



Aanbeveling gericht aan het **directoraat-generaal Luchtvaart**

Raadpleging over het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen

1. Doel

Op verzoek van het directoraat-generaal Luchtvaart (hierna "DGLV") van de FOD Mobiliteit en Vervoer, en overeenkomstig de routekaart (Roadmap), startte de Secretary van de Belgian Civil Drone Council op 10 januari 2020 een schriftelijke raadpleging over het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (hierna "Verordening 2019/947").

Deze raadpleging was gericht aan alle leden van Working Group 1 "Operations, Regulation and Use" en 3 "Drone Integration". Opmerkingen moesten uiterlijk op maandag 20 januari 2020 om 19.00 uur worden ingediend.

Het doel van deze aanbeveling is om de resultaten van deze raadpleging voor te stellen en om het DGLV op basis van deze resultaten aan te bevelen welke maatregelen moeten worden genomen, zowel wat een eventuele wijziging van de tekst betreft als wat eventuele communicatiebehoeften betreft.

2. Resultaten van de raadpleging

2.1. Enkele cijfers

Aan het einde van de raadplegingsperiode werden er 369 opmerkingen ontvangen van 26 leden van de Belgian Civil Drone Council die deelnamen aan de werkzaamheden van Working Group 1 of Working Group 3.

2.2. Analysemethode

De Secretary consolideerde alle ontvangen opmerkingen in één tabel, geordend per artikel. Deze tabel werd ter analyse naar de Working Groups Coordinators gestuurd.

Vervolgens werd er een vergadering georganiseerd tussen de Coordinators van Working Groups 1 en 3, de Vice-Coordinator van WG3 en de Secretary van de Belgian Civil Drone Council.

Op basis van hun conclusies hebben zij een ontwerp-aanbeveling opgesteld en ter goedkeuring voorgelegd aan het Executive Committee (ExeCom) van de Belgian Civil Drone Council.

Op 30 januari 2020 keurde het ExeCom deze aanbeveling goed; de Secretary zal deze aanbeveling onverwijld aan het DGLV bezorgen.

2.3. Belangrijkste ontvangen opmerkingen en aanbevelingen

Deze paragraaf bevat alleen de belangrijkste ontvangen opmerkingen, met uitzondering van opmerkingen van redactionele aard of opmerkingen die niet het standpunt van de meerderheid lijken weer te geven.

De tabel met alle ontvangen, geanonimiseerde, opmerkingen is bij de voorstelling van de aanbeveling gevoegd.

2.3.1. Algemene opmerkingen

- Gebrek aan duidelijkheid

In een aantal opmerkingen wordt er gewezen op een gebrek aan duidelijkheid van de tekst, hetzij door de talrijke verwijzingen naar de artikelen van Verordening (EU) 2019/947, hetzij door meerdere herhalingen van dezelfde bepalingen van het ontwerp van koninklijk besluit.

Er moet aan worden herinnerd dat, zoals vermeld in het bericht dat de raadpleging inleidt, het niet mogelijk is om de bepalingen van de Europese tekst in het ontwerp van koninklijk besluit over te nemen, aangezien de Europese regelgeving rechtstreeks van toepassing is in het Belgische recht. Door deze juridische beperkingen is de tekst immers vrijwel onbegrijpelijk voor buitenstaanders.

Ondanks deze beperkingen is het BCDC van mening dat de tekst leesbaarder kan worden gemaakt.

Het BCDC beveelt het DGLV dan ook aan om de structuur van het ontwerp van koninklijk besluit te herzien om het leesbaarder te maken.

- Gebrek aan precisie

In veel opmerkingen werd er ook melding gemaakt van een gebrek aan precisie, met name wanneer de directeur-generaal van het DGLV de mogelijkheid kreeg om de procedures vast te stellen.

Er wordt gesteld dat de vaststelling van de procedures door de directeur-generaal van het DGLV moet voldoen aan de vereisten die zijn opgenomen in Verordening (EU) 2019/947.

