

Erweitertes Niveau 5	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst sind, beeinträchtigen die Verständlichkeit selten.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht. Komplexe Strukturen werden versucht, aber mit Fehlern, die manchmal den Sinn beeinträchtigen.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um über gewöhnliche, konkrete und arbeitsbezogene Themen effektiv zu kommunizieren. Umschreibt durchgängig und erfolgreich. Das Vokabular ist manchmal idiomatisch.	Ist in der Lage, länger mit relativer Leichtigkeit über bekannte Themen zu sprechen, variiert den Redefluss jedoch nicht zu stilistischen Zwecken. Kann geeignete Diskursmarker oder Bindewörter verwenden.	Versteht richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen und meist richtig bei Konfrontation mit einer sprachlichen oder situationsgebundenen Komplikation oder einem unerwarteten Ereignis. Ist in der Lage, eine Reihe von Sprachvarietäten (Dialekt und/oder Akzent) oder Registern zu verstehen.	Antworten erfolgen unmittelbar und sind angemessen und informativ. Wirksame Handhabung der Sprecher-/Hörer-Beziehung.
Einsatzfähigkeit 4	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst, beeinträchtigen die Verständlichkeit jedoch nur manchmal.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden kreativ verwendet und in der Regel gut beherrscht. Fehler können auftreten, insbesondere unter ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen, beeinträchtigen den Sinn jedoch selten.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind in der Regel ausreichend, um effektiv zu gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen zu kommunizieren. Kann häufig erfolgreich umschreiben, wenn Vokabular bei ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen fehlt.	Produziert zusammenhängende Sprachäußerungen in angemessenem Tempo. Es kann gelegentlich zu einem Abreißen des Redeflusses beim Übergang von eingeübter oder formelhafter Rede zu spontaner Interaktion kommen, dies behindert die wirksame Kommunikation jedoch nicht. Kann beschränkten Gebrauch von Diskursmarkern oder Bindewörtern machen. Füllwörter lenken nicht ab.	Versteht überwiegend richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen, wenn der verwendete Akzent oder die verwendete Sprachvariante für einen internationalen Nutzerkreis ausreichend verständlich ist. Bei Konfrontation mit sprachlichen oder situationsbezogenen Komplikationen oder einem unerwarteten Geschehen kann das Verständnis verlangsamt sein oder Verdeutlichungsstrategien erfordern.	Antworten erfolgen in der Regel unmittelbar und sind angemessen und informativ. Leitet den Austausch ein und erhält ihn aufrecht, auch bei Konfrontation mit unerwartetem Geschehen. Handhabt scheinbare Missverständnisse angemessen durch Überprüfung, Bestätigung oder Klärung.“

Gesehen, um Unserem Erlass vom 19. März 2014 zur Regelung der Sprachkenntnisse in der Zivilluftfahrt beigelegt zu werden.  
Gegeben zu Brüssel, den 19. März 2014

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern und der Chancengleichheit  
J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität  
M. WATHELET

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Transport aérien

[C – 2017/13322]

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

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge (*Moniteur belge* du 15 avril 2016).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Luchtvaart

[C – 2017/13322]

10 APRIL 2016. — Koninklijk besluit met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim (*Belgisch Staatsblad* van 15 april 2016).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

## Luftverkehr

[C – 2017/13322]

**10. APRIL 2016 — Königlicher Erlass über die Verwendung von ferngesteuerten Luftfahrzeugen im belgischen Luftraum — Deutsche Übersetzung**

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 10. April 2016 über die Verwendung von ferngesteuerten Luftfahrzeugen im belgischen Luftraum.

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

## Luftverkehr

**10. APRIL 2016 — Königlicher Erlass über die Verwendung von ferngesteuerten Luftfahrzeugen im belgischen Luftraum**

PHILIPPE, König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt, Artikel 2 und 5 § 1;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 14. Februar 2001 zur Festlegung der Gebühren für die Nutzung gewisser öffentlicher Dienste in der Luftfahrt;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund der Stellungnahmen des Finanzinspektors vom 29. September 2015 und 2. März 2016;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 20. November 2015 und 30. März 2016;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 57.530/4 des Staatsrates vom 23. Juni 2015, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat und des Gutachtens Nr. 58.983/4 des Staatsrates vom 16. März 2016, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Aufgrund der Durchführung des Verfahrens der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft;

In Erwägung des Anhangs II Buchstabe *i* der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG;

In Erwägung des Gutachtens Nr. 32/2015 des ständigen Ausschusses für den Schutz des Privatlebens vom 22. Juli 2015;

Auf Vorschlag der Ministerin der Mobilität,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

**TITEL 1 — Allgemeine Bestimmungen**

**Artikel 1** - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

1. Minister: der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Luftfahrt gehört;
2. GDLV: die Generaldirektion Luftverkehr des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen;
3. Generaldirektor: der Generaldirektor der GDLV;
4. ferngesteuertes Luftfahrzeug, abgekürzt „RPA“: ein unbemanntes Luftfahrzeug mit einer maximalen Startmasse unter 150 kg, das von einer Bodenkontrollstation aus geflogen wird;
5. ferngesteuertes Flugsystem, abgekürzt „RPAS“: ein ferngesteuertes Luftfahrzeug, die mit ihm verbundene(n) Bodenkontrollstation(en), die erforderlichen Steuer- und Kontrollverbindungen und alle sonstigen Elemente, wie beschrieben in der Musterbauart;
6. Steuer- und Kontrollverbindung: die Datenverbindung zwischen dem ferngesteuerten Luftfahrzeug und der Bodenkontrollstation zum Flugmanagement;
7. Fernsteuerer: eine Person, die für die Bedienung eines ferngesteuerten Luftfahrzeugs relevanten Tätigkeiten ausübt und die, erforderlichenfalls, die Flugsteuerung eines ferngesteuerten Luftfahrzeugs während der Flugzeit bedient;
8. RPA-Beobachter: eine ausgebildete und kompetente Person, die vom Betreiber damit beauftragt ist, den Fernsteuerer mithilfe visueller Wahrnehmung des ferngesteuerten Luftfahrzeugs zu helfen bei der sicheren Ausführung eines Fluges unter Berücksichtigung der Anforderungen des vorliegenden Erlasses;
9. Modellflugzeug: ein ferngesteuertes Luftfahrzeug, das ausschließlich für Sport und Freizeit verwendet wird;
10. Sichtweitenflug, abgekürzt „VLOS“: ein Flug, bei dem der Fernsteuerer oder gegebenenfalls der RPA-Beobachter ohne Hilfsmittel im direkten Sichtkontakt mit dem ferngesteuerten Luftfahrzeug steht;
11. bemanntes Luftfahrzeug: jedes Luftfahrzeug, das dazu entwickelt wurde, um durch einen Piloten an Bord gesteuert zu werden;
12. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012: die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010;
13. Hindernis: ein Hindernis, wie erwähnt in Artikel 2 Nr. 98 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012;

14. Luftfahrthandbuch, abgekürzt „AIP“: das Handbuch, wie erwähnt in Artikel 2 Nr. 13 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012;

15. AGL: Abkürzung von „above ground level“, über Grund;

16. Betreiber: eine natürliche oder juristische Person, die die Einsätze von einem oder mehreren ferngesteuerten Luftfahrzeugen durchführt oder diese Durchführung anbietet;

17. Flugbetrieb der Klasse 2: jede Luftverkehrstätigkeit bei der ein RPA mit einer maximalen Startmasse unter 5 kg verwendet wird, für Aktivitäten wie Luftaufnahmen, Vermessung und Beobachtung, und die ein geringes Risiko darstellt für die Flugsicherheit sowie für die Personen und Gegenstände am Boden;

18. Flugbetrieb der Klasse 1: jede Luftverkehrstätigkeit bei der ein RPA verwendet wird und die ein mäßiges oder hohes Risiko darstellt für die Flugsicherheit und/oder für die Personen und Gegenstände am Boden, da sie in einem Gebiet ausgeführt wird, in dem die Sicherheit Dritter am Boden in einer Notsituation in Gefahr gebracht werden könnte, oder die durch ihren besonderen Charakter und die lokale Umgebung, in der sie stattfindet, ein erhöhtes Risiko entstehen lässt;

19. Flugbetrieb der Klasse 1a: jeder Flugbetrieb der Klasse 1, der ein hohes Risiko darstellt;

20. Flugbetrieb der Klasse 1b: jeder Flugbetrieb der Klasse 1, der ein mäßiges Risiko darstellt;

21. Tauglichkeitszeugnis für LAPL: ein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt gemäß den Bestimmungen von Anhang IV [Teil-MED] Abschnitt A für die Antragsteller oder die Inhaber einer Pilotenlizenz für Leichtflugzeuge (LAPL) der Verordnung EU Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, und des Königlichen Erlasses vom 12. Juli 2013 zur Regelung der Überprüfung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit der Flugbesatzungs- und Kabinenbesatzungsmitglieder von zivilen Luftfahrzeugen sowie der Fluglotsen.

**Art. 2** - Die Artikel 2 bis 42 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1954 zur Regelung der Luftfahrt sind nicht anwendbar auf ein RPAS, wenn die Bedingungen dieses Erlasses erfüllt sind.

#### TITEL 2 — Geltungsbereich

**Art. 3** - § 1 - Der vorliegende Erlass findet Anwendung auf jedes RPA, das auf dem belgischen Hoheitsgebiet startet oder landet oder einen Teil seines Fluges im belgischen Luftraum durchführt, sofern dieser nicht unter die Europäische Gesetzgebung fällt, mit Ausnahme:

1. der RPA, die im Inneren eines Gebäudes verwendet werden;
2. der RPA, die eingesetzt werden bei Militär-, Zoll-, Polizei-, Such-, Rettungs- und Brandbekämpfungseinsätzen, der Küstenbewachung oder bei vergleichbaren Einsätzen oder Tätigkeiten.

§ 2 - Die Bestimmungen von Artikel 4 ff. des vorliegenden Erlasses sind nicht anwendbar auf Modellflugzeuge mit einer maximalen Startmasse unter 1 kg, wenn ihre Verwendung den folgenden kumulativen Bedingungen entspricht:

1. sie werden ausschließlich für Freizeit Zwecke verwendet;
2. sie fliegen in einer maximalen Höhe von 10 m über dem Boden;
3. sie werden für persönliche Zwecke verwendet, außerhalb des öffentlichen Raumes;
4. sie fliegen nicht innerhalb eines Umkreises von 3 km von Flughäfen oder zivilen und militärischen Flugplätzen;
5. sie fliegen nicht über Industriekomplexe, Gefängnisse, den LNG-Terminal von Zeebrugge, Atomanlagen oder Menschenansammlungen im Freien;
6. der Benutzer sorgt dafür, dass die Sicherheit anderer Luftfahrzeuge, Personen oder Gegenstände am Boden nicht beeinträchtigt wird;
7. der Benutzer beachtet die Bestimmungen der hinsichtlich des Privatlebens anwendbaren Vorschriften.

Der Minister bestimmt die Einsatzbedingungen von Modellflugzeugen, die nicht den in Absatz 1 erwähnten Bedingungen entsprechen.

§ 3 - Die Verwendung autonomer Luftfahrzeuge, nämlich unbemannter Luftfahrzeuge, die es dem Piloten nicht erlauben augenblicklich einzugreifen, um den Flug zu verwalten, ist verboten.

**Art. 4** - Der Minister kann Abweichungen von den Bedingungen des vorliegenden Erlasses genehmigen für Tätigkeiten im öffentlichen Interesse, wie beispielsweise der Verkehrsüberwachung oder bei Umweltkontrollaufträgen, die durch oder im Namen der öffentlichen Behörden ausgeführt werden.

#### TITEL 3 — Luftverkehrsregeln

##### KAPITEL 3.1 — Allgemeine Bestimmungen

**Art. 5** - Die RPAS werden gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, dem Königlichen Erlass vom 19. Dezember 2014 über die Luftverkehrsregeln und die Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung, und der Artikel 6 bis 14 des vorliegenden Erlasses eingesetzt.

Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, kann eine Abweichung von den Bestimmungen der Artikel 6 bis 14 des vorliegenden Erlasses genehmigen, wenn die geplanten Einsätze ein annehmbares Sicherheitsniveau sowohl für den Luftverkehr als auch für die Personen und Gegenstände am Boden vorweisen.

**Art. 6** - Mit RPA sind verboten:

1. Einsätze auf den Flugverkehrsstrecken, wie erwähnt in Artikel 2 Nr. 46 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012;
2. Personenbeförderung;
3. Beförderung von Post oder Fracht;
4. Abwurf von Gegenständen oder Sprühvorgänge im Flug;
5. Abschleppen;
6. Kunstflug;
7. Formationsflüge.

**Art. 7** - In jeder Situation, die die Sicherheit des Luftverkehrs gefährdet, beendet der Fernsteuerer den Flug, sobald die Bedingungen erfüllt sind, um den Flug sicher zu beenden.

**Art. 8** - Während jeder Flugphase vergewissert sich der Fernsteuerer, dass das RPA eine durchgängige Steuer- und Kontrollverbindung beibehält und führt gegebenenfalls unverzüglich die Verfahren aus, die für den Fall eines Verbindungsverlustes festgelegt sind.

Die Bodenkontrollstation ist, während aller Flugphasen, kompatibel mit dem RPA mit dem es verbunden ist.

**Art. 9** - Während des Fluges sorgt der Fernsteuerer dafür in ausreichendem Abstand zu anderen Luftfahrzeugen zu bleiben, um die Auswirkung von Wirbelschleppen auf die Leistung des RPA zu verringern.

Der Fernsteuerer ist verantwortlich für die Berücksichtigung des Sicherheitsabstands sowohl zwischen seinem RPA und jedem anderen Luftfahrzeugtyp, der sich dem Einsatzraum des RPA nähert, als auch zwischen jedem Gegenstand oder Hindernis auf der Flugstrecke des RPA.

#### KAPITEL 3.2 — *Ausweichregeln*

**Art. 10** - In Abweichung von Punkt SERA.3210 des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012, hat ein RPA jederzeit allen bemannten Luftfahrzeugen auszuweichen.

Die Bestimmungen des Punktes SERA.3210 des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sind zwischen RPA anwendbar.

#### KAPITEL 3.3 — *Sichtweitenflugregeln*

**Art. 11** - Der Fernsteuerer hält, abhängig von den technischen und betrieblichen Eigenschaften des RPA und der Art des Hindernisses, einen ausreichenden und angemessenen Abstand zwischen dem RPA und den während jeder Flugphase umliegenden Hindernissen.

Einsätze dürfen nicht im Umkreis von 30 Metern um ein Hindernis ausgeführt werden, außer die in Artikel 68 erwähnte Risikoanalyse zeigt, dass der Flugbetrieb der Klasse 1 in einem kürzeren Abstand durchgeführt werden kann, ohne die Sicherheit zu gefährden.

**Art. 12** - Die Einsätze dürfen lediglich erfolgen, wenn der Fernsteuerer oder gegebenenfalls der RPA-Beobachter einen direkten Sichtkontakt ohne Hilfsmittel mit dem RPA hält, damit der Fernsteuerer in der Lage ist jederzeit eine Kollision mit einem anderen Luftfahrzeug, einem Gegenstand oder einem Hindernis zu vermeiden.

Die Verwendung von RPA-Beobachtern ist beschränkt auf zwei und der Abstand zwischen dem Fernsteuerer und dem RPA darf keinesfalls die Reichweite der Funkverbindung des RPA überschreiten.

**Art. 13** - § 1 - Der Flugbetrieb der Klasse 2 ist beschränkt auf Sichtweitenflüge (VLOS) bis zu einer Höhe von 150 Fuß AGL in nicht kontrollierten Lufträumen, ausgenommen jedem Einsatz:

1. in kontrollierten Lufträumen oder in Sonderlufträumen (Sperrgebiete (P), Gefahrgebiete (D), Beschränkungsgebiete (R), Hubschrauberübungsgelände (HTA), Tiefflughbereiche (LFA), wenn diese aktiv sind; und,
2. in einem zeitweilig reservierten Gebiet (TRA) oder einem zeitweilig getrennten Gebiet (TSA); und,
3. in einem Umkreis von 1,5 Seemeilen um Flugplätze für Flugzeuge oder ultraleichte Motorluftfahrzeuge und von 0,5 Seemeilen um Hubschrauberlandeplätze, außer bei vorhergehender Genehmigung des Betreibers des Flug- oder Hubschrauberlandeplatzes.

§ 2 - Der Flugbetrieb der Klasse 1 mit einem RPAS ist beschränkt auf Sichtweitenflüge (VLOS) bis zu einer Höhe von 300 Fuß AGL in nicht kontrollierten Lufträumen, ausgenommen jedem Einsatz:

1. in kontrollierten Lufträumen oder in Sonderlufträumen (Sperrgebiete (P), Gefahrgebiete (D), Beschränkungsgebiete (R), Hubschrauberübungsgelände (HTA), Tiefflughbereiche (LFA), wenn diese aktiv sind; und,
2. in einem zeitweilig reservierten Gebiet (TRA) oder einem zeitweilig getrennten Gebiet (TSA), außer wenn dieses Gebiet gebildet wurde, um Einsätze mit einem RPAS gemäß Artikel 14 Absatz 4 zuzulassen;
3. in einem Umkreis von 1,5 Seemeilen um Flugplätze für Flugzeuge oder ultraleichte Motorluftfahrzeuge und von 0,5 Seemeilen um Hubschrauberlandeplätze, außer bei vorhergehender Genehmigung des Betreibers des Flug- oder Hubschrauberlandeplatzes.

Jeder Antrag eines Einsatzes, der abweicht von Absatz 1, bildet den Gegenstand eines begründeten und vorhergehenden Antrags auf Genehmigung, gemäß der vom Minister oder seinem Beauftragten, dem Generaldirektor, festgelegten Bedingungen, und, gegebenenfalls, nach Anhörung der betreffenden Flugsicherungsdienstleister.

**Art. 14** - In Abweichung von Punkt SERA.5005(a) des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 werden die Einsätze durchgeführt gemäß den nachstehend festgelegten Flugregeln:

1. frei von Wolken;
2. im direkten Sichtbereich des Fernsteuerers oder des RPA-Beobachters;
3. die Horizontalsicht beträgt mindestens die 1,5-fache Entfernung zwischen dem RPA und dem Fernsteuerer oder dem RPA-Beobachter.

Die Horizontalsicht ist die minimal erforderliche Sichtweite für die Einsätze in alle Richtungen der horizontalen Ebene.

Die Einsätze dürfen nicht stattfinden, wenn die Wetterbedingungen entlang der Strecke derart sind, dass der Flug auf der Gesamtheit der Strecke nicht ausgeführt werden kann gemäß den in Absatz 1 festgelegten Bedingungen.

Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, kann unter den Bedingungen, die er festlegt und unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Eigenschaften des RPAS, Einsätze genehmigen, die von den im ersten Absatz erwähnten Bedingungen abweichen, inklusive Nachtflüge, wenn diese in einem zeitweilig reservierten Gebiet (TRA) oder in einem zeitweilig getrennten Gebiet (TSA) durchgeführt werden.

### TITEL 4 — *Fernsteuerer-Bescheinigung und -Lizenz*

#### KAPITEL 4.1 — *Allgemeine Bestimmungen*

**Art. 15** - Niemand darf ein RPA steuern, ohne Inhaber einer Fernsteuerer-Bescheinigung oder -Lizenz zu sein.

Ein Fernsteuerer, ein RPAS-Fluglehrer oder ein RPAS-Prüfer darf die Befugnisse seiner Lizenz nicht ausüben, wenn er unter Alkohol-, Drogen- oder irgendeinem Medikamenteneinfluss steht, verschrieben oder nicht verschrieben, wenn er Kenntnis über irgendwelche Nebenwirkungen hat, die nicht mit der sicheren Ausübung der Befugnisse seiner Lizenz vereinbar ist.

Ein RPA-Beobachter oder jede Person, die für die Sicherheit des RPAS relevante Funktionen ausübt, darf seine Funktionen nicht ausüben, wenn er unter Alkohol-, Drogen- oder irgendeinem Medikamenteneinfluss steht, verschrieben oder nicht verschrieben, wenn er Kenntnis über irgendwelche Nebenwirkungen hat, die nicht mit der sicheren Ausübung seiner Funktionen vereinbar ist.

**Art. 16** - Eine detaillierte Übersicht aller Flüge, die in der Eigenschaft als Fernsteuerer ausgeführt wurden, ist im Flugbuch des Fernsteuerers eingetragen.

Das Flugbuch des Fernsteuerers enthält für jeden durchgeführten Flug mindestens die folgenden Informationen:

1. das Datum jeden Fluges;
2. den Namen, Vornamen und das Geburtsdatum des Fernsteuerers;
3. das Registrierungszeichen des einzelnen RPAS;
4. die Start- und Landebereiche unter Angabe ihrer GPS-Koordinaten;
5. die Startzeit;
6. die Landezeit;
7. die Flugzeit;
8. die Tätigkeitsart;
9. gegebenenfalls, die Namen aller sonstigen von den Flugaktivitäten betroffenen Personen und insbesondere des oder der RPA-Beobachter(s).

Eine Reihe von mit einem RPAS durchgeführten Flügen können unter einem einzigen Eintrag im Flugbuch des Fernsteuerers angegeben werden, falls am gleichen Tag eine Anzahl Flüge durchgeführt wurde, bei denen stets zum selben Startbereich zurückgekehrt wurde und wenn der Zeitraum zwischen diesen Flügen nicht länger als 15 Minuten betrug.

#### KAPITEL 4.2 — *Fernsteuerer-Bescheinigung*

**Art. 17** - Die Fernsteuerer-Bescheinigung bestätigt die Tauglichkeit des Inhabers zur Steuerung von RPA:

1. mit einer maximalen Startmasse unter 5 kg;
2. unter den in Artikel 13 § 1 des vorliegenden Erlasses vorgesehenen Bedingungen;
3. allein zur Ausführung des Flugbetriebs der Klasse 2.

**Art. 18** - § 1 - Für den Erhalt einer Fernsteuerer-Bescheinigung muss der Bewerber:

1. das Alter von 16 Jahren vollendet haben;
2. den Abschluss einer theoretischen Ausbildung nachweisen;
3. einem RPAS-Prüfer seine praktischen Kenntnisse vorführen.

§ 2 - Die theoretische Ausbildung erwähnt in Paragraph 1 Nr. 2 umfasst die folgenden in Anlage 1 vorgesehenen Sachgebiete:

1. Luftfahrtrecht;
2. Meteorologie;
3. allgemeine Kenntnisse über die Luftfahrzeugtechnologie;
4. Navigation;
5. rechtlicher Rahmen zum Schutz des Privatlebens bezüglich der Verarbeitung personenbezogener Daten.

Der Bewerber um eine Fernsteuerer-Bescheinigung, der nachweist, dass er Inhaber einer gültigen Lizenz ist, gemäß der Verordnung EU Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, oder eines gültigen belgischen Militärpilotenbrevets, ist von den in Absatz 1 Nr. 1 und 2 erwähnten theoretischen Sachgebieten befreit.

Die in Paragraph 1 Nr. 3 erwähnte praktische Prüfung zielt darauf ab, die Fähigkeit des Bewerbers, zur Durchführung der in Anlage 1 römisch II Nr. 1 bis 5 und 7 erwähnten Bewegungen unter den Einsatzbedingungen der Fernsteuerer-Bescheinigung, einem RPAS-Prüfer zu demonstrieren.

Die praktische Ausbildung und die praktische Prüfung werden auf einem für die Ausbildung gemäß Artikel 91 genehmigten Gelände durchgeführt.

§ 3 - Wenn der Bewerber die in Paragraph 1 erwähnten Bedingungen erfüllt, wird ihm eine Fernsteuerer-Bescheinigung ausgestellt.

Der Generaldirektor bestimmt die Form und den Inhalt dieser Bescheinigung.

