

**Consultation Projet d'arrêté royal portant exécution du règlement
 Consultatie Ontwerp van koninklijke besluit tot uitvoering van verordening**

#	WG	Article . Artikel	Commentaires / Opmerkingen
138	WG 3	0	Au lieu de faire référence tout le temps au règlement UE - Art....nommer précisément les choses. Ex : UAS.OPEN.020,4)b) de la partie A de l'Annexe... etc → écrire clairement A1/C1. Bien sûr à condition de mettre toutes ces définitions (un tableau) en Annexe ou en introduction. Ceci afin d'être plus pragmatique et de faciliter la compréhension de tous et d'éviter les erreurs d'interprétation ou de référence.
139	WG 3	0	Au sujet des conversion de la situation actuelle : - Authorizations granted to UAS operators, certificates or remote pilot competency and declarations made by UAS operators or equivalent documentation, issued on the basis of national laws shall remain valid until 1 July 2021.
140	WG 3	0	By 1/07/2021, MS shall convert existing certificates or RP competency and UAS operator authorizations or declaration in accordance... Donc pourquoi se précipiter à écrire un AR incomplet et comportant des irrégularités dans l'urgence ?
141	WG 3	0	Quels sont les recours en cas de désaccord avec la DGTA ?
142	WG 3	0	Il n'y a toujours rien de prévu pour les fabricants -ni dans le règlement UE ni dans l'A.R. : procédure pour tous les vols de test, expérimentaux, de réglages, de contrôle après réparation, etc. → est-ce que cela fera partie de scénarios standards ?
143	WG 3	0	Mais il restera le pb de l'ID = drones qui ne sont pas encore enregistrés, ou bien au nom de celui qui l'a acheté, même si le fabricant est assuré pour l'objet confié. Il faudrait d'ailleurs aussi prévoir quelque chose pour le cas où on louerait des drones? Amphios soulève cette question depuis 2015 (suggérant une « plaque garage »). Voici l'opportunité de le faire, en faisant une réunion spéciale avec tous les fabricants belges (Sabca, Skyhero, Airobot?, ...) + Agoria, Federation,...
199	WG 1	0	Er zijn geen termijnen vermeld die het DGLV moet volgen bij het afleveren van vergunningen, geografische zones,....
200	WG 1	0	Geldigheid exploitatievergunning niet vermeld in KB, in Verordening UAS.SPEC.080 is vermeld dat autoriteit deze bepaald.
297	WG 1	0	De manière générale, un (trop ?) grand pouvoir est laissé au directeur général de la DGTA. Si l'on peut comprendre la nécessité de s'adapter aux évolutions technologiques, notamment en ce qui concerne la mise en place d'une application électronique pour l'introduction des demandes d'autorisations, et donc de laisser une certaine marge de manœuvre pour ne pas systématiquement réviser l'Arrêté, il eut été bon de mesurer ce pouvoir et de mieux préciser, d'emblée, certains points dans l'arrêté royal et non ultérieurement sous couvert des pouvoirs du directeur général.

298	WG 1	0	De manière générale, également, il y'a beaucoup de redondance dans le texte, ne peut-on pas imaginer certains regroupements (3, 5 14, 15, 17) pour ne pas donner ce côté répétitif et lourd au texte légal ?
299	WG 1	0	Plus aucune exceptions ne sont prévues dans l'arrêté pour les UAS utilisés lors du déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations analogues. De même, plus aucune dérogations explicites pour les activités de surveillance de la circulation ou des missions de contrôle de l'environnement effectuées par ou au nom d'autorités publiques. Faut-il uniquement passer par le Certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC) ?
300	WG 1	0	Attention à veiller au renouvellement des circulaires ministérielles du 25 juin 2019 réglant l'usage de drones par les services de polices et de secours et du 28 juillet 2017 relative à la gestion des drones lors de grands événements en plein air qui devront tenir compte du règlement européen 2019/947 et du futur nouvel AR belge.
318	WG 4	0	Algemene opmerking, wat met de huidige drones die momenteel geen Cx certificaat hebben? Moeten de leveranciers hiervoor een certificaat afleveren?
323	WG 4	0	Algemene opmerking/ vraag. Momenteel zijn er nog geen standaard scenarios voor specific beschikbaar, zullen deze beschikbaar zijn in juli 2020?
358		0	We wensen het verbod op sproeien, transport ,BVLOS vluchten en vluchten in HTA/LFA niet via dit KB in te voeren, zelfs niet beperkt in de tijd. We begrijpen de logica niet om meer te verbieden met dit KB, dan wat Europa vraagt. Het komt onze economie zeker niet ten goede, en dat kan toch niet de bedoeling zijn.
254	WG 1	0	J'adresserai une remarque générale, portant sur le manque de détails contenus dans ce texte, qui fait par trop souvent référence au texte européen sans en indiquer le contenu (ni parfois même la catégorie d'opération concernée, ce qui le rend nébuleux). Or, si l'AR de 2016 s'adressait d'abord à une catégorie spécifique de passionnés et de professionnels (en devenir), la portée de cet AR, suivant l'introduction d'une catégorie OPEN, est beaucoup plus large en terme de public cible et devrait donc nous inciter à être beaucoup plus explicites quant aux conditions dans lesquelles telle ou telle opération peut ou ne peut pas être réalisée et par qui...
4	WG 1	0	l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge, peut se voir délivrer une preuve de suivi de la formation en ligne visée au point au point UAS.OPEN.020, 4), b) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 s'il suit une formation et réussit un examen théorique en ligne portant sur le règlement (UE) 2019/947.

24	WG 1	0	Les détenteurs d'une licence de pilote (PPL, CPL et ATPL) en cours de validité n'ont droit à aucune dispense dans le cadre de la formation comme prévue à l'article 12 du Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.
26	WG 1	0	REMARQUE GÉNÉRALE
93	WG 3	0	« le DG définit... »
94	WG 3	0	A propos de l'application électronique (répété à presque chaque article)
112	WG 3	0	« Le DG détermine... les questions... »
113	WG 3	0	« Le DG détermine... les procédures... »
120	WG 3	0	« Le DG définit... »
124	WG 3	0	UAS certifié
366	WG 3	0	According to the current Royal Decree, article 14, RPAS night flights have some constraints (executed within a reserved area). Night flights are not tackled in the EU regulation. In order to ensure the highest level of safety, an adequate framework shall be defined for such a flights within the new Royal Decree.
367	WG 3	0	According to the current Royal Decree, article 10, RPAS flights shall give priority, at anytime, to manned aircraft. This priority is not tackled in the EU regulation. In order to ensure the highest level of safety especially during Air traffic control services provision, an adequate framework shall be defined for such a priority within the new Royal Decree.

368	WG 3	0	Because we propose to create some additional restrictions to RPAS flights execution within the new Royal Decree, we should maintain State/Public flights exclusion already stated within the current Royal Decree, article 3.
369		0	In order to reflect the institutional reality and political evolutions in Belgium, the notion of State/Public flights in Belgium should be expanded to Regional authorities that are in charge of carrying out certain type of missions that would qualify these missions in the actual definition of State flights (ref Basic regulation)
5	WG 1	0.1	There is no mention of an exemption for state aircraft operated by police or fire services, as there was in the old Royal Decree. What is the effect on their operations?
13	WG 1	0.1	How is all feedback from BCDC members handled? What is reasoning behind accepting or discarding certain feedback?
160	WG1	0.1	er staat "betrokkenheid van de gewestregeringen", dient ook niet te worden verwezen naar het overleg met de bevoegde overheden inzake 4° het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, gezien deze regeling geldt voor alle luchtverkeer
219	WG 1	0.1	Remarque générale : beaucoup trop peu de détails avec des références systématiques aux textes européens et extrêmement peu de détails directement dans le texte belge, cela en rend la lecture fastidieuse et relativement opaque, alors que cet AR ne concerne pas QUE les professionnels du secteur mais l'ensemble de la population.
255	WG 1	0.1	"Transport aérien" vs. "Luchtvaart"
265	WG 1	0.1	Handtekening: "La Ministre..."

286	WG 1	0.1	Dans le préambule, au niveau du premier "considérant", relatif aux divers règlements européens, le mot "notamment" doit être omis (Voir la Circulaire législative du CE (Section 6 - Point 27, p. 55) - http://www.raadvst-consetat.be/?action=doc&doc=771)
287	WG 1	0.1	Dans le préambule, le règlement européen 2019/947 doit faire l'objet d'un visa et non d'un "considérant". Voir la Circulaire législative du CE (Section 10 - Point 40, p. 61) - http://www.raadvst-consetat.be/?action=doc&doc=771
319	WG 4	0.1	Geen verwijzing in KB terug te vinden naar UAS.open.040 / A3?
39	WG 1	1	Même si la définition d'exploitants d'UAS est reprise à l' 2 du règlement 2019/947, il serait judicieux, pour la bonne compréhension du texte, de la retrouver dans cet arrêté royal
90	WG 3	1	Pas assez de définitions
91	WG 3	1	
161	WG 1	1	definitie BELANC (ofwel in artikel 7.2, eerste lid de volledige benaming opnemen)
162	WG 1	1	er is geen toepassingsgebied meer bepaald (cfr. 3 en 4 van het KB 10 april 2016) - VO (EU) 2018/1139 voorziet in een 2 lid 6 dat bepaalde delen ook van toepassing kunnen verklaard worden op de zogenaamde "state-flight" van 2 lid 3 onder a) - wij gaan ervan uit dat hiervoor niet geopteerd gezien hierover niets wordt gezegd in het K.B.
256	WG 1	1	Paragraaf 4° niet uitgelijnd.

92	WG 3	3.1	Demande d'autorisation d'exploitation
147	WG 1	3.1	Les références à une application électronique ou à une page web ne pourraient-elles pas être rassemblées dans un seul article plutôt que d'être répétées à différentes reprises (3§2, 5§1, 6§1, 7§1) ?
201	WG 1	3.1	Préciser que l'on parle de la catégorie spécifique. Revoir les définitions des termes technique.
220	WG 1	3.1	En parfait exemple par rapport à la remarque #1, indiquer clairement que cet article concerne les exploitations en catégorie spécifique ne coûterait pas grand-chose et clarifierait fortement le texte
267	WG 1	3.1	Wordt er een termijn bepaald waarbinnen deze aanvraag beoordeeld wordt? Hoe lang blijft de exploitatievergunning geldig?
288	WG 1	3.1	Par mesure d'économie et de facilité de lecture ne peut-on pas regrouper demande d'autorisation d'exploitation et déclaration dans le même paragraphe ? Afin de ne mentionner qu'une seule fois les alinéas 2 et 3 qui sont presque identiques tant pour le paragraphe 1 que pour le 2 (permet d'éviter la redondance des termes)? Le §3 devenant ainsi le §2.
326	WG 1	3.1	Cet article dit que l'exploitant doit introduire une demande d'autorisation d'exploitation auprès de la DGTA

359	WG 3	3.1	The safety assessment, which is the corner stone of an "operational autorisation" delivering shall be emphasised.
2	WG 1	3.2	"Le directeur général définit la forme de la demande d'autorisation et ses modalités d'introduction. La DGTA peut notamment mettre à disposition des exploitants d'UAS une application électronique sous la forme d'une page Internet et/ou d'une application mobile pour l'introduction des demandes d'autorisations. Dans ce cas, le directeur général définit également la procédure à suivre en cas d'indisponibilité de cette application électronique."
95	WG 3	3.2	déclaration
221	WG 1	3.2	Ce paragraphe, expliquant que les moyens mis en œuvre pour, par exemple introduire une demande d'exploitation, revient de manière systématique à chaque article ou presque : mis à part pour gonfler le texte en l'agrémentant de redondances, il est difficile de comprendre pourquoi il n'est pas précisé une fois pour toute dans une des premiers articles, que la DGTA et/ou son directeur général peuvent faire appel à tous les moyens qui leur semblent bon pour recevoir les information ou faire passer des examens, en ce compris, mais sans restriction, des applications mobiles ou formulaires web.
327	WG 1	3.2	"le directeur général définit la forme de la demande ..."
148	WG 1	3.3	Les références à la possibilité d'utiliser l'anglais ne pourraient-elles pas être rassemblées dans un seul article plutôt que d'être répétées à différentes reprises (3§3, 5§3) ?
222	WG 1	3.3	Qu'en est-il des langues de passage d'examen ? En OPEN, un questionnaire en Allemand devrait également être prévu et il est évidemment impensable de faire passer l'examen "OPEN" exclusivement en Anglais puisque cela s'adresse à l'ensemble de la population et sort donc du cadre de l'aéronautique professionnelle
257	WG 1	3.3	Consequentie met Franse versie.

289	WG 1	3.3	Si l'on peut parfaitement comprendre que le même alinéa soit repris plus loin à l'article 5 §3 (il s'agit là d'exploitations transfrontalières), on reste à ce stade-ci au niveau national. Sauf à considérer qu'il existe déjà des frontières nationales entre wallons, flamands et germanophones, il est peut-être plus indiqué de justifier l'usage de la langue anglaises par les standards en matière d'aviation (OACI)
328	WG 1	3.3	ce passage exprime la caractère transfrontalier de la nouvelle réglementation
61	WG 1	4	minimum leeftijd Open klasse 14 jaar?? Voor MTOW 25 kg
69	1	4	cela signifie qu'un enfant de 14 ans pourrait piloter un drone de 4kg dans une cours d'école située en OPEN et un drone de 25kg à 150m d'une habitation ou au bord d'une zone militaire active sans avoir fait preuve de conséquence pratique. Quid d'un étudiant qui pourrait travailler comme jobiste? Dévalorisation du marché professionnel? Quid de la responsabilité en cas d'accident et assurance pour un enfant de 14 ou 16 ans ?
149	WG 1	4	Ne serait-il pas préférable de garder l'âge minimum de 16 ans tel que prévu par le règlement 2019/947 dans un but d'harmonisation ?
163	WG 1	4	VO (EU) 2019/947 spreekt in artikel 9 lid 3 over "op basis van een risicogebaseerde benadering, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke risico's die verband houden met de vluchtuitvoeringen", wordt deze kenbaar gemaakt ?
172	WG 1	4	In navolging van IA art 9 §3 wordt een risicoanalyse geëist, deze ontbreekt bij het KB
223	WG 1	4	âge minimum = 14 ans --> pourquoi pas, mais pas dans toutes les catégories !
285	WG 1	4	Waarom minimumleeftijd terugbrengen naar 14 jaar. Is 16 jaar niet meer aangewezen?
301	WG 1	4	Binnen de open categorie kunnen er operaties worden uitgevoerd met UAS tot 25 kg. De leeftijd van de piloten verlagen naar 14 jaar voor de gehele open categorie, lijkt erg breed. Ook omwille van aansprakelijkheid lijkt dit erg ingewikkeld te worden.
70	1	5	Les modalités de la demande doit être définis.
96	WG 3	5.1	autre état membre...soumet la demande
268	WG 1	5.1	Termijn van behandeling?

