

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2022/42860]

8 AVRIL 2022. — Circulaire ministérielle réglant l'usage de drones par les services de police et de secours. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la circulaire de la Ministre de l'Intérieur du 8 avril 2022 réglant l'usage de drones par les services de police et de secours (*Moniteur belge* du 4 mai 2022).

Cette traduction a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmedy.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2022/42860]

8 APRIL 2022. — Ministeriële omzendbrief tot regeling van het gebruik van drones door politie- en hulpdiensten. — Duitse vertaling

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van de omzendbrief van de Minister van Binnenlandse Zaken van 8 april 2022 tot regeling van het gebruik van drones door politie- en hulpdiensten (*Belgisch Staatsblad* van 4 mei 2022).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling in Malmedy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C – 2022/42860]

8. APRIL 2022 — Ministerielles Rundschreiben zur Regelung des Einsatzes von Drohnen durch Polizei- und Hilfsdienste — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Rundschreibens der Ministerin des Innern vom 8. April 2022 zur Regelung des Einsatzes von Drohnen durch Polizei- und Hilfsdienste.

Diese Übersetzung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmedy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

8. APRIL 2022 — Ministerielles Rundschreiben zur Regelung des Einsatzes von Drohnen durch Polizei- und Hilfsdienste

An die Frauen und Herren Provinzgouverneure

An die Frau Hohe Beamtin, beauftragt mit der Ausübung von Zuständigkeiten der Brüsseler Agglomeration

An die Frauen und Herren Bürgermeister

An den Herrn Generalkommissar der föderalen Polizei

An die Frauen und Herren Korpschefs der lokalen Polizei

An die Frauen und Herren Kommandanten der Hilfeleistungszonen

An den Herrn Generalinspektor der Generalinspektion der föderalen und der lokalen Polizei

An die Frau Vorsitzende des Ständigen Ausschusses für die Kontrolle über die Polizeidienste

Zur Information:

An die Frauen und Herren Bezirkskommissare

An den Herrn Generaldirektor der Generaldirektion Sicherheit und Vorbeugung

An den Herrn Vorsitzenden des Ständigen Ausschusses für die lokale Polizei

Sehr geehrte Damen und Herren,

EINLEITUNG

der Einsatz von Drohnen ist seit einigen Jahren im Aufwind. Die Zahl der möglichen Anwendungen ist riesig und wird sich zweifellos weiterentwickeln. Auch für Polizei- und Hilfsdienste bietet der Einsatz von Drohnen zahlreiche Anwendungsmöglichkeiten; als technische Unterstützung kann er in vielen Bereichen einen operativen Mehrwert bieten.

Hinsichtlich der privaten und gewerblichen Nutzung von Drohnen wurde der Königliche Erlass vom 10. April 2016 am 31. Dezember 2020 aufgehoben und durch die europäischen Verordnungen EU 2019/945 und EU 2019/247 und den Königlichen Erlass vom 8. November 2020 ersetzt.

Das Rundschreiben vom 25. Juni 2019 zielte also darauf ab, die Richtlinien für den Einsatz von Drohnen durch Polizeidienste, Feuerwehrdienste und Dienste des Zivilschutzes festzulegen. Da der Übergang zu den europäischen Rechtsvorschriften zu erheblichen Veränderungen bei der zivilen Nutzung von Drohnen führt, wurde vorliegendes Rundschreiben zur Ersetzung des bisherigen Rundschreibens ausgearbeitet, um den Rahmen für zivile öffentliche Betreiber den europäischen Vorschriften anzupassen.

TITEL 1 — ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Im Sinne des vorliegenden Rundschreibens gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. "delegierte Verordnung (EU) 2019/945": delegierte Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme,

2. "Durchführungsverordnung (EU) 2019/947": Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge,

3. "Königlicher Erlass vom 8. November 2020": Königlicher Erlass zur Ausführung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge,

