

1° houder is van een geldig bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA ;

2° de cursus instructietechniek zoals bedoeld in FCL.930.FI, b), 1) van de verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, heeft gevolgd ;

3° beschikt over een vliegervaring van minstens 100 uur als bestuurder van een RPA ;

4° geslaagd is voor de vaardigheidstest voor <RPAS>-vlieginstructeur die afgenomen door een ervaren <RPAS>-examinator, die hiertoe speciaal door het DGLV is aangewezen.

§ 2. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, geeft een bevoegdverklaring voor <RPAS>-vlieginstructeur af in de vorm van een daarmee overeenstemmende aantekening op het bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA, indien de kandidaat de in de eerste paragraaf bedoelde voorwaarden vervult.

§ 3. De bevoegdverklaring voor <RPAS>-vlieginstructeur is geldig voor een periode van 3 jaar.

De bevoegdverklaring voor <RPAS>-vlieginstructeur wordt automatisch verlengd indien de <RPAS>-vlieginstructeur tijdens de geldigheidsperiode van zijn bevoegdverklaring ten minste 30 uur als <RPAS>-vlieginstructeur of <RPAS>-examinator heeft gepresteerd.

Bij gebrek daaraan of indien de bevoegdverklaring voor <RPAS>-vlieginstructeur is verlopen, dient de kandidaat te slagen voor vakbekwaamheidsbeoordeling die afgenomen wordt door een <RPAS>-examinator die hiertoe speciaal door de minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, wordt aangewezen.

Art. 36. De bevoegdverklaring voor <RPAS>-vlieginstructeur verleent de houder ervan de toestemming om vluchtinstructie te geven voor het verkrijgen van een attest van bestuurder van een RPA, een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA of van een eraan verbonden bevoegdverklaring, indien hij zelf houder is van deze bevoegdverklaring.

Afdeling 4.3.4. - <RPAS>-examinatoren

Art. 37. § 1. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, wijst onder de houders van een geldige bevoegdverklaring voor <RPAS>-vlieginstructeur de <RPAS>-examinatoren aan op basis van ervaring, de bekwaamheden en de persoonlijkheid van de instructeur, met name zijn gedrag, integriteit, objectiviteit en zijn samenwerking met het DGLV.

§ 2. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, geeft een certificaat voor <RPAS>-examinator af in de vorm van een daarmee overeenstemmende aantekening op het bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA, indien de kandidaat de in de eerste paragraaf bedoelde voorwaarden vervult.

§ 3. Het certificaat voor <RPAS>-examinator is geldig voor een periode van 3 jaar.

Het certificaat kan voor dezelfde duur verlengd worden, indien de <RPAS>-examinator nog steeds voldoet aan de voorwaarden van dit besluit en tijdens de geldigheidsduur van het certificaat ten minste 4 vaardigheidstesten heeft afgenomen.

Art. 38. Het certificaat voor <RPAS>-examinator verleent de houder ervan de toestemming om :

1° het afnemen van de vaardigheidstest voor het verkrijgen van een attest van bestuurder van een RPA;

2° het afnemen van het theorie-examen zoals bedoeld in artikel 27, § 2, 2° ;

3° het afnemen van de vaardigheidstest voor het verkrijgen van een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA of van een eraan verbonden bevoegdverklaring, of van de vernieuwing ervan, indien hij er zelf houder van is;

4° indien hij hiertoe speciaal door de minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal werd aangewezen, het afnemen van de vaardigheidstest voor <RPAS>-vlieg instructeur.

De <RPAS>-examinator die het examen heeft afgenomen overhandigt na elk examen voor het verkrijgen van een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA een verslag ervan aan de kandidaat en verstuurt een kopie ervan aan het DGLV.

Art. 39. § 1. Een <RPAS>-examinator dient integer, behoorlijk gekwalificeerd en objectief te zijn.

Hij toont aan dat hij geen strafrechtelijke veroordeling heeft opgelopen die afbreuk doet aan zijn gedrag, rekening houdende met de functies die hij uitoefent.

§ 2. Een <RPAS>-examinator mag geen vaardigheidstest voor de afgifte van een attest, bewijs van bevoegdheid of een bevoegdverklaring afnemen bij kandidaten waaraan hij oleiding heeft gegeven voor het bewijs van bevoegdheid of de bevoegdverklaring waarvoor de vaardigheidstest wordt afgelegd.

§ 3. De <RPAS>-examinator wordt geacht niet objectief te zijn in geval de kandidaat :

1° een bloed- of aanverwant tot in de vierde graad is, tenzij voorafgaand schriftelijk akkoord van de directeur-generaal ;

2° de echtgenoot/ of partner is van de <RPAS>-examinator.

§ 4. De <RPAS>-examinator moet op vraag van het DGLV kunnen aantonen dat zijn objectiviteit niet in het gedrang is, indien de kandidaat :

1° bevriend is met de examinator ;

2° dezelfde economische belangen heeft, zoals bijvoorbeeld het behoren tot dezelfde werkgever.

Afdeling 4.3.5. - Opleiding RPA-waarnemer

Art. 40. De exploitant voorziet in een opleiding voor de RPA-waarnemer zodat hij zijn rol kan vervullen en efficiënt kan samenwerken met de bestuurder van een RPA en kan bijdragen tot de veiligheid van het verloop van de vlucht.

Afdeling 4.3.6. - Intrekking, schorsing of beperking

Art. 41. § 1. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, kan het attest, het bewijs van bevoegdheid of daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten beperken, schorsen of intrekken :

1° bij nalatigheid in de uitoefening van de bevoegdheden die toegekend zijn door het attest, het bewijs van bevoegdheid en/of daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten ;

2° in geval van overtreding, al dan niet opzettelijk, van de bepalingen van dit besluit of de vigerende regelgeving betreffende de luchtvaart ;

3° in geval van het in gevaar brengen van de luchtvaartveiligheid of de veiligheid van personen of goederen op de grond ;

4° in geval van veroordeling wegens het besturen van een voertuig met een alcoholgehalte boven de toegelaten limiet en dit voor de duur die niet minder kan zijn dan de duur van de intrekking van het rijbewijs zoals opgelegd door de rechtbank.

§ 2. Wanneer het bewijs van bevoegdheid van de bestuurder van een RPA wordt geschorst of ingetrokken, geeft hij het onmiddellijk terug aan het DGLV.

TITEL 5. - Technische aspecten

HOOFDSTUK 5.1. - Aanvraag tot certificaat van overeenstemming voor een type op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel

Art. 42. § 1. De fabrikant of zijn vertegenwoordiger, kan voor een RPAS-type, aan het DGLV vragen om :

1° de overeenstemming te onderzoeken van de RPAS met de technische specificaties zoals vermeld in het vlieghandboek van het RPAS of een gelijkwaardig document ; en,

2° zijn geschiktheid te onderzoeken om operaties uit te voeren binnen de vermelde voorwaarden.

§ 2. De directeur-generaal bepaalt de vorm van deze aanvraag.