290	WG 1	5.1	On peut peut-être aussi envisager un regroupement entre demande et fourniture des copies de la déclaration à l'aurotiré compétente de l'Etat membre dans lequel l'exploitation est envisagée ? Cela accroît la lisibilité puisqu'ici aussi les alinéas 2 et 3 des §§1er et 2 sont quasi similaires
329	WG 1	5.1	"dans l'espace aérien belge soumet la demande visée l'article 13"
258	WG 1	5.3	Consequentie met Franse versie.
71	1	7	Quelles seront les zones définies par défaut par la DGTA sur le territoire belges? Si tout en OPEN il semble incohérent et irréaliste de permettre à chacun de demander la création d'une zone spécifique tant en terme de délai qu'au niveau juridique. L'espace aérien n'est il pas une compétence fédéral? Une telle procédure impliquerait une modification permanente de la carte des zones et donc un risque d'incompréhension de la part des pilotes. Quid des délais entre la demande, la mise en application et la publication? Le coût pour les demandeurs d'une zone et les coûts pour les utilisateurs ? Quel sera le lien avec les cartes IGN? Qui va gérer les autorisations de vol dans ces différentes zones spécifiques (heure d'ouverture, types de drone, type de mission, coût, compétences du pilotes....?) Le fait que chaque zone soit gérée par une entité différente tant au niveau des exigences que des possibilités de vol va générer des grandes différences entre les zones spécifiques, des canevas différents, de l'incompréhension et augmenter le risque d'accident. Il semble primordial que tout ceci soit géré par la même entité à savoir la DGTA.
40	WG 1	6.1	Si cet article s'applique aux pilotes d'aéromodèles évoluant au sein des clubs et associations d'aéromodélisme, l'enregistrement doit se faire par la personne morale qui est l'association d'aéromodélisme à laquelle le pilote d'aéromodèle est affilié
62	WG 1	6.1	Registratie toestel OO-nummer
97	WG 3	6.1	Demande d'enregistrement d'un exploitant
202	WG 1	6.1	A définir – Laisser une période d'adaptation. Quid des anciennes.. Quid dans la Reg EU. ?
225	WG 1	6.1	"Le directeur général définit le format du numéro d'enregistrement unique des exploitants d'UAS." Ceci tend à indiquer que de nouveaux numéros d'exploitants seront attribués. OK, mais qu'en est-il des numéros actuels ? Comment vont-ils être transférés ? Le seront-ils automatiquement ? Quelles sont les dispositions transitoires ?
269	WG 1	6.1	Termijn van behandeling?
330	WG 1	6.1	"Le directeur général définit le format du numéro d'enregistrement unique des exploitants d'UAS"

41	WG 1	6.2	Si cet article s'applique aux pilotes d'aéromodèles évoluant au sein des clubs et associations d'aéromodélisme, le n° d'enregistrement de l'association d'aéromodélisme concernée sera ajouté sur le modèle en plus du n° de matricule du pilote, qui est conforme à l'alinéa 3 de l'art 6§2. Les associations peuvent transmettre les N° de matricule des pilotes à la DGTA via une feuille excel
98	WG 3	6.2	Demande d'immatriculation
158	WG 1	6.2	"Le numéro d'immatriculation unique d'un UAS est composé de la marque de nationalité belge, à savoir les lettres OO, suivi de la marque d'immatriculation composée d'un groupe de quatre caractères minimum constitué soit par des lettres, soit par des"
203	WG 1	6.2	Perte financière non acceptable.
224	WG 1	6.2	Les numéros d'immatriculation des machines conservent donc le format actuel, ce qui est une bonne chose, mais alors pourquoi l'article 24 spécifie-t-il que tous les aéronefs immatriculés sous l'actuel législation seront radiés ? Quelle est la raison de cette décision et, surtout, quel est l'intérêt ? (mis à part financier, ça, c'est assez clair)
226	WG 1	6.2	La demande d'immatriculation d'un UAS Ne faut-il pas, dans ce cas précis, parler d'UAV ? En effet, l'UAS est constitué de l'aéronef et de son poste de commande, mais l'immatriculation ne concerne que l'aéronef.
270	WG 1	6.2	Termijn van behandeling?
302	WG 1	6.2	Hoe zal het unieke registratienummer worden opgesteld? Is er coördinatie tussen de verscheidene lidstaten?
331	WG 1	6.2	"Le numéro d'immatriculation unique d'un UAS est composé de la marque de nationalité belge, à savoir les lettres OO, suivi de la marque d'immatriculation composée d'un groupe de quatre caractères minimum constitué soit par des lettres, soit par des"

21	WG 1	7.1	D'une part, suivant la Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord article 23, les zones géographiques UAS entreront en vigueur à partir du 01 juillet 2020. D'autre part, le projet d'Arrêté Royale portant exécution du Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord article 24, prévoit de maintenir les articles 12 et 13 de l'Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge en application jusqu'au 01 juillet 2021. Le 01 juillet 2020, cela veut dire que l'opérateur de drones aura des restrictions liées aux zones géographiques UAS et qu'il aura des restrictions liées aux zones contrôlées actives du type CTR, zones D et R. Comment l'opérateur de drones va-t'il pouvoir travailler?
63	WG 1	7.1	Afbakening geografische UAS-zone
99	WG 3	7.1	Zone géographique
173	WG 1	7.1	Hier wordt geen verschil gemaakt tussen urgente instelling van een geografische UAS-zone en een zone met niet-urgent karakter
174	WG 1	7.1	Kan enkel aangevraagd worden door een rechtspersoon. Wij zien geen reden waarom het enkel een rechtspersoon mag zijn.
204	WG 1	7.1	Qui des zones déjà enregistrées. Définition d'une zone géographique UAS
227	WG 1	7.1	Quel est exactement le but derrière une "zone UAS" ? Empêcher le vol d'UAS, ou le limiter aux machines autorisées dans la zone, ou ...
228	WG 1	7.1	Afin d'éviter des discussions interminables, comme l'a connu avec l'actuelle législation (dont l'interprétation à ce sujet reste encore variable), serait-il possible de préciser de manière claire ce que l'on entend par "rassemblement de personnes" ? La législation européenne explique qu'il s'agit d'un rassemblement où la densité des personnes présentes empêche ces dernières de s'éloigner

291	WG 1	7.1	A l'article 7. 1er, 1°: petite coquille, il faut écrire "un formulaire" et non "une formulaire"
303	WG 1	7.1	De geldigheidsduur van de UAs geo zone wordt niet expliciet vermeld in de kenmerken van het formulier.
304	WG 1	7.1	Hoe kan een externe partij de gevolgen voor de luchtvaart en de grond effectief berekenen? Dit zou door een bevoegde autoriteit moeten gebeuren met een uitgebreide kennis van het risico. Er moet immers ook rekening gehouden worden met het feit dat het grondrisico kan veranderen van een laag naar een hoog risico, bijvoorbeeld de terreinen van Werchter.
332	WG 1	7.1	"Toute autorité publique ou toute personne morale justifient d'un intérêt à la création d'une zone géographique UAS telle que visée à l'article 15 du règlement (UE) 2019/947 peut introduire une demande auprès de la DGTA." Qu'en est il des zones déjà enregistrées ?
333	WG 1	7.1	"c. de l'impact de la création de cette zone pour la sécurité aérienne et les personnes au sol et notamment que sa création permettra de maintenir un niveau élevé de sécurité aérienne." La notion de "personnes" (au pluriel) est floue.
360	WG 3	7.1	This article is well fitted for Geographical zones to be created in regard of specific needs to define specific constraints in a specific area. When an airspace structure already exists the access conditions can be updated accordingly. But, when no airspace structure exists and as the geographical zone is not an "airspace object" as defined within the SERA regulation (IR-EU n°923/2012) , a specific airspace (mainly prohibited, danger or restricted area) shall be created. It will be beneficial for the simplification of the airspace structure (no proliferation of small areas), maintaining the highest level of safety, to consider the definition of generic conditions attached to certain "locations" as geographical zones constraints. In peculiar, RPAS activities around uncontrolled airfields shall be tackled in this way. This is a pragmatic option envisaged to ease the elaboration of the CONOPS for handling drones within EBKT RMZ, without creating an additional airspace in the vicinity of this airfield.

361	WG 3	7.2	The consultation that shall be performed when receiving a Geographical zone creation demand shall be conducted at the right level, in particular taking into account the efficiency of Belgian airspace structure and maintaining the highest level of safety, in order to limit the demands to the essential ones. Indeed, the multiplication of demands and creations of small airspaces could be detrimental for the safety of Belgian airspace (Cf. previous comment).
362	WG 3	7.2	There is a typo error in regard of the article put in reference.
48	WG 3	7.2	Due to the character of military operations (not binded to fixed locations), the creation "temporary" geozones shall exist. To protect current aerial military or HEMS operations, the possibility to create geozone associated with NOTAM shall be developed. (ex : after an aircraft crash, creation of a geozone iot protect aerial intervention means)
50		7.2	L'organe de consultation visé à l'article 22 : ne s'agit-il pas plutôt de l'article 23 ?
54	WG 1	7.2	foute verwijzing: Artikel 23 ipv 22
150	WG 1	7.2	N'est-il pas préférable d'identifier les parties prenantes intéressées par les textes qui les créent plutôt que par une dénomination qui peut évoluer ou ne pas identifier précisément les entités à contacter ?
164	WG 1	7.2	als voorbeeld van belanghebbende partijen aan wie de aanvraag ter inzage wordt voorgelegd kunnen ook de milieugerelateerde gewestelijke overheden opgenomen worden nu in artikel 15 lid 1 VO (EU) 2019/947 als reden van afbakening de component "milieu" uitdrukkelijk is opgenomen - anderzijds gaat artikel 15 lid 2 over afgebakende gebieden waar een vrijstelling van een of meer eisen voor de categorie "open" kan worden ingevoerd - in het voorliggende artikel 7 van het K.B. wordt algemeen naar artikel 15 VO (EU) 2019/947 verwezen, dus de verzoepingen zijn hieronder ook gevat
165	WG 1	7.2	verkeerde verwijzing naar 22 terwijl dit 23 is
175	WG 1	7.2	Artikel 23 ipv artikel 22

176	WG 1	7.2	Wettelijk statut van BELANC? In Belanc zitten ook geen vertegenwoordigers van de industrie. In heel wat overlegorganen (Volksgezondheid, NAR,...) van de overheid is de industrie betrokken als het over hen gaat. De verdeling van het luchtruim mag hierop geen uitzondering te zijn. De industrie of, nog beter de aanvrager, moet immers zijn aanvraag kunnen verdedigen.
177	WG 1	7.2	De procedure houdt geen rekening met een aantal algemene administratiefrechtelijke procedures; Bepaal termijn van behandeling van aanvraag, beroepsprocedure, ...
266	WG 3	7.2	In the EU regulation 2019/947 Art 15., it is stated that "on the basis of a risk assessment carried out by the competent authority , Member States may designate certain geographical zones....." In the draft of RD Art 7 §2, the competent authority is recognized as being the minister (of mobility and transport).
271	WG 1	7.2	Naar welke regelgeving verwijst artikel 22 hier?
272	WG 1	7.2	Is het opportuun om de luchthavens en de vliegvelden hier ook te vermelden?
292	WG 1	7.2	Qu'est-ce le BELANC (ce n'est précisé nulle part précédemment et cet acronyme est cité pour la première fois dans le texte) ? De plus, le renvoi à l'article 22 est érroné et l'on vise vraisemblablement l'article 23
315	WG 4	7.2	Wat is BELANC?
334	WG 1	7.2	"§2. A réception de la demande, la DGTA examine le bien-fondé de la demande et la soumet pour consultation aux parties prenantes intéressées telles que par exemple skeyes, la Défense, le BELANC ou l'organe de consultation visé à l'article 22." Faute de référence.
100	WG 3	7.3	Le ministre peut déléguer...
166	WG 1	7.3	er is in de tekst niet voorzien dat bij de beoordeling van de vergunning of toelating de natuurgebonden toetsen (cfr. Natuurdecreet : algemene natuurtoets - zorgplicht, verscherpte VEN-toest of de passende beoordeling voor Habitat- en Vogelrichtlijngebieden) gelden
305	WG 1	7.3	Op welke wijze zou het besluit tot afbakening gedelegeerd worden wanneer het van tijdelijke aard is en aan wie?
335	WG 1	7.3	"Le ministre peut déléguer la décision de création d'une zone géographique UAS lorsque celle-ci revêt un caractère temporaire." Il n'est pas indiqué à qui le ministre peut déléguer cette décision.

363	WG 3	7.3	In order to be in line with the Belgian Airspace Vision taking into account the performance of the Airspace structure, other main stakeholders in this matter should be involved in the decision process creating Geographical zones.
101	WG 3	7.4	Le DG publie la zone... selon les modalités qu'il définit
151	WG 1	7.4	N'est-il pas préférable de limiter la publication des zones géographiques dans l'AIP, pour ne garder qu'un seul canal "officiel". Ces données pourraient ensuite être reprises par une instance publique ou des entreprises commerciales pour être diffusées sur des pages web ou des applications
178	WG 1	7.4	De bekendmaking van geografische UAS-zones mag niet enkel per elektronische applicatie gebeuren. De zones kunnen andere operaties beïnvloeden en bij discussie achteraf moet de informatie makkelijk raadpleegbaar zijn.
179	WG 1	7.4	Gepubliceerde tekst van alle actieve zones moet ter beschikking staan voor alle luchtvaartgebruikers
180	WG 1	7.4	Voorkeur voor één algemene bron, raadpleegbaar zonder applicatie en zonder login.
229	WG 1	7.4	Comme exprimé dans le point 7, si les mises à jour se font via l'AIP, la création d'une zone devra se faire bien à l'avance et serait donc difficilement utilisable en pratique pour des zones temporaires
293	WG 1	7.4	Ne faut-il pas laisser la possibilité d'une publication tant sur une application électronique que dans l'AIP ? Cela nous semble plus pertinent et nous laisserions alors un "et/ou" plutôt qu'un "ou" exclusif
306	WG 1	7.4	Artikel 7.4 vermeldt de AIP als wijze van bekendmaking. AIP is echter erg statisch en UAs geo zones kunnen net zeer dynamisch van aard zijn.
336	WG 1	7.4	"§4. Sur la base de la décision visée au paragraphe 3, le directeur général publie la zone géographique UAS selon les modalités qu'il définit." Passage flou, modalités non définies.