4. "Ministerieller Erlass vom 21. Dezember 2020": Ministerieller Erlass zur Festlegung fester geografischer UAS-Gebiete und der Bedingungen für den Zugang zu festen geografischen UAS-Gebieten,
5. "Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012": 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 und Ausführungserlass zur Ergänzung dieser Verordnung auf nationaler Ebene, insbesondere Königlicher Erlass vom 19. Dezember 2014 über die Luftverkehrsregeln und die Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung,
6. "ziviler öffentlicher Betreiber": Polizeidienste, Feuerwehrdienste und Dienste des Zivilschutzes,
7. "unbemanntes Luftfahrzeugsystem (UAS)": unbemanntes Luftfahrzeug und Ausrüstung für dessen Fernsteuerung,
8. "UAS eines zivilen öffentlichen Betreibers": UAS, das im Besitz eines zivilen öffentlichen Betreibers ist und von diesem eingesetzt wird,
9. "gemietetes oder zur Verfügung gestelltes UAS": UAS, das nicht im Besitz eines zivilen öffentlichen Betreibers ist, jedoch von diesem eingesetzt wird,
10. "Fernpilot": natürliche Person, die für die sichere Durchführung des Fluges eines UAS verantwortlich ist, wobei sie die Flugsteuerung entweder manuell vornimmt oder, wenn das unbemannte Luftfahrzeug automatisch fliegt, dessen Kurs überwacht und in der Lage bleibt, jederzeit einzugreifen und seinen Kurs zu ändern,
11. "Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugsystems" (UAS-Betreiber): ziviler öffentlicher Betreiber oder Betreiber als Unterauftragnehmer, der ein oder mehrere UAS betreibt oder zu betreiben gedenkt,
12. "Menschenansammlung": Vielzahl von Menschen, die so dicht gedrängt stehen, dass es einer einzelnen Person nahezu unmöglich ist, sich aus dieser Menge zu entfernen,
13. "geografisches UAS-Gebiet": von den zuständigen Behörden festgelegter Teil des Luftraums, der den UAS-Betrieb ermöglicht, einschränkt oder ausschließt, um den mit dem UAS-Betrieb verbundenen Risiken für die Sicherheit, den Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten, die Sicherheitslage oder die Umwelt Rechnung zu tragen,
14. "Betrieb in direkter Sicht" (Visual Line of Sight - VLOS): UAS-Betriebsart, bei der der Fernpilot in der Lage ist, einen ununterbrochenen und nicht unterstützten Sichtkontakt mit dem unbemannten Luftfahrzeug aufrechtzuerhalten, sodass er dessen Flugweg so steuern kann, dass Kollisionen mit anderen Luftfahrzeugen, Menschen und Hindernissen vermieden werden,
15. "Betrieb außerhalb direkter Sicht" (Beyond Visual Line of Sight - BVLOS): UAS-Betriebsart, die nicht in direkter Sicht erfolgt,
16. "Nachtflug": Flug, der ganz oder teilweise in der Zeitspanne von Sonnenuntergang plus 30 Minuten bis Sonnenaufgang minus 30 Minuten stattfindet,
17. "autonomer Betrieb": Betrieb, bei dem das unbemannte Luftfahrzeug in Betrieb ist, ohne dass der Fernpilot eingreifen kann,
18. "Ausrüstung zur Fernsteuerung unbemannter Luftfahrzeuge": alle Instrumente, Ausrüstungen, Mechanismen, Geräte, Zubehörteile, Software usw., die für den sicheren UAS-Betrieb erforderlich sind, die keine Bauteile sind und nicht an Bord dieses UAS befördert werden,
19. "Nutzlast": Instrumente, Mechanismen, Ausrüstungen, Teile, Geräte, Zubehörteile oder Zusatzteile, einschließlich Kommunikationsausrüstungen, die in das Luftfahrzeug eingebaut beziehungsweise an diesem angebracht sind und nicht dazu verwendet werden oder verwendet werden sollen, das Luftfahrzeug im Flug zu betreiben oder zu steuern, ohne jedoch Teil des Flugwerks, eines Motors oder eines Propellers zu sein,
20. "höchstzulässige Startmasse" (MTOM): vom Hersteller oder Erbauer festgelegte höchstzulässige Masse des unbemannten Luftfahrzeugs einschließlich Nutzlast und Kraftstoff, mit der beziehungsweise dem das unbemannte Luftfahrzeug betrieben werden kann,
21. "Hindernis": Hindernis gemäß Artikel 2 Nr. 98 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012,
22. "Above Ground Level" (AGL): Höhe über Grund,
23. "Betreiber als Unterauftragnehmer": natürliche oder juristische Person, die im Besitz einer von der GDLV ausgestellten Betriebslizenz, einer Betriebserklärung oder eines Light UAS Operator Certificate für den Betrieb in der "speziellen" Kategorie ist, ohne selbst ein ziviler öffentlicher Betreiber zu sein,
24. "Vermieter/Anbieter": natürliche oder juristische Person, die - gegen Entgelt oder nicht - einem zivilen öffentlichen Betreiber ein UAS im Hinblick auf dessen Einsatz durch diesen öffentlichen Betreiber zur Verfügung stellt,
25. "Hersteller": natürliche oder juristische Person, die ein Erzeugnis herstellt beziehungsweise entwickeln oder herstellen lässt und dieses Erzeugnis unter ihrem Namen oder ihrer Marke vermarktet,
26. "GDLV": Generaldirektion Luftverkehr des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen,
27. "SORA": Specific Operations Risk Assessment gemäß Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947,
28. "EU-STSS": europäisches Standardszenario gemäß Anhang 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, das für den UAS-Betrieb verwendet werden kann,

29. "BE-ST5": belgisches Standardszenario gemäß dem Ministeriellen Erlass vom 29. Dezember 2020 zur Festlegung eines nationalen Standardszenarios, das für den UAS-Betrieb verwendet werden kann,
30. "DSA": Anwendung "Drone Service Application" von Skeyes, mit der Drohnenflüge im kontrollierten Luftraum des Typs "CTR" oder in der RMZ/TMZ von Kortrijk-Wevelgem beantragt werden können,
31. "Skeyes": Verwalter des belgischen zivilen Luftraums,
32. "Comopsair": Verwalter des belgischen militärischen Luftraums.

TITEL 2 — ANWENDUNGSBEREICH

Vorliegendes Rundschreiben findet Anwendung auf UAS gemäß Titel 1 Nr. 7, die bei Einsätzen im allgemeinen Interesse der Polizei, Feuerwehr oder Einsatzeinheiten des Zivilschutzes von zivilen öffentlichen Betreibern oder von Betreibern als Unterauftragnehmer für zivile öffentliche Betreiber genutzt werden. Es betrifft also nicht nur unbemannte Luftfahrzeuge, die von zivilen öffentlichen Betreibern selbst genutzt werden, sondern auch unbemannte Luftfahrzeuge von Dritten, die im Auftrag von zivilen öffentlichen Betreibern im Rahmen ihrer Einsätze und Tätigkeiten genutzt werden.

Die Bestimmungen des vorliegenden Rundschreibens sind nicht anwendbar auf UAS, die im Inneren eines Gebäudes eingesetzt werden.

TITEL 3 — UAS-BETRIEBSKATEGORIEN

Der UAS-Betrieb erfolgt in den Kategorien "light" oder "medium".

