

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

## Luchtvaart

[C – 2016/14116]

**10 APRIL 2016. — Koninklijk besluit met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim**

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<sup>o</sup>, 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<sup>o</sup>, 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 Europees 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<sup>o</sup> minister : de minister bevoegd voor de Luchtvaart ;

2<sup>o</sup> DGLV : het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ;

3<sup>o</sup> directeur-generaal : de directeur-generaal van het DGLV ;

4<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> bestuurs- en controleverbinding : de datalink tussen het op afstand bestuurd luchtvaartuig en het grondcontrolestation om de vlucht te beheren ;

7<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> RPA-waarnemer : een opgeleid en bevoegd persoon, die aangegeven 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<sup>o</sup> modelluchtvaartuig : een op afstand bestuurd luchtvaartuig dat uitsluitend voor sportieve en recreatieve doeleinden wordt gebruikt ;

10<sup>o</sup> 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 ;

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

## Transport aérien

[C – 2016/14116]

**10 AVRIL 2016. — Arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge**

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les articles 2 et 5, § 1<sup>er</sup> ;

Vu l'arrêté royal du 14 février 2001 fixant les redevances auxquelles est soumise l'utilisation de certains services publics intéressant la navigation aérienne ;

Vu l'association des gouvernements des Régions ;

Vu les avis de l'Inspecteur des Finances, donné les 29 septembre 2015 et 2 mars 2016 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné les 20 novembre 2015 et 30 mars 2016 ;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 57.530/4, donné le 23 juin 2015, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 et l'avis du Conseil d'Etat n° 58.983/4, donné le 16 mars 2016, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Vu l'accomplissement de la procédure de la Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ;

Considérant l'annexe II, *i*), du Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

Considérant l'avis n°32/2015 de la Commission pour la protection de la vie privée du 22 juillet 2015 ;

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**TITRE 1<sup>er</sup>. — Dispositions générales**

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

1<sup>o</sup> ministre : le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions ;

2<sup>o</sup> DGTA : la Direction générale Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports ;

3<sup>o</sup> directeur général : le directeur général de la DGTA ;

4<sup>o</sup> aéronef télépilote, en abrégé « RPA » : un aéronef non-habité, d'une masse maximale au décollage inférieure à 150 kg piloté à partir d'un poste de télépilotage ;

5<sup>o</sup> système d'aéronef télépilote, en abrégé « RPAS » : un aéronef télépilote, son/ses poste(s) de télépilotage associé(s), les liaisons nécessaires de commandes et de contrôle et tous autres éléments, comme spécifiés dans la conception de type ;

6<sup>o</sup> liaison de commande et de contrôle : la liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol ;

7<sup>o</sup> télépilote : une personne qui exécute des tâches essentielles pour l'exploitation d'un aéronef télépilote et qui, le cas échéant, manœuvre les commandes de vol d'un aéronef télépilote durant le temps de vol ;

8<sup>o</sup> observateur RPA : une personne formée et compétente, désignée par l'exploitant, qui, par observation visuelle de l'aéronef télépilote, aide le télépilote à réaliser le vol en toute sécurité en respectant les exigences du présent arrêté ;

9<sup>o</sup> aéromodèle : un aéronef télépilote utilisé exclusivement à des fins sportives et récréatives ;

10<sup>o</sup> vol à portée visuelle, en abrégé « VLOS » : un vol pendant lequel le télépilote ou, le cas échéant, l'observateur RPA maintient un contact visuel direct sans aide avec l'aéronef télépilote ;

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 opstijgmasse 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 startmasse 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 ;

11° aéronef habité : tout aéronef conçu pour être exploité avec un pilote à bord ;

12° règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 : le Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n°1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n°1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) N° 255/2010 ;

13° obstacle : un obstacle tel que visé à l'article 2, 98) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

14° publication d'information aéronautique, en abrégé « AIP » : la publication telle que visée à l'article 2, 13) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

15° AGL : abréviation de 'above ground level', hauteur au-dessus du sol ;

16° exploitant : une personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à des opérations avec un ou plusieurs aéronefs télépilotes ;

17° exploitation de classe 2 : toute activité aéronautique au cours de laquelle un RPA d'une masse maximale au décollage inférieure à 5kg est utilisé pour des activités telles que la photographie aérienne, l'arpentage et l'observation et présentant un risque faible pour la sécurité aérienne, les personnes et les biens au sol ;

18° exploitation de classe 1 : toute activité aéronautique au cours de laquelle un RPA est utilisé et susceptible de présenter un risque modéré ou accru pour la sécurité aérienne et/ou les personnes et les biens au sol car elle est effectuée au-dessus d'une zone où la sécurité des tiers au sol est susceptible d'être compromise en cas d'urgence ou fait courir un risque important en raison de sa nature particulière et de l'environnement local dans lequel elle a lieu ;

19° exploitation de classe 1a : toute exploitation de classe 1 présentant un risque accru ;

20° exploitation de classe 1b : toute exploitation de classe 1 présentant un risque modéré ;

21° certificat médical pour LAPL : un certificat médical tel que délivré conformément aux dispositions de l'Annexe IV [Part-MED], Sous-partie A pour les demandeurs ou les titulaires d'une licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et de l'arrêté royal du 12 juillet 2013 organisant la vérification des conditions d'aptitude physique et mentale des membres d'équipage de conduite et de cabine des aéronefs civils, ainsi que des contrôleurs de la circulation aérienne.

**Art. 2.** Les articles 2 à 42 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne ne sont pas applicables à un RPAS si les conditions du présent arrêté sont réunies.

## TITRE 2. — Champ d'application

**Art. 3.** § 1<sup>er</sup>. Le présent arrêté s'applique à tout RPA qui décolle ou atterrit sur le territoire belge ou effectue une partie de son vol dans l'espace aérien belge, lorsque celui-ci ne relève pas de la réglementation européenne, à l'exception :

1° des RPA opérés à l'intérieur d'un bâtiment ;

2° des RPA utilisés pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues.

§ 2. Les dispositions des articles 4 et suivants du présent arrêté ne sont pas applicables aux aéromodèles d'une masse maximale au décollage inférieure à 1kg, si leur utilisation répond aux conditions cumulatives suivantes :

1° ils sont utilisés dans un but exclusivement récréatif ;

2° ils volent à une hauteur au-dessus du sol n'excédant pas 10m ;

3° ils sont utilisés, à des fins personnelles, en dehors de tout espace public ;

4° ils ne volent pas dans un rayon de 3km autour des aéroports ou des aérodromes civils et militaires ;

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, onverwijd 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. — *Zichtbereikvoorschriften*

**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.

5° ils ne volent pas au-dessus des complexes industriels, des prisons, du terminal LNG de Zeebrugge, des installations nucléaires, ou d'un rassemblement de personnes en plein air ;

6° l'utilisateur veille à ne pas compromettre la sécurité des autres aéronefs ou des personnes et des biens au sol ;

7° l'utilisateur respecte les dispositions de la législation applicable en matière de vie privée.

Le ministre détermine les conditions d'opérations des aéromodèles qui ne répondent pas aux conditions visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

§ 3. L'utilisation des aéronefs autonomes c'est-à-dire des aéronefs non-habités ne permettant pas l'intervention d'un pilote en temps réel pour gérer le vol est interdite.

**Art. 4.** Le ministre peut autoriser des dérogations aux conditions du présent arrêté pour les activités d'intérêt public telles que des activités de surveillance de la circulation ou des missions de contrôle de l'environnement effectuées par ou au nom d'autorités publiques.

### TITRE 3. — *Règles de l'air*

#### CHAPITRE 3.1. — *Dispositions générales*

**Art. 5.** Les RPAS sont opérés conformément au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, à l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et aux articles 6 à 14 du présent arrêté.

Le ministre ou son délégué, le directeur général, peut autoriser une dérogation aux dispositions des articles 6 à 14 du présent arrêté si les opérations envisagées présentent un niveau acceptable de sécurité tant pour la circulation aérienne que pour les personnes et les biens au sol.

**Art. 6.** Sont interdits aux RPA :

1° les opérations sur les routes ATS telles que visées à l'article 2, 46) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

2° le transport de passagers ;

3° le transport de courrier ou de fret ;

4° le jet d'objets ou la pulvérisation en vol ;

5° le remorquage ;

6° les vols acrobatiques ;

7° les vols en formation.

**Art. 7.** Dans toute situation mettant la circulation aérienne en danger, le télépilote met fin au vol dès que les conditions permettant l'arrêt du vol en toute sécurité sont réunies.

**Art. 8.** Durant toutes les phases du vol, le télépilote s'assure que le RPA maintient une liaison de commande et de contrôle continue et le cas échéant, met en œuvre, sans délai, les procédures établies en cas de perte de la liaison.

Le poste de télépilotage est, pendant toutes les phases du vol, compatible avec le RPA auquel il est connecté.

**Art. 9.** Durant le vol, le télépilote veille à évoluer à une distance suffisante de tout autre aéronef afin de minimiser les effets de turbulence de sillage sur les performances du RPA.

Le télépilote est responsable du respect d'une distance de sécurité entre son RPA et tout autre type d'aéronef qui s'approche de la zone d'opération du RPA et avec tout objet ou obstacle sur la route de vol du RPA.

#### CHAPITRE 3.2. — *Priorité de passage*

**Art. 10.** Par dérogation au point SERA. 3210 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, un RPA donne, à tout moment, la priorité de passage à tous les aéronefs habités.

Les dispositions du point SERA.3210 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 sont applicables entre RPA.

#### CHAPITRE 3.3. — *Les règles à portée visuelle*

**Art. 11.** Le télépilote maintient, en fonction des caractéristiques techniques et opérationnelles du RPAS et de la nature de l'obstacle, une distance raisonnable et appropriée entre le RPA et les obstacles qui l'entourent pendant toutes les phases du vol.

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), laagvliegzones (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 de 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).

Les opérations ne peuvent pas avoir lieu dans un rayon de 30m autour d'un obstacle , sauf si l'analyse de risques visée à l'article 68 démontre que les exploitations de classe 1 peuvent être effectuées à une distance inférieure sans compromettre la sécurité.

**Art. 12.** Les opérations ne peuvent avoir lieu que lorsque le télépilote ou, le cas échéant, l'observateur RPA maintient un contact visuel direct et sans aide avec le RPA afin que le télépilote soit capable, à tout moment, d'éviter une collision avec un autre aéronef, un objet ou un obstacle.