**Art. 19** - Die Fernsteuerer-Bescheinigung erlaubt es seinem Inhaber ein RPA zu bedienen:

1. mit einer maximalen Startmasse unter 5 kg;
2. gemäß den Sichtweitenflugregeln, ohne Hilfe eines RPA-Beobachters;
3. unter den in Artikel 13 § 1 des vorliegenden Erlasses vorgesehenen Bedingungen;
4. allein zur Ausführung des Flugbetriebs der Klasse 2.

Die Ausübung der Befugnisse der Fernsteuerer-Bescheinigung ist auf das Hoheitsgebiet des Königreichs beschränkt.

**Art. 20** - Eine Fernsteuerer-Bescheinigung ist lebenslang gültig.

KAPITEL 4.3 — *Fernsteuerer-Lizenz**Abschnitt 4.3.1 — Befugnisse und Bedingungen*

**Art. 21 - § 1** - Die Fernsteuerer-Lizenz bestätigt die Tauglichkeit des Inhabers zur Steuerung von RPA.

§ 2 - Für den Erhalt einer Fernsteuerer-Lizenz muss der Bewerber:

1. das Alter von 18 Jahren vollendet haben;
2. eine Flugerfahrung mit einem RPAS unter der Aufsicht eines RPAS-Fluglehrers nachweisen, deren Dauer im Ermessen des RPAS-Fluglehrers liegt;
3. die in Artikel 27 erwähnte theoretische Prüfung erfolgreich absolviert haben;
4. seine praktischen und theoretischen Kenntnisse, wie erwähnt in den Artikeln 26 ff., dem RPAS-Prüfer nachgewiesen haben. Der Prüfer erklärt, dass der Bewerber erfolgreich teilgenommen hat oder durchgefallen ist und vermerkt dies im Flugbuch des Bewerbers.

§ 3 - Wenn der Bewerber die in Paragraph 2 erwähnten Bedingungen erfüllt, stellt die GDLV die Fernsteuerer-Lizenz aus.

**Art. 22 - § 1** - Eine Fernsteuerer-Lizenz ist lebenslang gültig.

§ 2 - Der Inhaber einer Fernsteuerer-Lizenz kann die Befugnisse seiner Lizenz nur ausüben, wenn er:

1. im Besitz wenigstens eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses für LAPL ist;
2. wenn er als Fernsteuerer im Laufe der vorhergehenden 24 Monate wenigstens 6 Flüge mit einer Gesamtdauer von mindestens 2 Stunden durchgeführt hat.

§ 3 - Der Inhaber einer Fernsteuerer-Lizenz, der nicht den in § 2 Nr. 2 festgelegten Anforderungen entspricht, muss eine praktische Prüfung mit einem RPAS-Fluglehrer ablegen, bevor er erneut die Befugnisse seiner Lizenz ausüben kann.

**Art. 23** - Die RPL-Berechtigung, wie erwähnt in Artikel 24, bestimmt den RPA-Typ, mit dem die durch die Lizenz erteilten Befugnisse ausgeübt werden können.

Das erfolgreiche Bestehen der zum Erhalt einer Fernsteuerer-Lizenz auferlegten Prüfungen verleiht dem Bewerber die Berechtigung für den während der Prüfungen verwendeten RPA-Typ.

**Art. 24** - Die Berechtigungen werden zugewiesen und aufgeteilt wie folgt:

1. RPL-A: RPA mit festen Tragflächen;
2. RPL-R: RPA mit Rotationsflügeln;
3. RPL-S: jedes andere RPA als RPA mit festen Tragflächen oder mit Rotationsflügeln.

**Art. 25** - Eine zusätzliche Musterberechtigung wird dem Bewerber für diesen RPA-Typ ausgestellt, der einem RPA-Prüfer eine an die beantragte Berechtigung angepasste praktische und theoretische Kenntnis nachgewiesen hat.

*Abschnitt 4.3.2 — Ausbildung**Unterabschnitt 4.3.2.1 — Theoretische Kenntnisse*

**Art. 26** - Die theoretische Prüfung für die Fernsteuerer-Lizenz behandelt die in Anlage 1 römisch I erwähnten Sachgebiete.

Der Bewerber um eine Fernsteuerer-Lizenz, der nachweist, dass er Inhaber einer gültigen Lizenz ist, gemäß der Verordnung EU Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, oder eines gültigen belgischen Militärpilotenbrevets, ist von der in Anlage 1 römisch I.1 erwähnten theoretischen Prüfung befreit.

Bei seiner Anmeldung zur theoretischen Prüfung legt der Bewerber der GDLV die Dokumente vor, die beweisen, dass er eine theoretische Ausbildung gemäß den Bestimmungen von Anlage 1 römisch I absolviert hat.

**Art. 27 - § 1** - Der Bewerber beweist dem Generaldirektor oder seinem Bevollmächtigten, dass er über eine theoretische Kenntnis verfügt, die mit den Befugnissen, die dem Inhaber einer Fernsteuerer-Lizenz erteilt wurden, übereinstimmt.

Der Generaldirektor legt die Verfahren zur praktischen Organisation der theoretischen RPAS-Prüfung fest.

§ 2 - Die theoretische RPAS-Prüfung besteht aus:

1. Multiple-Choice-Fragen mit mindestens 50 Fragen über die in Anlage 1 römisch I.1 erwähnten Sachgebiete, organisiert von der GDLV;
2. mindestens 20 Fragen über die in Anlage 1 römisch I.2 erwähnten Sachgebiete; diese Fragen werden während der praktischen Prüfung durch den RPAS-Prüfer gestellt.

**Art. 28** - Ein Bewerber hat die theoretische Prüfung erfolgreich abgeschlossen, wenn er mindestens 75 % der jedem in Artikel 27 § 2 Nr. 1 erwähnten Sachgebiet zugeteilten Punkte erreicht hat und mindestens 75 % der in Artikel 27 § 2 Nr. 2 erwähnten Prüfung zugeteilten Punkte.

Wenn ein Bewerber in einem der in Artikel 27 § 2 Nr. 1 erwähnten Sachgebiete durchfällt, legt der Bewerber erneut alle Sachgebiete der theoretischen RPAS-Prüfung ab.

Fällt ein Bewerber bei der in Artikel 27 § 2 Nr. 2 erwähnten Prüfung durch, ist die Prüfung beendet.

*Unterabschnitt 4.3.2.2 — Praktische Kenntnisse*

**Art. 29** - Die praktische Ausbildung behandelt die in Anlage 1 römisch II erwähnten Sachgebiete.

**Art. 30** - Bevor die praktische Ausbildung begonnen werden kann, muss der Bewerber Inhaber von mindestens einem gültigen Tauglichkeitszeugnis für LAPL sein.

**Art. 31** - Bevor ein Bewerber eine praktische Prüfung zur Erteilung einer Lizenz oder einer Berechtigung ablegen darf, muss er:

1. die theoretische RPAS-Prüfung in den 12 Monaten bestanden haben, die dem Datum der Teilnahme an der praktischen Prüfung vorhergehen;
2. die erstellte Empfehlung für die Prüfung vorlegen, die vom RPAS-Fluglehrer erteilt wurde, der für seine praktische Ausbildung verantwortlich war.

**Art. 32** - Die praktische Ausbildung und die praktische Prüfung werden auf einem für die Ausbildung gemäß Artikel 91 genehmigten Gelände durchgeführt.

**Art. 33** - Der Bewerber um eine Fernsteuerer-Lizenz oder einer damit verbundenen Berechtigung zeigt dem von der GDLV benannten RPAS-Prüfer, dass er in der Lage ist, die geeigneten Verfahren anzuwenden und die in Anlage 1 römisch II festgelegten Bewegungen sicher auszuführen.

Falls ein Bewerber bei der praktischen Prüfung durchfällt, nimmt der Bewerber erneut an der in Artikel 27 § 2 Nr. 2 erwähnten praktischen Prüfung und der theoretischen Prüfung teil.

**Art. 34** - Die Fernsteuerer-Lizenz erlaubt seinem Inhaber ein RPA zu steuern, für den Flugbetrieb von Klasse 1 und 2, gemäß den Sichtweitenflugregeln.

Die Ausübung der Befugnisse der Fernsteuerer-Lizenz ist auf das Hoheitsgebiet des Königreichs beschränkt.

#### *Abschnitt 4.3.3 — RPAS-Fluglehrer*

**Art. 35** - § 1 - Die Flugausbildung, die für die Ausstellung einer Fernsteuerer-Bescheinigung erforderlich ist, einer Fernsteuerer-Lizenz oder die Erteilung oder Erneuerung einer damit verbundenen Berechtigung wird allein von demjenigen gegeben, der:

1. Inhaber einer gültigen Fernsteuerer-Lizenz ist;
2. den in FCL.930.FI b) (1) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates erwähnten Lehrgang Lehren und Lernen absolviert hat;
3. über eine Flugerfahrung von mindestens 100 Stunden als Fernsteuerer verfügt;
4. die praktische Prüfung als RPAS-Fluglehrer vor einem speziell zu diesem Zweck von der GDLV benannten erfahrenen RPAS-Prüfer bestanden hat.

§ 2 - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, erteilen eine RPAS-Fluglehrerberechtigung in Form einer entsprechenden Angabe auf der Fernsteuerer-Lizenz, wenn der Bewerber die in § 1 erwähnten Bedingungen erfüllt.

§ 3 - Die RPAS-Fluglehrerberechtigung ist gültig für einen Zeitraum von 3 Jahren.

Die RPAS-Fluglehrerberechtigung wird automatisch verlängert, wenn der RPAS-Fluglehrer wenigstens 30 Stunden als RPAS-Fluglehrer oder RPAS-Prüfer innerhalb des Gültigkeitszeitraumes der Berechtigung geleistet hat.

In Ermangelung dessen oder falls die RPAS-Fluglehrerberechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber eine Kompetenzbeurteilung bestehen, die durch einen RPAS-Prüfer vorgenommen wird, der hierzu speziell durch den Minister oder seinen Beauftragten, den Generaldirektor, benannt wird.

**Art. 36** - Die RPAS-Fluglehrerberechtigung erlaubt es seinem Inhaber Flugausbildung für den Erhalt einer Fernsteuerer-Bescheinigung, einer Fernsteuerer-Lizenz oder einer damit verbundenen Berechtigung zu geben, falls er selbst Inhaber dieser Berechtigung ist.

#### *Abschnitt 4.3.4 — RPAS-Flugprüfer*

**Art. 37** - § 1 - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, benennt, unter den Inhabern einer gültigen RPAS-Fluglehrerberechtigung, die RPAS-Fluglehrer auf Grundlage der Erfahrung, der Qualifikationen und der Persönlichkeit des Lehrers, insbesondere sein Verhalten, seine Integrität, seine Objektivität und seine Zusammenarbeit mit der GDLV.

§ 2 - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, erteilen eine RPAS-Prüferberechtigung in Form einer entsprechenden Angabe auf der Fernsteuerer-Lizenz, wenn der Bewerber die in § 1 erwähnten Bedingungen erfüllt.

§ 3 - Die RPAS-Prüferberechtigung ist gültig für einen Zeitraum von 3 Jahren.

Die Berechtigung kann für denselben Zeitraum verlängert werden, wenn der RPAS-Prüfer noch immer die Bedingungen des vorliegenden Erlasses erfüllt und während der Gültigkeitsdauer der Berechtigung mindestens 4 praktische Prüfungen abgenommen hat.

**Art. 38** - Die RPAS-Prüferberechtigung erlaubt seinem Inhaber:

1. die Abnahme einer praktischen Prüfung für den Erhalt einer Fernsteuerer-Bescheinigung;
2. die Abnahme einer in Artikel 27 § 2 Nr. 2 erwähnten theoretischen Prüfung;
3. die Abnahme einer praktischen Prüfung für den Erhalt einer Fernsteuerer-Lizenz oder einer damit verbundenen Berechtigung oder ihrer Erneuerung, falls er selbst hiervon Inhaber ist;
4. falls er hierzu speziell durch den Minister oder seinen Beauftragten, den Generaldirektor, benannt wurde, die Abnahme der praktischen RPAS-Fluglehrerprüfung.