KAPITEL 3.1 — UAS-Betrieb in der Kategorie "LIGHT"

Der UAS-Betrieb wird nur dann in die Kategorie "light" eingestuft, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Das UAS hat eine MTOM von weniger als 4 kg.
2. Der Fernpilot stellt sicher, dass keine Menschenansammlung überfliegen wird und dass nicht beabsichtigt ist, Personen zu überfliegen, die nicht am UAS-Betrieb beteiligt sind. Werden unerwarteterweise unbeteiligte Personen überfliegen, verkürzt der Fernpilot die Zeit des uberflugs so weit wie möglich.
3. Der Fernpilot hält das unbemannte Luftfahrzeug zu jedem Zeitpunkt in VLOS-Betrieb, es sei denn, er zieht einen UAS-Beobachter hinzu, der sich neben ihm befindet und einen nicht unterstützten Sichtkontakt mit dem UAS aufrechterhält und so den Piloten dabei unterstützt, den Flug in VLOS-Betrieb zu halten und sicher durchzuführen.
4. Es handelt sich nicht um einen autonomen Betrieb.

KAPITEL 3.2 — UAS-Betrieb in der Kategorie "MEDIUM"

Der UAS-Betrieb wird nur dann in die Kategorie "medium" eingestuft, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Eine der in Kapitel 3.1 festgelegten Bedingungen ist nicht erfüllt.
2. Das UAS hat eine MTOM von höchstens 60 kg.
3. Für den UAS-Betrieb gilt ein EU-ST5 oder BE-ST5; andernfalls hat der UAS-Betreiber eine in Titel 8 Kapitel 8.2 des vorliegenden Rundschreibens beschriebene Risikobewertung durchgeführt.

TITEL 4 — LUFTVERKEHRSREGELN

KAPITEL 4.1 — Allgemeine Bestimmungen

In Situationen, die die Sicherheit des Luftverkehrs gefährdet, beendet der Fernpilot den Flug, sobald die Bedingungen für einen sicheren Abbruch des Fluges gegeben sind.

In jeder Flugphase vergewissert sich der Fernpilot, dass die Ausrüstung zur Steuerung des UAS mit diesem kompatibel ist und die Kontrollverbindung beibehält, und dass er gegebenenfalls die für den Fall eines Verbindungsverlustes festgelegten Verfahren unverzüglich durchführen kann.

In jeder Flugphase achtet der Fernpilot darauf, dass ein ausreichender Abstand zu anderen Luftfahrzeugen eingehalten wird, um die Auswirkungen von Wirbelschleppen auf die Leistung des UAS zu minimieren.

Der Fernpilot ist verantwortlich für die Einhaltung des Sicherheitsabstands seines UAS zu jedem anderen Luftfahrzeugtyp, der sich dem Betriebsbereich des UAS nähert, wie auch zu jeglichen Objekten oder Hindernissen auf der Flugstrecke des UAS.

KAPITEL 4.2 — Ausweichregeln

In Abweichung von Punkt SERA.3210 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 haben UAS jederzeit allen bemannten Luftfahrzeugen auszuweichen.

Die Bestimmungen von Punkt SERA.3210 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 sind zwischen UAS anwendbar.

KAPITEL 4.3 — Sichtflugregeln

Der Fernpilot hält, je nach den technischen und betrieblichen Eigenschaften des UAS und der Art des Hindernisses und des auszuführenden Auftrags, einen angemessenen und geeigneten Abstand zwischen dem UAS und den Hindernissen, die es während jeder Flugphase umgeben, ein.

Der VLOS-Betrieb darf erst erfolgen, wenn der Fernpilot oder gegebenenfalls der UAS-Beobachter einen direkten, nicht unterstützten Sichtkontakt mit dem UAS hält, damit der Fernpilot in der Lage ist, jederzeit eine Kollision mit einem anderen Luftfahrzeug, einem Objekt oder einem Hindernis zu vermeiden.

In Abweichung von Punkt SERA.5005(a) des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 wird der VLOS-Betrieb gemäß den nachstehend festgelegten Flugregeln durchgeführt:

1. Frei von Wolken.
2. Die Horizontalsicht entspricht mindestens der 1,5-fachen Entfernung zwischen dem UAS und dem Fernpiloten oder dem UAS-Beobachter. Die Horizontalsicht ist die Mindestsichtweite, die für den UAS-Betrieb in allen Richtungen der horizontalen Ebene erforderlich ist.

Der Betrieb darf nicht stattfinden, wenn die Wetterbedingungen entlang der Strecke derart sind, dass der Flug nicht über die gesamte Strecke gemäß den vorerwähnten Anforderungen durchgeführt werden kann.

Der BVLOS-Betrieb darf nur in der Kategorie "medium" erfolgen, wie in Titel 3 Kapitel 3.2 beschrieben.

Sowohl im VLOS- als auch im BVLOS-Betrieb ist die Flughöhe auf 120 Meter AGL beschränkt. Fliegt das unbemannte Luftfahrzeug in einem horizontalen Abstand von 50 Metern zu einem künstlichen Hindernis von mehr als 105 Metern Höhe, kann die maximale Höhe bis zu 15 Meter über der Höhe des Hindernisses betragen.

Im kontrollierten Luftraum sind Flüge in einer Höhe von mehr als 120 m AGL ausnahmsweise möglich, sofern die zuständige Flugverkehrskontrollbehörde eine Sondergenehmigung erteilt hat.