L'utilisation d'observateurs RPA est limitée à deux et la distance entre le télépilote et le RPA ne peut, en aucun cas, conduire à dépasser la portée de la liaison radio du RPAS.

**Art. 13.** § 1<sup>er</sup>. Les exploitations de classe 2 sont limitées aux vols à portée visuelle (VLOS) jusqu'à une hauteur de 150 pieds AGL dans les espaces aériens non contrôlés, à l'exclusion de toute opération :

1° dans les espaces aériens contrôlés ou à statut spécial (zones interdites (P), zones dangereuses (D), zones restrictives (R), zones d'entraînement d'hélicoptères (HTA), zones de vol à basse altitude (LFA)) lorsque celles-ci sont actives ; et,

2° dans un espace aérien réservé temporairement (TRA) ou un espace aérien séparé temporairement (TSA) ; et,

3° dans un rayon de 1,5 milles nautiques autour des aérodromes pour avions ou pour aéronefs ultralégers motorisés et de 0,5 mille nautique autour des héliports, sauf autorisation préalable de l'exploitant de l'aérodrome ou de l'héliport.

§ 2. Les exploitations de classe 1 avec un RPAS sont limitées aux vols à portée visuelle (VLOS) jusqu'à une hauteur de 300 pieds AGL dans les espaces aériens non contrôlés, à l'exclusion de toute opération :

1° dans les espaces aériens contrôlés ou à statut spécial (zones interdites (P), zones dangereuses (D), zones restrictives (R), zones d'entraînement d'hélicoptères (HTA), zones de vol à basse altitude (LFA)) lorsque celles-ci sont actives ; et,

2° dans un espace aérien réservé temporairement (TRA) ou un espace aérien séparé temporairement (TSA), sauf si cet espace aérien est créé pour permettre des opérations avec un RPAS conformément à l'article 14, alinéa 4 ;

3° dans un rayon de 1,5 milles nautiques autour des aérodromes pour avions ou pour aéronefs ultralégers motorisés et de 0,5 mille nautique autour des héliports, sauf autorisation préalable de l'exploitant de l'aérodrome ou de l'héliport.

Toute demande d'opération en dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup> fait l'objet d'une demande d'autorisation préalable et motivée, dans les conditions fixées par le ministre ou son délégué, le directeur général, et après consultation, le cas échéant, des prestataires de services de navigation aérienne concernés.

**Art. 14.** Par dérogation au point SERA.5005(a) de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, les opérations sont effectuées conformément aux règles de vol définies ci-dessous :

1° hors des nuages ;

2° à la vue directe du télépilote ou de l'observateur RPA ;

3° la visibilité horizontale est au moins égale à 1,5 fois la distance entre le RPA et le télépilote ou l'observateur RPA.

La visibilité horizontale est la visibilité minimale nécessaire pour les opérations dans toutes les directions du plan horizontal.

Les opérations ne peuvent pas avoir lieu lorsque les conditions météorologiques le long du parcours sont telles que le vol ne peut pas être exécuté sur l'ensemble du parcours en conformité avec les exigences fixées à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

Le ministre ou son délégué, le directeur général, peut préalablement autoriser, dans les conditions qu'il détermine et dans le respect des caractéristiques techniques et opérationnelles du RPAS, des opérations dérogeant aux conditions fixées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, y compris des opérations de nuit, si celles-ci sont effectuées dans un espace aérien réservé temporairement (TRA) ou dans un espace aérien séparé temporairement (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 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

**TITRE 4. — Attestation de télépilote et licence de télépilote**

**CHAPITRE 4.1. — Dispositions générales**

**Art. 15.** Nul ne peut piloter un RPA s'il n'est titulaire d'une attestation de télépilote ou d'une licence de télépilote.

Un télépilote, un instructeur de vol RPAS ou un examinateur RPAS ne peut pas exercer les privilèges de sa licence s'il se trouve sous l'emprise de l'alcool, de la drogue ou de n'importe quel médicament, prescrit ou non prescrit, s'il a connaissance d'un quelconque effet secondaire incompatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence.

Un observateur RPA ou tout autre personne qui assure des fonctions critiques pour la sécurité du RPAS ne peut pas exercer ses fonctions s'il se trouve sous l'emprise de l'alcool, de la drogue ou de n'importe quel médicament, prescrit ou non prescrit, s'il a connaissance d'un quelconque effet secondaire incompatible avec l'exercice en toute sécurité de ses fonctions.

**Art. 16.** Un relevé détaillé de tous les vols effectués en qualité de télépilote est inscrit sur un carnet de vol de télépilote.

Le carnet de vol de télépilote contient, pour chaque vol effectué, au moins les informations suivantes :

- 1° la date de chaque vol ;
- 2° les nom, prénom et date de naissance du télépilote ;
- 3° la marque d'enregistrement du RPAS individuel ;
- 4° les zones de décollage et d'atterrissage indiquées par les coordonnées GPS ;
- 5° l'heure de décollage ;
- 6° l'heure d'atterrissage ;
- 7° le temps de vol ;
- 8° le type d'activité ;
- 9° le cas échéant, les noms de toute autre personne impliquée lors des opérations de vol et notamment du ou des observateur(s) RPA.

Une série de vols effectuée avec un RPAS peut être inscrite en une seule entrée dans le carnet de vol du télépilote, si le même jour, sont effectués un certain nombre de vols retournant, à chaque fois, à la même zone de décollage et que l'intervalle entre chaque vol n'excède pas 15 minutes.

**CHAPITRE 4.2. — Attestation de télépilote**

**Art. 17.** L'attestation de télépilote constate l'aptitude du titulaire à piloter des RPA :

- 1° avec une masse maximale au décollage inférieure à 5 kg ;
- 2° dans les conditions prévues à l'article 13, § 1<sup>er</sup> du présent arrêté ;
- 3° pour effectuer des exploitations de classe 2 uniquement.

**Art. 18.** § 1<sup>er</sup>. Pour obtenir une attestation de télépilote, le candidat doit :

- 1° être âgé de 16 ans révolus ;
- 2° justifier avoir suivi une formation théorique ;
- 3° démontrer à un examinateur RPAS sa connaissance pratique.

§ 2. La formation théorique visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, 2° porte sur les matières suivantes telles que prévues à l'annexe 1 :

- 1° réglementation aéronautique ;
- 2° météorologie ;
- 3° connaissances générales de la technologie de l'aéronef ;
- 4° navigation ;
- 5° cadre légal relatif à la protection de la vie privée et au traitement des données à caractère personnel.

Le candidat à une attestation de télépilote qui justifie être titulaire d'une licence en cours de validité conforme au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ou d'un brevet

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<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup>.

Het praktijkexamen bedoeld in paragraaf 1, 3<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> tot 5<sup>o</sup> en 7<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> met een maximaal opstijgmassa minder dan 5kg ;

2<sup>o</sup> volgens de zichtbereikvliegvoorschriften, zonder hulp van een RPA-waarnemer ;

3<sup>o</sup> volgens de voorwaarden bepaald in artikel 13, § 1 van dit besluit ;

4<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> minstens 18 jaar zijn ;

2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> geslaagd zijn voor het theorie-examen zoals bedoeld in artikel 27 ;

4<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> in het bezit is van minstens een geldig medisch certificaat voor LAPL ;

2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup>, 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.

militaire de pilote belge en cours de validité est exempté des matières théoriques visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>.

L'examen pratique visé au paragraphe 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> vise à démontrer devant un examinateur RPAS la capacité du candidat à effectuer les manœuvres visées à l'annexe 1, II, 1<sup>o</sup> à 5<sup>o</sup> et 7<sup>o</sup> dans les conditions d'opération de l'attestation de télépilote.

La formation pratique et l'examen pratique sont effectués sur un terrain autorisé pour la formation conformément à l'article 91.

§ 3. Si le candidat répond aux conditions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, une attestation de télépilote lui est délivrée.

Le directeur général détermine la forme et le contenu de cette attestation.

**Art. 19.** L'attestation de télépilote autorise son titulaire à opérer un RPA :

1<sup>o</sup> avec une masse maximale au décollage inférieure à 5 kg ;

2<sup>o</sup> selon les règles de vol à portée visuelle, sans l'aide d'un observateur RPA ;

3<sup>o</sup> dans les conditions prévues à l'article 13, § 1<sup>er</sup> du présent arrêté ;

4<sup>o</sup> pour effectuer des exploitations de classe 2 uniquement.

L'exercice des privilèges de l'attestation de télépilote est limité au territoire du Royaume.

**Art. 20.** Une attestation de télépilote est valable à vie.

CHAPITRE 4.3. — *Licence de télépilote*

*Section 4.3.1. — Privilèges et conditions*

**Art. 21.** § 1<sup>er</sup>. La licence de télépilote constate l'aptitude du titulaire à piloter des RPA.

§ 2. Pour obtenir la licence de télépilote, le candidat doit :

1<sup>o</sup> être âgé de 18 ans révolus ;

2<sup>o</sup> justifier d'une expérience de vol avec un RPAS sous la surveillance d'un instructeur de vol RPAS, dont la durée est laissée à l'appréciation de ce dernier ;

3<sup>o</sup> avoir réussi l'examen théorique visé à l'article 27 ;

4<sup>o</sup> avoir démontré à un examinateur RPAS sa connaissance pratique et théorique telle que visée aux articles 26 et suivants. L'examinateur déclare si le candidat a réussi ou échoué et en fait mention dans le carnet de vol du candidat.

§ 3. Si le candidat répond aux conditions visées au paragraphe 2, la DGTA délivre la licence de télépilote.

**Art. 22.** § 1<sup>er</sup>. Une licence de télépilote est valable à vie.

§ 2. Le titulaire d'une licence de télépilote peut uniquement exercer les privilèges de sa licence quand il :

1<sup>o</sup> est en possession d'au moins un certificat médical pour LAPL en cours de validité ;

2<sup>o</sup> si au cours des 24 mois précédents, il a effectué en tant que télépilote au moins 6 vols pour une durée totale d'au moins 2 heures.