42	WG 1	8	Puisque la pratique de l'aéromodélisme est destinée à être gérée par un arrêté ministériel, celui-ci doit être publié pour le 1 juillet 2020, et prévoir les modalités spécifiques d'enregistrement et de redevances des associations reconnues, ainsi que les modalités d'immatriculation des modèles
230	WG 1	8	Pourquoi le Ministre en personne ? N'est-ce pas un alourdissement important de la gestion de ces problématiques, les soumettant potentiellement aux aléas de la situation politique ?
231	WG 1	9	Cet article me semble superflu, mais s'il est vraiment nécessaire de la préciser, pourquoi donner cette information à cet endroit du texte ? C'est incongru
3	WG 1	10.1	En application de l'article 21.2, un pilote à distance titulaire d'une licence de télépilote en cours de validité, délivrée conformément à l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, peut se voir délivrer un brevet d'aptitude de pilote à distance visé au point au point UAS.OPEN.030, 2) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 s'il suit la formation et réussit l'examen théorique en ligne portant sur le règlement (UE) 2019/947 visés à l'alinéa 1er et réussit un examen additionnel portant sur les mesures techniques et opérationnelles d'atténuation du risque au sol.
14	WG 1	10.1	"In toepassing van artikel 21, 2, kan aan..." It should state that the article referred to is from EU 2019/947. It can be misinterpreted to be article 21 of this draft Royal Decree. Both in first and second paragraph same situation present.
27	WG 1	10.1	Houders van een bewijs van bevoegdheid als RPA bestuurder afgegeven volgens KB 10/4/2016 hebben reeds hun kennis betreft de onderwerpen in punt UAS.OPEN.020 punt 4.b EN UAS.OPEN.040 reeds aangetoond dmv een opleiding en examen. Hierbij verwijst men naar art 21 punt 2. Vóór 1 juli 2021 moeten de lidstaten hun bestaande vaardigheidscertificaten van piloten op afstand en hun vergunningen of verklaringen UAS-exploitanten, of gelijkwaardige documenten, <u>omzetten, met inbegrip van die welke tot die datum zijn afgegeven</u> , overeenkomstig deze verordening. Het volgen van een online opleiding betreft verordening (EU) 2019/947 moet wel verplicht zijn.

43	WG 1	10.1	Les modalités d'obtention d'un certificat de compétence pour les pilotes d'aéromodèles doivent être gérées par leurs associations et mentionnées dans l'arrêté ministériel prévu à l'article 8, comme prévu à l'article 16 du règlement européen
45	WG 3	10.1	Dans l'article 21§2, la législation européenne parle de conversion, hors dans votre proposition d'A.R. il ne s'agit pas de conversion, le pilote doit tout recommencer au même titre que n'importe quelle personne n'ayant jamais volé avec un drone. La formation des pilotes belge a été faite de manière sérieuse et requiert beaucoup d'investissements personnels et financiers. Nous souhaiterions que les pilotes licenciés classe 1 actuels soient converti et obtiennent une autorisation permettant d'opérer dans toute la catégorie OPEN sans nécessité de repasser un examen. En effet, la matière d'examen est similaire. Dans le cas où ceci n'est pas négociable, nous souhaiterions qu'une lecture obligatoire soit prévue pour les pilotes actuels avec uniquement comme matière la différence avec la matière d'examen actuelle belge et celle Européenne. (les procédures opérationnelles, les assurances, la sûreté, l'isolement de la zone survolée;) Le point le plus important pour nous est le suivant, nous souhaiterions dans tous les cas ne pas être pénalisé opérationnellement pendant une période transitoire suffisante pour l'évolution des autorisations d'exploitations et de licences pilotes. En effet, notre planning 2020 est chargé en terme d'opérations drone en CTR qui sera a priori interdit pour la catégorie Open.
53	WG 1	10.1	enkel "bewijs van bevoegdheid" is vermeld. Wat met klasse 2 "attest"?
102	WG 3	10.1	preuve de suivi de la formation en ligne + examen théorique
103	WG 3	10.1	pilote titulaire d'une licence... peut se voir délivrer. Nous parlons donc ici de la catégorie A1 / C1
104	WG 3	10.1	globalement, au sujet des tests...
105	WG 3	10.1	« formation en ligne visée au point au point »
106	WG 3	10.1	le DG détermine la procédure...

159	WG 1	10.1	<p>Ce passage explique les équivalences entre les licences Classe 1 (cfr arrêté royal 2016) et la délivrance d'une preuve de suivi de formation en ligne.</p> <p>Cette équivalence n'est pas suffisante, la Classe 1 ne peut être réduite à la catégorie Open.</p>
181	WG 1	10.1	artikel 21.2 moet vermelding van de verordening hebben (2 keer, alinea 1 & 2)
182	WG 1	10.1	Er is geen wezenlijk voordeel voor huidige piloten met een bewijs van bevoegdheid, buiten het feit dat ze geen zelfdeclaratie van de praktijkopleiding nodig hebben.
183	WG 1	10.1	Laatste alinea " ... ten minste 75% correcte antwoorden gaf." dit is een foute samentrekking.
205	WG 1	10.1	Licence à Vie? Licence Class1 devient une forme de Class2.
206	WG 1	10.1	Passage de l'examen gratuit sans obligation de passage par une formation payante. Redéfinir le §. Redéfinir en ajoutant un // avec les types de licence UAS. Open.020,4)b)...
207	WG 1	10.1	
232	WG 1	10.1	<p>GROSSE différence de langage entre FR et NL !</p> <p>En NL on exprime la notion de "preuve de capacité à piloter", ce qui revient à dire que tant les pilotes Classe 2 que Classe 1 sont concernés (ce qui est très bien !), alors qu'en français on parle de licence, excluant, de facto, les pilotes de Classe 2 (ce qui est inacceptable)</p>
233	WG 1	10.1	"le directeur détermine ... le contenu de la formation et les questions"
259	WG 1	10.1	Slagen voor "een" examen is zéér ruim.
260	WG 1	10.1	De vragen moeten niet 75% correct zijn, maar 75% van de vragen moet (100%) correct beantwoord zijn.
273	WG 1	10.1	Naar welke regelgeving verwijst artikel 21.2 hier?
274	WG 1	10.1	Is het nodig om een OPLEIDING te volgen om de kennis over verordening (EU) 2019/947 te verwerven?
294	WG 1	10.1	Lors du renvoi à l'article 21.2, il faut mentionner qu'il s'agit de "l'article 21.2 du règlement (UE) 2019/947", sinon on peut penser (à raison) qu'il s'agit de l'article 21.2 de l'Arrêté. Idem au 2ème alinéa

307	WG 1	10.1	"In toepassing van 21§2" verwijst tweemaal niet naar de Uitvoeringsverordening.
308	WG 1	10.1	De houders van het huidige bewijs van bevoegdheid zullen nog een aanvullend examen moeten uitvoeren en hiervoor wederom moeten betalen. Dit lijkt ons niet rechtvaardig ,aangezien zij reeds enorme investeringen in dit bewijs van bevoegdheid hebben gestoken.
317	WG 4	10.1	p. 8. "... en slaagt voor een aanvullend examen over de technische en operationele maatregelen ter beperking van risico's op de grond." Gaaf het hier over een examen over SORA?
337	WG 1	10.1	Ce passage explique les équivalences entre les licences Classe 1 (cfr arrêté royal 2016) et la délivrance d'une preuve de suivi de formation en ligne. Cette équivalence n'est pas suffisante, la Classe 1 ne peut être réduite à la catégorie Open.
338	WG 1	10.1	"Le candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique en ligne visé à l'alinéa 1er ou l'examen théorique additionnel visé à l'aliéna 2 s'il obtient au moins 75% de bonnes réponses." Ce passage se base sur l'idée qu'il est possible de faire passer un examen en ligne en s'assurant qu'il n'y a pas de triche.
11	WG 1	10.2	Depending on specific category mission pilot may need extra training. What type of training is possible? How can training school proof that they can provide this specific type of training? For instance, BLOS training: there are no civil BLOS certified instructors in Belgium. What should be their experience and knowledge levels?...
28	WG 1	10.2	Houders van een bewijs van bevoegdheid als RPA bestuurder afgegeven volgens KB 10/4/2016 hebben reeds hun kennis betreft de onderwerpen in punt UAS.OPEN.020 punt 4.b EN UAS.OPEN.040 reeds aangetoond dmv een opleiding en examen. Hierbij verwijst men naar art 21 punt 2. Vóór 1 juli 2021 moeten de lidstaten hun bestaande vaardigheidslicenties van piloten op afstand en hun vergunningen of verklaringen UAS-exploitanten, of gelijkwaardige documenten, <u>omzetten, met inbegrip van die welke tot die datum zijn afgegeven</u> , overeenkomstig deze verordening. Het volgen van een online opleiding betreft verordening (EU) 2019/947 is verplicht.

46	WG 3	10.2	Nous souhaiterions que les pilotes licenciés classe 1 actuels soient dispensés de repasser un examen pratique qui serait similaire à celui déjà réussi pour la classe 1. Le texte actuel étant vague, nous proposons de le préciser.
64	WG 1	10.2	Gelijkstelling, overgangperiode?
107	WG 3	10.2	Sous-catégorie A2 : « sur la base du risque opérationnel... la DGTA pourra imposer... »
184	WG 1	10.2	Wat met het attest van afstandspiloot dat levenslang geldig is. (KB 2016 HOOFDSTUK 4.2. artikel 20)
185	WG 1	10.2	Eist "operationele risico en operationele kenmerken van de geplande vluchtuitvoering" dat elke vlucht moet gecommuniceerd/aangevraagd worden?
208	WG 1	10.2	Pas de formation complémentaire excepté sur la réglementation. La class1 reste d'application.
234	WG 1	10.2	Même remarque que le point 13 : GROSSE différence de langage entre FR et NL ! En NL on exprime la notion de "preuve de capacité à piloter", ce qui revient à dire que tant les pilotes Classe 2 que Classe 1 sont concernés (ce qui est très bien !), alors qu'en français on parle de licence, excluant, de facto, les pilotes de Classe 2. Si le but est de favoriser les pilotes de Classe 1 dans l'accès à la catégorie SPECIFIC, alors la version NL doit être adaptée et faire mention également d'une licence, sinon, il faut être clair quant au statut des pilotes de Classe2 en FR également
235	WG 1	10.2	"la DGTA pourra imposer une formation complémentaire conforme aux exigences définies au point UAS.SPEC.050" Pas de formation complémentaire payante exigée pour les exploitants / pilotes ayant déjà mis en place un Manuel d'exploitation et ayant précédemment obtenu une autorisation d'exploitation de Classe 1A !
282	WG 1	10.2	Wordt deze bepaling niet irrelevant na 1/7/2021?
309	WG 1	10.2	Goed dat er een juridisch aanknopingspunt voor de operatoren voorzien is in het KB zelf, maar dit biedt uiteraard geen zekerheid voor de huidige houders van een bewijs van bevoegdheid.

339	WG 1	10.2	"Sur la base de l'évaluation du risque opérationnel et des caractéristiques opérationnelles des exploitations envisagées, la DGTA pourra imposer une formation complémentaire conforme aux exigences définies au point UAS.SPEC.050(d)." Ce passage est flou, et pas acceptable.
1	WG 1	11	3° dont la masse maximale au décollage est supérieure à 2kg et inférieure à 25kg possède un niveau de compétence égal à celui visé au point UAS.OPEN.020, 4), b) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947.
51		11	Au cours de la période transitoire... Bien que cet article reprenne le texte de l'UE, je trouve personnellement qu'il n'est pas très compréhensible
55	WG 1	11	foute verwijzing: artikel 24 ipv 23
108	WG 3	11	« Au cours de la période transitoire... »
186	WG 1	11	Artikel 22 van verordening (EU) 2019/945 ipv artikel 23
187	WG 1	11	waarom is kennis van de gebruikershandleiding niet nodig onder 1°? (UAS.OPEN.020, 4), a)
275	WG 1	11	Naar welke regelgeving verwijst artikel 23 hier?
276	WG 1	11	1° en 3° worden gelijk behandeld / gelijkgesteld. De randvoorwaarden in UAS.OPEN.020 en UAS.OPEN.040 worden blijkbaar niet mee in rekening gebracht.
277	WG 1	11	van waar komen de gewichten 500g en 2kg? In de Eu-verordening is sprake van 900g en 4kg
278	WG 1	11	Wordt met de overgangperiode de periode tot 1/7/2021 bedoeld?
295	WG 1	11	Le renvoi à l'article 23 du règlement européen est erroné, il s'agit de l'article 22 (dispositions transitoires)
310	WG 1	11	Foutieve verwijzing naar artikel 23.
109	WG 3	12	« le ministre peut définir des scénarios standard »
236	WG 1	12	Pourquoi le Ministre ? Cette responsabilité est totalement opérationnelle et devrait être la responsabilité de la DGTA exclusivement, pas du ministre, ce qui, de surcroît, peut ralentir le processus de mise en application
72	1	13	En cas d'examen en ligne à domicile, impossible de garantir que l'examen est passé par la personne concernée. Si possibilité de passer un examen online à l'étranger, impossible de garantir un niveau de connaissance et compétence minimum
110	WG 3	13	« le DG détermine... le contenu de la formation »
188	WG 1	13	Laatste alinea " ... ten minste 75% correcte antwoorden gaf." dit is een foute samentrekking.