KAPITEL 4.4 — Flüge in festen und zeitweilig festgelegten geografischen UAS-Gebieten

4.4.1 Allgemeiner Grundsatz

Flüge in festen und zeitweilig festgelegten geografischen UAS-Gebieten, die gemäß dem Königlichen Erlass vom 8. November 2020 festgelegt und mit Hilfe des von der GDLV zu diesem Zweck bereitgestellten Tools (derzeit Droneguide)(1) veröffentlicht werden, können besonderen Bedingungen unterliegen. Für jeden Flug prüft der Fernpilot, ob der Flug ganz oder teilweise in einem oder mehreren geografischen UAS-Gebieten durchgeführt wird. Die Bedingungen dieser Gebiete sind einzuhalten, insbesondere bei Flügen in geografischen UAS-Gebieten zum Schutz der militärischen und zivilen Luftfahrt.

Ist aufgrund der Art des Fluges eine Abweichung von den durch ein geografisches UAS-Gebiet festgelegten Bedingungen erforderlich, kann dieser Flug nur in folgenden Fällen stattfinden:

1. Flüge in einem geografischen UAS-Gebiet zum Schutz ziviler CTR und der RMZ/TMZ des Flughafens Kortrijk-Wevelgem (EBKT) unter der operativen Verwaltung von Skeyes, gemäß den spezifischen Bedingungen von Abschnitt 4.4.2,

2. Flüge in einem militärischen geografischen UAS-Gebiet, gemäß den spezifischen Bedingungen von Abschnitt 4.4.3,

3. Flüge in einem anderen als den in Nr. 1 und 2 erwähnten geografischen UAS-Gebieten:

1) mit Zustimmung des Verwalters der/des betreffenden geografischen Gebiete(s)

oder,

2) falls diese Zustimmung das angestrebte Ergebnis des Fluges gefährden würde, ohne Zustimmung des Verwalters des betreffenden geografischen Gebiets, sofern bei der in Kapitel 8.2 erwähnten Risikobewertung das Vorhandensein dieses UAS-Gebiets berücksichtigt wird und geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

4.4.2 Spezifische Bedingungen für Flüge in geografischen UAS-Gebieten zum Schutz ziviler CTR und der RMZ/TMZ des EBKT unter der operativen Verwaltung von Skeyes

Unbeschadet der im vorliegenden Rundschreiben festgelegten Bedingungen sind:

1. Flüge in direkter Sicht (VLOS)

oder

2. Flüge außerhalb direkter Sicht (BVLOS), deren Flugbereich auf einen Radius von höchstens 500 m um einen nicht bewegenden Fernpiloten beschränkt ist und die ganz oder teilweise in geografischen UAS-Gebieten in zivilen CTR oder in der RMZ/TMZ des EBKT unter der operativen Verwaltung von Skeyes stattfinden, nur unter Anwendung des nachstehenden Verfahrens zulässig:

1) Der Flug wird vorab bei der zuständigen Flugverkehrskontrolle über die DSA (Drone Service Application) beantragt, die ein benutzerfreundliches Verfahren für den direkten Zugang zu zivilen Staatsflügen bietet. Das Tool wird die Anweisung erteilen, die zuständige Flugverkehrskontrolle vor dem Flug telefonisch zu kontaktieren.

oder

2) Kann bei dringenden Einsätzen die DSA nicht genutzt werden, wird die zuständige Flugverkehrskontrolle direkt telefonisch kontaktiert, möglichst 30 Minuten vor dem Flug.

Durchführung dieser Flüge:

1. Der Flug darf nur mit vorheriger Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrolle beginnen, die aus Sicherheitsgründen zusätzliche Anweisungen erteilen kann.

2. Nach Eingabe der Flugdaten in die DSA bestätigt der Fernpilot oder sein UAS-Beobachter den Flugbeginn über das Modul "Fly" der DSA.

3. Den Anweisungen der zuständigen Flugverkehrskontrolle, einschließlich etwaiger Anweisungen zur sofortigen Beendigung des Fluges, ist jederzeit Folge zu leisten.

4. Am Ende des Fluges muss die zuständige Flugverkehrskontrolle kontaktiert werden, um die Beendigung des Fluges zu melden. Nach Eingabe der Flugdaten in die DSA bestätigt der Fernpilot oder sein UAS-Beobachter die Beendigung des Fluges über das Modul "Fly" der DSA.

5. Bei einem teilweisen oder vollständigen Verlust der Kontrolle über das UAS muss der Fernpilot unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrolle informieren.

6. Der Fernpilot muss während des gesamten Fluges von einem UAS-Beobachter unterstützt werden, der sich in unmittelbarer Nähe des Fernpiloten befindet und für die Kommunikation mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle verantwortlich ist.

Flüge außerhalb direkter Sicht (BVLOS) in geografischen UAS-Gebieten in den zivilen CTR oder der RMZ/TMZ des EBKT, deren Flugbereich nicht auf einen Radius von höchstens 500 m um einen nicht bewegenden Fernpiloten beschränkt ist, sind nur dann zulässig, wenn ein spezifisches Verfahren in Absprache mit der für den betreffenden Luftraum zuständigen Flugverkehrskontrolle festgelegt und von dieser validiert wird.

4.4.3 Spezifische Bedingungen für Flüge in militärischen geografischen UAS-Gebieten

Unbeschadet der im vorliegenden Rundschreiben festgelegten Bedingungen sind:

1. Flüge in direkter Sicht (VLOS)

oder

2. Flüge außerhalb direkter Sicht (BVLOS), deren Flugbereich auf einen Radius von höchstens 500 m um einen nicht bewegenden Fernpiloten beschränkt ist und die ganz oder teilweise in geografischen UAS-Gebieten stattfinden, die für militärischen Flugbetrieb bestimmt sind, nur unter Anwendung des nachstehenden Verfahrens zulässig:

1) Ein Flug in militärischen geografischen UAS-Gebieten muss mindestens fünf Werktage im Voraus beim Ministerium der Landesverteidigung / Comopsair per E-Mail oder über ein anderes vom Ministerium der Landesverteidigung zur Automatisierung des Verfahrens verwendetes Tool beantragt werden.