§ 3. Le titulaire d'une licence de télépilote qui ne répond pas aux exigences fixées au § 2, 2<sup>o</sup> doit passer un test pratique avec un instructeur de vol RPAS avant de pouvoir exercer à nouveau les privilèges de sa licence.

**Art. 23.** La qualification RPL telle que visée à l'article 24 détermine le type de RPA sur lesquels les privilèges conférés par la licence peuvent s'exercer.

La réussite des examens imposés pour l'obtention d'une licence de télépilote confère au candidat la qualification pour le type de RPA utilisé lors de ces épreuves.

**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 examinator 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 opgevoerd 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. 24.** Les qualifications sont accordées et réparties comme suit :

1° RPL-A : RPA à ailes fixes ;

2° RPL-R : RPA à voilures tournantes ;

3° RPL-S : tout autre RPA que les RPA à ailes fixes ou les RPA à voilure tournante.

**Art. 25.** Une qualification de type supplémentaire est délivrée au candidat pour ce type de RPA qui a démontré à un examinateur RPAS une connaissance pratique et théorique adaptée à la qualification demandée.

#### *Section 4.3.2. — Formation*

##### *Sous-section 4.3.2.1. — Connaissances théoriques*

**Art. 26.** L'examen théorique pour la licence de télépilote porte sur les matières visées à l'annexe 1, I.

Le candidat à une licence de télépilote qui justifie être titulaire d'une licence en cours de validité conforme au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ou d'un brevet militaire de pilote belge en cours de validité est exempté des matières de l'examen théorique visées à l'annexe 1, I.1.

Lors de son inscription pour l'examen théorique, le candidat fournit à la DGTA les documents justifiant qu'il a suivi une formation théorique conforme aux dispositions de l'annexe 1, I.

**Art. 27.** § 1<sup>er</sup>. Le candidat démontre devant le directeur général ou son délégué qu'il possède un niveau de connaissance théorique correspondant aux privilèges accordés aux titulaires d'une licence de télépilote.

Les procédures relatives à l'organisation pratique de l'examen théorique RPAS sont déterminées par le directeur général.

§ 2. L'examen théorique RPAS consiste en :

1° un questionnaire à choix multiple comprenant au minimum 50 questions et couvrant les matières visées à l'annexe 1, I.1, qui est organisé par la DGTA ;

2° au minimum 20 questions couvrant les matières visées à l'annexe 1, I.2 posées lors de l'examen pratique par l'examineur RPAS.

**Art. 28.** Un candidat réussit l'examen théorique RPAS s'il obtient au moins 75 % des points alloués pour chaque matière visée à l'article 27, § 2, 1° et au moins 75 % des points alloués pour l'examen visé à l'article 27, § 2, 2°.

Si un candidat échoue dans l'une des matières visées à l'article 27, § 2, 1°, le candidat présente à nouveau toutes les matières de l'examen théorique RPAS.

Si un candidat échoue à l'examen visé à l'article 27, § 2, 2°, l'examen prend fin.

##### *Sous-section 4.3.2.2. — Connaissances pratiques*

**Art. 29.** La formation pratique porte sur les matières visées à l'Annexe 1, II.

**Art. 30.** Avant de débiter la formation pratique, le candidat doit être titulaire d'au moins un certificat médical pour LAPL en cours de validité.

**Art. 31.** Avant de présenter l'examen pratique pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification, le candidat doit :

1° avoir réussi l'examen théorique RPAS au cours des 12 mois précédant la date de présentation de l'épreuve pratique ;

2° fournir la recommandation pour l'examen établie par l'instructeur de vol RPAS responsable de sa formation pratique.

**Art. 32.** La formation pratique et l'examen pratique sont effectués sur un terrain autorisé pour la formation conformément à l'article 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 zichtbe-reikvliegvoorschriften.

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-vlieg instructeurs

**Art. 35.** § 1. De vlieg instructie 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-vlieg instructeur 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-vlieg instructeur 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-vlieg instructeur is geldig voor een periode van 3 jaar.

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

Bij gebrek daaraan of indien de bevoegdverklaring voor RPAS-vlieg instructeur 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-vlieg instructeur verleent de houder ervan de toestemming om vlucht instructie 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-vlieg instructeur 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. 33.** Le candidat à une licence de télépilote ou à une qualification y associée démontre devant un examinateur RPAS, désigné par la DGTA, qu'il est capable d'appliquer les procédures appropriées et d'exécuter les manœuvres déterminées en Annexe 1, II en toute sécurité.

Si un candidat échoue à l'examen pratique, le candidat présente à nouveau l'examen pratique et l'examen théorique visé à l'article 27, § 2, 2°.

**Art. 34.** La licence de télépilote autorise son titulaire à opérer un RPA, pour des exploitations de classe 1 et 2, selon les règles de vol à portée visuelle.

L'exercice des privilèges de la licence de télépilote est limité au territoire du Royaume.

#### Section 4.3.3. — Instructeurs de vol RPAS

**Art. 35.** § 1<sup>er</sup>. Nul ne peut dispenser l'instruction en vol requise pour la délivrance d'une attestation de télépilote, une licence de télépilote ou la délivrance ou le renouvellement d'une qualification associée s'il :

1° n'est titulaire d'une licence de télépilote en cours de validité ;

2° n'a suivi le cours d'enseignement et d'apprentissage visé au FCL.930.FI, b), 1) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

3° ne dispose d'une expérience de vol d'au moins 100 heures comme télépilote ;

4° n'a réussi l'examen pratique comme instructeur de vol RPAS devant un examinateur RPAS expérimenté, spécialement désigné à cette fin par la DGTA.

§ 2. Le ministre ou son délégué, le directeur général, délivre une qualification d'instructeur de vol RPAS sous la forme d'une mention correspondante sur la licence de télépilote au candidat remplissant les conditions visées au § 1<sup>er</sup>.

§ 3. La qualification d'instructeur de vol RPAS est valable pour une durée de 3 ans.

La qualification d'instructeur de vol RPAS est automatiquement prorogée si l'instructeur de vol RPAS a effectué au moins 30 heures en tant qu'instructeur de vol RPAS ou examinateur RPAS au cours de la période de validité de la qualification.

A défaut ou si la qualification d'instructeur de vol RPAS est arrivée à expiration, le candidat devra réussir une évaluation des compétences devant un examinateur RPAS, spécialement désigné à cette fin par le ministre ou son délégué, le directeur général.

**Art. 36.** La qualification d'instructeur de vol RPAS autorise son titulaire à dispenser l'instruction en vol en vue de l'obtention d'une attestation de télépilote, une licence de télépilote ou d'une qualification y associée, s'il est lui-même titulaire de cette qualification.

#### Section 4.3.4. — Examineurs de vol RPAS

**Art. 37.** § 1<sup>er</sup>. Le ministre ou son délégué, le directeur général, désigne, parmi les titulaires d'une qualification d'instructeur de vol RPAS en cours de validité, les examineurs RPAS sur la base de l'expérience, des qualifications et de la personnalité de l'instructeur notamment sa moralité, son intégrité, son objectivité et sa collaboration avec la DGTA.

§ 2. Le ministre ou son délégué, le directeur général, délivre un certificat d'examinateur RPAS sous la forme d'une mention correspondante sur la licence de télépilote si le candidat remplit les conditions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

§ 3. Le certificat d'examinateur RPAS est valable pour une durée de 3 ans.

Le certificat peut être renouvelé pour la même durée si l'examinateur RPAS remplit toujours les conditions du présent arrêté et a fait passer au moins 4 examens pratiques durant la période de validité du certificat.



**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-vlieginstructeur.

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 opleiding 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.

**Art. 38.** Le certificat d'examineur RPAS autorise son titulaire à :

1° faire passer l'examen pratique en vue de l'obtention d'une attestation de télépilote ;

2° faire passer l'examen théorique visé à l'article 27, § 2, 2° ;

3° faire passer l'examen pratique en vue de l'obtention d'une licence de télépilote ou d'une qualification y associée ou de son renouvellement dont il est lui-même titulaire ;

4° après avoir été spécialement désigné à cet effet par le ministre ou son délégué, le directeur général, faire subir l'examen pratique d'instructeur de vol RPAS.

Après chaque examen en vue de l'obtention d'une licence de télépilote, l'examineur RPAS ayant fait passer l'examen remet au candidat le rapport d'examen et en adresse une copie à la DGTA.

**Art. 39.** § 1<sup>er</sup>. Un examinateur RPAS est intègre, dûment qualifié et objectif.

Il démontre qu'il n'a pas encouru de condamnation pénale qui porte atteinte à sa moralité eu égard aux fonctions qu'il exerce.

§ 2. Un examinateur RPAS ne peut pas conduire une épreuve pratique pour la délivrance d'une attestation, d'une licence ou d'une qualification à des candidats auxquels il a dispensé de l'instruction pour l'attestation, la licence ou la qualification pour laquelle l'examen pratique est présenté.

§ 3. Un examinateur RPAS est réputé ne pas être objectif dans le cas où le candidat est :

1° un parent ou allié jusqu'au quatrième degré, sauf accord préalable écrit du directeur général ;

2° le conjoint ou le partenaire de l'examineur RPAS.

§ 4. Un examinateur RPAS doit pouvoir démontrer, sur demande de la DGTA, que son objectivité n'est pas compromise, si le candidat :

1° est ami avec l'examineur ;

2° a les mêmes intérêts économiques, comme par exemple le fait d'appartenir au même employeur.

#### Section 4.3.5. — Formation observateur RPA

**Art. 40.** L'exploitant prévoit de former l'observateur RPA afin de lui permettre d'accomplir sa mission, de collaborer efficacement avec le télépilote et de contribuer à la sécurité de la conduite du vol.

#### Section 4.3.6. — Révocation, suspension ou limitation

**Art. 41.** § 1<sup>er</sup>. Le ministre ou son délégué, le directeur général, peut limiter la portée, suspendre ou retirer une attestation, une licence ou les qualifications ou certificats qui y sont associés :

1° en cas de négligence dans l'exercice des privilèges conférés par l'attestation, la licence et/ou des qualifications ou certificats qui y sont associés ;

2° en cas de violation, délibérée ou non, des dispositions du présent arrêté ou de la réglementation aérienne en vigueur ;

3° en cas de mise en péril de la sécurité aérienne ou de la sécurité des personnes ou des biens au sol ;

4° en cas de condamnation pour conduite d'un véhicule avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée et pour une durée ne pouvant être inférieure à celle du retrait de permis de conduire ordonné par le Tribunal.

