

MINISTERIËLE OMZENDBRIEF VAN 25 JUNI 2019 TOT REGELING VAN HET GEBRUIK VAN DRONES DOOR POLITIE- EN HULPDIENSTEN. (B.S. 08.07.2019)

Aan Mevrouw en de Heren Provinciegouverneurs,
Aan Mevrouw de Hoge Ambtenaar belast met de uitoefening van bevoegdheden van de Brusselse Agglomeratie,
Aan de Dames en Heren Burgemeesters,
Aan Mijnheer de Commissaris-generaal van de federale politie,
Aan de Dames en Heren Korpschefs van de lokale politie,
Aan de zonecommandanten van de hulpverleningszones,
Aan de Heer Inspecteur-generaal van de Algemene Inspectie van de federale politie en van de lokale politie,
Aan Mevrouw de Voorzitter van het Vast Comité van toezicht op de politiediensten,

Ter informatie :

Aan de Dames en Heren Arrondissementscommissarissen,
Aan de Heer Directeur-generaal van de Algemene Directie Veiligheid en Preventie,
Aan de Heer Voorzitter van de Vaste Commissie van de lokale politie.
Mevrouw, Mijnheer de Gouverneur,
Mevrouw de Hoge Ambtenaar,
Mevrouw, Mijnheer de Burgemeester,
Mijnheer de Commissaris-generaal,
Mevrouw, Mijnheer de Korpschef,
Mijnheer de Inspecteur-generaal,
Mevrouw de Voorzitter van het Comité P,
Mevrouw, Mijnheer,

INLEIDING

Het gebruik van drones zit reeds enkele jaren sterk in de lift. Het aantal mogelijke toepassingen ervan is ongezien en zal ongetwijfeld nog verder evolueren. Met betrekking tot het privaat en commercieel gebruik van drones door burgers werd op 10 april 2016 een koninklijk besluit getroffen. Het aanwenden van drones door de politie- en hulpdiensten valt evenwel niet onder de toepassing van dit koninklijk besluit.

Het gebruik van drones biedt nochtans ook voor de politie- en hulpdiensten talrijke toepassingsmogelijkheden en kan als technische ondersteuning in tal van domeinen een operationele meerwaarde betekenen. De omzendbrief van 7 december 2017 strekte er dan ook toe om de richtlijnen betreffende het gebruik van drones door de politiediensten, de brandweerdiensten en de diensten van de civiele bescherming te bepalen. Aangezien voor een aantal belangrijke aspecten van de behandeling van dronevluchten (vooral binnen gecontroleerd luchtruim) zich veranderingen aan de te volgen procedure opdrongen werd deze vervangende omzendbrief opgemaakt.

TITEL 1. - ALGEMENE BEPALINGEN

Voor de toepassing van deze omzendbrief, wordt verstaan onder :

- 1° koninklijk besluit : het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim ;
- 2° 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 luchtvaarnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 en het Uitvoeringsbesluit dat deze verordening aanvult op nationaal niveau, met name het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen met betrekking tot luchtvaarnavigatiediensten en -procedures ;