Wird der UAS-Betrieb genehmigt, sorgt das Ministerium der Landesverteidigung / Comopsair - sofern dies für die Flugsicherheit als notwendig erachtet wird - für die Einrichtung eines "Temporary Segregated Area" mit zugehöriger NOTAM-Veröffentlichung, damit der Betrieb gegenüber anderen Nutzern des militärischen Luftraums geschützt ist.

2) Bei dringenden Einsätzen in einer militärischen CTR wird die zuständige Flugverkehrskontrolle direkt telefonisch kontaktiert, möglichst 30 Minuten vor dem Flug.

3) Bei dringenden Einsätzen in einem militärischen geografischen Gebiet des Typs Helicopter Training Area (HTA) oder Low Flying Area (LFA) wird der zuständige Verwalter des Luftraums direkt telefonisch kontaktiert, möglichst 30 Minuten vor dem Flug.

Durchführung dieser Flüge:

1. Der Flug darf nur mit vorheriger Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollbehörde oder des Verwalters des geografischen UAS-Gebiets beginnen, die/der aus Sicherheitsgründen zusätzliche Anweisungen erteilen kann.

2. Den Anweisungen der zuständigen Flugverkehrskontrollbehörde oder des Verwalters des geografischen UAS-Gebiets, einschließlich etwaiger Anweisungen zur sofortigen Beendigung des Fluges, ist jederzeit Folge zu leisten.

3. Am Ende des Fluges muss die zuständige Flugverkehrskontrollbehörde oder der Verwalter des geografischen UAS-Gebiets kontaktiert werden, um die Beendigung des Fluges zu melden.

4. Bei einem teilweisen oder vollständigen Verlust der Kontrolle über das UAS muss der Fernpilot unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrollbehörde oder den Verwalter des geografischen UAS-Gebiets informieren.

5. Der Fernpilot muss während des gesamten Fluges von einem UAS-Beobachter unterstützt werden, der sich in unmittelbarer Nähe des Fernpiloten befindet und für die Kommunikation mit der zuständigen Flugverkehrskontrollbehörde oder dem Verwalter des geografischen UAS-Gebiets verantwortlich ist.

Flüge außerhalb direkter Sicht (BVLOS) in militärischen geografischen UAS-Gebieten, deren Flugbereich nicht auf einen Radius von höchstens 500 m um einen nicht bewegenden Fernpiloten beschränkt ist, müssen mindestens fünf Werktage im Voraus beim Ministerium der Landesverteidigung / Comopsair per E-Mail oder über ein anderes vom Ministerium der Landesverteidigung zur Automatisierung des Verfahrens verwendetes Tool beantragt werden.

Wird der UAS-Betrieb genehmigt, sorgt das Ministerium der Landesverteidigung / Comopsair stets für die Einrichtung eines "Temporary Segregated Area" mit zugehöriger NOTAM-Veröffentlichung, damit der Betrieb gegenüber anderen Nutzern des militärischen Luftraums geschützt ist.

TITEL 5 — VORSCHRIFTEN UND VERFAHREN FÜR DIE KOMPETENZEN DER FERNPILOTEN

KAPITEL 5.1 — Fernpiloten, die Flüge in der Kategorie "light" durchführen

Fernpiloten, die Flüge in der Kategorie "light" durchführen, müssen:

1. Inhaber folgender Bescheinigungen sein:

1) Nachweis über das Bestehen des Online-Lehrgangs in den "offenen" Unterkategorien A1 und A3 gemäß den Punkten UAS.OPEN.020 und UAS.OPEN.040 in Teil A des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2019/947,

2) Fernpiloten-Zeugnis in Unterkategorie A2 gemäß Punkt UAS.OPEN.030 in Teil A des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2019/947,

oder

den Lehrgang "Fernpilot eines UAS eines zivilen öffentlichen Betreibers" für die Durchführung von Flügen in der Kategorie "light" an einer zugelassenen Polizei- oder Feuerweherschule absolviert und die entsprechenden Prüfungen bestanden haben. Der ausführliche Inhalt der Ausbildung, die zu dieser Bescheinigung berechtigt, und etwaige Ausbildungsfreistellungen sind in der Zulassungsakte des Lehrgangs festgehalten. Piloten, die die Ausbildungsanforderungen für die Durchführung von Flügen in der Kategorie "medium" erfüllen, sind von dieser Ausbildung befreit,

2. sich mit dem vom Hersteller des UAS bereitgestellten Benutzerhandbuch vertraut machen,

3. die arbeitsmedizinischen Voraussetzungen für Sicherheitsfunktionen erfüllen, die der von ihnen ausgeübten Funktion entsprechen.

KAPITEL 5.2 — *Fernpiloten, die Flüge in der Kategorie "medium" durchführen*

Fernpiloten, die Flüge in der Kategorie "medium" durchführen, müssen:

1. den Lehrgang:
 - Theorie und Praxis für die "spezielle" Kategorie gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in einer von der GDLV bestimmten Schule absolviert und die entsprechenden Prüfungen bestanden haben
 - oder den Lehrgang:
 - "Fernpilot eines UAS eines zivilen öffentlichen Betreibers" für die Durchführung von Flügen in der Kategorie "medium" an einer zugelassenen Polizei- oder Feuerweherschule absolviert und die entsprechenden Prüfungen bestanden haben. Der ausführliche Inhalt der Ausbildung und etwaige Ausbildungsverordnungen sind in der Zulassungsakte des Lehrgangs festgehalten,
2. sich mit dem vom Hersteller des UAS bereitgestellten Benutzerhandbuch vertraut machen,
3. die arbeitsmedizinischen Voraussetzungen für Sicherheitsfunktionen erfüllen, die der von ihnen ausgeübten Funktion entsprechen.