§ 2. Lorsque le télépilote voit sa licence suspendue ou retirée, il la restitue, sans délai, à la DGTA.

**TITEL 5. — Technische aspecten****HOOFDSTUK 5.1. — Aanvraag tot certificaat van overeenstemming voor een type op afstand bestuurd luchtvaartuigsysteem**

**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.

**TITRE 5. — Aspects techniques****CHAPITRE 5.1. — Demande d'un certificat de conformité pour un type de système d'aéronef télépilote**

**Art. 42.** § 1<sup>er</sup>. Le constructeur d'un RPAS ou son représentant peut demander à la DGTA, pour un type de RPAS, d'examiner :

1° la conformité du RPAS avec les spécifications techniques reprises dans le manuel de vol du RPAS, ou un document équivalent ; et,

2° son aptitude à être opéré dans les conditions indiquées.

§ 2. Le directeur général détermine la forme de cette demande.

§ 3. La demande contient au moins les documents suivants :

1° un manuel de vol du RPAS tel que défini à l'article 44, ou un document équivalent ;

2° un rapport d'analyse de sécurité tel que défini à l'article 45 ;

3° un manuel d'entretien établi par le constructeur et décrivant les actions à prendre pour maintenir les caractéristiques du RPAS dans le temps ;

4° les modalités d'organisation d'un vol de démonstration avec le RPAS type.

§ 4. La demande est introduite auprès du directeur général ou d'un organisme qu'il désigne.

Toute demande incomplète sera rejetée.

**Art. 43.** L'organisme qui conçoit ou produit des RPAS établit, conserve et tient à jour les exemplaires originaux de tous les manuels exigés à l'article 42, § 3, qui sont d'application pour le RPAS.

*Section 5.1.1. — Manuel de vol du RPAS*

**Art. 44.** § 1<sup>er</sup>. Le manuel de vol du RPAS définit les caractéristiques, les capacités et les limites d'emploi dans lesquelles le RPAS est considéré comme étant dans un état où il peut être utilisé en toute sécurité.

§ 2. Le manuel de vol du RPAS contient au moins les informations reprises en annexe 2.

Il mentionne également chaque composant ou fonction spécifique à la conception, non repris à l'annexe 2, ayant un impact sur la performance de l'aéronef ou sur la possibilité d'opérer dans des conditions particulières.

*Section 5.1.2. — Rapport d'analyse de sécurité*

**Art. 45.** Le rapport d'analyse de sécurité contient au moins les éléments mentionnés en annexe 3 et détaille les moyens d'assurer les caractéristiques décrites dans le manuel de vol du RPAS.

Les scénarios d'urgence autres que ceux mentionnés à l'annexe 3 qui peuvent se produire, sont également identifiés, décrits et gérés dans le rapport d'analyse de sécurité afin de réduire le risque d'une perte non contrôlée du RPA.

*Section 5.1.3. — Entretien du RPAS*

**Art. 46.** Le RPAS avec son système de commande et de contrôle est maintenu apte au vol conformément à sa définition de type initiale et dans les conditions prévues par le constructeur.

*Section 5.1.4. — Démonstration de vol avec le RPAS type*

**Art. 47.** § 1<sup>er</sup>. Après analyse par la DGTA des documents visés aux articles 44 à 46, le demandeur effectue une démonstration en vol avec le RPAS type en présence d'une personne désignée par le directeur général.

§ 2. La démonstration en vol s'effectue en au moins deux vols au cours desquels :

1° l'enveloppe de vol totale est démontrée sans que cette démonstration ne puisse violer l'une des conditions du présent arrêté ;

2° les scénarios d'urgence détaillés dans le rapport d'analyse de sécurité et applicables au RPAS type sont mis en œuvre si cela ne compromet pas l'intégrité du RPAS et n'est pas de nature à mettre inutilement en danger la circulation aérienne et/ou les personnes et les biens au sol ;

3° les conditions pour opérer en toute sécurité conformément au présent arrêté et au manuel d'exploitation sont démontrées.

§ 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 aantoonbaar 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 luchtvaartuigsysteem**

**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 luchtvaartuigsystemen**

**HOOFDSTUK 6.1. — Aanvraag tot registratie**

**Art. 53.** Een register van de op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen 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 Rijksregisternummer ;

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 ;

§ 3. Si un incident ou accident survient au cours de la démonstration en vol, une nouvelle démonstration en vol est organisée.

**CHAPITRE 5.2. — Délivrance du certificat de conformité à un type de RPAS**

**Art. 48.** Si la demande a été introduite conformément à l'article 42 et que la démonstration en vol visée à l'article 47 a été effectuée avec succès, le ministre ou son délégué, le directeur général, délivre un certificat de conformité au type de RPAS.

**Art. 49.** Le certificat de conformité est valable pour la durée de vie du type de RPAS, tant que le type de RPAS est entretenu conformément au manuel d'entretien et qu'aucune modification qui affecte la masse, le centrage, la résistance de la structure, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou toute autre caractéristique affectant la navigabilité du RPAS, n'est apportée.

**Art. 50.** Le RPAS disposant d'un document délivré par une autorité aéronautique d'un Etat membre de l'Union européenne ou un organisme reconnu par elle qui démontre que le RPAS répond aux exigences de l'article 42, § 1<sup>er</sup> est considéré comme disposant d'un certificat de conformité visé à l'article 48.

**Art. 51.** § 1<sup>er</sup>. Pour toute modification d'un RPAS existant qui affecte la masse, le centrage, la résistance de la structure, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou toute autre caractéristique affectant la navigabilité du RPAS, l'exploitant peut introduire une demande de modification du certificat de conformité auprès du directeur général ou d'un organisme qu'il désigne.

§ 2. Le directeur général détermine la forme de la demande.

La demande précise les amendements aux documents présentés dans la demande initiale. Le manuel de vol du RPAS et le rapport d'analyse de sécurité mis à jour sont joints à la demande.

**CHAPITRE 5.3. — Limitation, suspension et retrait du certificat de conformité d'un type de système d'aéronef télépilote**

**Art. 52.** Le ministre ou son délégué, le directeur général, peut limiter, suspendre ou retirer le certificat de conformité d'un type de RPAS lorsque :

- 1° le RPAS présente des risques ou des dangers graves pour la circulation aérienne ou les personnes et les biens au sol ; ou,
- 2° le RPAS ne répond plus aux conditions de délivrance d'un certificat de conformité.

**TITRE 6. — Enregistrement des systèmes d'aéronefs télépilotes**

**CHAPITRE 6.1. — Demande d'enregistrement**

**Art. 53.** Un registre des systèmes d'aéronefs télépilotes est créé.

**Art. 54.** Un extrait du registre RPAS est délivré à toute personne qui en fait la demande.

**Art. 55.** Aucun RPAS enregistré ou immatriculé à l'étranger n'est enregistré en Belgique avant d'avoir été rayé du registre étranger.

**Art. 56.** L'enregistrement ou l'immatriculation à l'étranger d'un RPAS antérieurement inscrit au registre RPAS belge, ne produit d'effet dans le Royaume que si son inscription au registre RPAS belge a préalablement été rayée.

**Art. 57.** § 1<sup>er</sup>. Les personnes qui désirent enregistrer un RPAS en Belgique, adressent au directeur général une demande d'enregistrement signée.

§ 2. La demande d'enregistrement d'un RPAS contient au moins les informations suivantes :

1° la marque et le modèle du RPAS, l'année de sa construction et le cas échéant, le numéro de série de l'autopilote et/ou du RPAS ;

2° le nom du poste de télépilote ;

3° le nom et le domicile ou le siège social du constructeur du RPAS ;

4° l'identité du ou des propriétaires du RPAS :

a. si le demandeur est une personne physique disposant d'un numéro de registre national belge, son numéro de registre national ;

b. si le demandeur est une personne physique ne disposant pas d'un numéro de registre national belge, ses nom, prénom, nationalité et domicile. Une copie d'une pièce d'identité sera jointe à la demande ;

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 bestuurd 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.

c. si le demandeur est une personne morale de droit belge ou une personne morale de droit étranger avec un numéro d'entreprise belge, son numéro d'entreprise ;

d. si le demandeur est une personne morale de droit étranger ne disposant pas d'un numéro d'entreprise en Belgique, la dénomination, le siège social, les noms, prénoms, nationalités, domiciles des associés solidaires, administrateurs ou gérants ayant la signature sociale. Une copie des statuts sera jointe à la demande ;

e. si une ou plusieurs personnes physiques ou morales, autres que le demandeur ont, sur le RPAS, des droits en propriété ou en usufruit, la demande indique la nature et la quotité de ceux-ci, et porte également, pour chacune d'elles, les mentions énumérées ci-dessus. Une copie des titres de propriété sera jointe à la demande ;

5° le cas échéant, l'attestation de radiation du registre étranger.

#### CHAPITRE 6.2. — *Certificat d'enregistrement*

**Art. 58.** Un certificat d'enregistrement RPAS est délivré pour tout RPAS régulièrement inscrit au registre RPAS.

Le titulaire du certificat d'enregistrement notifie, dans les trente jours, au directeur général tout fait appelant une modification des éléments mentionnés au certificat d'immatriculation RPAS.

**Art. 59.** En cas de dépossession involontaire du certificat, le ministre ou son délégué, le directeur général, peut le remplacer.

**Art. 60.** § 1<sup>er</sup>. Le certificat d'enregistrement cesse d'être valable :

1° au cas où les droits du titulaire du certificat d'enregistrement prennent fin ;

2° en cas de survenance d'une des causes de radiation d'office de l'inscription prévue à l'article 61.

§ 2. Lorsque le certificat cesse d'être valable, son titulaire est tenu de le renvoyer immédiatement au directeur général.

**Art. 61.** Le ministre ou son délégué, le directeur général, peut rayer d'office l'inscription dans le registre RPAS lorsque :

1° le RPAS est hors d'usage ;

2° on est sans nouvelle du RPAS depuis un mois à compter du jour de son départ ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues.

**Art. 62.** La radiation est notifiée à la personne à qui le certificat d'enregistrement avait été délivré.

Un certificat de radiation est délivré à toute personne qui en fait la demande.