Der RPAS-Prüfer, der die Prüfung abgenommen hat, händigt dem Bewerber nach jeder Prüfung für den Erhalt einer Fernsteuerer-Lizenz, einen Prüfungsbericht aus und schickt eine Kopie hiervon an die GDLV.

**Art. 39** - § 1 - Der RPAS-Prüfer muss rechtschaffen, angemessen qualifiziert und objektiv sein.

Er beweist, dass gegen ihn keine strafrechtliche Verurteilung ergangen ist, die sein Verhalten beeinträchtigt, in Anbetracht der von ihm ausgeübten Funktionen.

§ 2 - Ein RPAS-Prüfer darf keine praktische Prüfung für die Ausstellung einer Bescheinigung, einer Lizenz oder einer Berechtigung abnehmen bei den Bewerbern, denen er eine Ausbildung gegeben hat für die Bescheinigung, die Lizenz oder die Berechtigung für welche die praktische Prüfung abgelegt wird.

§ 3 - Der RPAS-Prüfer wird als subjektiv angesehen, wenn es sich beim Bewerber handelt um:

1. ein Elternteil oder Verschwägerter bis im vierten Grad, vorbehaltlich vorheriger schriftlicher Genehmigung des Generaldirektors;

2. den Ehepartner oder den Lebenspartner des RPAS-Beobachters.

§ 4 - Der RPAS-Prüfer muss auf Ersuchen der GDLV beweisen können, dass seine Objektivität nicht gefährdet ist, falls der Bewerber:

1. ein Freund des Prüfers ist;
2. die gleichen wirtschaftlichen Interessen vertritt, wie beispielsweise die Zugehörigkeit zum selben Arbeitgeber.

*Abschnitt 4.3.5 — Ausbildung RPA-Beobachter*

**Art. 40** - Der Betreiber sieht eine Ausbildung für den RPA-Beobachter vor, sodass er seinen Auftrag erfüllen und effizient mit dem Fernsteuerer zusammenarbeiten und zur Sicherheit der Durchführung des Fluges beitragen kann.

*Abschnitt 4.3.6 — Entziehung, Aussetzung oder Einschränkung*

**Art. 41** - § 1 - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, kann die Bescheinigung, die Lizenz oder die damit verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse einschränken, aussetzen oder entziehen:

1. bei Nachlässigkeit in der Ausübung der durch die Bescheinigung, der Lizenz und/oder damit verbundenen Berechtigungen oder Zeugnissen erteilten Befugnisse;
2. im Fall der Verletzung, vorsätzlich oder versehentlich, der Bestimmungen des vorliegenden Erlasses oder der geltenden Luftverkehrsvorschriften;
3. im Fall der Gefährdung der Flugsicherheit oder der Sicherheit von Personen oder Gegenstände am Boden;
4. im Fall einer Verurteilung aufgrund des Führens eines Fahrzeugs mit einem Blutalkoholspiegel über dem zugelassenen Höchstwert und dies für eine Dauer, die nicht weniger betragen darf als die Dauer des vom Gericht auferlegten Entzugs der Fahrerlaubnis.

§ 2 - Wenn die Lizenz des Fernsteuerers ausgesetzt oder eingezogen wird, gibt er sie unmittelbar zurück an die GDLV.

**TITEL 5 — Technische Aspekte**

*KAPITEL 5.1 — Beantragung einer Übereinstimmungsbescheinigung für einen Typ eines ferngesteuerten Flugsystems*

**Art. 42** - § 1 - Der RPAS-Hersteller oder sein Stellvertreter kann bei der GDLV für einen RPAS-Typ beantragen:

1. die Übereinstimmung des RPAS mit den im RPAS-Flughandbuch oder in einem gleichwertigen Dokument genannten technischen Spezifikationen zu überprüfen; und,
2. seine Tauglichkeit zu untersuchen, um Einsätze unter den angegebenen Bedingungen durchzuführen.

§ 2 - Der Generaldirektor bestimmt die Form dieses Antrags.

§ 3 - Der Antrag enthält mindestens die folgenden Dokumente:

1. ein RPAS-Flughandbuch, wie festgelegt in Artikel 44, oder ein gleichwertiges Dokument;
2. einen Sicherheitsanalysebericht, wie festgelegt in Artikel 45;
3. ein vom Hersteller erstelltes Wartungshandbuch, das die zu treffenden Maßnahmen beschreibt, um die Eigenschaften des RPAS langfristig zu erhalten;
4. die Modalitäten für die Organisation eines Demonstrationsfluges mit dem RPAS-Typ.

§ 4 - Der Antrag wird beim Generaldirektor oder einer von ihm benannten Einrichtung gestellt.

Jeder unvollständige Antrag wird abgelehnt.

**Art. 43** - Die Einrichtung, die den Entwurf anfertigt und/oder das RPAS herstellt, behält und aktualisiert die Originalausfertigungen aller in Artikel 42 § 3 geforderten Handbücher, die auf das RPAS Anwendung finden.

*Abschnitt 5.1.1 — RPAS-Flughandbuch*

**Art. 44** - § 1 - Das RPAS-Flughandbuch definiert die Eigenschaften, die Möglichkeiten und die Grenzbedingungen, innerhalb derer das RPAS als in einem Zustand angesehen wird, in dem es sicher verwendet werden kann.

§ 2 - Das RPAS-Flughandbuch enthält mindestens die in Anlage 2 genannten Informationen.

Es enthält ebenfalls jede Komponente oder jede für den Entwurf spezifische Funktion, die nicht in Anlage 2 genannt ist und die sich auf die Leistung des Luftfahrzeugs auswirkt, oder auf die Möglichkeit, unter spezifischen Umständen zu arbeiten.

*Abschnitt 5.1.2 — Sicherheitsanalysebericht*

**Art. 45** - Der Sicherheitsanalysebericht enthält wenigstens die in Anlage 3 genannten Elemente und detailliert die Mittel zur Gewährleistung der im RPAS-Flughandbuch beschriebenen Eigenschaften.

Nicht in Anlage 3 genannte mögliche Notfallszenarien müssen im Sicherheitsanalysebericht identifiziert, beschrieben und verwaltet werden, um das Risiko eines unkontrollierten Absturzes des RPA zu verringern.

*Abschnitt 5.1.3 — Wartung des RPAS*

**Art. 46** - Das RPAS mit seinem Steuer- und Kontrollsystem wird flugtauglich gehalten gemäß der Definition des ursprünglichen Typs und unter den durch den Hersteller vorgesehenen Bedingungen.

*Abschnitt 5.1.4 — Flugvorführung mit dem RPAS-Typ*

**Art. 47** - § 1 - Nach Untersuchung der in den Artikeln 44 bis einschließlich 46 erwähnten Dokumente durch die GDLV, führt der Antragsteller eine Flugvorführung mit dem RPAS-Typ durch, in Anwesenheit einer vom Generaldirektor benannten Person.

§ 2 - Die Flugvorführung umfasst mindestens zwei Flüge, im Laufe derer:

1. die Flugbetriebsgrenzen (flight envelope) gezeigt werden, ohne dass diese Vorführung eine der Bedingungen des vorliegenden Erlasses verletzt;

2. die im Sicherheitsanalysebericht beschriebenen und auf den RPAS-Typ anwendbaren Notfallszenarien ausgeführt werden, wenn sie die Integrität des RPAS nicht in Gefahr bringen und nicht solcher Art sind, dass der Luftverkehr oder die Personen und Gegenstände am Boden unnötig in Gefahr gebracht werden;

3. die Bedingungen für den sicheren Einsatz gemäß dem vorliegenden Erlass und dem Betriebshandbuch nachgewiesen werden.

§ 3 - Falls sich während der Flugvorführung ein Zwischenfall oder ein Unfall ereignet, wird eine neue Flugvorführung organisiert.

#### KAPITEL 5.2 — Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung für einen RPAS-Typ

**Art. 48** - Wenn der Antrag gemäß Artikel 42 eingereicht wurde und die in Artikel 47 erwähnte Flugvorführung erfolgreich durchgeführt wurde, stellt der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, eine Übereinstimmungsbescheinigung für den RPAS-Typ aus.

**Art. 49** - Die Übereinstimmungsbescheinigung ist gültig für die Lebensdauer des RPAS-Typs, solange der RPAS-Typ gewartet wird in Übereinstimmung mit dem Wartungshandbuch und keine Änderung vorgenommen wird, die sich auswirkt auf die Masse, die Zentrierung, die strukturelle Festigkeit, die Zuverlässigkeit, die betrieblichen Eigenschaften oder sonstigen Eigenschaften, die die Lufttüchtigkeit des RPAS beeinträchtigen könnten.

**Art. 50** - Das RPAS, das über ein durch eine Luftfahrtbehörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, oder eine von ihr anerkannte Einrichtung, ausgestelltes Dokument verfügt, das beweist, dass das RPAS die Anforderungen von Artikel 42 § 1 erfüllt, wird als über eine in Artikel 48 erwähnte Übereinstimmungsbescheinigung verfügend angesehen.

**Art. 51** - § 1 - Für jede Änderung eines bestehenden RPAS, die sich auswirkt auf die Masse, die Zentrierung, die strukturelle Festigkeit, die Zuverlässigkeit, die betrieblichen Eigenschaften oder sonstige Eigenschaften, die die Lufttüchtigkeit des RPAS beeinträchtigen, kann der Betreiber einen Antrag auf Änderung der Übereinstimmungsbescheinigung beim Generaldirektor oder der von ihm benannten Einrichtung einreichen.

§ 2 - Der Generaldirektor bestimmt die Form des Antrags.

Der Antrag verdeutlicht die Änderungen an den Dokumenten, die beim ursprünglichen Antrag eingereicht wurden. Das aktualisierte RPAS-Flughandbuch und der aktualisierte Sicherheitsanalysebericht werden dem Antrag beifügt.

#### KAPITEL 5.3 — Einschränkung, Aussetzung und Entziehung einer Übereinstimmungsbescheinigung für einen Typ eines ferngesteuerten Flugsystems

**Art. 52** - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, kann die Übereinstimmungsbescheinigung eines RPAS-Typs einschränken, aussetzen oder entziehen, wenn:

1. das RPAS ein großes Risiko oder eine große Gefahr für den Luftverkehr oder die Personen und Gegenstände am Boden darstellt; oder,
2. das RPAS nicht mehr die Bedingungen für die Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung erfüllt.

### TITEL 6 — Registrierung von ferngesteuerten Flugsystemen

#### KAPITEL 6.1 — Registrierungsantrag

**Art. 53** - Ein Register der ferngesteuerten Flugsysteme wird eingeführt

**Art. 54** - Ein Auszug aus dem RPAS-Register wird jeder Person ausgestellt, die darum ersucht.

**Art. 55** - Kein im Ausland registriertes oder zugelassenes RPAS wird in Belgien registriert, solange es nicht im ausländischen Register gestrichen wurde.

**Art. 56** - Die Registrierung oder Zulassung im Ausland eines zuvor im belgischen RPAS-Register registrierten RPAS, ist im Königreich nur wirksam, wenn seine Eintragung im belgischen RPAS-Register zuvor gestrichen wurde.

**Art. 57** - § 1 - Die Personen, die ein RPAS in Belgien registrieren möchten, richten an den Generaldirektor einen unterzeichneten Registrierungsantrag.