§ 3. De aanvraag bevat ten minste de volgende documenten :

1° vlieghandboek van het ≤RPAS≥ zoals bepaald in artikel 44, of een gelijkwaardig document ;

2° veiligheidsanalyserapport zoals bepaald in artikel 45 ;

3° onderhoudshandboek opgesteld door de fabrikant en dat de te ondernemen acties beschrijft om ten allen tijde de kenmerken van het ≤RPAS≥ te behouden ;

4° de modaliteiten voor het organiseren van een demonstratievlucht met het type ≤RPAS≥.

§ 4. De aanvraag wordt bij de directeur-generaal of de door hem aangewezen instantie ingediend.

Een onvolledige aanvraag wordt afgewezen.

Art. 43. De instantie die het ontwerp maakt en/of de ≤RPAS≥ produceert,, bewaart en actualiseert de originele exemplaren van alle handleidingen vereist in artikel 42, § 3, die van toepassing zijn op de ≤RPAS≥.

Afdeling 5.1.1. - Vlieghandboek van het ≤RPAS≥

Art. 44. § 1. Het vlieghandboek van het ≤RPAS≥ definieert de eigenschappen, de mogelijkheden en de gebruikslimieten waarbinnen het ≤RPAS≥ beschouwd wordt als in een toestand waarin het in alle veiligheid bruikbaar is.

§ 2. Het vlieghandboek van het ≤RPAS≥ bevat tenminste de elementen zoals bepaald in bijlage 2.

Het bevat ook elke component of elke functie specifiek voor het ontwerp, niet vermeld in bijlage 2, die een invloed heeft op de prestatie van het luchtvaartuig of op de mogelijkheid om in specifieke omstandigheden te opereren.

Afdeling 5.1.2. - Veiligheidsanalyserapport

Art. 45. Het veiligheidsanalyserapport bevat tenminste de elementen zoals vermeld in bijlage 3 en detailleert de middelen om de kenmerken beschreven in het vlieghandboek van het ≤RPAS≥ te waarborgen.

Noodscenario's die kunnen gebeuren buiten diegene die vermeld zijn in bijlage 3 moeten in het veiligheidsanalyserapport geïdentificeerd, beschreven en beheerd worden om het risico op een ongecontroleerde crash van het RPA te verminderen.

Afdeling 5.1.3. - Onderhoud van het ≤RPAS≥

Art. 46. Een <RPAS> met zijn bedienings- en controlesysteem wordt geschikt voor vlucht gehouden overeenkomstig de oorspronkelijke definitie van type en de voorwaarden voorzien door de fabrikant.

Afdeling 5.1.4. - Vluchtdemonstratie met het type <RPAS>

Art. 47. § 1. Na analyse door het DGLV van de documenten zoals bedoeld in de artikelen 44 tot en met 46, voert de aanvrager in aanwezigheid van een door de directeur-generaal aangewezen persoon een vluchtdemonstratie met het type <RPAS> uit.

§ 2. De vluchtdemonstratie gebeurt in minstens twee vluchten waarin :

1° de volledige operationele begrenzing (flight envelope) wordt aangetoond zonder dat deze demonstratie een van de voorwaarden van dit besluit mag overtreden ;

2° de noodscenario's, beschreven in het veiligheids-analyserapport en van toepassing op het type <RPAS>, worden uitgevoerd indien ze de integriteit van het <RPAS> niet in gevaar brengen en niet van dien aard zijn, dat het luchtverkeer of de personen en goederen op de grond nutteloos in gevaar worden gebracht ;

3° de voorwaarden om veilig te opereren overeenkomstig dit besluit en het operationeel handboek worden aangetoond.

§ 3. Indien tijdens de vluchtdemonstratie een incident of accident gebeurt, wordt een nieuwe vluchtdemonstratie georganiseerd.

HOOFDSTUK 5.2. - Afgifte van een certificaat

van overeenstemming voor een type <RPAS>

Art. 48. Als de aanvraag werd ingediend overeenkomstig artikel 42 en de vluchtdemonstratie zoals bedoeld in artikel 47 met succes werd uitgevoerd, geeft de minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, het certificaat van overeenstemming voor het type <RPAS> af.

Art. 49. Het certificaat van overeenstemming is geldig voor de levensduur van het type <RPAS>, zo lang het type <RPAS> onderhouden is in overeenstemming met het onderhoudshandboek en er geen wijzigingen die effect op de massa, de balans, de structurele sterkte, de betrouwbaarheid, de operationele kenmerken of andere kenmerken die de luchtwaardigheid van het <RPAS> tot gevolg hebben, plaatsvinden.

Art. 50. De RPAS die beschikt over een document afgeleverd door een luchtvaartautoriteit van een lidstaat van de Europese unie, of een organisatie door haar erkend, die aantoonst dat de RPAS beantwoordt aan de vereisten van artikel 42, § 1, wordt beschouwd als beschikkend over het certificaat van overeenstemming bedoeld in artikel 48.

Art. 51. § 1. 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.

§ 2. De directeur-generaal bepaalt de vorm van de aanvraag.

De aanvraag verduidelijkt de aanpassingen in de documenten die ingediend werden bij de initiële aanvraag. Het aangepaste vlieghandboek van het RPAS en veiligheidsanalyserapport wordt toegevoegd bij de aanvraag.

HOOFDSTUK 5.3. - Beperking, intrekking en schorsing van het certificaat van overeenstemming voor een type op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel

Art. 52. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, kan 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.

TITEL 6. - Registratie van op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsels

HOOFDSTUK 6.1. - Aanvraag tot registratie

Art. 53. Een register van de op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsels wordt ingesteld.

Art. 54. Een uittreksel uit het RPAS register wordt afgegeven aan al wie zulks aanvraagt.

Art. 55. Geen enkel in het buitenland geregistreerd of ingeschreven RPAS wordt in België geregistreerd alvorens het in het buitenlands register is doorgehaald.

Art. 56. Het registreren of inschrijven in het buitenland van een vroeger in het Belgisch <RPAS> register geregistreerd <RPAS> heeft in het Rijk slechts uitwerking indien de registratie in het Belgische <RPAS> register vooraf is doorgehaald.

Art. 57. § 1. De personen, die in België een <RPAS> wensen te laten registreren, richten aan de directeur-generaal een ondertekende aanvraag tot registratie.

§ 2. De aanvraag tot registratie van het <RPAS> moet tenminste de volgende elementen bevatten :

1° het merk en het model van het <RPAS>, het bouwjaar en in voorkomend geval, het serienummer van de automatische piloot en/of van het <RPAS> ;

2° de benaming van het grondcontrolestation ;

3° de naam, de woonplaats of de zetel van de bouwer van het <RPAS> ;

4° de identiteit van de eigenaars van het <RPAS> :

a. als de aanvrager een natuurlijke persoon is die een Belgisch Rijksregisternummer heeft, zijn Rijsregisternummer ;

b. als de aanvrager een natuurlijke persoon is die geen Belgisch Rijksregisternummer heeft, zijn naam, voornaam, nationaliteit en woonplaats. Een kopie van een identiteitsbewijs wordt bij de aanvraag gevoegd ;

c. als de aanvrager een rechtspersoon naar Belgisch recht of een rechtspersoon naar buitenlands recht met een Belgisch ondernemingsnummer is, de naam, de hoofdzetel, zijn ondernemingsnummer ;

d. als de aanvrager een rechtspersoon onder buitenlands recht is die geen Belgisch ondernemingsnummer heeft, de naam, de hoofdzetel, de plaats en de datum van oprichting, de naam, voornamen, nationaliteit, woon- en verblijfplaats van de hoofdelijk aansprakelijke vennoten, de bestuurders of de zaakvoerders die voor de firma tekenen. Een kopie van de statuten wordt bij de aanvraag gevoegd ;

e. als één of meerdere natuurlijke of rechtspersonen, andere dan de aanvrager, rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben op het <RPAS>, vermeldt de aanvraag de aard en de hoegrootheid van die rechten, alsmede, ook voor elke van die personen, de hierboven opgesomde vermeldingen. Een kopie van het eigendomsbewijs wordt bij de aanvraag gevoegd ;

5° in voorkomend geval, een getuigschrift van schrapping uit het buitenlandse register.