#### CHAPITRE 6.3. — *Marques d'enregistrement*

**Art. 63.** Tout RPAS inscrit au registre RPAS porte les lettres OO suivies d'un trait horizontal puis d'un groupe de minimum quatre caractères constitué soit par des lettres, soit par des chiffres, soit par une combinaison de lettres et de chiffres.

**Art. 64.** La marque visée à l'article 63 est apposée de manière durable sur le RPA d'une façon telle qu'elle soit toujours lisible et facilement localisable.

#### TITRE 7. — *Exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés*

##### CHAPITRE 7.1. — *Conditions préalables*

**Art. 65.** Les exploitations de classe 2 sont réalisées dans les conditions suivantes :

1° le télépilote est titulaire d'une attestation de télépilote ou d'une licence de télépilote ;

2° le RPAS est enregistré conformément à l'article 57 ou dispose d'un document équivalent délivré par une autorité aéronautique d'un Etat membre de l'Union européenne ;

3° l'exploitation ne constitue pas une exploitation de classe 1 ;

4° le vol est opéré dans le respect des règles de l'air, notamment de la hauteur de vol fixée à l'article 13, § 1<sup>er</sup>, et sans l'aide d'un observateur RPA ;

5° le vol est opéré dans une zone qui, dans un rayon de 50m minimum, est libre de tout bâtiment, de toute personne non impliquée dans l'opération ou d'un rassemblement d'animaux.

**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.

**Art. 66.** Pour effectuer des exploitations de classe 1, les éléments suivants sont requis :

1° le pilote est titulaire d'une licence de télépilote en cours de validité ;

2° le RPAS est enregistré conformément à l'article 57 ou dispose d'un document équivalent délivré par une autorité aéronautique d'un Etat membre de l'Union européenne ;

3° le RPAS utilisé pour des exploitations de classe 1a dispose d'un certificat de conformité délivré conformément à l'article 48 ou d'un document équivalent délivré par une autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne ;

4° l'exploitant a préalablement effectué l'analyse de risques, visée à l'article 68, pour les exploitations de classe 1 envisagées prenant en compte aussi bien les risques pour la sécurité aérienne que pour la sécurité des personnes et des biens au sol ; et,

5° l'exploitant a établi un manuel d'exploitation conformément aux dispositions des articles 78 et 79 ; et,

6° l'exploitant a reçu l'accusé de réception de la déclaration visée à l'article 72 ; ou,

7° l'exploitant dispose d'une autorisation visée à l'article 75.

Chaque vol opéré en tant qu'exploitation de classe 1 est, préalablement, notifié à la DGTA. Le directeur général détermine les modalités de cette notification.

**Art. 67.** Les exploitations sont effectuées dans le respect des dispositions légales applicables en matière de droit à la vie privée.

#### CHAPITRE 7.2. — *Analyse de risque des exploitations envisagées*

**Art. 68.** L'exploitant effectue, avant le début des opérations, une analyse des risques que les exploitations envisagées sont susceptibles de faire courir à la sécurité aérienne et à la sécurité des personnes et des biens au sol.

Le directeur général détermine la forme et le contenu de l'analyse de risque.

L'analyse de risque est effectuée en tenant compte notamment de la nature des exploitations envisagées ainsi que du lieu et de l'environnement où elles seront opérées.

Sont notamment considérées comme des exploitations de classe 1a, les opérations :

1° effectuées au-dessus ou à proximité d'un rassemblement de personnes ; ou,

2° impliquant le survol de personnes ; ou,

3° effectuées en dérogation aux dispositions du présent arrêté.

L'exploitant joint l'analyse de risque incluant notamment les mesures de mitigations des risques à sa déclaration ou à sa demande d'autorisation.

#### CHAPITRE 7.3. — *Déclaration*

**Art. 69.** Si l'analyse de risque visée à l'article 68 démontre que les exploitations envisagées présentent un risque modéré, ces exploitations sont soumises à déclaration préalable.

**Art. 70.** L'exploitant introduit dix jours au moins avant la première exploitation de classe 1b une déclaration auprès de la DGTA.

Le directeur général détermine la forme de la déclaration.

Toute modification d'un élément de la déclaration est notifiée à la DGTA au moins cinq jours avant la date envisagée pour la mise en œuvre de la modification envisagée.

Le Directeur général détermine la forme et le contenu de la déclaration de modification.

**Art. 71.** A la réception de la déclaration, la DGTA vérifie que :

1° toutes les informations demandées ont été transmises ;

2° les risques ont été correctement évalués par l'exploitant dans le cadre de l'analyse de risque visée à l'article 68.

Le cas échéant, le directeur général peut demander des informations ou documents manquants ou complémentaires sur la nature des activités envisagées.

**Art. 72.** Après s'être assuré que les exploitations de classe 1b envisagées répondent aux conditions de l'article 71, la DGTA accuse réception de la déclaration.

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.

L'exploitant peut débuter les exploitations de classe 1b dès réception de l'accusé de réception envoyé par la DGTA.

La déclaration est valable à compter de la date de l'accusé de réception pour toutes les exploitations de classe 1b, effectuées par l'exploitant, dans le cadre de l'activité déclarée et jusqu'à sa révocation par la DGTA en application de l'article 88 ou la cessation d'activité de l'exploitant.

L'exploitant informe, par écrit, la DGTA dès qu'il cesse ses activités.

#### CHAPITRE 7.4. — Autorisation

**Art. 73.** Si l'analyse de risque visée à l'article 68 démontre que les exploitations envisagées présentent un risque accru, ces exploitations sont soumises à autorisation préalable.

**Art. 74.** L'exploitant introduit dix jours au moins avant la première exploitation de classe 1a, une demande d'autorisation auprès de la DGTA ou d'un organisme désigné par le directeur général.

Le directeur général détermine la forme et le contenu de la demande.

**Art. 75. § 1<sup>er</sup>.** Le ministre ou son délégué, le directeur général, délivre une autorisation dès que l'analyse de risque, les mesures de mitigation des risques et que les procédures de vol sont acceptées.

§ 2. Le ministre ou son délégué, le directeur général, fixe, dans l'autorisation, les conditions d'exécution des exploitations de classe 1a.

§ 3. L'autorisation est délivrée pour la durée prévue par l'autorisation. Celle-ci ne peut pas excéder un an.

A la demande de l'exploitant, l'autorisation peut être prorogée si les résultats des activités de surveillance menées par la DGTA pendant la durée de l'autorisation sont satisfaisants et si les conditions pour la délivrance d'une autorisation, sont remplies.

§ 4. L'exploitant peut débuter les exploitations de classe 1a dès réception de l'autorisation.

**Art. 76. § 1<sup>er</sup>.** En cas de modifications des informations fournies dans la demande d'autorisation et ayant une influence sur le champ d'application de l'autorisation ou sur les exploitations de classe 1a préalablement approuvées, l'exploitant introduit une demande d'approbation d'une modification auprès de la DGTA ou d'un organisme désigné par le directeur général, dans la forme fixée par le directeur général, au moins dix jours avant la date envisagée pour la mise en œuvre de la modification.

§ 2. La demande d'approbation d'une modification comprend :

1° tous les documents nécessaires pour permettre au directeur général d'apprécier si les exploitations de classe 1a ainsi modifiées répondent toujours aux exigences du présent arrêté ;

2° si la modification envisagée n'est pas prévue par l'évaluation initiale des risques, une évaluation des risques adaptée et une copie des procédures d'exécution de vol standard contenues dans le manuel d'exploitation.

**Art. 77. § 1<sup>er</sup>.** Après s'être assuré que les exploitations de classe 1a envisagées répondent aux conditions de l'article 76, le ministre ou son délégué, le directeur général, peut :

1° accepter la modification sans modifier l'autorisation délivrée préalablement ;

2° accepter la modification et modifier en ce sens l'autorisation délivrée préalablement ;

3° refuser la modification.

§ 2. La modification ne peut être mise en œuvre qu'après réception de l'approbation du ministre ou de son délégué, le directeur général.

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° verschaft de nodige informatie en documenten op eenvoudig verzoek van de directeur-generaal ;
- 7° onderwerpt zich aan het toezicht door het DGLV en verschaft 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 zwaartepuntbepalingen 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 ;

CHAPITRE 7.5. — *Le manuel d'exploitation*

**Art. 78.** L'exploitant qui effectue des exploitations de classe 1 établit et met à jour un manuel d'exploitation.

Le manuel d'exploitation et ses révisions éventuelles sont en conformité avec le manuel de vol du RPAS visé à l'article 44 ou un document équivalent.

**Art. 79.** Le manuel d'exploitation contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires pour tous les RPAS utilisés et dont le personnel a besoin pour pouvoir exécuter les tâches de façon correcte et en toute sécurité. Il contient au moins les éléments visés à l'annexe 4.

CHAPITRE 7.6. — *Devoirs et responsabilités de l'exploitant*

**Art. 80.** § 1<sup>er</sup> L'exploitant :

- 1° garantit la sécurité des opérations qu'il effectue ;
- 2° effectue les opérations d'entretien conformément aux spécifications du constructeur et, le cas échéant, aux instructions contenues dans le manuel d'exploitation et dans le manuel d'entretien ;
- 3° tient un carnet d'entretien pour chaque RPAS ;
- 4° s'assure que chaque vol effectué est couvert par une police d'assurance adéquate ;
- 5° traite les données à caractère personnel conformément à la législation en vigueur ;
- 6° fournit les informations et les documents nécessaires sur simple demande du directeur général ;
- 7° se soumet à la surveillance de la DGTA et fournit tous les renseignements pour permettre cette surveillance.

§ 2. Outre les dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup>, l'exploitant qui effectue des exploitations de classe 1 :

- 1° veille à ce que le manuel d'exploitation soit conforme, en toutes circonstances, au manuel de vol du RPAS ou à son équivalent ainsi qu'aux recommandations de sécurité de la DGTA ;
- 2° s'assure qu'avant le début de chaque exploitation de classe 1, les risques susceptibles de compromettre la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens au sol ont été correctement évalués ;
- 3° s'assure que les exploitations de classe 1 sont effectuées conformément à la déclaration introduite en application de l'article 72 ou aux dispositions de l'autorisation visée à l'article 75 ;
- 4° s'assure que le manuel d'exploitation est mis à la disposition du personnel impliqué dans l'exécution des exploitations de classe 1 ;
- 5° s'assure que chaque vol a lieu selon les procédures décrites dans le manuel d'exploitation.