237	WG 1	13	<p>Afin de garantir le déroulement dans de bonnes conditions pour tout le monde (accès au matériel informatique) et sans tricherie, pourquoi ne pas prévoir que les examens théoriques se dérouleraient dans des endroits sécurisés reconnus (écoles de pilotage, centre d'examen auto, ...) ?</p> <p>D'une manière générale, l'examen OPEN s'adresse à une frange plus large de la population, donc rendre cet examen accessible via des centres d'examen auto semblerait être une mesure tendant également à sortir l'utilisation de drones de loisir du cadre strict de l'aéronautique professionnelle, faisant par cela une distinction claire entre l'OPEN et les catégories SPECIFIC et CERTIFIED</p>
238	WG 1	13	<p>"Le candidat est réputé avoir réussi... s'il obtient au moins 75%..."</p> <p>Comment ce pourcentage a-t-il été fixé ? Est-ce une "norme" européenne ? Si ce chiffre vient d'une définition EU, OK, mais si c'est une décision arbitraire de la DGTA, pour cette valeur ?</p> <p>Si je peux comprendre la volonté d'assurer un niveau suffisant de maîtrise, une fois de plus il faut également nous assurer de ne pas créer une situation où d'autres ressortissants EU seraient favorisés par des niveaux d'exigence inférieurs.</p>
261	WG 1	13	<p>De vragen moeten niet 75% correct zijn, maar 75% van de vragen moet (100%) correct beantwoord zijn.</p>
73	1	14	<p>Auto formation pratique : n'a pas bcp de sens car aucun contrôle d'acquisition des compétences. Pour en revenir au même exemple un jeune de 14 ou 16 ans pourra piloter un drone de 4kg dans un parc d'attraction situé en zone OPEN et sans aucune compétence. Qu'en est-il des assurances? Accepteront-elles d'assurer ce jeune sans aucune preuve de formation? Plusieurs drones pourraient se situer au même endroit sans que les autorités ne soient au courant.</p>
111	WG 3	14	<p>« copie de la preuve de suivi... »</p>
189	WG 1	14	<p>Laatste alinea " ... ten minste 75% correcte antwoorden gaf." dit is een foute samentrekking.</p>
262	WG 1	14	<p>De vragen moeten niet 75% correct zijn, maar 75% van de vragen moet (100%) correct beantwoord zijn.</p>
167	WG 1	15.1	<p>geen procedure voorzien, minstens (aan de beslissing voorafgaande) hoorplicht garanderen</p>
190	WG 1	15.1	<p>De duur moet bepaald zijn.</p>
191	WG 1	15.1	<p>Waarom wordt er verwezen naar het artikel 4 terwijl er in paragraaf 2 wordt verwezen naar UAS.OPEN.060</p>
239	WG 1	15.1	<p>Retrait du droit d'exploitation : quelle que soit la catégorie concernée, il faut également définir les éventuelles amendes en cas d'infraction constatée</p>
240	WG 1	15.1	<p>Retrait du droit d'exploitation : quelle que soit la catégorie concernée, il faut également définir les modalités de ré-obtention du droit d'exploitation/opération d'UAS</p>

241	WG 1	15.1	Ne faudrait-il pas prévoir une déchéance du droit de piloter un UAS en catégorie OPEN liée à une éventuelle déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, des suites d'une infraction grave (ivresse, excès de vitesse grave, ...)
320	WG 4	15.1	Wat zijn de mogelijkheden van een UAS exploitant om tegen de beslissing in beroep te gaan?
321	WG 4	15.1	C. "...goede ... praktische ... bevredigende kennis ..." Heel vage kwaliteit eisen voor opleidingscentrum aangezien zij ook piloten beoordelen.
114	WG 3	15.2	suspendre/retirer un brevet d'aptitude...
192	WG 1	15.2	De duur moet bepaald zijn.
340	WG 1	15.2	"Le ministre ou son délégué peut suspendre ou retirer un brevet d'aptitude de pilote à distance visé ..." Comment fait on ensuite pour récupérer son droit ?
57	WG 1	16.1	er is geen vermelden van leerobjectieven en criteria om vaardigheden te beoordelen. Zonder dit kan/zal elke school eigen normen gebruiken waardoor er geen nationale conformiteit is
115	WG 3	16.1	Pourquoi la partie « spécifique ne parle que des centres de formation ?
116	WG 3	16.1	entités pour la formation
117	WG 3	16.1	2° b. : « est impartial ... s'il estime que son objectivité »
152	WG 1	16.1	Le point 2° b définit que le personnel de formation doit être impartial. Ceci doit être mieux défini pour éviter de répéter la situation actuelle, où les personnes responsables de l'évaluation des candidats peuvent également être instructeurs.
153	WG 1	16.1	Le point 2° a doit définir précisément les compétences nécessaires pour effectuer les tâches de formation.
154	WG 1	16.1	Le point 2° e. dit que le centre de formation doit respecter la confidentialité de ses clients, sauf toute demande de la DGTA. Ceci respecte-t-il le RGPD ?
193	WG 1	16.1	Kan enkel aangevraagd worden door een rechtspersoon. Wij zien geen reden waarom het enkel een rechtspersoon mag zijn.
194	WG 1	16.1	Lid 5 bestaat niet
195	WG 1	16.1	2° b. laat te veel ruimte over voor eigen interpretatie

209	WG 1	16.1	point 2 a :Definition des compétences, reconnaissance des licences instructeur
210	WG 1	16.1	Point 2.b : Redefinir. Ne pas retomber dans le cas présent. Un directeur de centre ne peut pas être instructeur.
242	WG 1	16.1	Enormément de détails sur les centres de formations et comment ceux-ci peuvent recevoir l'agrément, mais absolument AUCUNE info sur comment les exploitation en catégorie SPECIFIC doivent se dérouler, pas même une mention du fait que celles-ci devraient, par exemple, suivre des scénarios standards qui doivent encore être définis, soit par la DGTa, soit par l'EASA
263	WG 1	16.1	Paragraaf (f.) en (6°) zijn niet uitgelijnd.
279	WG 1	16.1	Formulering 6° klopt niet
311	WG 1	16.1	Behalve in het antwoord op elk verzoek van DGLV dient het personeel de vertrouwelijkheid te respecteren. Er is echter toch nog steeds sprake van enige mate van vertrouwelijkheid, zij het in een andere vorm?
322	WG 4	16.1	E. Is dit niet in strijd met de huidige GDPR wetgeving?
341	WG 1	16.1	"2° le personnel responsable des tâches de formation et d'évaluation des compétences : a. dispose des compétences nécessaires pour effectuer ces tâches ;" Il n'est pas possible de demander à un opérateur formateur d'avoir des compétences sans définir celles-ci.
342	WG 1	16.1	"b. est impartial et ne participe pas aux évaluations s'il estime que son objectivité peut être affectée ;" La situation présente montre les problèmes de conflits d'intérêts possibles lorsqu'un instructeur est également un examinateur. Il ne faut pas tomber dans le même piège.
343	WG 1	16.1	"3° le candidat dispose de l'équipement, tant matériel qu'immobilier, pour dispenser la formation dans les conditions requises pour la formation proposée ;" Manque de définitions/critères
344	WG 1	16.1	" 16. §1er. Le ministre ou son délégué peut reconnaître une entité pour organiser la formation et le contrôle des compétences des pilotes à distance dans le cadre de la Partie B de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 si celle-ci répond aux conditions suivantes :" qu'en est il des écoles ayant déjà fait leurs preuves ?
56	WG 1	16.2	beoordeling met punten op 10. Wat is het minimum om te slagen: 50% of 75%

74	1	16.1	1.§1. Gestionnaire responsable interne audité par un service externe pour garantir le niveau de qualité
75	1	16.1	1.§2.a. Déterminer de manière précise les compétences nécessaires : ex. expérience de x année, formation pédagogique - teaching & learning, heures de vol, ...
76	1	16.1	1.§2.b. Quels sont les critères d'objectivité ?
77	1	16.1	1.§2.c. Critères précis à déterminer : années d'expérience, preuve de compétences, heures de vol, cv attestant de la compétence.
78	1	16.1	1.§3. Déterminer les critères exigés en terme de terrain de vol, de type de drone, assurance...
79	1	16.1	1.§4.b. La matière dispensée doit être définie et validée. Les critères en terme de compétences doivent également être définis et validés par l'autorité compétente
80	1	16.1	1.§4.c. Critères à définir : UAV homologué? Immatriculé? Double commande?
81	1	16.1	1.§4. d. Critères de terrain de formation
82	1	16.1	1.§4.e. Déterminer un canevas commun entre les formateurs des différents centres de formation pour assurer un niveau standard de compétences.
83	1	16.1	1.§5. cet article n'apparaît pas dans le document ?
144	WG 3	16.2	Seems pointless scoring out of 10 if there's no pass/fail threshold. What would 6 mean?. We would prefer a driving test approach whereby the operator receives a pass mark for each of the actions and manoeuvres they carry out safely (or fail) (with some discretionary advisory notes for improvement in the futures). Or the RP may get a series of minor fails as opposed to major fails and so long as the minor fails do not exceed a certain number, then the RP can pass.
155	WG 1	16.2	Ce passage dit que l'entité de formation produit un rapport d'évaluation après avoir effectué l'évaluation des compétences d'un candidat. Il est inimaginable qu'un centre de formation évalue lui-même ses candidats. Trop de conflits d'intérêts et d'intérêts commerciaux en jeu. Ceci a été prouvé et discuté maintes et maintes fois déjà.
196	WG 1	16.2	4° is pedagogisch slecht verwoord. Geen minimscore opgelegd voor de getoetste vaardigheden. Geen minimum aantal vaardigheden vastgelegd.
118	WG 3	16.3	Période de validité entité formation = 1 année civile
211	WG 1	16.3	Qui en cas de recours?
345	WG 1	16.3	"§3. La période de validité d'une reconnaissance en tant qu'entité pour organiser la formation et le contrôle des compétences des pilotes à distance dans le cadre de la Partie B de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 est d'une année civile à partir de la date d'octroi de cette reconnaissance."

346	WG 1	16.3	"§3. La période de validité d'une reconnaissance en tant qu'entité pour organiser la formation et le contrôle des compétences des pilotes à distance dans le cadre de la Partie B de l'annexe au règlement (UE) 2019/947 est d'une année civile à partir de la date d'octroi de cette reconnaissance."
84	1	16.3	Pas de niveau de critères de compétences théoriques et pratiques définis.
85	1	16.5	§2.5. Si évaluation en interne, risque de diminution de la qualité. Une évaluation par une personne externe et indépendante au centre de formation tant au niveau théorique que pratique permettrait de garantir la qualité de la formation et donc un niveau de sécurité indispensable ainsi qu'une équité entre les centres de formation
86	1	17	Quels sont les critères en matière de sécurité, formation théorique et pratique et communication?
168	WG 1	17	geen procedure voorzien, minstens (aan de beslissing voorafgaande) hoorplicht garanderen
197	WG 1	17	De duur moet bepaald zijn.
212	WG 1	17	Où sont les exigences pour la partie B. Pas de reconnaissance des compétences acquises par les pilotes Class1
243	WG 1	17	Voir remarques sur l'article 15 (#20, #21 et #22) concernant la définition des éventuelles amendes, lien éventuel avec la déchéance du droit de conduire et procédure de ré-obtention du droit de piloter
244	WG 1	17	"titulaire d'un LUC" --> quid d'une reconnaissance des compétences des pilotes Classe 1A dans l'obtention d'un tel certificat ?
65	WG 1	18	aanvraag certificaat lichte UAS (LUC) indienen
119	WG 3	18	LUC
121	WG 3	20.1	Ce serait peut être l'occasion d'en dire un peu plus sur cet examen ?
156	WG 1	20.2	Ce passage dit que si le formateur pense qu'un candidat doit être mis en échec, il doit en informer la DGTA qui prend ensuite la décision finale. C'est une bonne tentative de contrôle de l'impartialité, mais la DGTA étant déjà surmenée, ne pourra pas confirmer assez rapidement l'échec des candidats. Si la DGTA pense que ce système est possible, alors il faut préciser le processus.
52		21	Dans le §1, 7°, la délivrance d'une autorisation ... dans la catégorie « spécifique » est de 1.500 EUR. Ne s'agit-il pas de la catégorie certifiée .
66	WG 1	21	Verzekering,

87	1	21	Qu'en est il des assurances pour un jeune de 16 ans qui travaille comme jobiste en open? Quid de la responsabilité?
122	WG 3	21	assurance « spécifique »
245	WG 1	21	Ne faudrait-il pas définir les montants assurés and fonction des catégories ET sous-catégories d'opérations ?
347	WG 1	21	" 21. §1er. Tout exploitant d'UAS qui effectue exclusivement des exploitations relevant de la catégorie « ouverte » contracte une assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels à des tiers."
10	WG 1	22	An operator needs to register their drone in case of "safety, security, privacy and protection of personal data or environment". This is a vague terminology. How does operator know if they need to register or not for their specific use-case or drone?
12	WG 1	22	Prices for getting operator permit are much higher than before. How do these compare to other EU countries? Does this create a risk of operators applying for permit abroad just to lower cost?
20	WG 1	22	<p>Comment les prix des autorisations suivantes ont-ils été établis? Quelle est la logique? Par comparaison, suivant l'Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge, le coût d'une autorisation classe 1 est de +/- 300 euro. Si on compare la classe 1A avec la catégorie spécifique, le prix est multiplié par CINQ!! Veut-on tuer le secteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> - la délivrance d'une autorisation d'exploitation nécessaire pour pouvoir effectuer des exploitations d'UAS dans la catégorie « spécifique » est de 1.500 EUR, - la surveillance des activités soumises à l'autorisation d'exploitation visée au 7° est de 750 EUR par an ; - la délivrance d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC) est de 5.000 EUR ; - la surveillance des activités du titulaire d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC) est de 1.500 EUR par an ; - la modification d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LUC) est de 500 EUR ; - la reconnaissance d'une entité comme entité reconnue pour la formation est de 2.500 EUR.
29	WG 1	22	Punt 3 - 4 Ofwel aanpassing van Art10 , ofwel voor houders van een bewijs van bevoegdheid als RPA bestuurder afgegeven volgens KB 10/4/2016 die de online opleiding <u>en</u> examen afleggen voor 1 juli 2021 geldt één vast tarief van ...€
30	WG 1	22	Punt 6 : de indiening van een exploitatieverklaring en waar nodig de afgifte van een bevestiging van de ontvangst en van de volledigheid die nodig is om UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie "specifiek" te mogen uitvoeren en het toezicht op deze activiteiten, bedraagt 250 EUR per jaar; = <u>ONNODIGE KOST ?</u>

31	WG 1	22	Punt 7 : Bestaande geldige operationele handboeken volgens KB 10/4/2016 worden na herziening omgezet naar een exploitatievergunning nodig om UAS vluchtuitvoeringen in de Categorie "specifiek" te mogen uitvoeren. De herziening van deze vergunning naar conformiteit bedraagt bvb. 250€. Afgifte van nieuwe exploitatievergunningen nodig om UAS vluchtuitvoeringen in de Categorie "specifiek" te mogen uitvoeren bedraagt ...? <u>Het bedrag moet economisch verantwoord zijn teneinde de drone industrie in België te stimuleren.</u>
32	WG 1	22	Punt 8° het toezicht op de activiteiten die onderworpen zijn aan de in 7° bedoelde exploitatievergunning bedraagt 750 EUR per jaar; Lijkt uit economisch oogpunt ongeoorloofd hoog bedrag ! <u>Het bedrag moet economisch verantwoord zijn teneinde de drone industrie in België te stimuleren.</u>
33	WG 1	22	Punt 11° de afgifte van een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC) bedraagt 5.000 EUR; <u>Lijkt uit economisch oogpunt ongeoorloofd hoog bedrag !</u>
34	WG 1	22	Punt 12° het toezicht op de activiteiten van de houder van een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC) bedraagt 1.500 EUR per jaar; <u>Lijkt uit economisch oogpunt ongeoorloofd hoog bedrag !</u> <u>Het bedrag moet economisch verantwoord zijn teneinde de drone industrie in België te stimuleren.</u>
35	WG 1	22	2° de registratie van een gecertificeerde UAS bedraagt 125 EUR; Zie opmerking hierboven; toestellen met een certificaat van overeenstemming behouden hun nummer ?
38	WG 1	22	2° de registratie van een gecertificeerde UAS bedraagt 125 EUR; Zie opmerking hierboven; toestellen met een certificaat van overeenstemming behouden hun nummer ?
44	WG 1	22	Les redevances doivent s'appliquer aux exploitants d'UAS, tels que définis à l'article 2 du règlement. Donc, dans le cas des aéromodèles évoluant dans des clubs ou associations, les redevances s'appliquent aux personnes morales, à savoir les associations d'aéromodélisme reconnues.
58	WG 1	22	Zijn de hoge prijzen conform met andere EU landen? Indien niet hebben buitenlandse bedrijven economisch voordeel tov Belgische bedrijven en gaan Belgische bedrijven 'shoppen' in het buitenland
67	WG 1	22	Overgangperiode?
123	WG 3	22	A propos de toutes les redevances : cela ressemble à un catalogue de services avec sa liste des prix. C'est très pénalisant pour les opérateurs belges. Il s'agit d'un service public !
125	WG 3	22	12.1.3° « le suivi de formation... et le cas échéant la délivrance d'une attestation de réussite... »
127	WG 3	22	12.5.5° « la délivrance d'une attestation de réussite... = 50EUR »
128	WG 3	22	Immatriculation UAS certifié

129	WG 3	22	12.1.6° Une redevance <u>annuelle</u> pour la soumission d'une déclaration? Illogique !
130	WG 3	22	surveillance
131	WG 3	22	12.1.7° délivrance d'autorisation d'exploitation spécifique
132	WG 3	22	12.1.8° surveillance
133	WG 3	22	12.1.9° prorogation ou modification
134	WG 3	22	12.1.10° exploitant étranger = 500EUR
135	WG 3	22	12.1.14° à 16°
145	WG 3	22	The EUR 25 registration fee seems excessive. How is this figure calculated? To register a drone in the US is \$5 and in the UK £9. EUR 25 is more than double. This is likely to be prohibitive. What analysis has been carried out on the impact of levying such a high fee on the number of UAS operators in Belgium?
146	WG 3	22	Regarding all of the costs that are specified related to the specific operations category, how do they compare to the costs that are charged in neighbouring countries? Are these in line with what other countries are charging as well? If not there is a risk that operators will just register as an LUC in another EU memberstate and pay the €500 fee that will allow them to operate within Belgian airspace?