De bepalingen met betrekking tot de indiening van een aanvraag voor een exploitatievergunning worden bijvoorbeeld gedeeltelijk vastgesteld in punt UAS.SPEC.030 van deel B van bijlage 1 bij Verordening (EU) 2019/947 en worden aangevuld met de overeenkomstige bepalingen van de AMC's. In diezelfde AMC's worden ook de vorm en inhoud van de exploitatievergunning vastgesteld. In punt UAS.SPEC.040 wordt bepaald dat de exploitatievergunning onverwijld moet worden afgegeven.

Bovendien zijn deze procedures hoofdzakelijk bedoeld om de praktische regelingen voor de indiening en verwerking van aanvragen/verklaringen vast te stellen. Het lijkt dan ook wenselijk dat deze kunnen worden gewijzigd zonder dat een wijziging van het koninklijk besluit nodig is, zodat een zekere flexibiliteit wordt gewaarborgd.

Het BCDC beveelt het DGLV dan ook aan om ervoor te zorgen dat de AMC's goed worden gecontroleerd en dat alle aldus vastgestelde procedures duidelijk en toegankelijk worden verspreid.

- Onduidelijk toepassingsgebied

In sommige opmerkingen wordt het ontbreken van de vaststelling van het toepassingsgebied van het ontwerp van koninklijk besluit ter sprake gebracht.

Als deze opmerking juist is, moet eraan worden herinnerd dat het toepassingsgebied van het koninklijk besluit niet kan verschillen van dat van Verordening (EU) 2019/947. Het toepassingsgebied van deze Verordening wordt echter zelf vastgesteld in Verordening (EU) 2018/1139¹ en meer in het bijzonder in artikel 2, §3. Punt a) bepaalt met name dat:

“Deze verordening is niet van toepassing op luchtvaartuigen en hun motoren, propellers, onderdelen en niet-geïnstalleerde apparatuur en apparatuur om een luchtvaartuig op afstand te bedienen, terwijl ze worden ingezet voor militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-

¹ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad

brandbestrijdings-, grenscontrole-, kustbewakings- of soortgelijke activiteiten of diensten onder het toezicht en de verantwoordelijkheid van een lidstaat, die in het algemeen belang worden verricht door of uit naam van een orgaan waaraan overheidsbevoegdheden zijn verleend, en het personeel en de organisaties die betrokken zijn bij de activiteiten en diensten die worden verricht door deze luchtvaartuigen".

Uit deze bepalingen blijkt dus dat Verordening (EU) 2019/947 en het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van die Verordening niet van toepassing zijn op de onder a) bedoelde luchtvaartuigen, algemeen bekend als "state aircraft".

In dit verband beveelt het BCDC het DGLV aan om duidelijk te communiceren of de Verordening (EU) en het toekomstige koninklijk besluit al dan niet van toepassing zijn op luchtvaartuigen die door de overheden in hun naam of voor hun rekening worden gebruikt.

- Gebrek aan kennis van Europese bepalingen

Uit de analyse van de opmerkingen blijkt ook dat de bepalingen van Verordening (EU) 2019/947 onvoldoende gekend zijn, wat een aantal opmerkingen en vragen verklaart.

Dit geldt met name voor de minimumleeftijd, waarvoor sommigen hebben voorgesteld om deze te verhogen tot 18 jaar, terwijl artikel 9 van Verordening (EU) 2019/947 de minimumleeftijd vaststelt op 16 jaar en de lidstaten eenvoudigweg toestaat deze te verlagen (zie paragraaf 3).

Hetzelfde geldt voor de opmerkingen die de relevantie van een online-examen in twijfel trekken. De keuze van dit type examen vloeit rechtstreeks voort uit de bepalingen van punt UAS.OPEN.020, 4, (b) van deel A van bijlage 1 bij Verordening (EU) 2019/947, waarin het volgende wordt bepaald: "een online-opleiding heeft voltooid en vervolgens geslaagd is voor een online-theorie-examen".

Dit is ook het geval voor veel van de opmerkingen met betrekking tot de registratie en in het bijzonder de niet-handhaving van de huidige registratienummers.

In veel opmerkingen wordt immers gevraagd om de huidige registratienummers (OO-xxxx) te handhaven.