- 3° civiele staatsoperatoren : de politiediensten, brandweerdiensten en diensten van de civiele bescherming ;
- 4° op afstand bestuurd luchtvaartuig (Remotely Piloted Aircraft of RPA) : een onbemand luchtvaartuig waarvan de maximale startmassa niet meer dan 150 kg bedraagt, bestuurd vanaf een grondcontrolestation ;
- 5° op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel (Remotely Piloted Aircraft System of RPAS) : een RPA, het/de ermee verbonden grondcontrolestation(s), de vereiste bestuurs- en controleverbindingen en elk ander element, zoals het beschreven wordt in het typeontwerp ;
- 6° civiele staats-RPA : een RPA dat eigendom is van en ingezet wordt door een civiele staatsoperator ;
- 7° gehuurde of ter beschikking gestelde RPA : een RPA dat niet in eigendom is van een civiele staatsoperator maar er wel door wordt ingezet ;
- 8° bestuurs- en controleverbinding : de datalink tussen het RPA en het grondcontrolestation om de vlucht te beheren ;
- 9° bestuurder van een RPA : een persoon die taken uitvoert die essentieel zijn voor de bediening van een RPA en die, in voorkomend geval, de vliegbesturing van het RPA bedient tijdens de vliegtijd ;
- 10° RPA-waarnemer : een persoon, die aangewezen is door de civiele staatsoperator of de exploitant om de bestuurder van het RPA door middel van visuele waarneming van het RPA te helpen met het uitvoeren van de vlucht in alle veiligheid binnen de vereisten van deze omzendbrief ;
- 11° zichtbereikvlucht (VLOS) : een vlucht waarbij de bestuurder van een RPA of in voorkomend geval de RPA-waarnemer zonder hulpmiddelen direct visueel contact met het RPA houdt ;
- 12° vlucht buiten het zichtbereik (BLOS) : een vlucht waarbij noch de bestuurder van een RPA, noch de RPA- waarnemer, het visueel contact kunnen houden met het RPA ;
- 13° nachtvlucht : elke vlucht die geheel of gedeeltelijk plaatsvindt in de tijdspanne zonsopgang plus 30 minuten tot zonsopgang min 30 minuten. Een nachtvlucht wordt beschouwd als BLOS ;
- 14° obstakel : een obstakel zoals bedoeld in artikel 2, 98), van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 ;
- 15° luchtvaartgids (AIP) : de publicatie zoals bedoeld in artikel 2, 13), van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 ;
- 16° above ground level (AGL) : hoogte boven de grond ;
- 17° exploitant : een natuurlijke of rechtspersoon die beschikt over een klasse 1A toelating uitgevaardigd door het DGLV maar die zelf geen civiele staatsoperator is ;
- 18° verhuurder/leverancier : een natuurlijk of rechtspersoon die, al dan niet tegen vergoeding, een RPA ter beschikking stelt van een civiele staatsoperator, met het oog op het inzetten ervan door deze staatsoperator ;
- 19° DGLV : Directoraat-generaal Luchtvaart bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ;
- 20° 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, dan wel een medisch certificaat dat is verstrekt ingevolge het onderzoek bedoeld in artikel 42 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

TITEL 2. - TOEPASSINGSGBIED

Deze omzendbrief is van toepassing op de RPA zoals gedefinieerd onder Titel 1, 4° en ingezet voor operaties van politie, brandweer of operationele eenheden van de civiele bescherming die in het algemeen belang worden verricht door de civiele staatsoperatoren of door exploitanten in naam van de civiele staatsoperatoren. Het betreft dus niet enkel de onbemande luchtvaartuigen die door de civiele staatsoperatoren zelf worden gebruikt, maar ook de onbemande luchtvaartuigen van een derde die in opdracht van de civiele staatsoperatoren in het raam van hun operaties en activiteiten worden ingezet.



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

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.

TITEL 3. - LUCHTVERKEERSREGELS

HOOFDSTUK 3.1. - ALGEMENE BEPALINGEN

De RPAS worden overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 en de bepalingen van deze titel bediend.

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° slepen ;
- 4° kunstvluchten.

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.

Tijdens elke fase van de vlucht verzekert de bestuurder van een RPA zich ervan dat het RPA een continue bestuurs- en controleverbinding 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.

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. - VOORRANGSREGELS

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

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

VLOS-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.



BLOS-operaties mogen slechts plaatsvinden indien de bestuurder van het RPA beschikt over de kwalificatie BLOS (uitgereikt door een civiele staatsoperator aan zijn personeelsleden op basis van een erkende opleiding) en indien de RPA is uitgerust met technische hulpmiddelen die de piloot toelaten een beeld te vormen van de positie en de omgeving van het RPA.

Het gebruik maken van meerdere RPA-waarnemers is toegelaten 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 voor zichtbereikvluchten (VLOS) als vluchten buiten het zichtbereik (BLOS) zijn de vluchtuitvoeringen met een RPAS beperkt tot een hoogte van 300 voet AGL in zowel niet-gecontroleerd als gecontroleerd luchtruim. In gecontroleerd luchtruim zijn vluchten hoger dan 300 voet AGL uitzonderlijk mogelijk mits specifieke toestemming door de bevoegde luchtverkeersleiding.

Zijn evenwel niet toegelaten, alle operaties :

1° in een luchtruim met een bijzonder statuut (verboden gebieden (P), gevaarlijke gebieden (D), beperkte gebieden (R)), behalve wanneer de uitzondering toegelaten werd volgens het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures

2° in een actieve Helicopter Training Area (HTA) of Low Flying Area (LFA) tenzij de vlucht toegelaten werd door de bevoegde militaire luchtverkeersleiding ;

3° in een tijdelijk gereserveerd luchtruim (TRA) of een tijdelijk afgescheiden luchtruim (TSA), behalve wanneer de uitzondering om te vliegen met een RPA voor civiele staatsopdrachten voorzien werd in de oprichting van dit luchtruim ;

4° 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.