157	WG 1	22	<p>Les redevances prévues sont incompréhensibles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • les autres états membres ne pratiquent pas de tels tarifs. Ceci aura pour conséquence : <ol style="list-style-type: none"> 1. un manque de compétitivité belge, et donc l'étranglement du secteur 2. une fuite vers d'autres pays, pour y obtenir un accès à la profession, pour ensuite revenir travailler en Belgique. • utiliser des moyens financiers comme système de filtration d'accès à la profession n'a jamais été une bonne solution. Ceci coupe l'accès à la profession à de jeunes entreprises compétentes de type startup, et le facilite pour des entreprises/particuliers ayant de plus grands moyens financiers. Pourquoi faciliter l'accès à la profession aux personnes aisées ? • De nombreux particuliers/entreprises ont investi des sommes très importantes dans les métiers du drone. Leur demander une telle redevance, tout en annulant les investissements passés (licence, immatriculations, etc...) ne passera pas, et creusera un fossé encore plus important entre les autorités belges et le secteur. D'autres états membres ont montré une excellente collaboration entre les régulateurs et l'industrie, pourquoi ne pas faire pareil ?
213	WG 1	22	Art 12/1 ;3 Exception faite pour les personnes licenciées
214	WG 1	22	Art12/1 ; 6 Gratuité
215	WG 1	22	Art 12/1 ;3 Préciser les limites de modification
216	WG 1	22	Art 12/ 1; 10 Discrimination et Entrave à la libre concurrence.
217	WG 1	22	Art 12 / 1 ;11 Discrimination et Entrave à la libre concurrence.
246	WG 1	22	<p>2° l'immatriculation d'un UAS certifié</p> <p>Comment sait-on qu'un UAS est certifié ? S'agit-il simplement de l'apposition d'un label CE ? Cette définition se retrouve dans les texte EU, mais il serait bienvenu de re-spécifier ceci dans le texte belge</p>
247	WG 1	22	<p>4° La présentation de l'examen théorique devrait être gratuite pour tout pilote disposant déjà d'une preuve de compétence de pilotage (attestation ou licence) en cours de validité</p>
248	WG 1	22	<p>Les montants dont il est fait mention pour l'accès à la catégorie SPECIFIC sont ABSOLUMENT FARAMINEUX !</p> <p>L'exploitant qui voudrait démarrer en SPECIFIC à partir de la nouvelle réglementation devrait s'acquitter, la première année, d'un montant total de 2500 €, c'est énorme et totalement disproportionné par rapport aux retours financiers que ces opérations représentent</p>

249	WG 1	22	Aucune mention faite de procédure de transfert des exploitants actifs aujourd'hui en Classe 1A vers la catégorie spécifique. Il est évidemment impensable qu'un opérateur actuellement actif doive s'acquitter d'un montant aussi incroyable que 2500 € "comme un débutant" : si ces montants sont maintenus (ce qui est vraiment difficile à accepter), il faut établir une procédure pour que les exploitants actuels soient considérés comme "en renouvellement" et pas "start from scratch")
250	WG 1	22	10° l'envoi d'une confirmation permettant à l'exploitant d'UAS enregistré dans un autre Etat membre de commencer ses exploitations dans l'espace aérien belge est de 500 EUR Donc, alors qu'un exploitant basé sur le territoire national se verrait infliger une redevance de 2500 € la première année, les exploitants venant d'autres pays EU ne devraient s'acquitter "que" d'un montant de 500 €... Voilà précisément le genre de mesure qui va favoriser la concurrence hors-Belgique ce qui est proprement intolérable !
280	WG 1	22	In 9° et 15°: wat is de termijn van de verlenging?
312	WG 1	22	Met betrekking tot de online opleiding om in subcategorie A1 te kunnen vliegen, lijkt 125 EUR een groot bedrag rekening houdend met de aankoopwaarde van een drone in deze subcategorie. Dit is disproportioneel en resulteert mogelijk in een gevaarlijke toestand met een grote toename van illegale drone operaties. Dit wordt versterkt door het feit dat het bedrag dient betaald te worden, louter bij het afleggen van het examen. Wie faalt dient dit bedrag aldus meerdere malen te betalen?
313	WG 1	22	Er wordt meerdere malen gesproken van "toezicht op activiteiten". Wat houdt dit net in? De bedragen lijken disproportioneel.
314	WG 4	22	punt 10, is deze vergoeding, éénmalig, per vlucht, jaarlijks?
316	WG 4	22	12/1 is dit correcte nummering?
324	WG 4	22	Onaanvaardbaar dat bestaande RPAS piloten, die al jaren geïnvesteerd hebben in opleiding, registratie, certificatie nogmaals moeten betalen.
325	WG 4	22	Kostprijs voor de erkenning van een erkende entiteit voor opleiding bedraagt 'slechts' €2500 terwijl alle andere vergunningen soms een veelvoud daarvan kosten. Dit lijkt ons niet logisch.
348	WG 1	22	"2° l'immatriculation d'un UAS certifié est de 125 EUR ;" les termes que contiennent cette phrase ne sont pas assez définis

349	WG 1	22	<p>"le suivi de la formation en ligne et la présentation de l'examen théorique en ligne prévue à l'article 13 de l'arrêté royal du DD MM 2020 portant exécution du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et le cas échéant, la délivrance d'une attestation de réussite est de 125 EUR "</p> <p>Ce passage ne définit pas ce qu'il advient des personnes ayant déjà une licence</p>
350	WG 1	22	<p>"la soumission d'une déclaration d'exploitation et le cas échéant, la délivrance d'une confirmation de réception et d'exhaustivité nécessaires pour pouvoir effectuer des exploitations d'UAS dans la catégorie « spécifique » et la surveillance desdites activités est de 250 EUR par an ;"</p> <p>Tarifs prohibitifs</p>
351	WG 1	22	<p>"la surveillance des activités soumises à l'autorisation d'exploitation visée au 7° est de 750 EUR par an ;"</p> <p>soit un total de 2500 euros si additionné avec le "droit d'entrée"</p>
352	WG 1	22	<p>"la modification ou la prorogation d'une autorisation d'exploitation visée au 7° est de 150 EUR ;"</p> <p>pas assez défini</p>
353	WG 1	22	<p>"l'envoi d'une confirmation permettant à l'exploitant d'UAS enregistré dans un autre Etat membre de commencer ses exploitations dans l'espace aérien belge est de 500 EUR ;"</p> <p>Ceci constitue une entrave à la libre concurrence au sein de l'UE</p>
354	WG 1	22	<p>"la reconnaissance d'une entité comme entité reconnue pour la formation est de 2.500 EUR."</p> <p>Tarif prohibitif, surtout pour une école déjà en activité</p>
355	WG 1	22	<p>"16° la modification de la reconnaissance comme entité reconnue pour la formation est de 300 EUR."</p> <p>manque de précisions</p>

357		22	<p>Lange lijst (16 items) van (hoge) kosten allerhande: het kan toch niet de bedoeling zijn dat we de drone economie willen ontmoedigen, en /of buiten België duwen ; zoals voordien al gesteld door Agoria is België in de top 3 van landen met de hoogste belastingen in Europa; waarom onze bedrijven en drone gebruikers twee keer laten betalen? Ik vraag me af hoe de nu voorgestelde tarieven tot stand zijn gekomen en hoe ze zich verhouden tot wat in andere landen zal komen. We dringen aan op een serieuze herziening, en idealiter nultarief voor alles. In slechtste geval vragen we dat we tarieven hanteren die tot de laagste van Europa behoren en deze regelmatig benchmarken, en dit laatste mechanisme inbouwen in het KB.</p>
88	1	22.7	1500€ nous semble très onéreux avec un risque de vols illégaux et de concurrence déloyale par rapport aux pilotes émanant de pays étranger.
89	1	22.8	Qu'est ce que "la surveillance des activités"? Payé par l'opérateur?
47	WG 3	23	23. De Belgian Civil Drone Council wordt als adviesorgaan voor de professionele UAS-sector in België erkennen.
364	WG 3	23	The Belgian Civil Drone Council (BCDC) is not a legal entity. Additionally, considering the ToRs of the BCDC, There is a doubt on its capacity to fulfil the role expected in the new Royal Decree proposed. There is also a very wide membership within the council, some
365	WG 3	23	There is a typo error

49		23	erkennen
60	WG 1	23	Commentaren worden verzameld via BCDC wat een goede zaak is. Hoe zal de feedback op de commentaren worden gegeven?
169	WG 1	23	materiële vergissing, typfout
170	WG 1	23	specifiëren dat het om federale en gewestelijke overheidsdiensten gaat, worden ook lokale bedoeld ?
251	WG 1	23	Article intéressant (même si sa place dans le texte général est un peu insolite, je l'aurais placé en début d'arrêté, avec les définitions) La question se pose, cependant, de avoir comment il se fait qu'un article d'un Arrêté Royal fasse mention d'un organe qui n'a, sauf erreur de ma part, aucune structure juridique réelle. Si le BCDC doit figurer officiellement dans l'AR, il me semble nécessaire de lui attribuer un statut juridique clair (ASBL ?), ainsi que d'un règlement d'ordre intérieur définissant, par exemple, qui en est membre, comment on le devient et sur quelle base celui-ci est constitué, notamment la constitution des groupes de travail ainsi que la constitution du comité exécutif
264	WG 1	23	"...in België erkennen."
281	WG 1	23	Welke procedure moet worden gevolgd om lid te worden?
6	WG 1	24	Most articles of old 2016 RD that are scrapped from 1 July 2020 onwards handle pilot licensing, certification/homologation, registration. What is impact on state operator legislation ("omzendbrief FOD Binnenlandse Zaken Juni 2019")? They refer to several articles in old RD such as homologation and class 1A license. Are state operations still possible or are all fire and police drone operations (and those of their civil operators) grounded from 1 July 2020 onwards?
7	WG 1	24	Most articles of old 2016 RD that are scrapped from 1 July 2020 onwards handle pilot licensing, certification/homologation, registration. It is however still possible to fly Class 1 A and B missions until 1 July 2021 with current permit (as we understood). What is the practical impact on a commercial operator that wishes to change (not upgrade!) their current class 1A or B permit between 1 July 2020 and 1 July 2021? For instance, what if they want to make a change in their class 1 operational manual (add pilot, drone or mission type)? Is this still possible?
8	WG 1	24	Alle current RPAS registrations are scrapped on 1 July 2020. What about IBZ-xxxx registered drones?

9	WG 1	24	Alle current RPAS registrations are scrapped on 1 July 2020. Does this mean that all (commercial) drones are grounded until they are registered according to new EU rules? Does this also require the operator to be registered first before they can register drone? Can BCAA handle so many registration requests in such a short time?
15	WG 1	24	A partir du 1er juillet 2020, le système d'immatriculation devra respecter les directives reprises dans le Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et le Règlement d'exécution (UE) 2019/945 de la commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord point (47) (Les UAS mis sur le marché, destinés à être exploités dans la catégorie «ouverte» et munis d'une étiquette d'identification de classe devraient respecter les exigences de certification applicables aux UAS qui sont exploités dans les catégories d'exploitations «spécifique» ou «certifiée», le cas échéant, si ces UAS sont utilisés en dehors de la catégorie d'exploitations «ouverte»).
16	WG 1	24	Suivant l'article 24, tout certificat d'enregistrement délivré en application de l'article 58 (Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge) cesse d'être valide à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté. Si au 1er juillet 2020, le certificat d'enregistrement d'un drone repris dans un manuel d'exploitation n'est plus valide, cela veut dire que le manuel d'exploitation est vide de tout sens et que l'autorisation d'exploitation en classe 1A n'a plus de valeur. Mon interprétation est-elle correcte? Quel est le but de rendre invalide le certificat d'enregistrement à partir du moment où le Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit le même format d'immatriculation OO-deux chiffres et deux lettres? Quel est la logique?
17	WG 1	24	Suivante l'article 24, l'article 3 de l'Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge sera abrogé.

18	WG 1	24	Suivant l'article 24, les articles 15 à 24 de de l'Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge seront abrogés.
19	WG 1	24	Suivant l'article 24, les articles 26 à 34 (formation) de l'Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge seront abrogés au 01 juillet 2020. Les centres de formation auront-ils assez de temps pour préparer les formations suivant le Règlement 2019/947.
22	WG 1	24	Suivant l'article 24, les articles 42 à 52 de l'Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge seront abrogés. Ce qui veut dire que les certificats de conformité délivrés dans le cadre de la référence n'auront plus de valeur. Par extension, l'autorisation classe 1A sera caduque car le certificat de conformité fait partie du manuel d'exploitation mais n'aura plus de valeur légale.
23	WG 1	24	Suivant l'article 24, les qualifications d'instructeur et d'examineur disparaîtront au 01 juillet 2020. Il est dommage qu'aucune équivalence ne soit prévue pour ces qualifications alors que la description des compétences du personnel responsable des tâches de formation d'une entité de formation reconnue (Projet d'Arrêté Royale portant exécution du Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, article 16 §1 2° c.) est similaire à ce qui était prévu à l'article 35 de l'Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge.
25	WG 1	24	Si, comme il est prévu à l'article 24, les articles de l'arrêté royale du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge concernant le certificat d'enregistrement, la licence de télépilote et le certificat de conformité sont abrogés au 01 juillet 2020, comment l'opérateur ayant une autorisation classe 1A va-t'il pouvoir travailler légalement le 02 juillet 2020?