CHAPITRE 7.7. — *Devoirs et responsabilités du télépilote*

**Art. 81.** Les remplacements et les périodes de repos des télépilotes qui effectuent des exploitations de classe 1 ont lieu conformément aux dispositions contenues dans le manuel d'exploitation afin de s'assurer que le télépilote est toujours apte à assurer le vol dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

**Art. 82.** Le télépilote est responsable de l'utilisation du RPAS pendant le temps de vol.

**Art. 83.** Le télépilote :

- 1° est, à tout moment, en mesure de suivre la fonction et le statut du RPA ;
- 2° est toujours en mesure d'assurer le contrôle du RPA ;
- 3° s'assure, sur la base des prévisions météorologiques les plus récentes, que les conditions météorologiques minimales sont prévues pour toute la durée du vol ;
- 4° veille à ce que pour chaque vol, les limitations de poids et de centre de gravité soient respectées ;
- 5° s'assure du bon état d'entretien du RPAS avant chaque vol ;
- 6° veille à ce que les ressources nécessaires pour un vol en toute sécurité soient disponibles avant qu'un vol ne commence ;

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 opstijgen- 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.

7° tient compte, lors de l'utilisation d'un RPAS, des autres activités au sol, de la topographie, des obstacles, des effets atmosphériques possibles sur les communications radio, des interférences possibles sur la fréquence utilisée ;

8° veille à ce que chaque vol soit noté dans le carnet de route du RPA et dans son carnet de vol ;

9° veille à respecter la législation en vigueur en matière de protection de la vie privée.

Le télépilote qui effectue des exploitations de classe 1 veille également à ce que le RPAS soit utilisé conformément au manuel de vol du RPAS ou d'un document équivalent, au manuel d'exploitation, à la déclaration visée à l'article 72 ou à l'autorisation visée à l'article 75 et aux listes de contrôle et le cas échéant, à son certificat de conformité.

**Art. 84. § 1<sup>er</sup>.** Le télépilote prépare le vol envisagé sur un aérodrome ou un site d'exploitation avant que le vol ne soit initié.

§ 2. Le télépilote dispose d'une connaissance suffisante de la configuration de l'aérodrome ou du site d'exploitation utilisé notamment de la présence d'obstacles, des limitations opérationnelles établies, des procédures de vol, de décollage, d'atterrissage et d'attente et le cas échéant, d'éclairages et d'aides d'approche.

§ 3. Le télépilote s'assure que la zone de décollage et la zone d'atterrissage :

1° présentent des conditions de sécurité suffisantes ;

2° sont bien dimensionnées ;

3° disposent des équipements nécessaires ;

4° sont libres de tout obstacle ;

5° présentent des conditions de surface adéquates pour le type d'opérations envisagé, la taille et les performances du RPAS, en tenant compte des conditions extérieures.

Le télépilote tient compte des exigences mentionnées dans le manuel de vol du RPAS concerné ou tout document équivalent.

**Art. 85.** Lorsqu'il exerce les privilèges de son attestation ou de sa licence, le télépilote est en possession des documents suivants :

1° un document d'identité avec une photo ;

2° son attestation de télépilote ou sa licence de télépilote en cours de validité ;

3° le cas échéant, un certificat médical en cours de validité ;

4° son carnet de vol ;

5° une copie du certificat d'enregistrement du RPAS ou un document équivalent permettant d'identifier l'exploitant ;

6° le cas échéant, une copie de la déclaration et de l'accusé de réception de la déclaration visées aux articles 70 et 72 ou de l'autorisation visée à l'article 75 ;

7° une copie de l'attestation d'assurance en cours de validité ;

8° une copie des parties du manuel de vol du RPAS, ou du document équivalent, essentielles pour effectuer les exploitations voulues ;

9° le cas échéant, une copie des parties du manuel d'exploitation essentielles pour effectuer les exploitations voulues ;

10° les listes de contrôle pré-vol, pendant le vol et après le vol ;

11° le carnet de route du RPA ;

12° le cas échéant, une copie de l'approbation de l'IBPT pour l'usage de la fréquence radio ;

13° le cas échéant, une copie de la licence de la station radio.

Le télépilote présente ces documents, sur simple demande, aux fonctionnaires de la DGTA.

Les documents visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 4° à 13° peuvent être présentés sous format électronique.



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 luchtvaartreggeving ;
- 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 model-luchtvaartterrein.

CHAPITRE 7.8. — *Conservation des documents*

**Art. 86.** L'exploitant qui effectue des exploitations de classe 1 conserve les documents suivants pendant cinq ans :

- 1° l'analyse de risque effectuée en application de l'article 68 ;
- 2° la déclaration et l'accusé de réception visés aux articles 70 et 72, ses modifications ainsi que l'accusé de réception envoyé par la DGTA ;
- 3° l'autorisation visée à l'article 75, ses modifications et ses prorogations éventuelles ainsi que les analyses de risque y afférentes et les procédures relatives aux exploitations de classe 1 ;
- 4° le manuel d'exploitation avec les révisions éventuelles ;
- 5° le carnet de route de chaque RPAS ;
- 6° les rapports des inspections et audits de la DGTA.

**Art. 87.** L'exploitant conserve, durant trois mois, les déclarations d'incidents ou d'événements mettant la sécurité en péril et devant être rapportés ou enregistrés.

CHAPITRE 7.9. — *Suspension, retrait ou limitation*

**Art. 88.** Le ministre ou son délégué, le directeur général peut faire cesser ou interdire, à tout moment, les exploitations de classe 2 ou les exploitations de classe 1b si la DGTA constate que :

- 1° les exploitations de classe 2 ne répondent pas aux conditions visées aux articles 65 et suivants ou les exploitations de classe 1b ne répondent plus aux conditions visées aux articles 69 et suivants ;
- 2° les exploitations de classe 2 ou les exploitations de classe 1b violent, de manière délibérée ou non, les dispositions du présent arrêté ou de la réglementation aérienne en vigueur ;
- 3° les exploitations de classe 2 ou les exploitations de classe 1b mettent en péril la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes ou des biens au sol ;
- 4° les exploitations de classe 1b sont effectuées alors que l'exploitant n'a pas mis en œuvre, dans le délai imparti, les mesures correctives visées à l'article 98, § 3.

**Art. 89.** L'autorisation visée à l'article 75 peut être suspendue, retirée ou limitée par le ministre ou son délégué, le directeur général :

- 1° en cas de violation des conditions du présent arrêté ou de l'autorisation ;
- 2° si l'exploitant ne met pas en œuvre, dans le délai imparti, les mesures correctives visées à l'article 98, § 3 ;
- 3° en cas de violation, délibérée ou non, de la réglementation aérienne en vigueur ;
- 4° en cas de mise en péril de la sécurité aérienne ou de la sécurité des personnes ou des biens au sol.

TITRE 8. — *Aérodromes et sites d'exploitation*

**Art. 90.** § 1<sup>er</sup>. Le décollage et l'atterrissage d'un RPAS peuvent avoir lieu :

- 1° sur des sites d'exploitation ; ou,
- 2° sur des aérodromes ; ou,
- 3° sur des terrains d'aéromodélisme.

§ 2. Un site d'exploitation, utilisé pour le décollage ou l'atterrissage d'un RPAS, ne peut être utilisé que s'il répond aux exigences contenues dans le manuel de vol du RPAS concerné, ou un document équivalent.

Le décollage et l'atterrissage d'un RPAS ne peuvent jamais compromettre la sécurité des aéronefs habités, des personnes ou des biens au sol.

§ 3. Un RPAS ne peut utiliser un aérodrome que si l'autorisation ou le certificat délivré à l'aérodrome par le ministre ou son délégué, le directeur général, permet le décollage et l'atterrissage des RPAS.

Les modalités et procédures visées dans l'A.I.P. sont respectées.

§ 4. L'utilisation d'un terrain d'aéromodélisme est soumise à l'autorisation préalable de l'exploitant du terrain et aux conditions reprises dans l'autorisation d'exploitation de ce terrain d'aéromodélisme.

**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.

**Art. 91.** § 1<sup>er</sup>. La formation pratique sur un terrain visé à l'article 90, § 1<sup>er</sup> n'est autorisée que si le terrain a été préalablement autorisé pour la formation par le ministre ou son délégué, le directeur général.

§ 2. La demande d'autorisation est introduite auprès du directeur général ou d'un organisme qu'il désigne.

Le directeur général détermine la forme et le contenu de la demande.

§ 3. L'autorisation est délivrée si le terrain répond aux conditions cumulatives suivantes :

1° le terrain comporte au moins une piste de décollage et d'atterrissage, une zone de décollage et d'approche, une zone réservée pour les télépilotes et les RPAS et une zone de protection du public ;

2° le terrain est exempt de tout obstacle qui compromet le décollage, l'évolution et l'atterrissage des RPAS ;

3° les dimensions de la piste de décollage et d'atterrissage sont conformes aux exigences contenues dans le manuel de vol du RPAS utilisé pour la formation pratique ;

4° les zones de décollage et d'approche ont une forme et une dimension conformes aux exigences contenues dans le manuel de vol du RPAS utilisé pour la formation pratique. Dans ces zones ne se trouvent aucune personne, aucun bien ou obstacle qui empêche ou rend difficile le décollage et l'approche ;

5° la piste de décollage et d'atterrissage est située à une distance de plus de 40 mètres de tout parking ou construction ;

6° le terrain est situé en dehors des zones de contrôle (CTR) des aéroports civils et militaires, des zones interdites (P), dangereuses (D) ou restrictives (R) mentionnés dans l'A.I.P., sauf autorisation préalable et écrite des autorités aéronautiques compétentes pour ces zones ;

7° le terrain est situé à au moins 3 milles nautique par rapport au point de référence d'un aérodrome (ARP), sauf autorisation préalable écrite de l'exploitant de l'aérodrome ;

8° la zone de vol est limitée par un cylindre dont la base est le sol, dont la hauteur maximale est de 300 pieds et dont le rayon maximal est de 400 m à partir du point de référence du terrain, sauf si elle est autrement définie dans l'autorisation du terrain.