In artikel 14 van de Verordening wordt echter duidelijk gesteld dat alleen UAS waarvan het ontwerp onderworpen is aan certificering moeten worden geregistreerd (art. 14, §7), overeenkomstig bijlage 7 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Alle andere UAS, zowel die welke in de

categorie "open" worden geëxploiteerd als de meeste die in de categorie "specifiek" worden geëxploiteerd, moeten dus niet worden geregistreerd. Van de UAS die momenteel op de markt zijn, zal slechts een kleine minderheid moeten worden geregistreerd, zo niet geen enkele.

Alleen de exploitanten moeten worden geregistreerd overeenkomstig de bepalingen van artikel 14, §5.

Onder deze omstandigheden lijkt het dus onmogelijk om de huidige registratienummers van de RPAS (die ook overeenkomstig bijlage 7 van ICAO zijn) te handhaven of om te zetten in registratienummers voor UAS-exploitanten.

Rekening houdend met deze elementen **beveelt het BCDC het DGLV aan om snel met de sector te communiceren, zowel over de toekomstige toepasselijke Europese bepalingen als over de implementatie ervan in België.**

Het BCDC herinnert er in dit verband aan dat het ook beschikbaar is om het DGLV te begeleiden bij zijn communicatieacties, terwijl het, rechtstreeks en via zijn leden, informatiecampagnes opzet.

2.3.2. Opmerkingen over de verlaging van de minimumleeftijd in de categorie "open"

In verschillende opmerkingen werd er, evenwel zonder daadwerkelijke rechtvaardiging, op gewezen dat het gevaarlijk kan zijn om een 14-jarige een UAS met een MTOM tot 25 kg te laten besturen.

Na overleg werd er besloten om zich niet te verzetten tegen de keuze van het DGLV om de minimumleeftijd voor vluchtuitvoeringen in subcategorieën A1 en A3 te verlagen tot 14 jaar.

Hierdoor kunnen 14- tot 16-jarigen naast speelgoed, dat hen op die leeftijd waarschijnlijk niet interesseert, immers legaal een UAS besturen. Hierdoor kunnen deze jongeren ook ervaring opdoen voordat ze zich bezighouden met vluchtuitvoeringen die onder de categorie "specifiek" kunnen vallen. Ook de in subcategorie A3 bepaalde afstand tot bevolkte gebieden en de kosten van UAS met een MTOM van meer dan 10 kg leken het risico in verband met dit soort gebruik te kunnen beperken.

Rekening houdend met de mogelijke nabijheid van personen en met de aanvullende opleidingseisen (die met name betrekking hebben op meer technische begrippen), lijkt een verlaging van de minimumleeftijd in subcategorie A2 daarentegen niet wenselijk.

Onder deze omstandigheden **beveelt het BCDC het DGLV aan om de volgende maatregelen te nemen:**

- **de minimumleeftijd verlagen tot 14 jaar voor subcategorieën A1 en A3;**
- **de minimumleeftijd behouden op 16 jaar voor subcategorie A2.**

2.3.3. Opmerkingen over de bepalingen betreffende de geografische UAS-zones

De ontvangen opmerkingen over dit artikel zijn talrijk, maar tamelijk uiteenlopend.

Samenvattend kan worden gesteld dat er in veel opmerkingen werd verzocht om verduidelijking van de implementatie van deze geografische UAS-zones (welke zones worden overwogen, om welke redenen, ...) en van de wijze van publicatie ervan (AIP vs. elektronische of andere toepassing).

- *Invoering van algemene regels voor de afbakening van bepaalde geografische UAS-zones*

In antwoord op deze opmerkingen kan worden overwogen om algemene regels in te voeren om bepaalde geografische UAS-zones op bepaalde plaatsen of in de buurt van specifieke inrichtingen af te bakenen. In het bijzonder UAS-activiteiten in de buurt van ongecontroleerde luchtvaartterreinen en helihavens kunnen op deze manier worden behandeld.

Een dergelijke maatregel zou ook gunstig zijn voor de vereenvoudiging van de structuur van het luchtruim, waardoor de vermenigvuldiging van kleine zones wordt voorkomen en het hoogste niveau van luchtvaartveiligheid wordt gewaarborgd. Dit is bijvoorbeeld de oplossing die in het kader van de uitwerking van het CONOPS is gekozen om de luchtverkeersorganisaties in staat te stellen UAS-vluchten te beheren, met name in de RMZ/TMZ van EBKT, zonder dat er extra luchtruim wordt afgebakend.