36	WG 1	24	<p>Elke registratie van een RPAS in het Belgische register van de op afstand bestuurdde luchtvaartuigsystemen bedoeld in artikel 53 van het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim wordt ambtshalve geschrapt op de datum van inwerkingtreding van dit besluit. Elk bewijs van registratie dat is afgegeven krachtens artikel 58 van datzelfde besluit verliest zijn geldigheid op de dag waarop dit besluit in werking treedt.</p> <p>RPAS die over een certificaat van overeenstemming beschikken moeten hun registratienummer kunnen behouden</p> <p>De artikels 48, 49, 50, 51 van het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim zouden eveneens door DGLV als mandatoriaal instituut behouden blijven.</p> <p>Deze RPAS mogen enkel ingezet worden in de Subcategory A3, of in de 'specific' category in overeenkomst met Deel B van Annex I van de UAS.</p> <p>Zie ook punt : GM1 UAS.SPEC.100</p>
37	WG 1	24	<p>Opgeven van het kb 2016 met uitzondering van de artikelen ...die op 21 juli 20121 worden opgegevn.</p> <p>Overgangsbepalingen van 22 moeten volledig worden overgenomen</p> <p>- Onverminderd artikel 20 is het gebruik van UAS in de categorie "open" die niet voldoen aan de voorschriften van delen 1 tot en met 5 van de bijlage bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 toegestaan voor een overgangperiode van twee jaar, die één jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening begint, onder de volgende voorwaarden:</p> <p>Betekent dit 1 juli 2021 + 2 jaar ?</p>
59	WG 1	24	<p>Hoe kan je nog voldoen aan punt 2 van art 65 en 66 van het kb van 2016 waar staat dat de registratie moet voldoen aan art57. Er staat wel dat een gelijkwaardig document van een europese lidstaat ook geldt. Dus moeten de huidige klasse 1 operatoren zich dan registreren als exploitant in het nieuwe systeem om zo hun toestellen te kunnen registreren? Moeten zijn dan ook hun ops-manual reviseren want de registraties zijn dan veranderd.</p>

68	WG 1	24	Datum 1/07/2020
136	WG 3	24	Abrogation... sauf... 01/07/2021
137	WG 3	24	« tout enregistrement... radié d'office à la date d'entrée en vigueur... »
171	WG 1	24	tweede lid : waarom is er ook geen overgangperiode voorzien tot 1 juli 2021 voor de op datum van de inwerkingtreding van het nieuwe K.B. reeds geregistreerde (oude) RPAS'sen ? Is onmiddellijke schrapping nodig ? Vanaf dan geen nieuwe registraties meer in oude systeem maar
198	WG 1	24	Registraties vervallen te vroeg, geen controle meer in overgangperiode.
218	WG 1	24	Frein au dév du secteur. Une stupidité sans nom

ient (UE) 2019/947

rdening (EU) 2019/947

Modification proposée / Voorgestelde wijziging	Classification / Classificatie
termijnen vermelden	Major/conceptual
termijnen vermelden	Major/conceptual
	Major/conceptual

	Major/conceptual
	Major/conceptual
	Other
Verduidelijking	
au point apparait 2 fois	

Peut-on prévoir des dispenses dans la formation pour les détenteurs d'une licence de pilote en cours de validité?	
Afin d'assurer une transition structurée entre les deux systèmes, je propose de garder comme prévu l'entrée en vigueur du Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord au 01 juillet 2020 et de garder l'Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge d'application jusqu'au 01 juillet 2021. Dans ce cas, on laisse du temps aux opérateurs de drone pour assurer une transition correcte entre les deux systèmes.	
Qu'il le fasse ici alors ! Rien n'est défini ? Dès lors, pourquoi cet AR ?	Major/conceptual
Le répéter à chaque article n'est pas nécessaire. Cela peut faire l'objet d'un seul article, dans lequel on liste tout ce qui doit être fait via cette application.	Minor
Qu'il le fasse ici !	Major/conceptual
Qu'il le fasse ici !	Major/conceptual
Qu'il le fasse ici !	Major/conceptual
c'est à dire ?	Major/conceptual
It is proposed to introduce a new article defining rules to be applied by all RPAS when flying during night. The text could be " <i>Les opérations de nuit sont effectuées dans un espace aérien réglementé, un espace aérien réservé temporairement (TRA) ou un espace aérien séparé temporairement (TSA).</i> "	Major/conceptual
It is proposed to introduce a new article defining priority to be applied by all RPAS with regard to manned aircraft. The text could be " <i>un RPAS donne, à tout moment, la priorité de passage à tous les aéronefs habités.</i> "	Major/conceptual

It is proposed to introduce a new article at the very beginig of the new Royal Decree. The text could be " <i>Le présent règlement ne s'applique pas aux RPAS exécutant des opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou aux activités ou services analogues sous le contrôle et la responsabilité d'un État membre, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci, ni aux personnels et organismes prenant part aux activités et services exécutés par ces aéronefs.</i> "	Major/conceptual
BCAA might take the opportunity of the new RD publication to clarify the subject and provide a solution to avoid confusion after 01/07/2020	Other
Add explicit statement that they are exempted by default (but have option to individually decide to opt-in)	Major/conceptual
After review feedback and modifications to draft RD, please send new draft RD to BCDC members and schedule an information session in Brussels where members can ask questions and reasoning behind certain decisions or rules are explained with more context	Other
ook nog artikel 6.4, 4° jo §7 van de Bijzondere Wet tot hervorming der instellingen van 8/8/1990 opnemen in de tekst	Editorial
Fournir plus de détails spécifiques, plus de valeurs précises et plus de contexte dans chaque article, en plus de la référence au texte européen	Major/conceptual
Beide "aviation/luchtvaart" of "transport aérien"	Editorial
"Le Ministre"	Minor

<p>Considérant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, notamment l'article 56.8 ;</p>	Minor
<p>Vu le règlement (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;</p>	Editorial
<p>Is dit correct?</p>	
<p>ajouter dans l'article 1er : 5° <i>exploitant de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord («exploitant d'UAS»)</i> : toute personne physique ou morale qui exploite ou entend exploiter un ou plusieurs UAS;</p>	
<p>définir les catégories Ouverte, Spécifique et Certifiée auxquelles il est fait référence dans la suite des textes. + les catégories de drones (dans une Annexe ?) ou tableau récapitulatif de UE 2019/947 pour compréhension/lisibilité de la suite.</p>	Major/conceptual
<p>Préciser la « timeline » et la période de transition. Cela évitera de chercher...</p>	Major/conceptual
<p>ofwel in artikel 7.2, eerste lid de volledige benaming opnemen, owel hier opnemen in de definities</p>	Editorial
<p>eventueel te verduidelijken in een verslag aan de Koning (indien dat gemaakt wordt) en eventueel verwijzen naar de omzendbrief De Crem + hoe het werkt voor andere overheidsdiensten (van de gewesten) die niet rechtstreeks onder de bevoegde federale minister vallen</p>	Other
<p>Uitlijnen</p>	Editorial

définir « demande d'autorisation d'exploitation ». Référence à l'art 5 (UE) = catégorie spécifique uniquement. Décrire la procédure. Quid de ceux qui ont déjà des autorisations classe 1?	Major/conceptual
Créer un nouvel article qui pourrait être libellé comme suit : "Pour les demandes et déclarations visées aux articles 3§1, 3§2, 5§1, 5§2, 6§1, 6§2, 7§1, la DGTA peut notamment mettre à disposition des exploitants d'UAS une application électronique sous la forme d'une page Internet et/ou d'une application mobile pour l'introduction des demandes d'autorisations. Dans ce cas, le directeur général définit également la procédure à suivre en cas d'indisponibilité de cette application électronique."	Editorial
Indiquer que cela concerne les opérations en catégorie spécifique	Major/conceptual
Maximum termijn van behandeling opnemen. Geldigheidsduur van de exploitatievergunning opnemen	
3. §1er. En application de l'article 5 §§1er, 2 et 5 du règlement (UE) 2019/947, l'exploitant d'UAS enregistré en Belgique introduit une demande d'autorisation d'exploitation et/ou une déclaration auprès de la DGTA. (al. 2:) Le Directeur général définit la forme de la demande d'autorisation et de la déclaration et leurs modalités d'introduction. (al 3. :) La DGTA peut notamment mettre à disposition des exploitants d'UAS une application électronique sous la forme d'une page Internet et/ou d'une application mobile pour l'introduction des demandes d'autorisations et des déclarations. Dans ce cas, le directeur général définit également la procédure à suivre en cas d'indisponibilité de cette application électronique.	Editorial
définir en quoi consiste cette demande	Major/conceptual

It is proposed to rephrase the Article like this : "En application de l'article 5, §§1er et 2 du règlement (UE) 2019/947, l'exploitant d'UAS enregistré en Belgique introduit une demande d'autorisation d'exploitation auprès de la DGTA s'appuyant sur une évaluation des risques et les mesures d'atténuation appropriées."	Minor
--	-------

Cette phrase revient très souvent (au moins 7 fois), ne serait-il pas préférable de l'intégrer dans les "Dispositions générales"

définir « déclaration » + décrire la procédure	Major/conceptual
--	------------------

Créer un article au début du texte expliquant que la DGTA et/ou sont Directeur Général mettra en œuvre les moyens qui lui semblent les plus adéquats, ce compris mais pas que, des applications mobiles et/ou des formulaires web

définir la forme de la demande	Major/conceptual
Supprimer les articles 3§3 et 5§3, et créer un nouvel article qui pourrait être libellé comme suit : "Compte tenu du caractère transfrontalier potentiel des exploitations réalisées conformément au présent arrêté, la DGTA peut utiliser la langue anglaise dans ses communications avec les demandeurs et comme langue rédactionnelle des documents émis en application de l'article 5 du règlement (UE) 2019/947.	Editorial
Prévoir des examens en 4 langues pour les catégories OPEN (il y a aussi des ressortissants européens - voir non-européens - en Belgique qui, du fait de leur pays de résidence - le Belgique - devront présenter l'examen théorique ici) Cela serait certainement plus facile à mettre en oeuvre si des questionnaires européens étaient créés (voir plus loin)	Major/conceptual
"de engelse taal" ipv "het Engels"	Editorial

§3. Compte-tenu que, dans le domaine de l'aviation civile, l'anglais est la norme internationale adoptée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), la DGTA peut utiliser la langue anglaise dans ses communications avec les demandeurs et comme langue rédactionnelle des documents émis en application de l'article 5 du règlement (UE) 2019/947.	Minor
qu'en est il du passage des examens en anglais ?	Major/conceptual
18 jaar behouden, wegens plichtbewust en verzekeringsmodaliteit. Kan geen verzekering afsluiten onder de 18 jaar?	
Age min 16 ou 18 ans	
Supprimer l'article 4	Major/conceptual
verwijzing naar de vervulling van deze voorwaarde in het K.B. of op te nemen in het verslag aan de Koning	Minor
Houden op 16 jaar	Minor
Donner plus de contexte (citer le texte européen peut-être ?) et, surtout, spécifier que cette limite plus basse que le minimum européen ne concerne pas toutes les catégories (laisser un enfant de 14 ans piloter une machine de 25kg ne me semble pas vraiment opportun sur le plan sécuritaire..)	Major/conceptual
Veertien jarigen enkel in bepaalde subcategorieën toe laten of enkel met bepaalde klassen drones (zoals C0).	Major/conceptual
Définir + décrire la procédure	Major/conceptual
Maximum termijn van behandeling opnemen.	

	Editorial
il manque un "à" entre "visée" et "article"	Editorial
"de engelse taal" ipv "het Engels"	Editorial
cf. proposition pour l'1er - à préciser dans l'arrêté ministériel - voir modification proposée à l' 8	
Huidige OO nummers behouden, in functie van overgangperiode	
Définir + décrire la procédure	Major/conceptual
Définir les modalités de transfert des numéros d'exploitants de l'actuel vers le nouveau système	Major/conceptual
Maximum termijn van behandeling opnemen.	
- définir plus précisément - laisser une période d'adaptation pour les aéronefs déjà immatriculés	Major/conceptual

à préciser dans l'arrêté ministériel - voir modification proposée à l' 8	
ref à l'article 14 UE = uniquement pour les certifiés : il serait judicieux de l'écrire clairement ici. De plus, cela veut dire que les opérateurs en catégorie Open et Spécifique ne doivent pas immatriculer les UAS non soumis à certification?	Major/conceptual
Cet article dit que le numéro d'immatriculation d'un UAS est "unique", or la législation prévoit que c'est l'opérateur qui possède un numéro d'identification, qui sera indiqué sur chacun des aéronefs. Cette précision est capitale, car : <ul style="list-style-type: none"> • si chaque aéronef doit posséder sa propre immatriculation, cela veut dire qu'un opérateur doit ré-immatriculer chacun de ses aéronefs, ce qui engendre des couts parfois astronomiques • si c'est l'opérateur qui possède une immatriculation, les couts son moindres. Merci de définir ou de corriger.	Major/conceptual
avoir une immatriculation electronique qui reprend simplement son numero de serie matricule producteur	
Maintenir toutes les immatriculations en l'état, sans supplément de redevance pour "transférer les machines" dans le nouveau système (identique à l'ancien)	Major/conceptual
Remplacer UAS par UAV	Minor
Maximum termijn van behandeling opnemen.	
	Minor
Ceci engendre une perte financière innacceptable	Major/conceptual

<p>Pourquoi doit-on garder en application (jusqu'au 01 juillet 2021) les articles 12 et 13 de l'Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge si les zones géographiques UAS sont déjà d'application?</p>	
<p>Wanneer zijn deze bekend? Gelijkaardig met bestaande zones (CTR - Restricted D-zone, ...)</p>	
<p>ne s'agit-il pas plutôt d'une zone « non UAS », c'est à dire une restriction ? Il serait utile de rappeler la définition du règlement UE.</p>	Major/conceptual
<p>Splitsing maken tussen beide type zones voor aanvraag. Urgente zones moeten eenvoudig kunnen aangevraagd worden door hulpdiensten</p>	Major/conceptual
<p>Opentrekken naar rechtspersoon en natuurlijk persoon</p>	Major/conceptual
<p>Donner un peu plus de contexte, expliquer la vision de la DGTA/du ministre, ... en donnant quelques exemples spécifiques d'utilisation d'une telle zone (on pourrait par exemple parler d'une zone d'exclusion durant un évènement de masse, mais alors la demande devra être introduite dans des délais extrêmement longs puisque la mise de l'AIP ne se fait que tous les 3 mois)</p>	Major/conceptual
<p>affiner la notion de rassemblement en y ajoutant une notion de densité par unité de surface (par exemple, au-delà de 2 personnes par mètre carré ?) et éventuellement un nombre de personne minimum ? Ceci rendrait la règle beaucoup plus claire et indiscutable pour tout le monde, y compris et surtout en catégorie "OPEN"</p>	Major/conceptual