Vluchten die vallen onder de categorie:

(1) 'zichtbereikvluchten (VLOS)'

of

(2) 'buiten het zichtbereik (BLOS)' waarvan het vluchtbereik beperkt wordt tot een straal van maximum 500m rond een niet bewegende bestuurder van de RPA

en die volledig of gedeeltelijk plaats vinden in gecontroleerd luchtruim zijn toegelaten mits toepassing van onderstaande procedure en voorwaarden:

- De bevoegde luchtverkeersleiding wordt tenminste 30 minuten voorafgaand aan de vlucht telefonisch gecontacteerd. In geval van spoedeisende gebeurtenissen kan onmiddellijk contact worden opgenomen.
- De vlucht kan aanvangen mits voorafgaand akkoord van de bevoegde luchtverkeersleiding die uit veiligheidsoverwegingen bijkomende te volgen instructies kan uitvaardigen.
- Op elk moment dient elke instructie van de bevoegde luchtverkeersleiding onmiddellijk opgevolgd te worden, inclusief eventuele instructie om de vlucht onmiddellijk te beëindigen.
- Aan het einde van de vlucht dient de bevoegde luchtverkeersleiding gecontacteerd te worden om melding te maken van de beëindiging van de vlucht.
- In het geval van een gedeeltelijk of volledig verlies van controle over de RPAS, dient de bestuurder van de RPAS onmiddellijk de bevoegde luchtverkeersleiding in te lichten.
- de bestuurder van de RPA dient tijdens de gehele vlucht te worden bijgestaan door een RPA-waarnemer die zich in de onmiddellijke nabijheid van de bestuurder van de RPA bevindt en in staat voor de communicatie met de bevoegde luchtverkeersleiding
- vluchten mogen enkel worden uitgevoerd met een RPAS die voldoet aan de technische vereisten zoals vermeld in Titel 5

Vluchten buiten het zichtbereik (BLOS) in gecontroleerd luchtruim waarvan het vluchtbereik niet beperkt wordt tot een straal van maximum 500m rond een niet bewegende bestuurder van de RPA zijn toegelaten mits het respecteren van een specifieke procedure opgemaakt in overleg met en gevalideerd door de bevoegde luchtverkeersleiding.



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

- 1° buiten de wolken ;
- 2° de horizontale zichtbaarheid is minstens gelijk aan anderhalve keer de afstand tussen het 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.

Deze operaties mogen niet plaatsvinden wanneer de weersomstandigheden langs de route van dien aard zijn dat de vlucht niet over de gehele route kan worden uitgevoerd overeenkomstig de voormelde vereisten.

TITEL 4. - BESTUURDER VAN EEN RPA

Niemand mag een RPA besturen indien hij geen houder is van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA bedoeld in het koninklijk besluit of van een brevet van bestuurder van een RPA uitgereikt door een civiele staatsoperator.

De nadere inhoud van de opleiding die recht geeft op dit brevet alsmede de eventuele opleidingsvrijstellingen worden vastgelegd in het erkenningsdossier van die opleiding.

In elk geval zal hierin een vrijstelling worden voorzien van het theoretische gedeelte voor zij die met succes een opleiding gevolgd hebben als (privé)piloot of zij die in een luchtvaartschool een voorafgaande theorieopleiding genoten hebben, en van het praktische gedeelte voor zij die kunnen aantonen dat ze voor het ingaan van de omzendbrief minstens 2 jaar operationele ervaring hebben opgedaan binnen hun dienst.

Er weze tenslotte aangestipt dat de inhoud van de opleiding minstens beantwoordt aan de bijlage 1 van het koninklijk besluit.

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

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

- 1° de datum van elke vlucht ;
- 2° de naam, voornaam en geboortedatum 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 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.

TITEL 5. - TECHNISCHE ASPECTEN

Alle RPA moeten technisch gehomologeerd zijn overeenkomstig de artikelen 42 tot en met 51 van het koninklijk besluit.



TITEL 6. - REGISTRATIE

HOOFDSTUK 6.1. - REGISTRATIE VAN RPAS VAN EEN EXPLOITANT EN REGISTRATIE VAN EEN GEHUURDE OF TER BESCHIKKING GESTELD RPAS

Een RPAS van een exploitant en een gehuurde of ter beschikking gestelde RPAS moeten geregistreerd zijn volgens de bepalingen onder Titel 6 van het koninklijk besluit.

HOOFDSTUK 6.2. - REGISTRATIE VAN EEN RPAS VAN EEN CIVIELE STAATSOPERATOR

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

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

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

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

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

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

TITEL 7. - EXPLOITATIE

HOOFDSTUK 7.1. - ALGEMENE BEPALING

Om vluchtuitvoeringen te verrichten zijn de volgende elementen vereist :

- 1° de bestuurder is houder van een geldig bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA of van een brevet van bestuurder van een RPA uitgereikt door een civiele staatsoperator ;
- 2° het RPAS is geregistreerd overeenkomstig de bepalingen van Titel 6 van deze omzendbrief.