KAPITEL 5.3 — *Flugbuch des Fernpiloten*

Alle Flüge, die in der Eigenschaft als Fernpilot eines UAS durchgeführt werden, sind detailliert in ein Flugbuch des Fernpiloten einzutragen.

Das Flugbuch des Fernpiloten enthält für jeden Flug mindestens folgende Angaben:

1. Datum jedes Fluges,
2. Name, Vorname und Geburtsdatum des Fernpiloten,
3. Registrierungszeichen des einzelnen UAS,
4. Start- und Landeplatz,
5. Startzeit,
6. Landezeit,
7. Flugzeit,
8. Tätigkeitsart,
9. gegebenenfalls Namen aller anderen in den UAS-Betrieb einbezogenen Personen und insbesondere des oder der UAS-Beobachter.

Eine Serie von Flügen mit einem UAS kann unter einem einzigen Eintrag im Flugbuch des Fernpiloten angegeben werden, falls am selben Tag mehrere Flüge durchgeführt wurden, bei denen stets zum selben Startbereich zurückgekehrt wurde, und zwischen diesen Flügen nicht mehr als 15 Minuten lagen.

TITEL 6 — *TECHNISCHE ASPEKTE*

Alle UAS müssen mit der CE-Kennzeichnung versehen sein. Die CE-Kennzeichnung unterliegt den in Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 festgelegten allgemeinen Grundsätzen. Die CE-Kennzeichnung ist gut sichtbar, leserlich und dauerhaft auf dem Erzeugnis oder seiner an ihm angebrachten Datenplakette anzubringen. Falls dies aufgrund der Größe des Erzeugnisses nicht möglich oder nicht gerechtfertigt ist, ist sie auf der Verpackung anzubringen.

UAS, die für den Betrieb in der Kategorie "light" verwendet werden, müssen einer der in der delegierten Verordnung (EU) 2019/945 aufgeführten Klassen (C0, C1 oder C2) angehören.

UAS, die für den Betrieb in der Kategorie "medium" verwendet und gemäß einem EU-STS eingesetzt werden, müssen einer der in der delegierten Verordnung (EU) 2019/945 aufgeführten Klassen (C5 oder C6) angehören.

UAS, die für den Betrieb in der Kategorie "medium" verwendet und gemäß den BE-STS eingesetzt werden, müssen die technischen Anforderungen des Punktes UAS.BE-STS-01.020 Buchstabe g) der Anlage zum Ministeriellen Erlass vom 29. Dezember 2020 zur Festlegung eines nationalen Standardszenarios erfüllen.

UAS, die für den Betrieb in der Kategorie "medium" verwendet und nicht gemäß einem UE-STS oder BE-STS eingesetzt werden, müssen nicht einer der in der delegierten Verordnung (EU) 2019/945 aufgeführten Klassen (C0 bis C6) angehören. In diesem Fall müssen die technischen Aspekte des UAS und die damit verbundenen Risiken in die Risikobewertung einbezogen werden, wie in Kapitel 8.2. des vorliegenden Rundschreibens vorgesehen.

TITEL 7 — *REGISTRIERUNG*KAPITEL 7.1 — *Registrierung eines UAS eines zivilen öffentlichen Betreibers*

Der FÖD Inneres führt ein Register der UAS.

Zivile öffentliche Betreiber, die zum ersten Mal ein UAS verwenden möchten, reichen einen Registrierungsantrag beim FÖD Inneres, Zivile Sicherheit, Direktion Telematik, Rue de Louvain 1, 1000 Brüssel, ein.

Registrierungsanträge sind anhand des Antragsformulars einzureichen, das dem in der Anlage zum vorliegenden Rundschreiben beigefügten Muster entspricht.

Eine UAS-Registrierungsbescheinigung wird für jedes im UAS-Register eingetragene UAS ausgestellt.

Ist die Bescheinigung nicht mehr gültig und wird das UAS nicht mehr eingesetzt, ist ihr Inhaber dazu verpflichtet, sie unmittelbar an den FÖD Inneres, Zivile Sicherheit, Direktion Neue Technologien, Rue de Louvain 1, 1000 Brüssel, zurückzusenden.

Jedes im UAS-Register eingetragene UAS trägt die Buchstaben IBZ, gefolgt von einem horizontalen Strich und anschließend einer Gruppe von vier Schriftzeichen, die entweder aus Buchstaben oder Ziffern oder einer Kombination aus Buchstaben und Ziffern zusammengesetzt ist. Das Kennzeichen wird dauerhaft auf dem UAS angebracht und so, dass es jederzeit lesbar und leicht zu lokalisieren ist.

Bei der erstmaligen Registrierung eines UAS durch einen zivilen öffentlichen Betreiber weist Skeyes Letzterem einen eindeutigen Code zu. Mit diesem Code kann sich der zivile öffentliche Betreiber als solcher in der DSA registrieren.

KAPITEL 7.2 — *Registrierung eines UAS eines Betreibers als Unterauftragnehmer und Registrierung eines gemieteten oder zur Verfügung gestellten UAS*

Ein Betreiber als Unterauftragnehmer muss gemäß den Bestimmungen von Artikel 14 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 registriert werden.

Ein UAS eines Betreibers als Unterauftragnehmer oder ein gemietetes oder zur Verfügung gestelltes UAS muss registriert werden, wenn dies gemäß den Bestimmungen von Artikel 14 Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erforderlich ist.