Art 7.1er, 1° un formulaire reprenant (...)	Minor
Geldigheidsduur toevoegen.	Major/conceptual
	Major/conceptual
<ul style="list-style-type: none"> • définir ce qu'est une zone géographique UAS • définir ce qu'il advient des zones UAS déjà enregistrées 	Major/conceptual
définir une densité, cfr France.	Major/conceptual
<p>It is proposed to introduce a new article defining a general rules to be applied by all RPAS in order to avoid flights in the vicinity of heliports or uncontrolled airfields, except with the authorisation of the airfield/heliports authority. This shall be considered as the defintion of a geographical zone (again, which is not defined as an "airspace object") attached to airfields. The text could be as it is in the current Royal Decree : "<i>Les vols de RPAS sont interdits dans un rayon de 0,5 miles nautiques autour des héliports et 1,5 miles nautiques autour des aérodromes non controlés, sauf autorisation préalable de l'exploitant de l'héliport ou de l'aérodrome .</i>"</p>	Major/conceptual

It is proposed to have instead of "A réception de la demande, la DGTA examine le bien-fondé de la demande et la soumet pour consultation aux parties prenantes intéressées telles que par exemple skeyes, la Défense, le BELANC ou l'organe de consultation visé à l'article 22.", read "A réception de la demande, la DGTA examine le bien-fondé de la demande, notamment en tenant compte de la "Belgian Airspace Vision", et la soumet pour consultation aux parties prenantes intéressées telles que skeyes, la Défense, le DirCOM ou l'organe de consultation visé à l'article 23."	Major/conceptual
Instead of "l'organe de consultation visé à l'article 22" read "l'organe de consultation visé à l'article 23"	Editorial
As the RD is not applicable to military, no need to modify the RD but trilateral agreement (BCAA-skeyes-Def) should be defined for such cases. (and Droneguide adapted accordingly) It is of safety importance than NOTAMING (for manned aviation) can in some cases (non AIP published areas) correspond to geozoning. For non-state A/C, HEMS shall anyway be taken into account in the RD for the creation of geozones.	Major/conceptual
	Editorial
aanpassen	Editorial
	Minor
opname van de bevoegde gewestelijke overheden voor milieu - voor Vlaanderen vb. het agentschap Natuur en Bos	Major/conceptual
"22" vervangen door "23"	Editorial
typfout aanpassen	Editorial

	Major/conceptual
	Major/conceptual
As the Ministry of Defence is recognized as being a "competent authority" (for manned aviation through the different coordination levels BELANC - DIRCO - Minister) and even if the RD is not applicable to military, it should be added that the geozoning for the protection of military operations or trainings may be created by the Ministry of Defence. In addition, what is the procedure for Defence to create a geozone under the direct authority of the Minister of Defence ?	Major/conceptual
regelgeving naar waar wordt verwezen aanvullen	
Renvoyer à l'article 23 au lieu de 22 + Citer le BELANC de manière complète (quitte à mettre l'acronyme entre parenthèses ensuite)	Minor
Changer "article 22" et "Article 23"	Other
A qui ? Il faudrait préciser !	Major/conceptual
ofwel rechtstreeks opnemen in de tekst van het K.B., ofwel op te nemen in het verslag aan de Koning	Major/conceptual
	Minor
Préciser à qui le ministre peut déléguer cette décision.	Major/conceptual

Therefore, it is proposed that instead of "Le ministre décide, sur la base de l'avis de la DGTA, de l'opportunité de créer la zone géographique UAS concernée", read "Le ministre décide, sur la base de l'avis de la DGTA, de skeyes et de la Défense, de l'opportunité de créer la zone géographique UAS concernée".	Major/conceptual
Les définir ? Ou dire où et comment il le fera ? Ou les opératerus pourront-ils trouver cette information ?	Minor
Modifier l'article 7§4 de la sorte : Sur la base de la décision visée au paragraphe 3, le directeur général publie la zone géographique UAS selon les modalités qu'il définit. La publication de ces zones géographiques UAS se fait dans la publication d'information aéronautique (AIP).	Major/conceptual
	Major/conceptual
verwijzen naar Luchtvaartinformatiepublicatie (IAIP).	Major/conceptual
	Minor
Préciser que l'AIP ne peut être un moyen efficace pour les zones temporaires ?	Minor
§4, al. 2: La publication de ces zones géographiques peut notamment se faire dans la publication aéronautique (AIP) et/ou via une application électronique sous la forme d'une page Internet et/ou d'une application mobile mise à disposition du public par la DGTA ou toute entité qu'elle désigne.	Minor
AIP enkel aanduiden voor statische UAS geo zones.	Major/conceptual
Définir les modalités	

8 à compléter comme suit : En application des dispositions de l'article 16 du règlement (UE) 2019/947, les exploitations d'UAS au sein de clubs et associations d'aéromodélisme sont régies par le ministre, y compris les modalités spécifiques d'enregistrement des exploitants, les modalités d'immatriculation des modèles et les redevances applicables	Minor
Maintenir cette responsabilité au sein de la DGTA	Minor
Supprimer cet article superflu, ou si son importance est plus grande qu'il ne paraît, reprendre cet article soit en tout début, soit en fin de texte	
au point apparait 2 fois	Editorial
"In toepassing van artikel 21, 2, van verordening (EU) 2019/947 kan aan..."	Major/conceptual
In toepassing van artikel 21.2, kan aan een piloot op afstand die houder is van een geldig bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA, afgegeven overeenkomstig het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, een bewijs van voltooiing van het online opleiding bedoeld in punt UAS.OPEN.020, 4), b), en UAS.OPEN.040 van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947 worden afgegeven, indien hij een opleiding volgt voor 1 juli 2021.	

à préciser dans l'arrêté ministériel	Major/conceptual
En application de l'article 21.2, un pilote à distance titulaire d'une licence de télépilote de classe 1 en cours de validité, délivrée conformément à l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, se verra délivrer un brevet d'aptitude de pilote permettant d'opérer dans toute la catégorie OPEN et sera dispensé d'examen théorique et pratique. Une preuve de lecture des matières suivantes sera demandée : les procédures opérationnelles, les assurances, la sûreté, l'isolement de la zone survolée;	Major/conceptual
bewijs van bevoegdheid en attest gelijk behandelen voor open category.	Major/conceptual
définir modalités et procédures ici (au lieu de « le DG détermine... » : qu'il le fasse !	Major/conceptual
« peut » est imprécis... par respect pour tous ceux qui ont des licences conformes à l'AR de 2016, il devrait être précisé qu'il auraient juste à faire le test complémentaire online (qui devrait être gratuit!)	Major/conceptual
Cela soulève la question de qui va rédiger les questions et gérer les tests (le DG : donc la DGTA?)	Editorial
répétition « au point 2x »	
La définir déjà ici ! Suggestion : dans les centres d'examens théoriques pour le permis de conduire ? Ou à la DGTA ? OU dans les centres de formation ? Car si fait online de chez soi, n'importe qui peut s'identifier avec sa carte d'identité, et c'est quelqu'un d'autre qui répond aux questions !	Major/conceptual

Offrir une équivalence de plus haut niveau, qui octroie l'accès automatique à la catégorie spécifique, sans redevance.	Editorial
Aanpassen naar "artikel 21.2 van verordening (EU) 2019/945"	Major/conceptual
Herbekijken	Editorial
"... ten minste 75% behaalt "	
Utilisation du réseau existant pour passage des examens théorique et pratique voiture.	Major/conceptual
Prévoir une traduction dans toutes les langues incluant tant les pilotes de Classe1 que les pilotes de Classe 2 pour un accès facilité à l'ensemble de la catégorie OPEN.	Major/conceptual
Les questionnaires devraient être identiques de Madrid à Stockholm et de Paris à Bucarest pour éviter les distortions de concurrence entre ressortissants de différents pays de l'Union. Si un tel questionnaire "universel" n'est pas disponible au lancement, prévoir une procédure temporaire, mais visant à s'aligner sur les autres pays européens, de sorte que chaque candidat, quel que soit son pays, soit confronté à un niveau de difficulté similaire	Minor
"het examen" zoals bedoeld in derde lid.	Minor
"..indien hij of zij ten minste 75% van de vragen correct beantwoordde."	
regelgeving naar waar wordt verwezen aanvullen	
Zelfstudie overwegen voor eigen maken van EU-regelgeving?	Minor
§1er. En application de l'article 21.2 du règlement européen (UE) 2019/947, un pilote à distance (...). (al. 2:) En application de l'article 21.2 du règlement européen (UE) 2019/947, un pilote à distance (...)	Editorial

"In toepassing van 21§2" moet worden aangevuld met "van verordening (EU) 2019/947".	Major/conceptual
Verduidelijking over inhoud examen	Major/conceptual
Offrir une équivalence de plus haut niveau, qui octroie l'accès automatique à la catégorie spécifique, sans redevance.	Major/conceptual
utiliser le réseau existant de passage des examens pour le permis auto/moto pour le passage des examens UAS.	Minor
Please provide example(s)	Major/conceptual
In toepassing van artikel 21.2, kan aan een piloot op afstand die houder is van een geldig bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA, afgegeven overeenkomstig het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, een bewijs van voltooiing van het online opleiding bedoeld in punt UAS.OPEN.020, 4), b), en UAS.OPEN.040 van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947 worden afgegeven, indien hij een opleiding volgt voor 1 juli 2021.	Major/conceptual

<p>§2. Pour évaluer les compétences des pilotes à distance dans le cadre des exploitations soumises à autorisation en application de l'article 12 du règlement (UE) 2019/947, la DGTA pourra imposer une formation complémentaire conforme aux exigences définies au point UAS.SPEC.050(d) pour les activités effectuées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avec un UAS d'un type non spécifié sur sa licence délivrée conformément à l'arrêté royal du 10 avril 2016 (ex : RPL-A). - de type BVLOS ; 	
<p>ZEER belangrijk om deze gelijkstelling te behouden in reeds lopende opvolging projecten!!</p>	Major/conceptual
<p>Abusif pour les télépilotes qui ont déjà leurs licences conformes AR 2016 !</p>	Major/conceptual
	Major/conceptual
<p>Verduidelijken</p>	
	Major/conceptual
<p>Prévoir une traduction ayant le même sens dans toutes les langues.</p>	Major/conceptual
<p>Tenir compte des acquis et favoriser les opérateurs existants du secteur en évitant de les pénaliser financièrement une nouvelle fois</p>	
<p>Bepalen dat hiermee rekening zal worden gehouden tot aan het einde van de overgangperiode?</p>	Minor
<p>Meer zekerheid bieden dat een bewijs van bevoegdheid voldoende is.</p>	Major/conceptual

Les licences Classe 1 doivent être reconnues dans leur intégralité, et seul un examen complémentaire sur la réglementation européenne doit être imposé.	
3° dont la masse maximale au décollage est supérieure à 2kg et inférieure à 25kg possède un niveau de compétence égal à celui visé au point UAS.OPEN.040 (1) et (2) de la Partie A de l'annexe au règlement (UE) 2019/947.	Editorial
	Editorial
aanpassen	Major/conceptual
Préciser les dates de cette période	Editorial
typfout aanpassen	Minor
Volledig UAS.OPEN.020, 4) toelaten	
regelgeving naar waar wordt verwezen aanvullen	
Randvoorwaarden uit EU-verordening meenemen in KB.	
	Minor
Au cours de la période transitoire visée à l'article 22 du règlement européen (UE) 2019/947, un pilote à distance (...)	Editorial
Moet verwezen worden naar artikel 22.	Major/conceptual
Certains devraient déjà être ici. Et préciser par quel biais/où/quand/comment les opérateurs auront connaissance au fur et à mesure qu'ils seront ajoutés?	Minor
Attribuer cette responsabilité à l'administration, pas au ministre	
	Major/conceptual
Qu'il le fasse ici !	Editorial
"... ten minste 75% behaalt"	Major/conceptual

Mettre en place une plateforme en ligne qui serait utilisable dans tout centre agréé, qu'ils s'agisse d'une école de pilotage de drones, d'un centre de formation en aéronautique ou, par exemple, d'un centre d'examen théorique auto	Major/conceptual
Indiquer l'origine de cette valeur définie par l'Europe ou, à défaut s'assurer que la valeur fixée n'est pas décalage complet avec d'autres états membres qui seraient moins stricte en fixant, par exemple, la réussite juste au-dessus de 50%	Minor
"..indien hij of zij ten minste 75% van de vragen correct beantwoordde."	
	Major/conceptual
Qui est habilité à la donner ? Les centres de formation ? A définir	Editorial
"... ten minste 75% behaalt "	Minor
"..indien hij of zij ten minste 75% van de vragen correct beantwoordde."	Major/conceptual
hoorplicht expliciet invoegen	Minor
Verwijzing naar de wet luchtvaart	Editorial
Verwijs naar UAS.OPEN.050	Major/conceptual
définir les amendes et/ou les procédures pénales éventuelles en cas d'infraction constatée	Major/conceptual
définir les modalités de ré-obtention du droit d'exploitation Par exemple, si l'autorisation d'opération en catégorie OPEN était reprise sur le permis de conduire, le pilote devrait passer par son administration communale pour faire réactiver son autorisation	Major/conceptual

Prévoir les modalités liant conduite automobile et pilotage d'UAS en catégorie OPEN certainement, specific et certified à voir (mais sembleraient logiques)	
Graag opsomming van de mogelijkheden hoe een exploitant beroep kan aantekenen.	
Er worden strenge eisen voor de piloten opgesteld, maar de bewoording voor opleidingscentra zijn vaag. Graag duidelijker voorwaarden waaraan opleidingscentra moeten voldoen om de degelijke kwaliteit te garanderen	Major/conceptual
Préciser comment on peut le récupérer ?	Minor
Verwijzing naar de wet luchtvaart	Major/conceptual
Définir la procédure de récupération de son droit/licence.	Major/conceptual
Leerobjectieven en vaardigheidscriteria opnemen in de tekst die door DGLV zijn vastgelegd conform met vereisten van andere EU landen	
Il y a pourtant d'autres activités spécifiques ?	Major/conceptual
quid des centres de formation actuels qui ont déjà prouvé leurs compétences ? Licences d'instructeurs... ?	Major/conceptual
C'est un peu léger comme définition ! Chacun peut estimer qu'il est objectif. Comment est-il contrôlé concrètement ? Avant il y avait au moins la distinction instructeur/examineur !	Major/conceptual
Nous proposons l'imposition d'une licence d'instructeur reconnue, avec une équivalence automatique pour les instructeurs déjà reconnus. L'examen doit se faire par un organisme indépendant appointé par l'état.	Major/conceptual
Préciser ce passage en définissant les compétences nécessaires.	Major/conceptual
Supprimer "à l'exception de toute demande de la DGTA"	Minor
Opentrekken naar rechtspersoon en natuurlijk persoon	Editorial
6° moet 5° worden	Major/conceptual
Huidige kb-verwoording gebruiken (Art 39) of onafhankelijke examinatoren gebruiken	