**Art. 92.** Tout utilisateur d'un aérodrome, d'un site d'exploitation, d'un terrain agréé pour la formation pratique ou d'un terrain d'aéromodélisme utilisé par des RPAS est tenu :

1° de prendre toutes les dispositions nécessaires pour y assurer la sécurité et le bon ordre en mettant à disposition à cette fin les personnes et moyens nécessaires ;

2° contracter une assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels à des tiers ;

3° donner librement et gratuitement accès au site d'exploitation aux fonctionnaires de la DGTA dans l'exercice de leurs fonctions.

#### TITRE 9. — *Communication*

**Art. 93.** La liaison de commande et de contrôle est opérationnelle pendant toute la durée du vol.

La procédure d'urgence prévoit comment agir en cas de perte de la liaison de données.

**Art. 94.** La liaison de données utilisée pour la charge utile ne peut jamais mettre en péril le bon fonctionnement de la liaison de commande et de contrôle.

**Art. 95.** La communication radio avec le RPAS est utilisée conformément à la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques et de ses arrêtés d'exécution, en particulier l'arrêté royal du 18 décembre 2009 relatif aux communications radioélectriques privées et aux droits d'utilisation des réseaux fixes et des réseaux à ressources partagées.

La communication radio avec le RPAS est opérationnelle pendant toute la durée du vol.

La communication radio entre le télépilote et l'observateur RPA est opérationnelle pendant toute la durée du vol.

Si les fréquences utilisées subissent des interférences, la zone d'exploitation est scannée sur les fréquences interférentes avant l'exécution du vol.

**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-vlieg-instructeur: 75 EUR ;

4° de hernieuwing van een bevoegdverklaring voor RPAS-vlieg-instructeur: 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 afleggen 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. »

**TITRE 10. — Accident et incident**

**Art. 96.** Le télépilote, l'observateur RPA, l'exploitant ou toute autre personne impliquée dans les opérations d'un RPAS signale immédiatement tout incident ou accident survenu au cours de l'utilisation du RPAS, à la DGTA et à l'Air Accident Investigation Unit.

**TITRE 11. — Assurance**

**Art. 97.** Tout exploitant qui opère un RPAS pour des activités professionnelles et/ou commerciales est assuré conformément à l'article 7 du Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Tout exploitant, ou à défaut tout télépilote de RPAS opéré exclusivement pour des activités non commerciales, contracte une assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels à des tiers.

**TITRE 12. — Surveillance**

**Art. 98.** § 1<sup>er</sup>. La DGTA est compétente pour la surveillance des personnes, des aéronefs et des organismes visés par le présent arrêté.

§ 2. La DGTA peut à tout moment procéder à des audits et/ou inspections pour contrôler le respect du présent arrêté et le cas échéant, des instructions du manuel d'exploitation.

§ 3. Si des manquements aux dispositions du présent arrêté sont constatés, la DGTA en informe le titulaire du certificat, de l'autorisation ou de la déclaration.

Le titulaire est alors tenu de prendre les mesures correctrices nécessaires conformément aux conditions fixées par la DGTA.

**Art. 99.** Le demandeur ou le titulaire d'un certificat, d'une autorisation ou d'une déclaration délivré en application du présent arrêté, ses représentants ou son personnel, donnent libre accès, aux fonctionnaires de la DGTA, à l'organisation, aux opérations de vol, aux sites d'exploitation et aux terrains pour la formation afin de leur permettre d'effectuer les audits et inspections.

Le personnel responsable de l'exploitation et de l'entretien ou de la formation est disponible lors des activités de surveillance.

**Art. 100.** Tous les documents et informations techniques dont les fonctionnaires de la DGTA ont besoin pour exercer leur mission de surveillance sont mis à leur disposition par le détenteur de ces documents et informations.

**TITRE 13. — Dispositions diverses et transitoires**

**Art. 101.** L'arrêté royal du 14 février 2001 fixant les redevances auxquelles est soumise l'utilisation de certains services publics intéressant la navigation aérienne est modifié comme suit :

1° l'article 2 est complété comme suit :

« § 7. La redevance due pour :

1° la délivrance d'un certificat de conformité d'un type de système d'aéronef télépilote est de 225 EUR ;

2° la modification d'un certificat de conformité d'un type de système d'aéronef télépilote est de 75 EUR. »

2° l'article 33 est complété par un paragraphe 7 rédigé comme suit :

« § 7. La redevance due pour :

1° la délivrance d'une licence de télépilote est de 250 EUR ;

2° la délivrance d'une qualification RPL est de 75 EUR ;

3° la délivrance d'une qualification d'instructeur de vol RPAS est de 75 EUR ;

4° le renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol RPAS est de 75 EUR ;

5° la délivrance d'un certificat d'examineur de vol RPAS est de 250 EUR ;

6° le renouvellement d'un certificat d'examineur de vol RPAS est de 250 EUR ;

7° la présentation de l'examen théorique en vue de l'obtention d'une licence de télépilote est de 75 EUR ;

La redevance due pour la délivrance d'un duplicata d'une licence, d'une qualification ou d'un certificat visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> est de 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 bestuurde 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 bestuurde luchtvaartuigen: 225 EUR;

4° de wijziging of de verlenging van een toelating voor klasse 1a vluchtuitvoeringen met een of meer op afstand bestuurde 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

3° l'article 7 est complété par un paragraphe 7 rédigé comme suit :

« § 7. La redevance due pour l'approbation d'un terrain sur lequel la formation pratique au pilotage d'un aéronef télépilote est autorisée est de 125 EUR. »

4° l'article 8 est complété par un paragraphe 5 rédigé comme suit :

« § 5. La redevance due pour :

1° la délivrance d'une dérogation aux règles de vol à portée visuelle est de 150 EUR ;

2° la réservation d'un espace aérien réservé ou séparé est de 150 EUR. ».

5° l'article 9 est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit :

« § 6. La redevance due pour :

1° la déclaration d'exploitations de classe 1b avec un ou plusieurs aéronefs télépilotes est de 100 EUR ;

2° chaque aéronef télépilote utilisé pour des exploitations de classe 1b reprises dans la déclaration visée au 1° est de 30 EUR par an à l'issue de la première année ;

3° pour la délivrance d'une autorisation d'exploitations spécialisées de classe 1a avec un ou plusieurs aéronefs télépilotes est de 225 EUR ;

4° la modification ou la prorogation d'une autorisation d'exploitations de classe 1a avec un ou plusieurs aéronefs télépilotes est de 150 EUR. »

**Art. 102.** Sur présentation d'une pièce justificative écrite, les heures de vol comme télépilote et les décollages et atterrissages effectués avec un RPAS dans le cadre d'un permis de vol délivré par la DGTA pour des vols de tests ou à des fins de recherches scientifiques ou de formation ou avec un aéromodèle sur un terrain d'aéromodélisme, avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être pris en compte comme expérience de vol pendant une période de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Les types de RPAS dont le dossier technique a été jugé satisfaisant par la DGTA dans le cadre d'une demande de permis de vol pour des vols de tests ou à des fins de recherches scientifiques ou de formation, avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté se voient délivrés un certificat de conformité visé à l'article 48 sur simple demande.

**Art. 103.** Le ministre ou son délégué, le directeur général, peut autoriser des personnes, qui justifient d'une expérience particulière en la matière, à exercer les fonctions de télépilote, d'instructeur de vol RPAS et d'examineur RPAS pendant une période d'une année à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Si à l'expiration de cette période d'un an, les télépilotes, les instructeurs de vol RPAS et les examinateurs RPAS ne justifient pas remplir les conditions visées au présent arrêté, leur licence et/ou qualification leur sera retirée.

**Art. 104.** Le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 10 avril 2016.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité,  
J. GALANT

## BIJLAGE 1

**THEORETISCHE EN PRAKTISCHE KENNIS BETREFFENDE HET BESTUREN VAN EEN OP AFSTAND BESTUURD LUCHT.V.A.AR-TUIG**

## 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 luchtvaartregelgeving, en luchtvaartautoriteiten ;

b) Luchtvaardigheid van het luchtvaartuig ;

c) Nationaliteitskenmerk en inschrijvingskenmerk ;

d) Systeem van bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA (bevoegdverklaringen, bevoegdheden) ;

e) Luchtverkeersregels (algemene regels, VLOS basis VFR, obstakelvrijvlakken rond luchtvaartterreinen) ;

f) Luchttruim (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.

## ANNEXE 1

**CONNAISSANCES THEORIQUES ET PRATIQUES RELATIVES AU PILOTAGE D'UN AERONEF TELEPILOTE**

## I. Connaissances théoriques

Les connaissances théoriques minimales pour l'obtention d'une licence de télépilote sont :

## I.1. Connaissances générales aéronautiques

## 1° Réglementation aéronautique et procédures ATC :

a) Réglementation aéronautique internationale, nationale et autorités aéronautiques ;

b) Navigabilité de l'aéronef ;

c) Marques de nationalité et d'immatriculation ;

d) Système de licence de télépilote (qualifications, privilèges) ;

e) Règles de l'air (règles générales, VLOS, base de VFR, surfaces libre d'obstacle autour des aérodromes) ;

f) Espace aérien (classification, minima de séparation, séparation à proximité des aérodromes) ;

g) Services de la circulation aérienne (ATS) et gestion du trafic aérien ;

h) Proximité d'aéronefs ;

i) Signalement d'accidents et incidents d'aviation et procédures d'analyses et enquêtes ;

j) Services d'informations aéronautiques (AIS) ;

k) Aérodromes et sites d'exploitation ;

l) Aides visuelles de marquage des obstacles ;

m) Recherches et sauvetage ;

n) Sûreté.

## 2° Performance et limitations humaines :

a) Concepts de base ;

b) Base de la physiologie aéronautique ;

a) Base de psychologie aéronautique ;

## 3° Météorologie :

a) Connaissance de base de l'atmosphère ;

b) Refroidissement et réchauffement local ;

c) Pression atmosphérique ;

d) Densité atmosphérique ;

e) Atmosphère standard internationale (ISA) ;

f) Définir la hauteur, l'altitude et le niveau de vol ;

g) Flux d'air et topographie ;

h) Vent ;

i) Thermodynamique ;

j) Nuages et brouillard ;

k) Précipitations ;

l) Base de masses d'air et des fronts ;

m) Dangers de vol ;

n) Rapport météorologique d'un aérodrome (METAR), Prévisions de l'aérodrome (TAF) ;

o) Interprétation de base des cartes météorologiques.