§ 2 - Der Antrag auf Registrierung eines RPAS beinhaltet wenigstens die folgenden Informationen:

1. die Marke und das Modell des RPAS, sein Baujahr und gegebenenfalls, die Seriennummer des Autopiloten und/oder des RPAS;
2. den Namen der Bodenkontrollstation;
3. den Namen und den Wohnsitz oder den Unternehmenssitz des RPAS-Herstellers;
4. die Identität des oder der Besitzer des RPAS:
  - a. wenn der Antragsteller eine natürliche Person ist, die über eine belgische Nationalregisternummer verfügt, seine Nationalregisternummer;
  - b. wenn der Antragsteller eine natürliche Person ist, die nicht über eine belgische Nationalregisternummer verfügt, seinen Namen, Vornamen, Wohnsitz und seine Nationalität. Eine Kopie seines Personalausweises wird dem Antrag beifügt;
  - c. wenn der Antragsteller eine juristische Person belgischen Rechts ist oder eine juristische Person ausländischen Rechts mit einer belgischen Unternehmensnummer, seine Unternehmensnummer;
  - d. wenn der Antragsteller eine juristische Person ausländischen Rechts ist, die nicht über eine Unternehmensnummer in Belgien verfügt, die Bezeichnung, den Unternehmenssitz, die Namen, Vornamen, Nationalitäten, Wohnsitze der persönlich haftenden Gesellschafter, Verwalter oder Geschäftsführer, die zeichnungsberechtigt sind. Eine Kopie der Statuten wird dem Antrag beifügt;
  - e. wenn eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen, andere als der Antragsteller, Eigentums- oder Nutzungsrecht am RPAS besitzen, nennt der Antrag die Art und den Anteil der Rechte, sowie ebenfalls für jede dieser Personen, die oben angeführten Angaben. Eine Kopie der Eigentumsnachweise wird dem Antrag beifügt;
5. gegebenenfalls die Bescheinigung über die Streichung aus dem ausländischen Register.

KAPITEL 6.2 — *Registrierungsbescheinigung*

**Art. 58** - Eine RPAS-Registrierungsbescheinigung wird für jedes ordentlich im RPAS-Register eingetragene RPAS ausgestellt.

Der Inhaber einer Registrierungsbescheinigung informiert innerhalb von dreißig Tagen den Generaldirektor über jeden Sachverhalt, der Anlass gibt zur Änderung der auf der RPAS-Zulassungsbescheinigung angegebenen Elemente.

**Art. 59** - Im Fall von Besitzverlust der Bescheinigung kann sie der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, ersetzen.

**Art. 60** - § 1 - Die Registrierungsbescheinigung ist nicht mehr gültig:

1. für den Fall, dass die Rechte des Inhabers der Registrierungsbescheinigung auslaufen;
2. für den Fall, dass eine der in Artikel 61 vorgesehenen Ursachen für die amtliche Streichung der Eintragung eintritt.

§ 2 - Wenn die Bescheinigung nicht mehr gültig ist, ist sein Inhaber dazu verpflichtet sie unmittelbar an den Generaldirektor zurückzusenden.

**Art. 61** - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, kann die Eintragung aus dem RPAS-Register amtlich streichen lassen, wenn:

1. das RPAS nicht mehr in Gebrauch ist;
2. es keine Meldung mehr vom RPAS gibt seit einem Monat, ab dem Tag seines Abflugs, oder seit dem Tag, auf den sich die zuletzt empfangenen Meldungen beziehen.

**Art. 62** - Die Streichung wird schriftlich der Person gemeldet, an die die Registrierungsbescheinigung ausgestellt wurde.

Eine Streichungsbescheinigung wird jeder Person ausgestellt, die darum ersucht.

KAPITEL 6.3 — *Registrierungszeichen*

**Art. 63** - Jedes im RPAS-Register eingetragene RPAS trägt die Buchstaben OO gefolgt von einem horizontalen Strich und anschließend einer Gruppe von mindestens vier Schriftzeichen, die entweder aus Buchstaben oder Ziffern oder einer Kombination aus Buchstaben und Ziffern zusammengesetzt sind.

**Art. 64** - Das in Artikel 63 erwähnte Kennzeichen wird dauerhaft auf dem RPA angebracht und so, dass es jederzeit lesbar und leicht zu lokalisieren ist.

TITEL 7 — *Betrieb von ferngesteuerten Flugsystemen*KAPITEL 7.1 — *Voraussetzungen*

**Art. 65** - Der Flugbetrieb der Klasse 2 wird unter den folgenden Bedingungen durchgeführt:

1. der Fernsteuerer ist Inhaber einer Fernsteuerer-Bescheinigung oder einer Fernsteuerer-Lizenz;
2. das RPAS ist gemäß Artikel 57 registriert oder verfügt über ein gleichwertiges von einer Luftfahrtbehörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union ausgestelltes Dokument;
3. der Betrieb stellt keinen Flugbetrieb der Klasse 1 dar;
4. der Flug wird unter Berücksichtigung der Luftverkehrsregeln durchgeführt, insbesondere der in Artikel 13 § 1 festgelegten Flughöhe und ohne Hilfe eines RPA-Beobachters;
5. der Flug wird in einem Gebiet durchgeführt, das in einem Umkreis von mindestens 50 m frei von jedem Gebäude und von jeder nicht vom Flugbetrieb betroffenen Person oder von einer Tieransammlung ist.

**Art. 66** - Um den Flugbetrieb der Klasse 1 durchzuführen sind folgende Elemente erforderlich:

1. der Pilot ist Inhaber einer gültigen Fernsteuerer-Lizenz;
2. das RPAS ist gemäß Artikel 57 registriert oder verfügt über ein gleichwertiges von einer Luftfahrtbehörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union ausgestelltes Dokument;
3. das für den Flugbetrieb der Klasse 1a verwendete RPAS verfügt über eine gemäß Artikel 48 ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung oder ein gleichwertiges von einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union ausgestelltes Dokument;
4. der Betreiber hat zuvor die in Artikel 68 erwähnte Risikoanalyse des geplanten Flugbetriebs der Klasse 1 durchgeführt unter Berücksichtigung der Risiken für sowohl die Flugsicherheit als auch für die Sicherheit von Personen und Gegenstände am Boden; und,
5. der Betreiber hat ein Betriebshandbuch erstellt, gemäß den Bestimmungen der Artikel 78 und 79; und,
6. der Betreiber hat die Empfangsbestätigung der in Artikel 72 erwähnten Anmeldung erhalten; oder,
7. der Betreiber verfügt über eine in Artikel 75 erwähnte Genehmigung.

Jeder Flug, der als Flugbetrieb der Klasse 1 durchgeführt wird, wird zuvor der GDLV mitgeteilt. Der Generaldirektor bestimmt die Modalitäten dieser Mitteilung.

**Art. 67** - Der Flugbetrieb wird unter Berücksichtigung des Rechts auf Privatsphäre durchgeführt.

KAPITEL 7.2 — *Risikoanalyse des geplanten Flugbetriebs*

**Art. 68** - Der Betreiber führt vor Beginn der Einsätze eine Analyse der Risiken des geplanten Flugbetriebs für die Flugsicherheit und die Sicherheit von Personen und Gegenständen am Boden aus.

Der Generaldirektor bestimmt die Form und den Inhalt der Risikoanalyse.

Die Risikoanalyse wird durchgeführt unter Berücksichtigung unter anderem der Art des geplanten Flugbetriebs sowie des Ortes und der Umgebung, wo er durchgeführt werden soll.

Als Flugbetrieb der Klasse 1a werden insbesondere die Einsätze betrachtet, die:

1. über oder in der Nähe von einer Menschenansammlung durchgeführt werden; oder,
2. den Überflug von Personen beinhalten; oder,
3. in Abweichung der Bestimmungen des vorliegenden Erlasses durchgeführt werden.

Der Betreiber fügt die Risikoanalyse, die insbesondere Maßnahmen zur Risikominderung einschließt, seiner Anmeldung oder seinem Genehmigungsantrag bei.

#### KAPITEL 7.3 — *Anmeldung*

**Art. 69** - Wenn die in Artikel 68 erwähnte Risikoanalyse aufzeigt, dass der geplante Flugbetrieb ein mäßiges Risiko darstellt, unterliegt dieser Flugbetrieb einer vorhergehenden Anmeldung.

**Art. 70** - Der Betreiber reicht mindestens zehn Tage vor dem ersten Flugbetrieb der Klasse 1b eine Anmeldung bei der GDLV ein.

Der Generaldirektor bestimmt die Form der Anmeldung.

Jede Änderung eines Teils der Anmeldung wird der GDLV mindestens fünf Tage vor dem angestrebten Datum der geplanten Einführung der Änderung mitgeteilt.

Der Generaldirektor bestimmt die Form und den Inhalt dieser Änderungserklärung.

**Art. 71** - Nach Erhalt der Anmeldung überprüft die GDLV, ob:

1. alle gewünschten Informationen übermittelt wurden;
2. die Risiken vom Betreiber im Rahmen der in Artikel 68 erwähnten Risikoanalyse korrekt eingeschätzt wurden.

Der Generaldirektor kann gegebenenfalls Informationen, oder fehlende oder zusätzliche Dokumente über die Art der geplanten Aktivitäten anfordern.

**Art. 72** - Nachdem sie sich davon überzeugt hat, dass der geplante Flugbetrieb der Klasse 1b den Bedingungen von Artikel 71 entspricht, bestätigt die GDLV den Empfang der Anmeldung.

Der Betreiber darf den Flugbetrieb der Klasse 1b aufnehmen, sobald er die von der GDLV versendete Empfangsbestätigung erhalten hat.

Die Anmeldung ist gültig ab dem Datum der Empfangsbestätigung für jeden vom Betreiber durchgeführten Flugbetrieb der Klasse 1b im Rahmen der angemeldeten Aktivitäten und bis zu ihrer Entziehung durch die GDLV in Anwendung von Artikel 88 oder bis zur Einstellung der Aktivitäten durch den Betreiber.

Der Betreiber informiert die GDLV schriftlich sobald er seine Aktivitäten einstellt.

#### KAPITEL 7.4 — *Genehmigung*

**Art. 73** - Wenn die in Artikel 68 erwähnte Risikoanalyse aufzeigt, dass der geplante Flugbetrieb ein hohes Risiko darstellt, unterliegt dieser Flugbetrieb einer vorhergehenden Genehmigung.

**Art. 74** - Der Betreiber reicht mindestens zehn Tage vor dem ersten Flugbetrieb der Klasse 1a einen Genehmigungsantrag bei der GDLV oder einer vom Generaldirektor benannten Einrichtung ein.

Der Generaldirektor bestimmt die Form und den Inhalt dieses Antrags.

**Art. 75** - § 1 - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, stellt eine Genehmigung aus sobald die Risikoanalyse, die Maßnahmen zur Risikominderung und die Flugbetriebsverfahren angenommen wurden.

§ 2 - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, legt in der Genehmigung die Durchführungsbedingungen des Flugbetriebs der Klasse 1a fest.

§ 3 - Die Genehmigung wird ausgestellt für die von der Genehmigung vorgesehene Dauer. Diese darf ein Jahr nicht überschreiten.

Auf Antrag des Betreibers kann die Genehmigung verlängert werden, wenn die Ergebnisse der von der GDLV vorgenommenen Aufsichtstätigkeiten innerhalb der Genehmigungsdauer zufriedenstellend sind und wenn die Bedingungen für die Ausstellung einer Genehmigung erfüllt sind.

§ 4 - Der Betreiber darf den Flugbetrieb der Klasse 1a ab Erhalt der Genehmigung aufnehmen.

**Art. 76** - § 1 - Bei Änderungen der im Genehmigungsantrag genannten Informationen, die einen Einfluss auf den Anwendungsbereich der Genehmigung oder auf den zuvor genehmigten Flugbetrieb der Klasse 1a haben, stellt der Betreiber mindestens zehn Tage vor dem angestrebten Datum der Einführung dieser Änderung einen Antrag auf Genehmigung hiervon bei der GDLV oder einer vom Generaldirektor benannten Einrichtung, in der vom Generaldirektor festgelegten Form.

§ 2 - Der Antrag auf Genehmigung einer Änderung enthält:

1. alle erforderlichen Dokumente, sodass der Generaldirektor beurteilen kann, ob der auf diese Weise abgeänderte Flugbetrieb der Klasse 1a stets die Anforderungen des vorliegenden Erlasses erfüllt;
2. eine angepasste Risikobewertung, falls die geplante Änderung nicht in der ersten Risikobewertung aufgeführt war, und eine Kopie der Standard-Flugbetriebsverfahren aus dem Betriebshandbuch.

**Art. 77** - § 1 - Nachdem der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor sich davon überzeugt hat, dass der geplante Flugbetrieb der Klasse 1a den Bedingungen von Artikel 76 entspricht, kann er:

1. die Änderung ohne Abänderung der zuvor ausgestellten Genehmigung genehmigen;
2. die Änderung genehmigen und die zuvor ausgestellte Genehmigung in diesem Sinn abändern;
3. die Änderung ablehnen.