	Major/conceptual
Donner BEAUCOUP plus d'info sur la façon dont se dérouleront les exploitations en SPECIFIC dans cette section 2, qui se rapporte donc à ces exploitations spécifiquement	Editorial
Uitlijnen	
Suggestie: 6° vervangen door 'de erkende entiteit verbindt zich ertoe om te allen tijde de bepalingen van dit artikel en van het handboek na te leven. Dit wordt bevestigd door een ondertekende verklaring van de verantwoordelijke beheerder.'	Minor
Verduidelijking	Major/conceptual
Définir quelles compétences un formateur doit avoir pour pouvoir exercer.	Major/conceptual
Séparer centres de formations et organes d'évaluation.	Major/conceptual
préciser quel équipement, matériel et immobilier, sont nécessaires pour effectuer les différents types de formations.	Major/conceptual
reconnaitre les écoles déjà établies comme centres de formations reconnus, sans demander de redevances (car elles ont déjà suffisamment investi), et en certifiant que celles-ci sont impartiales et ont un historique d'impartialité.	Major/conceptual
aanpassen	

	Major/conceptual
We suggest to would leave this too specific requirement out of the legislation and determine that with the NQEs or equivalent so that the assessment and the scoring is fit for purpose.	Major/conceptual
Ne pas tomber dans le même piège que précédemment, et forces l'impartialité de l'évaluation des compétences.	Minor
Gelieve ED-244 in acht te nemen.	Major/conceptual
Cela risque de faire grincer des dents ! Est-ce qu'il faut refaire la demande complète tous les ans ?! Entrerait en vigueur à partir de quand ?	
	Major/conceptual
définir une procédure de recours	Major/conceptual

"année civile" n'est pas un terme défini.	
	Major/conceptual
regeling inzake hoorplicht invoegen	Minor
Verwijzing naar de wet luchtvaart	
	Major/conceptual
Définir les éventuelles amendes, le lien éventuel avec une déchéance du droit de conduire et la procédure permettant de ré-obtenir le droit de piloter / exploiter des UAS	Major/conceptual
Mettre en place des procédures permettant aux actuels pilotes 1A d'accéder plus facilement à un LUC, fut-il limité, pour permettre de ne pas être limité par les scénarios standards, accessibles à tous les opérateurs européens en specific	
timing, vanaf wanneer kan dit?	Major/conceptual
Définir !	Major/conceptual
Duquel parlons-nous ?	Major/conceptual
Préciser le processus de mise en échec d'un candidat.	Other
Huidige verzekeringsmodaliteiten worden overgenomen? Zijn voldoende? Europese dekking?	

	Minor
Il serait judicieux de préciser ici le contenu du « règlement CE 785/2004 » ou même préciser les montants minimums qui doivent être couverts. Ce serait plus compréhensible pour tout le monde.	Major/conceptual
détailler les montants assurés pour garantir une couverture suffisante des tiers	Major/conceptual
le montant assuré devrait être défini à minimum 1,6 millions d'euros.	Minor
Please provide example(s)	Minor
Investigate which prices are "normal" and negotiate EU-wide fixed prices	
Serait-il possible de comparer le prix des autorisations reprises dans l'article 22 avec les pays limitrophes? France, Allemagne et Pays-Bas? Si la Belgique impose des prix trop élevés, les opérateurs belges de drones ne seront pas concurrentiels sur le marché européen. Est-ce le but?	Major/conceptual
	Major/conceptual
Vervalt.	Other

	Major/conceptual
	Major/conceptual
	Major/conceptual
	Major/conceptual
2° de registratie van een gecertificeerde UAS bedraagt 125 EUR;	Major/conceptual
2° de registratie van een gecertificeerde UAS bedraagt 125 EUR;	
à préciser dans l'arrêté ministériel	Major/conceptual
Controleer zeker de prijzen van buurlanden en bij voorkeur andere EU landen. Pas aan indien nodig	
blijft de huidige situatie behouden?	Major/conceptual
Les opérateurs actuels ont déjà dépensé un gros budget pour pouvoir travailler. La « mise à jour » (conformité avec UE) devrait être gratuite !	Major/conceptual
125EUR (on comprend donc que la délivrance de l'attestation est incluse)	Major/conceptual
Ici on redemande 50EUR pour l'attestation ?!	Major/conceptual

définir « certifié » et préciser dans quels cas c'est nécessaire. Cela veut-il dire que les UAS Open et Specific ne doivent pas être immatriculés ? Major/conceptual

devrait être gratuite ! La délivrance d'une autorisation peut être payante. Major/conceptual

A quoi cela correspond ? Serait-ce une cotisation déguisée pour dronéguides ? Major/conceptual

1500EUR ! Exagéré (moins cher pour des opérateurs d'autres EM) Major/conceptual

A quoi cela correspond ? Serait-ce une cotisation déguisée pour dronéguides ? Major/conceptual

Encore 150EUR ? Quels sont les modifications concernées ? Si un simple achat d'une drone ou un changement dans le personnel coûte 150EUR à chaque événement, c'est un peu du racket ! Major/conceptual

Donc on favorise les exploitants étrangers au détriment des belges ? Qu'ont décidé les autres EM ? Major/conceptual

Les candidats vont aller se former à l'étranger : On défavorise ici les centres de formation belges ! Major/conceptual

We propose to put this cost in line with registration fees in other countries Major/conceptual

Consult with other EU member states on what the range of fees would be. Major/conceptual

Réduire drastiquement les montant des redevances, et créer un système d'équivalence qui tiendra compte des investissement et paiements déjà effectuées aux autorités pour les déduire des redevances demandées.

[Redacted]

[Redacted]

	Major/conceptual
Définir "UAS certifié" dans le texte	Major/conceptual

Mettre en place un procédure simplifiée ET GRATUITE pour permettre aux pilotes en règle selon l'AR 10/04/2016 d'accéder facilement à une autorisation de vol portant sur l'ensemble de la catégorie OPEN	Major/conceptual
--	------------------

Annuler tous ces montants et s'assurer que le secteur est soutenu par son administration qui doit être financée par volonté politique et non par les opérateurs qui luttent pour survivre économiquement.

Définir les modalités financières de transfert des Exploitants de Classe 1A vers Specific équivalentes à une prorogation Major/conceptual

Définir des montants, tant pour les exploitants belges qu'européens, qui ne soient pas de nature à défavoriser les exploitants belges, que ce soit pour travailler dans leur propre pays qu'à l'étranger. Nous faisons, aujourd'hui déjà, face à l'emploi - hors autorisation - de pilotes venant d'Europe de l'est lors de certains tests réalisés dans notre espace aérien, ce genre de mesure inégalitaire va indubitablement renforcer ce phénomène puisque nos nationaux devront irrémédiablement répercuter ces coûts sur leurs tarifs, déjà jugés trop élevés à l'international...

Major/conceptual
Minor

Verduidelijking frequentie van betaling

Er moet een compensatie komen voor de huidige piloten en operatoren

Prijzetting volledig herbekijken in overleg met alle betrokken partijen. Major/conceptual

définir :

- UAS certifié
- Homologation
- Marquage CE

Major/conceptual

Ajouter à ce passage les mécanismes d'exemption pour les personnes en possession d'une licence Classe 1

Major/conceptual

devrait être gratuit

Major/conceptual

tarifs à revoir

Major/conceptual

définir les modifications possibles

Major/conceptual

devrait être gratuit

Major/conceptual

devrait être gratuit pour les écoles déjà en activité depuis un certain temps (par exemple 1 an)

Major/conceptual

définir de quelles modifications il peut s'agir

	Editorial
23. De Belgian Civil Drone Council wordt als adviesorgaan voor de professionele UAS-sector in België erkend	Editorial
It is proposed to delete this Article. Or, at least, it is proposed that instead of "Le Belgian Civil Drone Council est reconnu comme organe consultatif dédié au secteur du drone professionnel en Belgique. Cet organe consultatif est composé de représentants des administrations publiques et/ou de membres issus du secteur du drone professionnel belge...Cet organe consultatif peut formuler des propositions ou des recommandations, dont le caractère n'est pas contraignant,..." read "Le Belgian Civil Drone Council est reconnu comme organe consultatif dédié au secteur du drone professionnel en Belgique. Cet organe consultatif est composé de représentants des administrations publiques, de skeyes, et/ou de membres issus du secteur du drone professionnel belge...Cet organe consultatif peut formuler des propositions de niveau stratégique, dont le caractère n'est pas contraignant,..."	Editorial
Instead of "...voor de professionele UAS-sector in België erkennen." read "...voor de professionele UAS-sector in België erkend."	Editorial

erkend	Minor
Uitgifte van alle opmerkingen met feedback en nieuw draft KB ter consultatie voor BCDC leden	Editorial
"erkend" i.p.v. "erkennen"	Minor
"federale en gewestelijke" aan het woord overheidsdiensten toevoegen	Major/conceptual
Déplacer l'article plus haut dans l'AR	Editorial
Donner un statut juridique officiel au BCDC (ASBL ?)	

"...erkend."	
Procedure verduidelijken of duiden hoe of waar procedure wordt bepaald.	Major/conceptual
Discuss draft RD with RPAS@Police workgroup and take into account consequences for operators that operate for police and fire services in those negotiations	Major/conceptual
Need extra context to understand impact on current operations during transition period 2020-2021	Major/conceptual

???	Major/conceptual
-----	------------------

The industry needs more transitioning time to apply for the new EU licenses and permits. There is too little time between publication new RD and deadline 1 July 2020. Even today the practical implementations and their implications are still unclear. The focus of all stakeholders should always be on keeping operators operational while allowing them sufficient time to acquired the new EU licenses, permits,...

Quelle procédure suivre pour immatriculer un drone qui ne sera pas équipé d'une étiquette de classe faute de temps accordé au constructeur pour s'adapter à la nouvelle législation européenne (Règlement d'exécution (UE) 2019/945 de la commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord) ?

Mon interprétation est-elle correcte? Quel est le but de rendre invalide le certificat d'enregistrement à partir du moment où le Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit le même format d'immatriculation OO-deux chiffres et deux lettres? Quel est la logique?

Puis-je en conclure que l'on pourra survolé les complexes industriels et prisons en catégorie Open?

<p>Puis-je en conclure que si un stagiaire inscrit à une formation classe 2 ou classe 1 (Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge) et n'ayant pas pu passer son examen avant le 30 juin 2020, il ne pourra plus, après le 01 juillet 2020 obtenir une licence ou attestation de télépilote? Est-ce correct? Dans l'affirmative, que pourra-t'il faire valoir comme formation "drone" suivant le projet d'Arrêté Royale portant exécution du Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord?</p>	
<p>Quelle est la solution pour qu'un opérateur Classe 1A puisse encore continuer à travailler au 01 juillet 2020?</p>	
<p>Si les qualifications d'instruteur et d'examineur disparaissent au 01 juillet 2020, qui va assurer la transition dans le domaine de la formation pour le passage de l'arrêté Royale d'avril 2016 au Règlement d'exécution 2019/947? Peut-on accorder un crédit/équivalence aux personnes qui disposent de ces qualifications?</p>	
<p>Pouvez-vous décrire les démarches à suivre pour qu'un opérateur ayant une autorisation classe 1A (Arrêté royal du 16 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge) puisse travailler de manière légale le 02 juillet 2020?</p>	<p>Major/conceptual</p>

<p>Elke registratie van een niet RPAS in het Belgische register van de op afstand bestuurdde luchtvaartuigsystemen bedoeld in artikel 53 van het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim dat niet beschikt over een geldig homologatie attest zoals beschreven werd in artikel 48 van dit koninklijk besluit. wordt ambtshalve geschrapt op de datum van inwerkingtreding van dit besluit. De registratie van RPAS die conform zijn aan het artikel 48 van het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim blijft behouden. Deze RPAS mogen enkel ingezet worden in de Subcategory A3, of in de 'specific' category in overeenkomst met Deel B van Annex I van de UAS</p>	<p>Major/conceptual</p>
	<p>Major/conceptual</p>
<p>Betere en duidelijkere overgangsmaatregeling uitwerken. Het operationeel houden van bestaande operatoren moet een prioriteit zijn.</p>	

<p>Overgangperiode, continuïteit</p> <p>Nieuwe Europese wetgeving is een goede richting maar mag niet de huidige verworvenheden en opdrachten in gevaar brengen.</p> <p>Momenteel lopen er een 5 tal opdrachten die over deze periode heen gaan. Commercieel en praktisch is het NOT DONE om deze activiteiten te blokkeren. Dit zijn opvolgprojecten in zones EBR54 en grootschalige opdrachten in CTR EBAW. Ik ben van mening dat de opgebouwde waarde en activiteiten zeker moeten weerspiegeld worden in de overgangperiode zodat bestaande piloten en opdrachten kunnen verder geëxploiteerd worden!!</p>	Major/conceptual
<p>Des articles maintenus jusqu'en 2021 comportent des contradictions avec le règlement UE: par exemple, le BVLOS est prévu en spécifique, donc possible avant cette date. Une relecture approfondie s'impose ! Notamment Article 6 (sont interdits : transport, etc. qui sont pourtant dans la nouvelle catégorie certifiée). Idem Art 11 (rayon de 30m). Art 12 : contact visuel (donc VLOS uniquement). Art 13 : 150 pieds en classe 2 et 300 pieds en Classe 1, alors que catégorie ouverte = 120m AGL (393 pieds). Ainsi que toutes les références aux classes 1 et 2 (Art 65 et 66).</p>	Other
<p>La raison est-elle bien parce que seule la catégorie « certifiée » doit désormais être immatriculée OO-XXXX (Art 6 règlement UE)? Et qu'aucun de ceux qui le sont actuellement ne rentre dans ce cas de figure, puisque le transport de biens (et de personnes) n'était de toutes façons pas autorisé dans l'AR 2016?</p>	Minor
<p>termijn tot 21 juli 2021 voor de eerder geregistreerde toestellen invoeren en overgangsbepaling dat de artikelen in het K.B. 2016 tijdelijk nog gelden voor deze categorie</p>	Major/conceptual
<p>Registraties later laten vervallen (bv. 6 maand na inwerkingtreding)</p>	
	Major/conceptual