TITEL 8 — VORSCHRIFTEN UND VERFAHREN FÜR DEN UAS-BETRIEB

KAPITEL 8.1 — Allgemeine Bestimmung

Für den UAS-Betrieb ist Folgendes erforderlich:

1. Der Fernpilot hält die Bestimmungen von Titel 5 des vorliegenden Rundschreibens ein.
2. Das UAS und/oder der Betreiber als Unterauftragnehmer sind gemäß den Bestimmungen von Titel 7 des vorliegenden Rundschreibens registriert.

Handelt es sich um einen Betrieb durch einen Unterauftragnehmer oder mit einem gemieteten oder zur Verfügung gestellten UAS, muss außerdem:

1. vorher ein Vertrag abgeschlossen werden, der die Bestimmungen über die beantragten Einsätze gemäß der Risikoanalyse und dem Betriebshandbuch, das Berufsgeheimnis, die Verwendung von Bildern, die zur Steuerung des Luftfahrzeugs berechtigten Piloten sowie die Haftpflichtversicherung sowohl für das UAS als auch für die Piloten und alle anderen in den UAS-Betrieb einbezogenen Personen enthält. Zivile öffentliche Betreiber senden eine Kopie zu Informationszwecken an den FÖD Inneres, Zivile Sicherheit, Direktion Telematik, Rue de Louvain 1, 1000 Brüssel,
2. der Betreiber als Unterauftragnehmer für jeden einzelnen UAS-Betrieb über einen schriftlichen Dienstauftrag eines zivilen öffentlichen Betreibers verfügen, in dem mindestens der Name und die Registrierungsnummer des Betreibers als Unterauftragnehmer, der Auftraggeber, das Datum und der Ort des UAS-Betriebs aufgeführt sind.

KAPITEL 8.2 — Risikoanalyse für den geplanten UAS-Betrieb

Der UAS-Betreiber muss für seine Flüge in der Kategorie "light" eine Bewertung des Betriebsrisikos erstellen.

Für die Durchführung von Flügen in der Kategorie "medium" wird eine Risikobewertung nach den Grundsätzen von Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erstellt (SORA-Methode) und diese Bewertung in das Betriebshandbuch aufgenommen. Entsprechen die geplanten Flüge jedoch den Bestimmungen eines Standardszenarios (siehe Begriffsbestimmung EU-STS oder BE-STS), kann der Flug gemäß den Grundsätzen des STS durchgeführt werden und entfällt die Verpflichtung zur Erstellung eines SORA für die betreffenden Flüge.

KAPITEL 8.3 — Betriebshandbuch

Der UAS-Betreiber erstellt und aktualisiert ein Betriebshandbuch.

Das Betriebshandbuch enthält alle Anweisungen, Informationen und Verfahren, einschließlich der Maßnahmen zur Risikominderung, die für den sicheren UAS-Betrieb erforderlich sind und die das Personal benötigt, um seine Aufgaben ordnungsgemäß und sicher zu erfüllen.

Das Betriebshandbuch und seine eventuellen überarbeiteten Fassungen müssen mit dem Flughandbuch des UAS oder einer gleichwertigen Unterlage übereinstimmen.

Das Betriebshandbuch enthält zudem die für den UAS-Betrieb geltenden spezifischen Bedingungen, die spezifische Risikobewertung gemäß Kapitel 8.2 und die Beschränkungen für den UAS-Betrieb.

KAPITEL 8.4 — Pflichten und Zuständigkeiten des zivilen öffentlichen Betreibers und des Betreibers als Unterauftragnehmer

Der zivile öffentliche Betreiber / der Betreiber als Unterauftragnehmer:

1. stellt sicher, dass der Fernpilot ausreichend geübt ist, um den ihm zugewiesenen Auftrag ausführen zu können. Dies geschieht intern,
2. gewährleistet die Sicherheit des von ihm durchgeführten UAS-Betriebs, insbesondere die Einhaltung der Maßnahmen zur Risikominderung,
3. kontrolliert, ob die Wartungsarbeiten gemäß den Spezifikationen des Herstellers und, gegebenenfalls, den Anweisungen aus dem Betriebshandbuch und dem Wartungshandbuch ausgeführt werden,
4. sorgt dafür, dass jeder Flug durch eine Haftpflichtversicherung gedeckt wird, die Körper- und Sachschäden an Dritten abdeckt.

Der Betreiber als Unterauftragnehmer führt den Flug gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Rundschreibens durch. Der Flug dieses Betreibers erfolgt nicht in Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947.

KAPITEL 8.5 — Pflichten und Zuständigkeiten des Fernpiloten

Der Fernpilot:

1. stellt sicher, dass er ausreichend geübt ist, um den ihm zugewiesenen Auftrag ausführen zu können,
2. ist jederzeit in der Lage, die Funktion und den Status des UAS nachzuvollziehen,
3. ist immer in der Lage, die Kontrolle über das UAS sicherzustellen,
4. vergewissert sich auf der Grundlage der aktuellen Wettermeldungen, dass während der gesamten Flugdauer die Wettermindestbedingungen vorgesehen sind,
5. sorgt dafür, dass bei jedem Flug die Gewichts- und Schwerpunktbeschränkungen eingehalten werden,
6. überzeugt sich vor jedem Flug vom guten Wartungszustand des UAS,
7. sorgt dafür, dass die für einen sicheren Flug erforderlichen Hilfsmittel vor Beginn eines Fluges verfügbar sind,
8. sorgt dafür, dass während des Betriebs in der Kategorie "light" keine Menschenansammlung überflogen wird und dass nicht beabsichtigt ist, Personen zu überfliegen, die nicht am UAS-Betrieb beteiligt sind. Wird unerwartet eine unbeteiligte Person überflogen, muss der Fernpilot die Dauer des Überflugs so kurz wie möglich halten,
9. berücksichtigt während der Verwendung eines UAS die anderen Bodenaktivitäten, die Topografie, die Hindernisse, die möglichen atmosphärischen Einflüsse auf den Funkverkehr, die möglichen Störungen der verwendeten Frequenzen,
10. sorgt dafür, dass jeder Flug im Bordbuch des UAS und in seinem Flugbuch eingetragen wird,
11. sorgt für die Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften in Bezug auf den Schutz des Privatlebens.