§ 2 - Die Änderung kann nur nach Erhalt der Genehmigung des Ministers oder seines Beauftragten, den Generaldirektor, durchgeführt werden.

#### KAPITEL 7.5 — *Das Betriebshandbuch*

**Art. 78** - Der Betreiber, der den Flugbetrieb der Klasse 1 durchführt, erstellt und aktualisiert ein Betriebshandbuch.

Das Betriebshandbuch und seine eventuellen Abänderungen stimmen mit dem in Artikel 44 erwähnten RPAS-Flughandbuch oder einem gleichwertigen Dokument überein.

**Art. 79** - Das Betriebshandbuch enthält alle erforderlichen Anweisungen, Informationen und Verfahren für alle verwendeten RPAS, die das Personal benötigt, um die Aufgaben korrekt und sicher ausüben zu können. Es umfasst mindestens die in Anlage 4 erwähnten Elemente.

#### KAPITEL 7.6 — *Verpflichtungen und Zuständigkeiten des Betreibers*

**Art. 80** - § 1 - Der Betreiber:

1. gewährleistet die Sicherheit der von ihm durchgeführten Einsätze;
2. führt die Wartungsarbeiten aus gemäß den Spezifikationen des Herstellers und, gegebenenfalls, der Anweisungen aus dem Betriebshandbuch und dem Wartungshandbuch;
3. führt ein Wartungsbuch für jedes RPAS;
4. stellt sicher, dass jeder durchgeführte Flug durch eine angemessene Versicherungspolice gedeckt ist;
5. verarbeitet personenbezogene Daten gemäß der geltenden Gesetzgebung;
6. liefert die erforderlichen Informationen und Dokumente auf einfache Aufforderung des Generaldirektors;
7. unterwirft sich der Überwachung durch die GDLV und liefert alle Auskünfte, die diese Überwachung ermöglichen.

§ 2 - Neben den erwähnten Bestimmungen von Paragraph 1 muss der Betreiber, der den Flugbetrieb von Klasse 1 durchführt:

1. dafür sorgen, dass das Betriebshandbuch immer mit dem RPAS-Flughandbuch übereinstimmt oder mit einem gleichwertigen Dokument und mit den Sicherheitsempfehlungen der GDLV;
2. sich vergewissern, dass vor jedem Flugbetrieb der Klasse 1, die Risiken, die möglicherweise die Flugsicherheit oder die Sicherheit von Personen oder Gegenständen am Boden in Gefahr bringen, korrekt bewertet wurden;
3. dafür sorgen, dass der Flugbetrieb der Klasse 1 gemäß der durch ihn in Anwendung von Artikel 72 eingereichten Anmeldung oder der Bestimmungen der in Artikel 75 erwähnten Genehmigung erfolgt;
4. dafür sorgen, dass das Betriebshandbuch dem bei der Durchführung des Flugbetriebs der Klasse 1 betroffenen Personal zur Verfügung steht;
5. dafür sorgen, dass jeder Flug gemäß der im Betriebshandbuch beschriebenen Verfahren erfolgt.

#### KAPITEL 7.7 — *Verpflichtungen und Zuständigkeiten des Fernsteuerers*

**Art. 81** - Die Vertretungen und die Ruhezeiten des Fernsteuerers, der den Flugbetrieb der Klasse 1 durchführt, erfolgen gemäß der im Betriebshandbuch enthaltenen Bestimmungen, um sicherzustellen, dass der Fernsteuerer stets in der Lage ist, den Flug unter zufriedenstellenden Sicherheitsbedingungen auszuführen.

**Art. 82** - Der Fernsteuerer ist verantwortlich für die Verwendung des RPAS innerhalb der Flugzeit.

**Art. 83** - Der Fernsteuerer:

1. ist jederzeit in der Lage, die RPA-Funktion oder den RPA-Status nachzuvollziehen;
2. ist jederzeit in der Lage die Kontrolle über das RPA sicherzustellen;
3. vergewissert sich auf Grundlage der aktuellen Wettermeldungen, dass während der gesamten Flugdauer, die Wettermindestbedingungen vorgesehen sind;
4. sorgt dafür, dass für jeden Flug die Gewichts- und Schwerpunktbeschränkungen erfüllt werden;
5. vergewissert sich vor jedem Flug vom guten Wartungszustand des RPAS;
6. sorgt dafür, dass die für einen sicheren Flug erforderlichen Hilfsmittel verfügbar sind, bevor ein Flug beginnt;
7. berücksichtigt während der Verwendung des RPAS die anderen Bodenaktivitäten, die Topographie, die Hindernisse, die möglichen atmosphärischen Einflüsse auf den Funkverkehr, die möglichen Störungen der verwendeten Frequenzen;
8. sorgt dafür, dass jeder Flug im Bordbuch und in seinem Flugbuch eingetragen wird;
9. sorgt für die Erfüllung der geltenden Gesetzgebung bezüglich des Schutzes des Privatlebens.

Der Fernsteuerer, der den Flugbetrieb der Klasse 1 durchführt, sorgt ebenfalls dafür, dass das RPAS gemäß dem RPAS-Flughandbuch oder einem gleichwertigen Dokument, dem Betriebshandbuch, der in Artikel 72 erwähnten Anmeldung oder der in Artikel 75 erwähnten Genehmigung und den Kontrolllisten sowie gegebenenfalls, seiner Übereinstimmungsbescheinigung verwendet wird.

**Art. 84** - § 1 - Der Fernsteuerer bereitet den geplanten Flug vor auf einem Flugplatz oder einem Betriebsgelände bevor der Flug gestartet wird.

§ 2 - Der Fernsteuerer verfügt über eine ausreichende Kenntnis der Beschaffenheit des Flugplatzes oder des verwendeten Betriebsgeländes, insbesondere der Anwesenheit von Hindernissen, der auferlegten Betriebsbegrenzungen, der Verfahren hinsichtlich des Fluges, des Startens, des Landens und der Wartezeiten und gegebenenfalls, der Beleuchtung und der Anflughilfe.

§ 3 - Der Fernsteuerer vergewissert sich, dass der Start- und Landebereich:

1. zufriedenstellende Sicherheitsbedingungen bietet;
2. gut dimensioniert ist;
3. über die erforderlichen Ausrüstungen verfügt;
4. hindernisfrei ist;
5. aus einer Oberfläche besteht, deren Zustand geeignet ist für die Art der geplanten Einsätze, die Größe und die Leistung des RPAS, unter Berücksichtigung der äußeren Bedingungen.

Der Fernsteuerer berücksichtigt hierbei die im Flughandbuch des betreffenden RPAS oder in jedem gleichwertigen Dokument angegebenen Anforderungen.

**Art. 85** - Wenn er die Befugnisse seiner Bescheinigung oder seiner Lizenz ausübt, trägt der Fernsteuerer die folgenden Dokumente bei sich:

1. ein persönliches Identitätsdokument mit Foto;
2. seine gültige Fernsteuerer-Bescheinigung oder seine gültige Fernsteuerer-Lizenz;
3. gegebenenfalls ein gültiges Tauglichkeitszeugnis;
4. sein Flugbuch;
5. eine Kopie der Registrierungsbescheinigung des RPAS oder ein gleichwertiges Dokument, das es erlaubt, den Betreiber zu identifizieren;
6. gegebenenfalls eine Kopie der Anmeldung und der Empfangsbestätigung der Anmeldung, wie erwähnt in den Artikeln 70 und 72, oder der in Artikel 75 erwähnten Genehmigung;
7. eine Kopie der gültigen Versicherungsbescheinigung;
8. eine Kopie der Teile des RPAS-Flughandbuchs oder des gleichwertigen Dokuments, die für den angestrebten Betrieb bedeutsam sind;
9. gegebenenfalls, eine Kopie der Teile des Betriebshandbuchs, die für den angestrebten Betrieb bedeutsam sind;
10. die Vorflug-, Im Flug- und Nachflugkontrolllisten;
11. das RPA-Bordbuch;
12. gegebenenfalls eine Kopie der Genehmigung des BIPF für die Verwendung der Funkfrequenz;
13. gegebenenfalls eine Kopie der Lizenz der Funkstation.

Der Fernsteuerer legt diese Dokumente, auf einfache Aufforderung, den Beamten der GDLV vor.

Die in Absatz 1 Nr. 4 bis 13 erwähnten Dokumente können in elektronischer Form vorgelegt werden.

#### KAPITEL 7.8 — *Aufbewahrung der Dokumente*

**Art. 86** - Der Betreiber, der den Flugbetrieb der Klasse 1 durchführt, bewahrt die folgenden Dokumente während fünf Jahren auf:

1. die unter Anwendung von Artikel 68 durchgeführte Risikoanalyse;
2. die Anmeldung und die Empfangsbestätigung, wie erwähnt in den Artikeln 70 und 72, ihre Abänderungen sowie die von der GDLV versendete Empfangsbestätigung;
3. die in Artikel 75 erwähnte Genehmigung, ihre möglichen Abänderungen und Verlängerungen sowie die damit verbundenen Risikoanalysen und die Verfahren bezüglich des Flugbetriebs der Klasse 1;
4. das Betriebshandbuch mit den möglichen Abänderungen;
5. das Bordbuch von jedem RPAS;
6. die Inspektions- und Prüfungsberichte der GDLV.

**Art. 87** - Der Betreiber bewahrt während drei Monaten die Meldungen von Störungen oder Ereignissen auf, die die Sicherheit gefährden und die berichtet oder registriert werden müssen.

#### KAPITEL 7.9 — *Aussetzung, Entziehung oder Einschränkung*

**Art. 88** - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, kann jederzeit den Flugbetrieb der Klasse 2 oder den Flugbetrieb der Klasse 1b beenden oder verbieten lassen, wenn die GDLV feststellt, dass:

1. der Flugbetrieb der Klasse 2 nicht den in den Artikeln 65 ff. erwähnten Bedingungen oder der Flugbetrieb der Klasse 1b nicht mehr den in den Artikeln 69 ff. erwähnten Bedingungen entspricht;
2. der Flugbetrieb der Klasse 2 oder der Flugbetrieb der Klasse 1b vorsätzlich oder versehentlich die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses oder der geltenden Luftverkehrsvorschriften verletzt;
3. der Flugbetrieb der Klasse 2 oder der Flugbetrieb der Klasse 1b die Flugsicherheit oder die Sicherheit der Personen oder Gegenstände am Boden gefährdet;
4. der Flugbetrieb der Klasse 1b durchgeführt wird, obwohl der Betreiber die in Artikel 98 § 3 erwähnten Korrekturmaßnahmen nicht fristgerecht umgesetzt hat.

**Art. 89** - Die in Artikel 75 erwähnte Genehmigung kann ausgesetzt, entzogen oder eingeschränkt werden durch den Minister oder seinen Beauftragten, den Generaldirektor:

1. bei Verletzung der Bedingungen des vorliegenden Erlasses oder der Genehmigung;
2. wenn der Betreiber die in Artikel 98 § 3 erwähnten Korrekturmaßnahmen nicht fristgerecht umsetzt;
3. im Fall der Verletzung, vorsätzlich oder versehentlich, der geltenden Luftverkehrsvorschriften;
4. im Fall der Gefährdung der Flugsicherheit oder der Sicherheit von Personen oder Gegenstände am Boden.

#### TITEL 8 — *Flugplätze und Betriebsgelände*

**Art. 90** - § 1 - Der Start und die Landung eines RPAS können stattfinden:

1. auf Betriebsgeländen; oder,
2. auf Flugplätzen; oder,
3. auf Modellflugplätzen.

§ 2 - Ein für den Start und die Landung eines RPAS verwendetes Betriebsgelände darf nur verwendet werden, wenn es den im Flugbuch des betreffenden RPAS oder einem gleichwertigen Dokument enthaltenen Anforderungen entspricht.

Der Start und die Landung eines RPAS dürfen niemals die Sicherheit der bemannten Luftfahrzeuge, der Personen oder Gegenstände am Boden gefährden.