HOOFDSTUK 6.2. - Bewijs van registratie

Art. 58. Een bewijs van registratie van het RPAS wordt afgegeven voor elk behoorlijk in het RPAS register ingeschreven RPAS.

De houder van het bewijs van registratie geeft aan de directeur-generaal binnen dertig dagen kennis van elk feit dat aanleiding geeft tot wijziging van de elementen die voorkomen op het bewijs van inschrijving van het RPAS.

Art. 59. In geval van ongewilde buitenbezitstelling van het bewijs, kan de minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, het vervangen.

Art. 60. § 1. Het bewijs van registratie RPAS is niet meer geldig :

1° ingeval de rechten van de houder van het bewijs van registratie van het RPAS een einde nemen ;

2° ingeval een der oorzaken van doorhaling van ambtswege van de inschrijving zoals bedoeld in artikel 61 zich voordoet.

§ 2. Wanneer het bewijs niet meer geldig is, is de houder ervan gehouden het onmiddellijk terug te zenden naar de directeur-generaal.

Art. 61. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, kan het bewijs van inschrijving schrappen uit het RPAS register als :

1° het RPAS buiten gebruik is ;

2° 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.

Art. 62. Van de schrapping wordt schriftelijk kennis gegeven aan de persoon aan wie het bewijs van registratie werd afgegeven.

Een bewijs van schrapping wordt afgegeven aan al wie dit aanvraagt.

HOOFDSTUK 6.3. - Registratiekenmerken

Art. 63. 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.

Art. 64. Het kenmerk bedoeld in artikel 63 wordt bevestigd op het RPA op een duurzame manier zodat het altijd leesbaar is en gemakkelijk te lokaliseren.

TITEL 7. - Exploitatie van op afstand

bestuurde luchtvaartuigsystemen

HOOFDSTUK 7.1. - Algemene bepalingen

Art. 65. Klasse 2 vluchtuitvoeringen worden uitgevoerd onder de volgende voorwaarden :

1° de bestuurder van het afstandsbestuurd luchtvaartuig is houder van een attest van bestuurder van een RPA of een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA ;

2° het ≤RPAS is geregistreerd in overeenstemming met artikel 57, of beschikt over een gelijkwaardig document afgeleverd door een luchtvaartautoriteit van een lidstaat van de Europese unie ;

3° de uitvoering mag geen klasse 1 vluchtuitvoering zijn ;

4° de vlucht wordt uitgevoerd met naleving van de vliegverkeersregels en onder andere de vlieghoogte vastgesteld in artikel 13, § 1 en zonder behulp van een RPA waarnemer ;

5° de vlucht wordt 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.

Art. 66. Om klasse 1 vluchtuitvoeringen te verrichten zijn de volgende elementen vereist :

1° de bestuurder is houder van een geldig bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA ;

2° het ≤RPAS is geregistreerd in overeenstemming met artikel 57, of beschikt over een gelijkwaardig document afgeleverd door een luchtvaartautoriteit van een lidstaat van de Europese unie ;

3° ≤RPAS die gebruikt wordt voor klasse 1a vluchtuitvoeringen die een verhoogd risico inhouden beschikt over een certificaat van overeenstemming afgeleverd in overeenstemming met artikel 48 of een gelijkwaardig document afgeleverd door een bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese unie ;

4° de exploitant heeft vooraf de risicoanalyse bedoeld in artikel 68 uitgevoerd 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,

5° de exploitant heeft een operationeel handboek opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikelen 78 en 79 ; en,

6° de exploitant heeft een ontvangstbevestiging van de verklaring ontvangen, bedoeld in artikel 72 ; of

7° de exploitant beschikt over een toelating bedoeld in artikel 75.

Elk vlucht uitgevoerd als een klasse 1 vluchtuitvoering wordt voorafgaand aan het DGLV gemeld. De directeur-generaal bepaalt de modaliteiten van deze melding.

Art. 67. De vluchtuitvoeringen worden verricht met naleving van privacy regelgeving.

HOOFDSTUK 7.2. - Risicoanalyse voor de vluchtuitvoeringen

Art. 68. De exploitant voert voor het begin van de operaties, een analyse uit van de risico's van de geplande vluchtuitvoeringen voor de luchtvaartveiligheid en de veiligheid van personen en goederen op de grond.

De directeur-generaal bepaalt de vorm en inhoud van de risicoanalyse.

De risicoanalyse wordt uitgevoerd rekening houdend met onder andere de aard van geplande vluchtuitvoeringen alsook de plaats en de omgeving waar ze zullen uitgevoerd worden.

Worden onder andere beschouwd als klasse 1a vluchtuitvoeringen, de operaties :

1° uitgevoerd boven of in de nabijheid van een verzameling van personen ; of,

2° die als gevolg hebben het overvliegen van personen ; of,

3° uitgevoerd in afwijking van de bepalingen van dit besluit.

De exploitant voegt bij de verklaring of de aanvraag tot toelating de risicoanalyse met inbegrip van de maatregelen om de risico's te verminderen.

HOOFDSTUK 7.3. - Verklaring

Art. 69. Als de risicoanalyse bedoeld in artikel 68 aantoont dat de geplande vluchtuitvoeringen een matig risico inhouden, worden deze vluchtuitvoeringen onderworpen aan een voorafgaande verklaring.

Art. 70. De exploitant dient minstens tien dagen voor de eerste klasse 1b vluchtuitvoering een verklaring in bij het DGLV.

De directeur-generaal bepaalt de vorm van de verklaring.

Elke wijziging van een element uit de verklaring moet minstens vijf dagen voor de geplande datum van de invoering van de geplande wijziging worden gemeld aan het DGLV.

De Directeur-generaal bepaalt de vorm en de inhoud van de verklaring van wijziging.

Art. 71. Bij ontvangst van de verklaring controleert het DGLV of :

1° alle gevraagde informatie overgemaakt is ;

2° de risico's juist geëvalueerd zijn door de exploitant in het kader van de risicoanalyse bedoeld in artikel 68.

Indien nodig kan de directeur-generaal ontbrekende of bijkomende informatie of documenten betreffende de aard van de geplande activiteiten opvragen.

Art. 72. Indien blijkt dat de geplande klasse 1b vluchtuitvoeringen voldoen aan de voorwaarden van artikel 71, verstuurt het DGLV een bericht van ontvangst van de verklaring.