## 4° Communications :

a) Communication VFR ;

b) Définition ;

c) Procédures opérationnelles générales ;

d) Termes d'informations météorologiques pertinents ;

e) Actions devant être prises en cas de perte de la communication ;

f) Procédure de détresse et d'urgence ;

g) Principes généraux très haute fréquence (VHF) de propagation et d'allocation des fréquences.

## 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

## I.2. Connaissances spécifiques

1° Connaissances générales de la technologie de l'aéronef (cellules et systèmes, composants électriques, centrale électrique, équipements d'urgence) :

- a) Structure de la cellule et les systèmes (systèmes de décollage et d'atterrissage) ;
- b) Contrôles de vol de base (autopilotes, surfaces de contrôle, liaison et contrôle, transmission, et réception) ;
- c) Télémétrie de la charge ;
- d) Hydrauliques de base ;
- e) Pneumatiques de base ;
- f) Systèmes de protection antigivrage et dégivrage ;
- g) Carburant et/ou batteries ;
- h) Composants électriques ;
- i) Interférences ;
- j) Systèmes de propulsion (centrale électrique et accessoires) ;
- k) Contrôle télépiloté ;
- l) Théorie de base de la propagation radio ;
- m) Equipements et scénarios d'urgence.

## 2° Instrument :

a) Instruments de vol (instruments de données aéronautiques, système de pitot statique, altimètre avec références, indicateur de vitesse de l'air, instruments gyroscopiques, horizon artificiel, compas magnétique) ;

- b) Equipement d'enregistrements (à bord et/ou dans le poste de télépilotage) ;
- c) Instruments de monitoring du système ;
- d) Systèmes de sécurité (système d'alerte décrochage, système d'alerte altitude).

## 3° Masse et équilibrage :

- a) Devis de masse et équilibrage de base (centre de gravité, limites de masse et d'équilibrage) ;
- b) Performance de vol et préparation de vol ;
- c) Charger et sécuriser la charge.

## 4° Navigation :

- a) UTC ;
- b) Lever du soleil, coucher du soleil, crépuscule civil ;
- c) Principes de base de direction, magnétisme et compas ;
- d) Distance et unité de conversion ;
- e) Utilisation de cartes aéronautiques ;
- f) Système de positionnement mondial (GPS), système global de navigation par satellites (GNSS).

## 5° Aérodynamique :

- a) Principes de vol ;
- b) Base d'aérodynamique et forces exercées sur un aéronef ;

6° Aérodynamiques de la performance de vol de la cellule : Connaissance spécifique pour RPL-A et/ou RPL-R et/ou RPL-S ;

7° Le cadre légal relatif à la protection de la vie privée et au traitement des données à caractère personnel.

## II. Connaissances pratiques

Les connaissances pratiques minimales pour l'obtention d'une licence de télépilote sont :

## 1° la préparation du vol :

- a) Configuration du RPAS ;
- b) contrôles pré-vol et utilisation et connaissance des listes de contrôle ;
- c) validité et présence des informations et de la documentation nécessaire ;

2° Décollage en tenant compte des différentes composantes de vent

- 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 begrenzingen (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 uitbalancerings
    - 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 ;

- 3° Manceuvres :
- a) Monter ;
  - b) Descendre ;
  - c) Tourner sur place ;
  - d) Faire des Virages ;
  - e) Circuit ;
  - f) Procédure de « Retour à l'origine »
- 4° Procédure d'urgence et récupération après décrochage
- 5° Atterrissage :
- a) en tenant compte des différentes composantes de vent ;
  - b) sans flaps, si d'application ;
  - c) atterrissage sur le ventre, si d'application ;
  - d) atterrissages forcés pratiqués ;
- 6° Si d'application, collaborer avec l'observateur RPA
- 7° Phase post-vol
- 8° Effectuer les tâches comme définies dans le manuel d'exploitation.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 10 avril 2016.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité,  
J. GALANT

## ANNEXE 2

### CONTENU MINIMAL DU MANUEL DE VOL DU RPAS

Le manuel de vol du RPAS contient au moins les éléments suivants :

- 1° le type de RPAS ;
- 2° les coordonnées du RPAS constructeur
- 3° le composant RPA :
  - a) la structure du RPA ;
  - b) la composition du RPA ;
  - c) les limites de l'enveloppe de vol (flight envelope) ;
  - d) les caractéristiques uniques de la conception du RPA :
    - i. les dimensions/tailles du RPA et le poids ainsi que les plans
    - ii. le devis de masse et l'équilibrage
    - e) les caractéristiques de performance du RPA :
      - i. l'altitude maximale
      - ii. l'autonomie maximale
      - iii. la portée maximale
      - iv. la vitesse (décollage, de croisière, atterrissage, décrochage, maximale)
      - v. le taux de montée maximal
      - vi. le taux de descente maximal
      - vii. les limites de taux de virage
    - f) les limitations de performance du RPA liées aux conditions environnementales et météorologiques (vent, givre, humidité, température, précipitation, grêle) ;
    - g) les distances et/ou zones requises pour le décollage et l'atterrissage ;
    - h) le type d'alimentation ;
      - i) le système de propulsion (tel que le moteur, carburant, électrique, hydraulique, pneumatique, nucléaire, gaz, solaire) ;
      - j) les surfaces de contrôle de vol et les actionneurs ;
      - k) les charges utiles (spécifiques ou génériques) et les performances spécifiques liées aux opérations en cas de panne ;

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) ;

4° le composant contrôle et communication :

a) l'avionique :

i. le diagramme de système global de l'architecture de l'avionique

ii. la localisation des capteurs de données d'air, des antennes, des radios, et des équipements de navigation en respectant la ségrégation et la redondance

iii. le pilote automatique (type, constructeur, description de la méthode de travail)

b) les systèmes de navigation (description des composants ainsi que la précision de la position horizontale et verticale et de la vitesse) ;

c) les systèmes de communication (liaison de commande et de contrôle et la liaison de charge utile) ;

d) l'utilisation des fréquences ;

e) les capteurs et/ou la télémétrie ;

f) le système de récupération de vol ;

g) le poste de télépilotage ;

h) l'équipement de support au sol ;

i) l'équipement de surveillance ;

5° description des phases de vol :

a) les contrôles pré vol ;

b) la description du système de décollage/lancement ;

c) la description des modes de vol et le changement en vol et les changements des missions en vol ;

d) les contrôles en vol ;

e) la description du système d'atterrissage/récupération ;

f) les contrôles après vol.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 10 avril 2016.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité,  
J. GALANT

### ANNEXE 3

#### CONTENU MINIMAL DU RAPPORT D'ANALYSE DE SECURITE

Le rapport d'analyse de sécurité contient, lorsqu'ils sont applicables, les éléments suivants :

1° une description des systèmes de sécurité ;

2° une analyse exhaustive des événements potentiellement dangereux et de leurs effets ;

3° une liste des alarmes et procédés de détection des pannes ;

4° une liste de procédures à suivre par le télépilote en cas de pannes ou de défauts ;

5° une liste des contrôles pré vol et post-vol ;

6° l'identification des mesures préventives à prendre ;

7° les procédures de gestion des scénarios d'urgence applicables :

a) perte de contrôle de vol dû à la défaillance d'un servo ;

b) perte du pilote automatique ;

c) perte de puissance de propulsion ;

d) perte de puissance moteur (perte d'un moteur) ;

e) tension de batterie faible ;

f) perte de composants de navigation (position ou altitude) ;

g) perte du système global de navigation par satellite (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 RPAS opduikt zonder dat de veiligheid in het gedrang komt; en ook noodszenario's voor de situaties waarin een probleem met het RPAS 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 vluchtuivoeringen 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 vluchttuowitzingen ;
  - 15° de instructies in verband met beveiliging.
- Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 10 april 2016.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
J. GALANT

- h)* perte de la liaison de commande et de contrôle (radio control link failure) ;
- i)* perte du poste de télépilotage (remote pilot station communication failure) ;
- j)* perte de puissance du poste de télépilotage ;
- k)* perte de la communication ATC ;
- l)* perte de la communication entre le télépilote et l'observateur RPA.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 10 avril 2016.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité,  
J. GALANT

#### ANNEXE 4

##### CONTENU DU MANUEL D'EXPLOITATION

Le manuel d'exploitation contient au moins les éléments suivants :

- 1° une description de l'organisation avec les limites opérationnelles y associées ;
  - 2° un organigramme de l'organisation, les documents détaillés définissant les responsabilités des responsables du maintien de la sécurité de l'exploitation ;
  - 3° la procédure de désignation du télépilote ;
  - 4° Si nécessaire, la procédure de désignation de l'observateur RPA et sa coopération avec le télépilote ;
  - 5° la procédure de sélection et de conception du site d'exploitation incluant les zones de décollage et d'atterrissage, les distances de sécurité avec les obstacles, une zone de travail en sécurité, une zone libre d'atterrissage et les mesures limitant l'accès des tiers au site ;
  - 6° les procédures relatives aux opérations incluant les listes de contrôle avant, pendant et après le vol y compris pour les situations dans lesquelles un problème avec le RPAS survient sans mettre en danger la sécurité ainsi que les scénarios d'urgence pour les situations dans lesquelles un problème survient avec le RPAS et met en danger la sécurité ;
  - 7° les procédures relatives au temps de repos minimal, au temps de vol ininterrompu maximal, au temps de vol maximal par jour et au temps minimal de repos entre deux périodes de vol ;
  - 8° la procédure de contrôle du RPA en vol ;
  - 9° les procédures de sécurité ;
  - 10° les procédures pour les opérations de vol et la coopération au sein du poste de télépilotage ;
  - 11° la procédure de notification, d'examen et de suivi d'un accident ou d'un incident ;
  - 12° les procédures relatives aux exploitations de classe 1 comprenant une analyse de risques dans laquelle la complexité de l'activité, les dangers et risques y associés sont évalués et une description des mesures de prévention ;
  - 13° le programme de formation interne à l'organisation ;
  - 14° les instructions de désignation de vol ;
  - 15° les instructions relatives à la sûreté.
- Vu pour être annexé à Notre arrêté du 10 avril 2016.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité,  
J. GALANT