Der Fernpilot stellt auch sicher, dass das UAS gemäß dem Betriebshandbuch und dem Flughandbuch des UAS oder einer gleichwertigen Unterlage genutzt wird.

Der Fernpilot 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. frei von unbeteiligten Personen ist,
6. aus einer Oberfläche besteht, deren Zustand geeignet ist für die Art des geplanten UAS-Betriebs, die Größe und die Leistung des UAS, unter Berücksichtigung der äußeren Bedingungen.

Der Fernpilot berücksichtigt hierbei die im Flughandbuch des betreffenden UAS oder in jeder gleichwertigen Unterlage angegebenen Anforderungen.

TITEL 9 — FLUGPLÄTZE UND BETRIEBSGELÄNDE

Der Start und die Landung eines UAS können stattfinden auf:

1. Betriebsgeländen,
2. Flugplätzen,
3. Modellflugplätzen.

Der Start und die Landung eines UAS dürfen niemals die Sicherheit von bemannten Luftfahrzeugen oder von Personen oder Gegenständen am Boden gefährden.

Ein für den Start oder die Landung eines UAS verwendetes Betriebsgelände darf nur dann benutzt werden, wenn es den im Flughandbuch des betreffenden UAS oder einer gleichwertigen Unterlage enthaltenen Anforderungen entspricht.

Ein UAS darf einen Flugplatz nur dann benutzen, wenn der Flugplatzbetreiber eine vorherige Genehmigung erteilt hat.

Die Benutzung eines Modellflugplatzes unterliegt der vorherigen Genehmigung des Betreibers des Platzes und den in der Betriebsgenehmigung dieses Modellflugplatzes festgelegten Bedingungen.

TITEL 10 — KOMMUNIKATION

Die Ausrüstung für die Fernsteuerung unbemannter Luftfahrzeuge muss zu jedem Zeitpunkt des Fluges betriebsbereit sein.

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

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

Der Funkverkehr mit dem UAS 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 UAS ist während der gesamten Flugdauer betriebsbereit.

Der Funkverkehr zwischen dem Fernpiloten und dem UAS-Beobachter ist während der gesamten Flugdauer betriebsbereit.

Wenn die verwendeten Frequenzen Störungen unterliegen, wird der Betriebsbereich des UAS vor der Durchführung des Fluges auf störende Frequenzen untersucht.

TITEL 11 — ÜBERGANGSMASSNAHMEN

Es wird davon ausgegangen, dass Fernpiloten, die vor Veröffentlichung des vorliegenden Rundschreibens gemäß dem Rundschreiben vom 25. Juni 2019 ausgebildet wurden, die in Titel 5 des vorliegenden Rundschreibens festgelegten Bedingungen erfüllen. Sie müssen jedoch binnen sechs Monaten nach Veröffentlichung des vorliegenden Rundschreibens Inhaber des Nachweises über das Bestehen des Online-Lehrgangs in den "offenen" Unterkategorien A1 und A3 gemäß den Punkten UAS.OPEN.020 und UAS.OPEN.040 in Teil A des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sein.

Die in Titel 6 beschriebenen technischen Anforderungen sind für viele der derzeit vermarkteten UAS noch nicht verfügbar. Daher ermöglicht eine Übergangsmaßnahme die Registrierung von UAS, die diese technischen Anforderungen nicht erfüllen, gemäß Kapitel 7.1 bis spätestens zum 1. Januar 2023. Bei allen bereits vor Veröffentlichung des vorliegenden Rundschreibens registrierten UAS wird davon ausgegangen, dass sie die in Titel 6 festgelegten technischen Anforderungen erfüllen.

Bestehende Betriebshandbücher und Analysen des Betriebsrisikos können auch nach Veröffentlichung des vorliegenden Rundschreibens verwendet werden. Es wird davon ausgegangen, dass Betriebshandbücher und Risikoanalysen (SORA) binnen 12 Monaten nach Veröffentlichung des vorliegenden Rundschreibens angepasst werden.

TITEL 12 — SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Aus außergewöhnlichen operativen Gründen kann eine Abweichung von den Bestimmungen des vorliegenden Rundschreibens gewährt werden. Zu diesem Zweck muss ein vorheriger, ordnungsgemäß mit Gründen versehener Antrag an mich gerichtet werden.

Ich bitte die Vorgesetzten der Polizei, der Feuerwehr und der Einsatzeinheiten des Zivilschutzes, dafür zu sorgen, dass vorliegendes Rundschreiben innerhalb jedes Dienstes verteilt wird, damit jedes Personalmitglied davon Kenntnis nehmen kann.

Ich bitte die Frau Gouverneurin, die Herren Gouverneure und die Frau Hohe Beamtin, das Datum, an dem das vorliegende Rundschreiben im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht worden ist, im Verwaltungsblatt zu vermerken.

Das Ministerielle Rundschreiben vom 25. Juni 2019 zur Regelung der Verwendung von Drohnen durch Polizei- und Hilfsdienste wird aufgehoben.

Die Ministerin
A. VERLINDEN

Fußnote

(1) Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des vorliegenden Rundschreibens ist dieses Tool Droneguide (map.droneguide.be), ergänzt durch eine Beschreibung der Zugangsbedingungen, unter <https://es.mobilite.fgov.be/geozones> verfügbar.