De exploitant mag de klasse 1b vluchtuitvoeringen aanvangen van zodra hij de door het DGLV verstuurde ontvangstbevestiging heeft ontvangen.

Vanaf de datum van de ontvangstbevestiging is de verklaring geldig voor alle klasse 1b vluchtuitvoeringen verricht door de exploitant binnen het kader van de verklaarde activiteit tot de herroeping ervan door het DGLV in toepassing van artikel 88 of het beëindigen van de activiteit door de exploitant.

De exploitant houdt het DGLV schriftelijk op de hoogte zodra hij zijn activiteiten beëindigd heeft.

HOOFDSTUK 7.4. - Toelating

Art. 73. Als de risicoanalyse bedoeld in artikel 68 aantoont dat de geplande vluchtuitvoeringen een verhoogd risico inhouden, worden deze vluchtuitvoeringen onderworpen aan een voorafgaande toelating.

Art. 74. De exploitant dient minstens tien dagen voor de eerste klasse 1a vluchtuitvoeringen bij het DGLV of de door de directeur-generaal aangewezen instantie een toelatingsaanvraag in.

De directeur-generaal bepaalt de vorm en de inhoud van de aanvraag.

Art. 75. § 1. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, kent een toelating toe zodra de risicoanalyse, de maatregelen om de risico's te verminderen en de vluchtuitvoeringsprocedures aanvaard zijn.

§ 2. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal bepaalt in de toelating de uitvoeringsvoorwaarden voor de klasse 1a vluchtuitvoeringen.

§ 3. De toelating wordt uitgereikt voor de duur die erin bepaald is. Deze mag niet langer zijn dan één jaar.

Op verzoek van de exploitant kan de toelating worden verlengd indien de resultaten van de toezichtactiviteiten van het DGLV tijdens de duur van de toelating bevredigend zijn en indien aan de uitreikingsvoorwaarden voor de toelating, voldaan is.

§ 4. De exploitant mag de klasse 1a vluchtuitvoeringen aanvangen vanaf de ontvangst van de toelating.

Art. 76. § 1. Bij wijziging van de informatie die in de toelatingsaanvraag werd verstrekt en die een invloed heeft op de reikwijdte van de toelating of op de voorafgaandelijk goedgekeurde klasse 1a vluchtuitvoeringen, dient de exploitant minstens tien dagen voor de geplande datum voor de invoering van deze wijziging een aanvraag tot goedkeuring ervan in bij het DGLV of de door de directeur-generaal aangewezen instantie, onder de vorm die door de directeur-generaal wordt bepaald.

§ 2. De aanvraag tot goedkeuring van een wijziging bevat :

1° alle nodige documenten zodat de directeur-generaal kan oordelen of de aldus gewijzigde klasse 1a vluchtuitvoeringen steeds aan de vereisten van dit besluit beantwoorden ;

2° een aangepaste risicobeoordeling, indien de overwogen wijziging niet in de eerste risicobeoordeling vervat zat, en kopie van de standaard vluchtuitvoeringsprocedures uit het operationeel handboek.

Art. 77. § 1. Nadat de minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, zich ervan heeft vergewist dat de geplande klasse 1a vluchtuitvoeringen aan de voorwaarden van artikel 76, voldoen, kan hij :

1° de wijziging aanvaarden zonder de voorafgaand uitgereikte toelating te wijzigen ;

2° de wijziging aanvaarden en de voorafgaand uitgereikte toelating in dezelfde zin wijzigen ;

3° de wijziging weigeren.

§ 2. De wijziging mag pas worden uitgevoerd na ontvangst van de goedkeuring van de minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal.

HOOFDSTUK 7.5. - Het operationeel handboek

Art. 78. De exploitant die klasse 1 vluchtuitvoeringen uitvoert, moet over een operationeel handboek beschikken en het bijwerken.

Het operationeel handboek en zijn eventuele herzieningen stemmen overeen met het vlieghandboek van het <RPAS>, zoals bedoeld in artikel 44, of een gelijkwaardig document.

Art. 79. Het operationeel handboek bevat al de instructies, informatie en procedures die nodig zijn voor elk gebruikt <RPAS> en die het personeel nodig heeft om de taken correct en veilig te kunnen uitvoeren; het bevat minstens de elementen zoals bedoeld in bijlage 4.

HOOFDSTUK 7.6. - Verplichtingen

en verantwoordelijkheden van de exploitant

Art. 80. § 1. De exploitant :

1° garandeert de veiligheid van de operaties die hij uitvoert ;

2° voert het onderhoud uit, in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en in voorkomend geval met de instructies uit het operationeel handboek en het onderhoudshandboek ;

3° houdt een onderhoudslogboek van elk <RPAS> bij ;

4° zorgt ervoor dat elke vlucht gedekt is door een adequate verzekeringspolis ;

5° behandelt de persoonsgegevens in overeenstemming met de vigerende wetgeving ;

6° verschafft de nodige informatie en documenten op eenvoudig verzoek van de directeur-generaal ;

7° onderwerpt zich aan het toezicht door het DGLV en verschafft alle inlichtingen die dit toezicht mogelijk maken.

§ 2. Behoudend de bepalingen zoals vermeld in § 1 dient de exploitant die klasse 1 vluchtuitvoeringen uitvoert :

1° ervoor te zorgen dat het operationeel handboek in alle omstandigheden overeenstemt met het vlieghandboek van het <RPAS> of een gelijkwaardig document en met de veiligheidsaanbevelingen van het DGLV ;

2° zich ervan te vergewissen dat voor elke klasse 1 vluchtuitvoering, de risico's die mogelijk de luchtvaartveiligheid of de veiligheid van personen of goederen op de grond in gevaar brengen, correct geëvalueerd zijn ;

3° ervoor te zorgen dat de klasse 1 vluchtuitvoeringen gebeuren in overeenstemming met de verklaring die hij heeft ingediend in toepassing van artikel 72 of met de bepalingen van de toelating zoals bedoeld in artikel 75 ;

4° ervoor te zorgen dat het operationeel handboek ter beschikking staat van het personeel, betrokken bij de uitvoering van de klasse 1 vluchtuitvoeringen ;

5° ervoor te zorgen dat elke vlucht gebeurt volgens de procedures die beschreven zijn in het operationeel handboek.

HOOFDSTUK 7.7. - Verplichtingen

en verantwoordelijkheden van de bestuurder van een RPA

Art. 81. Vervangingen en rustperiodes van een bestuurder van een RPA die klasse 1 vluchtuitvoeringen uitvoert, dienen te gebeuren overeenkomstig de bepalingen van het operationeel handboek om ervoor te zorgen dat de bestuurder van een RPA steeds in staat is om de vlucht uit te voeren in toereikende veiligheidsomstandigheden.

Art. 82. De bestuurder van een RPA is verantwoordelijk voor het gebruik van het ≤RPAS≥ gedurende de vliegtijd.