§ 3 - Ein RPAS darf einen Flugplatz nur verwenden, wenn die Genehmigung oder die dem Flugplatz vom Minister oder seinem Beauftragten ausgestellte Bescheinigung, den Start und die Landung von RPAS erlaubt.

Die im AIP erwähnten Modalitäten und Verfahren werden erfüllt.

§ 4 - Die Verwendung eines Modellflugplatzes unterliegt der vorherigen Genehmigung des Geländebetreibers und den in der Betriebsgenehmigung dieses Modellflugplatzes festgelegten Vorschriften.

**Art. 91** - § 1 - Die praktische Ausbildung auf einem in Artikel 90 § 1 erwähnten Gelände ist nur erlaubt, wenn das Gebiet zuvor für die Ausbildung durch den Minister oder seinen Beauftragten, den Generaldirektor, genehmigt wurde.

§ 2 - Der Genehmigungsantrag wird beim Generaldirektor oder einer von ihm benannten Einrichtung gestellt.

Der Generaldirektor bestimmt die Form und den Inhalt dieser Bescheinigung.

§ 3 - Die Genehmigung wird ausgestellt, wenn das Gelände den folgenden kumulativen Bedingungen entspricht:

1. das Gelände umfasst mindestens eine Start- und Landebahn, einen Start- und Anflugbereich, einen für die Fernsteuerer und die RPAS vorgesehenen Bereich und einen geschützten Bereich für die Öffentlichkeit;

2. das Gelände ist frei von jedem Hindernis, das den Start, den Flug und die Landung der RPAS behindert;

3. die Abmessungen der Start- und Landebahn entsprechen den im Flughandbuch des für die praktische Ausbildung verwendeten RPAS enthaltenen Anforderungen;

4. der Start- und Landebereich verfügt über eine Form und eine Abmessung gemäß der im Flughandbuch des für die praktische Ausbildung verwendeten RPAS enthaltenen Anforderungen. In diesen Bereichen befinden sich keine Personen, keine Gegenstände oder keine Hindernisse, die den Start oder die Landung behindern oder erschweren;

5. die Start- und Landebahn befindet sich in einer Entfernung von mehr als 40 m von jedem Parkplatz oder jeder Konstruktion;

6. das Gelände befindet sich außerhalb der Kontrollzonen (CTR) von zivilen und militärischen Flughäfen, Sperrgebieten (P), Gefahrgebieten (D), Beschränkungsgebieten (R), wie erwähnt im AIP, außer bei vorheriger und schriftlicher Genehmigung der für diese Bereiche zuständigen Luftfahrtbehörden;

7. das Gelände befindet sich wenigstens 3 Seemeilen ausgehend vom Flugplatzbezugspunkt (ARP), außer bei vorheriger und schriftlicher Genehmigung des Flugplatzbetreibers;

8. die Flugzone wird durch einen Zylinder mit dem Boden als Grund begrenzt, dessen maximale Höhe 300 Fuß und dessen maximaler Radius 400 m ab dem Bezugspunkt des Geländes beträgt, außer wenn sie anders in der Genehmigung des Geländes definiert ist.

**Art. 92** - Jeder Benutzer eines Flugplatzes, eines Betriebsgeländes, eines zugelassenen Geländes für die praktische Ausbildung oder eines Modellflugplatzes, die durch RPAS verwendet werden, ist dazu verpflichtet:

1. alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um dort die Sicherheit und die Ordnung zu gewährleisten und die dazu erforderlichen Personen und Mittel zur Verfügung zu stellen;

2. eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, um körperliche und materielle Schäden Dritter zu decken;

3. den Beamten der GDLV den freien und kostenlosen Zugang zum Betriebsgelände zur Ausübung ihrer Funktion zu ermöglichen.

#### TITEL 9 — *Kommunikation*

**Art. 93** - Die Steuer- und Kontrollverbindung ist während der gesamten Flugdauer einsatzbereit.

Im Notfallverfahren ist vorgesehen, wie im Fall des Verlustes der Datenverbindung vorzugehen ist.

**Art. 94** - Die für die Nutzlast verwendete Datenverbindung darf niemals das ordnungsgemäße Funktionieren der Steuer- und Kontrollverbindung gefährden.

**Art. 95** - Der Funkverkehr mit dem RPAS wird gemäß dem Gesetz vom 13. Juni 2005 über die elektronische Kommunikation und seinen Ausführungserlassen, insbesondere dem Königlichen Erlass vom 18. Dezember 2009 über den privaten Funkverkehr und die Nutzungsrechte für Festnetze und Bündelfunknetze, verwendet.

Der Funkverkehr mit dem RPAS ist während der gesamten Flugdauer einsatzbereit.

Der Funkverkehr zwischen dem Fernsteuerer und dem RPA-Beobachter ist während der gesamten Flugdauer einsatzbereit.

Wenn die verwendeten Frequenzen Störungen unterliegen wird das Betriebsgelände auf störende Frequenzen vor der Durchführung des Fluges untersucht.

#### TITEL 10 — *Unfall und Zwischenfall*

**Art. 96** - Der Fernsteuerer, der RPA-Beobachter, der Betreiber oder jede andere an den Einsätzen eines RPAS beteiligte Person teilt jeden im Laufe der Verwendung des RPAS aufgetretenen Zwischenfall oder Unfall, der GDLV und der Air Accident Investigation Unit mit.

#### TITEL 11 — *Versicherung*

**Art. 97** - Jeder Betreiber, der ein RPAS für berufliche und/oder gewerbliche Tätigkeiten verwendet, ist gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber versichert.

Jeder Betreiber oder, in Ermangelung diesem, jeder Fernsteuerer, der ein RPAS allein für nicht gewerbliche Tätigkeiten verwendet, schließt eine Haftpflichtversicherung zur Deckung körperlicher und materieller Schäden Dritter ab.

#### TITEL 12 — *Überwachung*

**Art. 98** - § 1 - Die GDLV ist zuständig für die Überwachung von Personen, Luftfahrzeugen und Einrichtungen, die unter den vorliegenden Erlass fallen.

§ 2 - Die GDLV kann jederzeit Prüfungen und/oder Inspektionen durchführen, um die Einhaltung des vorliegenden Erlasses und gegebenenfalls, der Anweisungen des Betriebshandbuchs zu kontrollieren.

§ 3 - Falls Verstöße gegen die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses festgestellt wurden, informiert die GDLV den Inhaber der Bescheinigung, der Genehmigung oder der Anmeldung hierüber.

Der Inhaber ist folglich dazu verpflichtet, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen gemäß den von der GDLV festgelegten Bedingungen zu ergreifen.

**Art. 99** - Der Antragsteller oder der Inhaber einer Bescheinigung, einer Genehmigung oder einer Anmeldung, ausgestellt in Anwendung des vorliegenden Erlasses, seine Vertreter oder sein Personal, gewähren den Beamten der GDLV freien Zutritt zur Einrichtung, zur Flugaktivität, zum Betriebsgelände und zum Ausbildungsgelände, um ihnen die Durchführung der Prüfungen und Inspektionen zu ermöglichen.

Das für den Betrieb und die Wartung oder die Ausbildung verantwortliche Personal ist während der Aufsichtstätigkeiten verfügbar.

**Art. 100** - Alle technischen Dokumente und Informationen, die die Beamten der GDLV benötigen, um ihre Aufsichtstätigkeiten durchzuführen werden ihnen vom Inhaber dieser Dokumente und Informationen zur Verfügung gestellt.

### TITEL 13 — *Verschiedene Bestimmungen und Übergangsbestimmungen* (...)

**Art. 102** - Auf Vorlage eines schriftlichen Belegs können die Flugstunden als Fernsteuerer sowie die Starts und Landungen mit einem RPA, die im Rahmen einer durch die GDLV ausgestellten Fluggenehmigung für Testflüge oder Flüge für wissenschaftliche oder ausbildungstechnische Zwecke oder mit einem Modellflugzeug auf einem Modellflugplatz vor dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses durchgeführt wurden, als Flugerfahrung berücksichtigt werden innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren zu rechnen ab dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses.

Den RPAS-Typen, deren technische Akte vor dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses als zufriedenstellend von der GDLV im Rahmen eines Antrags einer Fluggenehmigung für Testflüge oder Flüge für wissenschaftliche oder ausbildungstechnische Zwecke erachtet wurde, wird eine in Artikel 48 erwähnte Übereinstimmungsbescheinigung auf einfachen Antrag ausgestellt.

**Art. 103** - Der Minister oder sein Beauftragter, der Generaldirektor, kann es Personen erlauben, die eine besondere Erfahrung auf diesem Gebiet nachweisen, die Funktionen eines Fernsteuerers, eines RPAS-Fluglehrers und eines RPAS-Prüfers auszuüben, innerhalb eines Zeitraumes von einem Jahr ab dem Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses.

Wenn nach Ablauf dieses Zeitraumes von einem Jahr, die Fernsteuerer, die RPAS-Fluglehrer und die RPAS-Prüfer nicht nachweisen, dass sie die im vorliegenden Erlass erwähnten Bedingungen erfüllen, wird ihre Lizenz und/oder ihr Qualifikationsnachweis entzogen.

**Art. 104** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Luftfahrt gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 10. April 2016

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität

J. GALANT

### ANLAGE 1

#### THEORETISCHE UND PRAKTISCHE KENNNTNISSE HINSICHTLICH DES FÜHRENS EINES FERNGESTEUERTEN LUFTFAHRZEUGS

##### I. Theoretische Kenntnisse

Die theoretischen Grundkenntnisse zum Erhalt einer Fernsteuerer-Lizenz sind:

##### I.1. Allgemeine Luftfahrtkenntnisse

##### 1. Luftfahrtrecht und ATC-Verfahren:

- a) Internationales, nationales Luftfahrtrecht, und Luftfahrtbehörden;
- b) Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs;
- c) Nationalitätskennzeichen und Zulassungsnummer;
- d) Fernsteuerer-Lizenzsystem (Qualifikationsnachweise, Befugnisse);
- e) Luftverkehrsregeln (allgemeine Vorschriften, VLOS, Grundlagen von VFR, die hindernisfreien Flächen um den Flugplatz);
- f) Luftraum (Klassifizierung, Staffelungsmindestwerte, Staffelung in der Nähe von Flugplätzen);
- g) Flugsicherungsdienste (ATS) und Flugverkehrsmanagement;
- h) Nähe von Luftfahrzeugen;
- i) Meldung von Luftfahrtunfällen und -zwischenfällen und Analyse- und Untersuchungsverfahren;
- j) Flugberatungsdienste (AIS);
- k) Flugplätze und Betriebsgelände;
- l) Sichthilfen zur Markierung von Hindernissen;
- m) Suchaktionen und Rettung;
- n) Sicherheit.

##### 2. Menschliches Leistungsvermögen:

- a) Grundlagen;
- b) Grundlagen der Luftfahrtphysiologie;
- c) Grundlagen der Luftfahrtpsychologie;

### 3. Meteorologie:

- a) Grundkenntnis der Atmosphäre;
- b) lokale Abkühlung und Erwärmung;
- c) Luftdruck;
- d) Luftdichte;
- e) Internationale Standardatmosphäre (ISA);
- f) Festlegung der Höhe, Flughöhe und Flugfläche;
- g) Luftstrom und Topografie;
- h) Wind;
- i) Thermodynamik;
- j) Wolken und Nebel;
- k) Niederschlag;
- l) Grundlagen der Luftmassen und Fronten;
- m) Flugverfahren;
- n) Flugwettermeldung eines Flugplatzes (METAR), Flugplatzvorhersagen (TAF);
- o) Grundausslegung von Wetterkarten.

### 4. Kommunikation:

- a) VFR-Kommunikation;
- b) Definition;
- c) allgemeine Betriebsverfahren;
- d) relevante Begriffe meteorologischer Informationen;
- e) die vorzunehmenden Handlungen im Fall eines Kommunikationsausfalls;
- f) Not- und Dringlichkeitsverfahren;
- g) allgemeine Grundsätze bezüglich der Ausbreitung von Ultrakurzwellen (VHF) und der Zuweisung von Frequenzen.