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

- 1° voorafgaandelijk een overeenkomst afgesloten worden met de bepalingen betreffende de gevraagde operaties overeenkomstig de risicoanalyse en het operationeel handboek, het beroepsgeheim, het gebruik van beelden, de piloten die gemachtigd zijn het toestel te bedienen en de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid voor zowel het RPA, de piloten als de andere personen betrokken bij de vluchtoperatie. De civiele staatsoperator stuurt een kopie ter kennisgeving aan de FOD Binnenlandse Zaken, Civiele Veiligheid, Directie Nieuwe Technologieën, Leuvenseweg 1, 1000 Brussel.
- 2° voor elke individuele vluchtoperatie de exploitant beschikken over een schriftelijke opdracht van de civiele staatsoperator, dat tenminste de naam van de exploitant, de opdrachtgever, en de datum en plaats van de vluchtuitvoering vermeldt.



HOOFDSTUK 7.2. - RISICOANALYSE VOOR DE VLUCHTUITVOERINGEN

De bestuurder voert voor het begin van de geplande operaties, een operationele analyse uit van de risico's van de vluchtuitvoeringen voor de luchtvaartveiligheid en de veiligheid van personen en goederen op de grond, specifiek voor de operaties uitgevoerd in het kader van deze omzendbrief.

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

HOOFDSTUK 7.3. - HET OPERATIONEEL HANDBOEK

De bestuurder die 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 van het koninklijk besluit, of een gelijkwaardig document.

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 de bijlage 4 bij het koninklijk besluit.

HOOFDSTUK 7.4. - VERPLICHTINGEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE CIVIELE STAATSOPERATOR EN DE EXPLOITANT

De civiele staatsoperator/de exploitant :

- 1° garandeert de veiligheid van de operaties die hij uitvoert ;
- 2° controleert dat het onderhoud uitgevoerd wordt, in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en in voorkomend geval met de instructies uit het operationeel handboek en het onderhoudshandboek ;
- 3° houdt een onderhoudslogboek van elk RPAS bij ;
- 4° zorgt ervoor dat elke vlucht gedekt is door een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid om de lichamelijke en materiële schade aan derden te dekken.

De exploitant voert de vlucht uit overeenkomstig de bepalingen van deze omzendbrief. Deze vlucht wordt niet uitgevoerd in toepassing van zijn klasse 1A toelating (uitgereikt door het DGLV).

HOOFDSTUK 7.5. - VERPLICHTINGEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE BESTUURDER VAN EEN RPA

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 waakt er eveneens over dat het RPAS wordt gebruikt overeenkomstig het vlieghandboek van het RPAS of een gelijkwaardig document en het operationeel handboek.

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

- 1° voldoende veilige omstandigheden bieden ;
- 2° goed gedimensioneerd zijn ;
- 3° over de nodige uitrustingen beschikken ;
- 4° vrij van enig obstakel zijn ;
- 5° bestaan 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.

HOOFDSTUK 7.6. - BIJHOUDEN VAN DE DOCUMENTEN

De civiele staatsoperator/exploitant die vluchtuitvoeringen uitvoert, houdt de volgende documenten gedurende vijf jaar bij :

- 1° de uitgevoerde risicoanalyse in toepassing van hoofdstuk 7.2 ;
- 2° het operationeel handboek met eventuele herzieningen ;
- 3° het reisdagboek van elk RPAS.

TITEL 8. - LUCHTVAARTTERREINEN EN OPERATIE LOCATIES

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

- 1° operatielocaties ;
- 2° luchtvaartterreinen ;
- 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 bevoegd voor de Luchtvaart of zijn gemachtigde, de directeur-generaal van het DGLV, afgegeven is voor het luchtvaartterrein, het opstijgen en landen van RPAS toestaat.

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

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

TITEL 9. - COMMUNICATIE

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

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

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



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

De radiocommunicatie met het 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. - SLOTBEPALINGEN

De registratie bedoeld in Titel 6 moet voor een reeds in gebruik zijnde RPA worden verricht uiterlijk binnen de zes maanden na de bekendmaking van deze omzendbrief in het Belgisch Staatsblad.

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

Ik vraag aan de overheid om erop te willen toezien dat deze omzendbrief in elke dienst wordt verspreid zodat elk personeelslid er kennis van kan nemen.

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

De ministeriele omzendbrief van 7 december 2017 tot regeling van het gebruik van drones door politie- en hulpdiensten wordt opgeheven.