Art. 83. De bestuurder van een RPA :

1° is voortdurend in staat de RPA functie en -status te volgen ;

2° is altijd in staat de controle over het RPA te verzekeren ;

3° vergewist er zich van, op basis van de meest recente weersvoorspellingen, dat voor de volledige vliegtijd de minimale meteorologische voorwaarden voorzien zijn ;

4° zorgt ervoor dat voor elke vlucht de gewicht- en zwaartepuntbeperkingen worden nageleefd ;

5° verzekert zich voor elke vlucht van het goede onderhoud van het ≤RPAS≥ ;

6° zorgt ervoor dat de hulpmiddelen die nodig zijn voor een veilige vlucht beschikbaar zijn voordat een vlucht begint ;

7° houdt tijdens het gebruik van het ≤RPAS≥ rekening met andere activiteiten op de grond, de topografie, de obstakels, de mogelijke atmosferische effecten op de radiocommunicatie, de mogelijke interferenties van de gebruikte frequentie ;

8° zorgt ervoor dat elke vlucht wordt ingeschreven in het reisdagboek van het RPA en in zijn logboek ;

9° zorgt voor het naleven van de vigerende wetgeving inzake de bescherming van de privacy.

De bestuurder van een RPA die klasse 1 vluchtuitvoeringen uitvoert, waakt er eveneens over dat het ≤RPAS≥ wordt gebruikt overeenkomstig het vlieghandboek van het ≤RPAS≥ of een gelijkwaardig document, het operationeel handboek, de verklaring zoals bedoeld in artikel 72 of de toelating zoals bedoeld in artikel 75 en de controlelijsten en in voorkomend geval, zijn certificaat van overeenstemming.

Art. 84. § 1. De bestuurder van een RPA bereidt de geplande vlucht voor op een luchtvaartterrein of een operatie locatie vóór de vlucht wordt gestart.

§ 2. De bestuurder van een RPA heeft voldoende kennis 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.

§ 3. De bestuurder van een RPA verzekert zich ervan dat de opstijg- en landingsplaats :

1° voldoende veilige omstandigheden biedt ;

2° goed gedimensioneerd zijn ;

3° over de nodige uitrustingen beschikken ;

4° vrij van enig obstakel zijn ;

5° 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.

De bestuurder van een RPA houdt hierbij rekening met de vereisten die vermeld zijn in het vlieghandboek van het betreffende RPAS of gelijkwaardig document.

Art. 85. Wanneer hij de bevoegdheden uitoefent van zijn attest of bewijs van bevoegdheid, draagt de bestuurder van een RPA de volgende documenten bij zich :

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 zoals bedoeld in de artikelen 70 en 72 of van de toelating zoals bedoeld in artikel 75 ;

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 legt deze documenten voor op eenvoudig verzoek van de ambtenaren van het DGLV.

De documenten zoals bedoeld in de eerste lid, 4° tot 13° kunnen ook in een elektronische vorm getoond worden.

HOOFDSTUK 7.8. - Bijhouden van de documenten

Art. 86. De exploitant die klasse 1 vluchtuitvoeringen uitvoert, houdt de volgende documenten gedurende vijf jaar bij :

1° de uitgevoerde risicoanalyse in toepassing van artikel 68 ;

2° de verklaring en het bewijs van ontvangst zoals bedoeld in de artikelen 70 en 72, de wijzigingen ervan alsook het bewijs van ontvangst dat door het DGLV werd verstuurd ;

3° de toelating zoals bedoeld in artikel 75, de eventuele wijzigingen en verlengingen ervan, alsook de eraan verbonden risicoanalyses en de procedures voor klasse 1 vluchtuitvoeringen ;

4° het operationeel handboek met eventuele herzieningen ;

5° het reisdagboek van elk RPAS ;

6° de verslagen van de inspecties en audits van het DGLV.

Art. 87. De exploitant houdt gedurende drie maanden de meldingen van voorvallen of gebeurtenissen bij die de veiligheid in gevaar brengen en die moeten gerapporteerd of geregistreerd worden.

HOOFDSTUK 7.9. - Schorsing, intrekking of beperking

Art. 88. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, kan op elk moment de klasse 2 vluchtuitvoeringen of de klasse 1b vluchtuitvoeringen, laten beëindigen of ze verbieden, indien het DGLV vaststelt dat :

1° de klasse 2 vluchtuitvoeringen niet meer beantwoorden aan de voorwaarden zoals bedoeld in de artikelen 65 en verder of de klasse 1b vluchtuitvoeringen niet meer beantwoorden aan de voorwaarden zoals bedoeld in de artikelen 69 en verder ;

2° de klasse 2 vluchtuitvoeringen of de klasse 1b vluchtuitvoeringen, al dan niet opzettelijk een overtreding zijn van de bepalingen van dit besluit of van de vigerende luchtvaartreglementering ;

3° de klasse 2 vluchtuitvoeringen of de klasse 1b vluchtuitvoeringen, de luchtvaartveiligheid of de veiligheid van personen of goederen op de grond in gevaar brengen ;

4° de klasse 1b vluchtuitvoeringen worden uitgevoerd terwijl de exploitant de corrigerende maatregelen zoals bedoeld in het artikel 98, § 3 niet binnen de gestelde termijn heeft uitgevoerd.

Art. 89. De toelating zoals bedoeld in het artikel 75 kan worden geschorst, ingetrokken of beperkt door de minister of zijn gemachtigde, de directeur- generaal :

1° in geval van overtreding van de voorwaarden van dit besluit of van de toelating ;

2° indien de exploitant de corrigerende maatregelen zoals bedoeld in het artikel 98, § 3 niet binnen de gestelde termijn uitvoert ;

3° in geval van overtreding, al dan niet opzettelijk, van de vigerende luchtvaartregelgeving ;

4° indien de luchtvaartveiligheid of de veiligheid van personen of goederen op de grond in gevaar worden gebracht.

TITEL 8. - Luchtvaartterreinen en operatie locaties

Art. 90. § 1. Het opstijgen en het landen van een <RPAS> kunnen plaatsvinden op :

1° operatie locaties ; of,

2° luchtvaartterreinen ; of,

3° modelluchtvaartterreinen.

§ 2. 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.

§ 3. 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.

De in de A.I.P. opgenomen modaliteiten en procedures worden nageleefd.

§ 4. 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.

Art. 91. § 1. De praktische opleiding op een terrein bedoeld in artikel 90, § 1 is alleen toegelaten indien het terrein voorafgaandelijk door de minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, werd toegelaten voor opleiding.

§ 2. De aanvraag tot machtiging wordt ingediend bij de directeur-generaal of de door hem aangewezen instantie. De directeur-generaal bepaalt de vorm en de inhoud van de aanvraag.