### I.2. Besondere Kenntnisse

#### 1. allgemeine Kenntnisse über die Luftfahrzeugtechnologie (Flugwerk und Systeme, elektrische Bauteile, Kraftwerk, Notvorrichtungen):

- a) Struktur des Flugwerks und der Systeme (Start- und Landesysteme);
- b) Basisflugkontrollen (Autopiloten, Steuerflächen, Verbindung und Kontrolle, Übertragung und Empfang);
- c) Telemetrie der Batterie;
- d) Basishydraulik;
- e) Basispneumatik;
- f) Vereisungsschutz- und Enteisungsanlage;
- g) Treibstoff und/oder Batterien;
- h) elektrische Bauteile;
- i) Interferenzen;
- j) Antriebssystem (Kraftwerk und Zubehör);
- k) Fernsteuerung;
- l) allgemeine Theorie der Funkausbreitung;
- m) Notausrüstungen und Notfallszenarien.

#### 2. Instrumente:

- a) Fluginstrumente (Luftfahrtdateninstrumente, Pitot-Statik-System, Höhenmesser mit Referenzen, Fahrtmesser, Kreiselinstrumente, künstlicher Horizont, Magnetkompass);
- b) Registrieremittel (an Bord und/oder in der Bodenkontrollstation);
- c) Instrumente zur Überwachung der Systeme;
- d) Sicherheitssysteme (Überziehwarnanlage, Höhenvorwarnsystem).

#### 3. Masse und Unwuchtausgleich:

- a) Massennachweis und Grundunwuchtausgleich (Schwerpunkt, Begrenzungen der Masse und der Unwuchtwirkung);
- b) Flugleistung und Flugvorbereitung;
- c) laden und sichern der Ladung.

#### 4. Navigation:

- a) UTC;
- b) Sonnenaufgang, Sonnenuntergang, bürgerliche Dämmerung;
- c) Grundprinzipien der Richtung, des Magnetismus und des Kompasses;
- d) Abstand und Umrechnungseinheit;
- e) Verwendung von Luftfahrtskarten;
- f) Globales System zur Positionsbestimmung (GPS), Globales Satellitennavigationssystem (GNSS).

#### 5. Aerodynamik:

- a) Grundsätze des Fliegens;

- b) Grundlagen der Aerodynamik und der auf ein Luftfahrzeug ausgeübten Kräfte;
6. Aerodynamik der Flugleistung des Flugwerks: Fachkenntnisse für RPL-A und/oder RPL-R und/oder RPL-S;
7. Der rechtliche Rahmen zum Schutz des Privatlebens bezüglich der Verarbeitung personenbezogener Daten.

## II. Praktische Kenntnisse

Die praktischen Grundkenntnisse zum Erhalt einer Fernsteuerer-Lizenz sind:

1. die Vorbereitung des Fluges:
- a) Konfiguration des RPAS;
- b) Vorflugkontrolle und Verwendung und Kenntnis der Kontrolllisten;
- c) Gültigkeit und Anwesenheit der Informationen und der erforderlichen Dokumentation;
2. Starten unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Windkomponenten
3. Manöver:
- a) steigen;
- b) sinken;
- c) kreisen;
- d) Kurven machen;
- e) Platzrunde;
- f) Verfahren „Zurück zum Startpunkt“.
4. Notverfahren und Bergung nach Strömungsabriss
5. Landen:
- a) unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Windkomponenten;
- b) gegebenenfalls ohne Landeklappen;
- c) gegebenenfalls Bauchlandung;
- d) geübte Notlandungen;
6. Gegebenenfalls mit dem RPA-Beobachter zusammenarbeiten
7. Nachflugphase
8. Durchführung der Aufgaben, wie im Betriebshandbuch festgelegt.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. April 2016 beigefügt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:  
Die Ministerin der Mobilität  
J. GALANT

---

## ANLAGE 2

### MINDESTINHALT DES RPAS-FLUGHANDBUCHS

Das RPAS-Flughandbuch enthält mindestens die folgenden Elemente:

1. den RPAS-Typ;
2. die Kontaktdaten des RPAS-Herstellers;
3. das RPA-Bauteil:
- a) die Struktur des RPA;
- b) die Zusammensetzung des RPA;
- c) die Begrenzungen des Flugbereichs (flight envelope);
- d) die einzigartigen Eigenschaften des Entwurfs des RPA:
- i. die Abmessungen/Maße des RPA und das Gewicht sowie die Pläne
- ii. der Massennachweis und Unwuchtausgleich
- e) Leistungseigenschaften des RPA:
- i. die maximale Höhe
- ii. die maximale Autonomie
- iii. die maximale Reichweite
- iv. die Geschwindigkeit (Starten, Reiseflughöhe, Landen, Strömungsabriss, Maximum)
- v. die maximale Steiggeschwindigkeit
- vi. die maximale Sinkgeschwindigkeit
- viii. die Begrenzungen der Drehgeschwindigkeit

- f*) die Leistungsbeschränkungen des RPA, die zusammenhängen mit den Umwelt- und Wetterbedingungen (Wind, Eis, Feuchtigkeit, Temperatur, Niederschlag, Hagel);
  - g*) die erforderlichen Abstände und/oder Bereiche zum Starten und Landen;
  - h*) den Versorgungstyp;
  - i*) das Antriebssystem (wie Motor, Treibstoff, elektrisch, hydraulisch, pneumatisch, Kernenergie, Gas, Solar);
  - j*) die Steuerflächen und die Stellglieder;
  - k*) die (spezifischen oder generischen) Nutzlasten und die spezifischen mit den Einsätzen verbundenen Leistungen im Fall von Störungen;
4. der Bestandteil Kontrolle und Kommunikation:
- a*) die Avionik:
    - i. ein Diagramm des Gesamtsystems der Avionik-Architektur
    - ii. die Lokalisierung von Luftdatensensoren, Antennen, Funkgeräten und Navigationsgeräten unter Berücksichtigung der Trennung und der Redundanz
    - iii. das automatische Flugsteuerungssystem (Typ, Hersteller, Beschreibung der Arbeitsmethode)
  - b*) die Navigationssysteme (Beschreibung der Bauteile sowie der Genauigkeit der horizontalen und vertikalen Position und der Geschwindigkeit);
  - c*) die Datenübertragungssysteme (Steuer- und Kontrollverbindung und die Nutzlastverbindung);
  - d*) die Frequenznutzung;
  - e*) die Sensoren und/oder die Telemetrie;
  - f*) das Flugbergungssystem;
  - g*) die Bodenkontrollstation;
  - h*) die Bodenausrüstung;
  - i*) die Überwachungsausrüstung;
5. Beschreibung der Flugphasen:
- a*) die Vorflugkontrollen;
  - b*) die Beschreibung des Startsystems/der Starteinrichtung;
  - c*) die Beschreibung der Flugmodi und die Übergänge während des Fluges und die Änderung der Einsätze während des Fluges;
  - d*) die Flugwegverfolgungen;
  - e*) die Beschreibung des Landesystems/Bergungssystems;
  - f*) die Nachflugkontrollen.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. April 2016 beigefügt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:  
Die Ministerin der Mobilität  
J. GALANT

---

### ANLAGE 3

#### MINDESTINHALT DES SICHERHEITSANALYSEBERICHTS

Der Sicherheitsanalysebericht enthält gegebenenfalls die folgenden Elemente:

1. eine Beschreibung der Sicherheitssysteme;
2. eine umfassende Analyse der möglicherweise gefährlichen Vorkommnisse und ihrer Auswirkungen;
3. eine Liste der Alarme und Methoden zur Erkennung von Störungen;
4. eine Liste der vom Fernsteuerer einzuhaltenden Verfahren im Fall von Störungen oder Defekten;
5. eine Liste der Vorflug- und Nachflugkontrollen;
6. die Identifizierung von zu ergreifenden Vorbeugungsmaßnahmen;
7. die anzuwendenden Verfahren zur Verwaltung von Notfallszenarien:
  - a*) Ausfall der Flugsteuerung aufgrund eines fehlerhaften Servos;
  - b*) Ausfall des automatischen Flugsteuerungssystems;
  - c*) Verlust der Antriebskraft;
  - d*) Verlust der Motorleistung (Ausfall eines Motors);
  - e*) niedrige Batteriespannung;
  - f*) Ausfall von Navigationskomponenten (Position oder Höhe);
  - g*) Ausfall des Globalen Satellitennavigationssystems (GNSS);

- h) Ausfall der Steuer- und Kontrollverbindung (radio control link failure);  
 i) Ausfall der Bodenkontrollstation (remote pilot station communication failure);  
 j) Spannungsverlust der Bodenkontrollstation;  
 k) Verlust der ATC-Kommunikation;  
 l) Kommunikationsverlust zwischen dem Fernsteuerer und dem RPA-Beobachter.  
 Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. April 2016 beigefügt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:  
 Die Ministerin der Mobilität  
 J. GALANT

ANLAGE 4

INHALT DES BETRIEBSHANDBUCHES

Das Betriebshandbuch enthält mindestens die folgenden Elemente:

1. eine Beschreibung der Organisation mit den damit verbundenen Betriebsbeschränkungen;
2. ein Organigramm der Organisation und detaillierte Dokumente, die die Verantwortlichkeiten der Verantwortlichen festlegen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit;
3. das Bestimmungsverfahren des Fernsteuerers;
4. gegebenenfalls, das Verfahren zur Bestimmung des RPA-Beobachters und für die Zusammenarbeit mit dem Fernsteuerer;
5. das Auswahl- und Gestaltungsverfahren des Betriebsgeländes inklusive der Start- und Landebereiche, der Sicherheitsabstände zu den Hindernissen, einem sicheren Arbeitsbereich, einem freien Landebereich und der Maßnahmen zur Beschränkung des Zugangs Dritter zum Gelände;
6. die Verfahren hinsichtlich der Einsätze, inklusive der Kontrolllisten von vor, während und nach dem Flug sowie in den Situationen, in denen ein Problem mit dem RPAS auftritt, ohne die Sicherheit zu gefährden; und ebenfalls Notfallszenarien für die Situationen, in denen ein Problem mit dem RPAS auftritt, bei denen die Sicherheit gefährdet ist;
7. die Verfahren bezüglich der Mindestruhezeit, der maximalen ununterbrochenen Flugzeit, der maximalen Flugzeiten pro Tag und der Mindestruhezeit zwischen zwei Flugperioden;
8. das Verfahren zur Kontrolle des RPA während des Fluges;
9. die Sicherheitsverfahren;
10. die Verfahren für die Flugeinsätze und die Zusammenarbeit bei der Bodenkontrollstation;
11. das Verfahren zur Meldung, Prüfung und Weiterverfolgung eines Unfalls oder einer Störung;
12. die Verfahren hinsichtlich des Flugbetriebs der Klasse 1, inklusive einer Risikoanalyse in der die Komplexität der Aktivität, die damit verbundenen Gefahren und Risiken bewertet werden sowie eine Beschreibung der Vorbeugungsmaßnahmen;
13. das Programm der internen Ausbildung innerhalb der Organisation;
14. die Anweisungen für Flugzuweisungen;
15. die Anweisungen bezüglich der Sicherheit.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. April 2016 beigefügt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:  
 Die Ministerin der Mobilität  
 J. GALANT

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Transport aérien

[C – 2017/13321]

28 AVRIL 2016. — Arrêté royal déterminant des règles pour la rédaction, l'application et le maintien d'un programme national de sûreté de l'aviation civile et d'un programme national de contrôle de la qualité. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 28 avril 2016 déterminant des règles pour la rédaction, l'application et le maintien d'un programme national de sûreté de l'aviation civile et d'un programme national de contrôle de la qualité (*Moniteur belge* du 23 mai 2016).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Luchtvaart

[C – 2017/13321]

28 APRIL 2016. — Koninklijk besluit tot bepaling van regels voor de opmaak, toepassing en behoud van een nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en van een nationaal kwaliteitscontroleprogramma. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 28 april 2016 tot bepaling van regels voor de opmaak, toepassing en behoud van een nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en van een nationaal kwaliteitscontroleprogramma (*Belgisch Staatsblad* van 23 mei 2016).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobilité en Vervoer in Brussel.