§ 3. De machtiging wordt afgegeven indien het terrein aan de volgende cumulatieve voorwaarden voldoet :

1° het terrein bestaat uit ten minste een start- en landingsbaan, een opstijg en naderingszone, een gebied voorbehouden voor de bestuurders van de RPA en hun RPAS en een beschermingszone voor het publiek ;

2° het terrein is vrij van elk obstakel dat het opstijgen, het evolueren en het landen van de RPAS hindert ;

3° de afmetingen van de start- en landingsbaan zijn in overeenstemming met de vereisten van het vlieghandboek van het RPAS dat gebruikt is voor de praktische opleiding ;

4° de opstijg- en naderingszone hebben een vorm en een afmeting overeenkomstig de vereisten van het vlieghandboek van het RPAS dat gebruikt is voor de praktische opleiding. In deze zones bevinden zich geen personen, goederen en obstakels die het opstijgen en het naderen kunnen hinderen of onmogelijk maken ;

5° de start- en landingsbaan is op een afstand van meer dan 40 meter gelegen van parkings en van constructies ;

6° het terrein ligt buiten de controle gebieden (CTR) van de burgerlijke en militaire luchthavens, de verboden (P), de gevaarlijke (D) en de beperkte (R) gebieden die vermeld worden in de A.I.P., behalve na voorafgaande schriftelijke toestemming van de luchtvaartautoriteiten onder wiens bevoegdheid deze gebieden vallen ;

7° het terrein ligt op minstens 3 zeemijl van het referentiepunt (ARP) van een luchtvaartterrein, behalve na voorafgaande schriftelijke toestemming van de exploitant van het luchtvaartterrein ;

8° de vliegzone wordt begrensd door een cilinder met als basis de grond, een maximale hoogte van 300 voet en een straal van maximum 400 meter vanuit het referentiepunt van het terrein, tenzij ze anders is bepaald in de machtiging van het terrein.

Art. 92. 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.

TITEL 9. - Communicatie

Art. 93. De bestuurs- en controleverbinding is operationeel op elk moment van de vlucht.

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

Art. 94. De voor de nuttige lading gebruikte gegevensverbinding mag nooit de goede werking van de bestuur- en controleverbinding in gevaar brengen.

Art. 95. 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≥ is operationeel op elk moment van de vlucht.

De radiocommunicatie tussen de bestuurder van een RPA en de RPA-waarnemer is operationeel op elk moment van de vlucht.

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

TITEL 10. - Ongeval en incident

Art. 96. De bestuurder van een RPA, de RPA-waarnemer, de exploitant en iedereen die betrokken is in de operaties van een ≤RPAS≥ meldt onmiddellijk elk incident of ongeval dat zich voordoet bij het gebruik van het ≤RPAS≥ aan het DGLV en de Air Accident Investigation Unit.

TITEL 11. - Verzekering

Art. 97. 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.

TITEL 12. - Toezicht

Art. 98. § 1. Het DGLV is bevoegd voor het toezicht op personen, luchtvaartuigen en organisaties die vallen onder dit besluit.

§ 2. Het DGLV kan ten allen tijde audits- en/of inspecties uitvoeren om het naleven van dit besluit en in voorkomend geval de instructies uit het operationeel handboek te controleren.

§ 3. Indien tekortkomingen ten opzichte van de bepalingen van dit besluit worden vastgesteld informeert het DGLV de houder van het certificaat, de toelating of de verklaring.

De houder dient dan overeenkomstig de door het DGLV bepaalde voorwaarden, corrigerende maatregelen te nemen.

Art. 99. De aanvrager of de houder van een certificaat, een toelating of een verklaring in toepassing van dit besluit, zijn vertegenwoordigers of zijn personeelsleden verlenen aan de ambtenaren van het DGLV vrije toegang tot de organisatie, de vluchtoperaties, de operatie locaties en de terreinen voor opleiding om hun in staat te stellen de audits en inspecties uit te voeren.

De personeelsleden die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie en het onderhoud of de opleiding zijn beschikbaar gedurende de uitgeoefende toezichtactiviteiten.

Art. 100. 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.

TITEL 13. - Diverse bepalingen en overgangsbepalingen

Art. 101. Het koninklijk besluit van 14 februari 2001 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen wordt gewijzigd als volgt :

1° artikel 2 wordt met een paragraaf 7 aangevuld luidende :

" § 7. De verschuldigde vergoeding bedraagt voor :

1° het afgeven van een certificaat van overeenstemming voor het type op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel: 225 EUR ;

2° de wijziging van een certificaat van overeenstemming voor het type op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel: 75 EUR."

2° artikel 3 wordt aangevuld met een paragraaf 7 luidende :

" § 7. De verschuldigde vergoeding bedraagt voor :

1° het afgeven van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een op afstand bestuurd luchtvaartuig: 250 EUR ;

2° het afgeven van een RPL-bevoegdverklaring: 75 EUR ;

3° het afgeven van een bevoegdverklaring voor RPAS-vlieginstructeur: 75 EUR ;

4° de hernieuwing van een bevoegdverklaring voor RPAS-vlieginstructeur: 75 EUR ;

5° het afgeven van een certificaat voor RPAS-examinator: 250 EUR ;

6° de hernieuwing van een certificaat voor RPAS-examinator: 250 EUR ;

7° het aflegging van het theorie-examen voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een op afstand bestuurd luchtvaartuig: 75 EUR ;

De verschuldigde vergoeding bedraagt voor het afgeven van een bewijs van bevoegdheid, een bevoegdverklaring of een certificaat bedoeld in het eerste lid: 75 EUR."

3° artikel 7 is ingevuld met een paragraaf 7 luidende:

" § 7. De verschuldigde vergoeding bedraagt voor de machtiging van een terrein waarop de praktische opleiding voor het besturen van een op afstand bestuurd luchtvaartuig wordt toegelaten: 125 EUR."

4° artikel 8 is ingevuld met een paragraaf 5 luidende :

" § 5. De verschuldigde vergoeding bedraagt voor :

1° het afgeven van een afwijking van de zichtbereikvliegvoorschriften: 150 EUR ;

2° het reserveren van een gereserveerde of afgescheiden luchtruim: 150 EUR."

5° artikel 9 is ingevuld met een paragraaf 6 luidende:

" § 6. De verschuldigde vergoeding bedraagt voor :

1° de verklaring van klasse 1b vluchtuitvoeringen met een of meer op afstand bestuurd luchtvaartuigen: 100 EUR;

2° elk op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel die voor klasse 1b vluchtuitvoeringen wordt gebruikt: 30 EUR per jaar aan het einde van het eerste jaar;

3° het afgeven van een toelating voor klasse 1a vluchtuitvoeringen met een of meer op afstand bestuurd luchtvaartuigen: 225 EUR;

4° de wijziging of de verlenging van een toelating voor klasse 1a vluchtuitvoeringen met een of meer op afstand bestuurd luchtvaartuigen: 150 EUR."

Art. 102. Op vertoon van een schriftelijk bewijsstuk kunnen de vliegers als bestuurder van een RPA alsook de opstijgingen en landingen met een RPA die uitgevoerd werden in het kader van een door het DGLV afgegeven vliegtoelating voor testvluchten of vluchten voor wetenschappelijke of opleidingsdoeleinden of met een modelluchtvaartuig op een modelluchtvaartterrein, voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit, als

vluchtervaring in aanmerking genomen worden tijdens een periode van twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

De types **<RPAS>** waarvan het technisch dossier voor de inwerkingtreding van dit besluit als voldoende werden beschouwd door het DGLV in het kader van een aanvraag tot een vliegtoelating voor testvluchten of vluchten voor wetenschappelijke of opleidingsdoeleinden, krijgen op eenvoudige vraag een certificaat van overeenstemming bedoeld in artikel 48.

Art. 103. De minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, kan toestemming verlenen aan personen, die een bijzondere ervaring ter zake kunnen rechtvaardigen, om de functies van bestuurder van een RPA, van **<RPAS>**-vlieginstructeur en van **<RPAS>**-examinator uit te oefenen voor een periode van een jaar vanaf de inwerkingtreding van dit besluit.

Als bij het verstrijken van deze periode van een jaar de bestuurders van een RPA, de **<RPAS>**-vlieginstructeurs en de **<RPAS>**-examinator niet bewijzen dat ze voldoen aan de vereisten zoals bepaald in dit besluit, wordt hun bewijs van bevoegdheid en/of de bevoegdverklaring ingetrokken.

Art. 104. De minister bevoegd voor de luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, op 10 april 2016.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

J. GALANT

BIJLAGE 1

THEORETISCHE EN PRAKTISCHE KENNIS BETREFFENDE HET BESTUREN VAN EEN OP AFSTAND
BESTUURD LUCHT.V.A.ARTUIG

I. Theoretische kennis

De minimale theoretische kennis voor het verkrijgen van een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA bestaat uit :

I.1. Algemene luchtvaart kennis

1° de luchtvaartregelgeving en ATC procedures :

- a) Internationale, nationale luchvaartregelgeving, en luchtvaartautoriteiten ;
- b) Luchtvaardigheid van het luchtvaartuig ;
- c) Nationaliteitskenmerk en inschrijvingskenmerk ;
- d) Stelsel van bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA (bevoegdverklaringen, bevoegdheden) ;
- e) Luchtverkeersregels (algemene regels, VLOS basis VFR, obstakelvrijevlakken rond luchtvaartterreinen) ;
- f) Luchtruim (classificatie, separatieminima, separatie in de nabijheid van luchtvaartterreinen) ;
- g) Luchtverkeersdiensten (ATS) en het luchtverkeersbeheer ;
- h) Nabijheid van luchtvaartuigen ;
- i) Melding van luchtvaartongevallen en -incidenten en analyse- en onderzoekprocedures ;
- j) Luchtvaartinformatiediensten (AIS) ;
- k) Luchtvaartterreinen en operatie locaties ;
- l) Visuele middelen om obstakels aan te duiden ;
- m) Zoekacties en redding ;
- n) Beveiliging.

2° Menselijke prestaties en beperkingen :

- b) Basisconcepten ;
- c) Basis van luchtvaartfysiologie ;
- c) Basis van luchtvaartpsychologie ;

3° Meteorologie :

- a) Basiskennis van de atmosfeer ;
- b) Lokale afkoeling en opwarming ;
- c) Atmosferische druk ;
- d) Atmosferische dichtheid ;

- e) Internationale standaardatmosfeer (ISA) ;
 - f) Definiëren van hoogte, altitude en vlieghoogte ;
 - g) Luchtstroom en topografie ;
 - h) Wind ;
 - i) Thermodynamica ;
 - j) Wolken en mist ;
 - k) Neerslag ;
 - l) Basis van luchtmassa's en fronten ;
 - m) Vluchtgevaren ;
 - n) Weerrapport van een luchthaven (METAR), Voorspelling van de luchthaven (TAF) ;
 - o) Basisinterpretatie van weerkaarten.
- 4° Communicatie :
- a) VFR-communicatie ;
 - b) Definitie ;
 - c) Algemene operationele procedures ;
 - d) Relevante begrippen meteorologische informatie ;
 - e) De te nemen handelingen in geval van verlies van communicatie ;
 - f) Procedure in geval van spoed en nood ;
 - g) Algemene beginselen betreffende de voortgang van zeer hoge frequentie (VHF) en het toekennen van frequenties.

I.2. Specifieke kennis

1° Algemene kennis van de technologie van het luchtvaartuig (casco en systemen, elektrische elementen, elektriciteitscentrale, nooduitrustingen) :

- a) Structuur van het casco en de systemen (start- en landingssystemen) ;
- b) Basis vluchtcontroles (automatische piloot, controlevlakken, bestuur en controle, overbrenging en ontvangst) ;
- c) Telemetrie van de batterij ;

- d) Basis hydraulica ;
- e) Basis pneumatica ;
- f) Systemen voor het voorkomen van ijsafzetting en het verwijderen van ijs ;
- g) Brandstof en/of batterijen ;
- h) Elektrische componenten ;
- i) Interferenties ;
- j) Voortstuwingsystemen (elektrische centrale en bijbehoren) ;
- k) Op afstand bediende besturing ;
- l) Basistheorie radiopropagatie ;
- m) Nooduitrustingen en noodscenario's.

2° Instrumenten :

- a) Vlieginstrumenten (instrumenten met luchtvaartgegevens, statische pitotsystemen, altimeter met referenties, luchtsnelheid-indicator, gyroscopische instrumenten, artificiële horizon, magnetisch kompas) ;
- b) Registratiemiddelen (aan boord en/of in het grondcontrolestation) ;
- c) Instrumenten om het systeem te monitoren ;
- d) Veiligheidssystemen (stall waarschuwingssysteem, hoogtewaarschuwingssysteem).

3° Massa en balans :

- a) Basis van de opgave van massa en balans (zwaartepunt, limieten van de massa en de balans) ;
- b) Vluchtprestaties en vluchtvoorbereiding ;
- c) Laden en beveiligen van de lading.

4° Navigatie :

- a) UTC ;
- b) Zonsopgang, zonsondergang, burgerlijke schemering ;
- c) Basisprincipes van richting, magnetisme en kompas ;
- d) Afstand en omzetting van eenheden ;

- e) Gebruik van luchtvaartkaarten ;
- f) Satellietplaatsbepalingssysteem (GPS), wereldwijde satellietnavigatiesysteem (GNSS).

5° Aerodynamica :

- a) Beginselen van het vliegen ;
- b) Basis van aerodynamica en krachten die op een luchtvaartuig inwerken ;

6° Aerodynamica van de vluchtprestaties casco : Specifieke kennis voor RPL-A en/of RPL-R en/of RPL-S;

7° Het regelgevend kader betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de verwerking van persoonsgegevens.

II. Praktische kennis

De minimale praktische kennis voor het verkrijgen van een bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA bestaat uit :

1° luchtvoorbereiding :

- a) configuratie van het **≤RPAS>** ;
- b) controles voordat de vlucht aanvangt, alsook gebruik en kennis van de controlelijsten ;
- c) geldigheid en aanwezigheid van de nodige informatie en documentatie ;

2° Opstijgen rekening houdend met de verschillende windcomponenten

3° Manoeuvres :

- a) Klimmen ;
- b) Dalen ;
- c) Blijven cirkelen ;
- d) Bochten maken ;
- e) Circuit ;
- f) Procedure "Terug naar startpunt"

4° Noodprocedure en recupereren na stall

5° Landen :

- a) Rekening houdend met de verschillende windcomponenten ;
 - b) Zonder flaps, indien van toepassing ;
 - c) Buiklanding, indien van toepassing ;
 - d) Geoefende gedwongen landingen;
 - 6° Indien van toepassing, samenwerken met de RPA-waarnemer
 - 7° Fase na de vlucht
 - 8° Uitvoeren van de taken zoals gedefinieerd in het operationeel handboek.
- Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 10 april 2016.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

J. GALANT

BIJLAGE 2

MINIMALE INHOUD

VAN HET VliegHANDBOEK VAN HET <RPAS>

Het vlieghandboek van het <RPAS> bevat tenminste volgende elementen :

- 1° het type <RPAS> ;
- 2° de gegevens van de fabrikant van het <RPAS>
- 3° het onderdeel RPA :
 - a) de structuur van het RPA ;
 - b) de samenstelling van het RPA ;
 - c) de operationele begrenzings (flight envelope) ;
 - d) de unieke kenmerken van het ontwerp van het RPA :
 - i. de afmetingen/maten van het RPA en het gewicht, alsook de plannen

- ii. de opgave van de massa en de uitbalancering
- e) de kenmerken van de prestaties van het RPA :
 - i. de maximale altitude
 - ii. de maximale autonomie
 - iii. de maximale reikwijdte
 - iv. de snelheid (opstijgen, kruishoogte, landen, overtrek, maximum)
 - v. maximale stijgsnelheid
 - vi. maximale daalsnelheid
 - vii. de draaisnelheidsbeperkingen
- f) prestatiebeperkingen van het RPA die samenhangen met de omgevingsgesteldheid en de meteorologische omstandigheden (wind, ijs, vochtigheid, temperatuur, neerslag, hagel) ;
- g) vereiste afstand en/of gebieden voor opstijgen en landen ;
- h) type voeding ;
- i) voortstuwingssysteem (zoals motor, brandstof, elektrisch, hydraulisch, pneumatisch, nucleair, gas, zon) ;
- j) vluchtcontroleoppervlakken en actuatoren ;
- k) nuttige ladingen (specifiek of generiek) en specifieke prestaties verbonden met de operatie in geval van storing ;
- 4° het bestanddeel controle en communicatie :
 - a) de avionica :
 - i. het globaal systeemdiagram van het ontwerp van de avionica
 - ii. de plaatsbepaling van luchtgegevenssensoren, antennes, radio's, en navigatie-instrumenten met het in acht nemen van de scheiding en de redundantie
 - iii. de automatische piloot (type, fabrikant, beschrijving van de werkmethode)
 - b) navigatiesystemen (beschrijving van de elementen, alsook de nauwkeurigheid van de horizontale en verticale positie en die van de snelheid) ;
 - c) communicatiesystemen (bestuurs- en controleverbinding en de nuttige lading verbinding) ;

- d) gebruik van frequenties ;
 - e) sensoren en/of telemetrie ;
 - f) vluchtrecuperatiesysteem ;
 - g) grondcontrolestation ;
 - h) grondondersteuningsuitrusting ;
 - i) apparatuur voor het toezicht ;
- 5° beschrijving van de vluchtfasen :
- a) controles voor de vlucht ;
 - b) beschrijving van het opstijg/lanceersysteem ;
 - c) beschrijving van de vluchtmodi en de overgangen tijdens de vlucht en de wijzigingen van de opdracht tijdens de vlucht ;
 - d) controles tijdens de vlucht ;
 - e) beschrijving van het landings/recuperatie systeem ;
 - f) controles na de vlucht.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 10 april 2016.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

J. GALANT

BIJLAGE 3

MINIMALE INHOUD VAN HET VEILIGHEIDSANALYSERAPPORT

Het veiligheidsanalyserapport bevat de volgende elementen, indien van toepassing :

- 1° een beschrijving van de veiligheidssystemen ;
- 2° een uitgebreide analyse van potentieel gevaarlijke gebeurtenissen en van hun gevolgen ;

- 3° een lijst van alarmen en methoden voor het detecteren van storingen ;
- 4° een lijst van procedures die moeten worden gevolgd door de bestuurder van een RPA in geval van storingen of defecten ;
- 5° een lijst van de controles van voor en na de vlucht ;
- 6° het identificeren van preventieve maatregelen die moeten genomen worden ;
- 7° de toepasselijke procedures voor het beheer van noodscenario's :
 - a) verlies van vluchtcontrole ten gevolge van faling van een servo ;
 - b) verlies van automatische piloot ;
 - c) verlies van voortstuwingsvermogen ;
 - d) verlies van motorvermogen (één motor uit) ;
 - e) lage batterijspanning ;
 - f) verlies van navigatiecomponenten (positie en altitude) ;
 - g) verlies van het globaal satellietnavigatiesysteem (GNSS) ;
 - h) verlies van bestuurs- en controleverbinding (radio control link failure) ;
 - i) verlies van het grondcontrolestation (remote pilot station communication failure) ;
 - j) verlies van spanning op het grondcontrolestation ;
 - k) verlies van ATC-communicatie;
 - l) verlies van communicatie tussen de bestuurder van een RPA en de RPA-waarnemer.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 10 april 2016.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

J. GALANT

BIJLAGE 4

INHOUD VAN HET OPERATIONEEL HANDBOEK

Het operationeel handboek bestaat minimaal uit de volgende elementen :

- 1° een beschrijving van de organisatie met de daaraan gebonden operationele beperkingen ;
- 2° een organogram van de organisatie en gedetailleerde documenten die de verantwoordelijkheden definiëren van de verantwoordelijken voor het verzekeren van de veilige exploitatie ;
- 3° de procedure voor het aanwijzen van bestuurder van een RPA ;
- 4° indien nodig, de procedure voor het aanwijzen van de RPA-waarnemer en voor zijn samenwerking met de bestuurder van een RPA ;
- 5° de procedure voor de keuze en de inrichting van de locatie van de exploitatie met inbegrip van de start- en landingszones, de veilige afstanden ten opzichte van obstakels, een veilig werkgebied, een vrij landingsgebied en maatregelen om de toegang van derden tot de locatie tegen te gaan ;
- 6° de procedures betreffende de operaties, met controlelijsten van voor, tijdens en na de vlucht, alsook voor de situaties waarin een probleem met het $\leq RPAS \geq$ opduikt zonder dat de veiligheid in het gedrang komt; en ook noodscenario's voor de situaties waarin een probleem met het $\leq RPAS \geq$ opduikt waardoor de veiligheid in het gedrang komt ;
- 7° de procedures voor de minimale rusttijd, de maximale onafgebroken vliegtijd, de maximale vliegtijd per dag en de minimale rusttijd tussen twee vliegperiodes ;
- 8° de procedure voor het controleren van het RPA tijdens de vlucht ;
- 9° de veiligheidsprocedures ;
- 10° de procedures voor de vliegoperaties en de samenwerking bij het grondcontrolestation ;
- 11° de procedure voor het melden, onderzoeken en opvolgen van een ongeval of een incident ;
- 12° de procedures voor klasse 1 vluchtuitvoeringen bevatten een risicoanalyse met een evaluatie van de complexiteit van de activiteit, de eraan verbonden gevaren en risico's, alsook de beschrijving van de preventiemaatregelen ;
- 13° het programma voor de interne opleiding binnen de organisatie ;
- 14° de instructies voor vluchttoewijzingen ;
- 15° de instructies in verband met beveiliging.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 10 april 2016.