In verschillende opmerkingen wordt er ook gewezen op de noodzaak van specifieke bepalingen voor de afbakening van een zone in spoedgevallen, bijvoorbeeld op verzoek van de hulpdiensten of van Defensie.

Het BCDC beveelt het DGLV aan om deze bepalingen te verduidelijken en te zorgen voor duidelijke communicatie over de voorwaarden voor de implementatie van de geografische zones.

Daartoe beveelt het BCDC aan om bij het definiëren van geografische zones voor drones de voorwaarden met betrekking tot vluchten rond ongecontroleerde luchtvaartterreinen en helihavens te voorzien.

Het BCDC is ook van mening dat er een "spoedprocedure" moet worden ingevoerd, zodat in geval van een crisissituatie zeer snel een geografische UAS-zone kan worden afgebakend.

- Inachtneming van het juiste niveau van raadpleging

De mogelijkheden voor de oprichting van geografische UAS-zones moeten worden onderzocht, rekening houdend met de criteria die zijn vastgesteld in de Europese regelgeving (veiligheid, beveiliging, milieu, enz.), maar ook met andere nationale beleidscriteria zoals de voorwaarden van de "Belgian Airspace Vision", het advies van de verlener van luchtverkeersdiensten, skeyes, evenals dat van Defensie of andere belanghebbenden, met name de regionale overheden of administraties, wanneer deze zones een invloed kunnen hebben op het milieu.

Het BCDC beveelt aan om artikel 7 van het ontwerp van koninklijk besluit dienovereenkomstig te wijzigen.

2.3.4. Opmerkingen over de omzetting van bestaande certificaten voor piloten

In verschillende opmerkingen werd de wens geuit dat niet alleen bewijzen van bevoegdheid als bestuurder van een RPA, maar ook attesten automatisch en zonder verdere formaliteiten worden omgezet. Anderen zijn van mening dat er geen aanvullende opleiding mag worden vereist in de categorie "specifiek" voor piloten die in het bezit zijn van een bewijs van bevoegdheid voor klasse 1.

Met betrekking tot de online-opleiding en het -examen voor subcategorieën A1 en A3 blijkt dat zowel piloten met een attest voor klasse 2 als piloten met een bewijs van bevoegdheid voor klasse 1, naast de materie met betrekking tot Verordening (EU) 2019/947, voldoende kennis hebben om een omzetting van hun certificaat in een bewijs van voltooiing van de in punt UAS.OPEN.020, 4), b) bedoelde online-opleiding te rechtvaardigen.

Verordening (EU) 2019/947 schept echter heel andere exploitatievoorwaarden dan die welke zijn toegestaan op grond van het koninklijk besluit van 10 april

2016. Daarom lijkt het noodzakelijk om zowel een online-opleiding als -examen op te leggen aanvullend bij deze verordening.

Daarentegen lijken, gezien de operationele voorwaarden van subcategorie A2 en de vereiste kennis voor het aanvullende theorie-examen, alleen piloten die in het bezit zijn van een bewijs van bevoegdheid voor klasse 1 over voldoende kennis en ervaring te beschikken om een vrijstelling van dit aanvullende theorie-examen te rechtvaardigen.

In het kader van de opleiding in de categorie "specifiek" lijkt het bij gebrek aan een in de Europese verordening gedefinieerd certificaat niet mogelijk om de nationale certificaten om te zetten.

Aangezien de mogelijkheden van de categorie "specifiek" veel ruimer zijn dan die van de huidige regelgeving, lijkt het ook noodzakelijk om zich ervan te vergewissen dat piloten met een bewijs van bevoegdheid voor klasse 1 over de vereiste vaardigheden beschikken om dit nieuwe type vluchtuitvoering uit te voeren (bv. BVLOS, vervoer van voorwerpen, vluchtuitvoeringen op grotere hoogten, enz.).

Het BCDC beveelt het DGLV dan ook aan om:

- **de omzetting te voorzien van attesten van bestuurder van een RPA (klasse 2) in een bewijs van voltooiing van de in punt UAS.OPEN.020, 4), b) bedoelde online-opleiding, op voorwaarde dat een door het DGLV georganiseerd online-examen uitsluitend met betrekking tot Verordening (EU) 2019/947 met goed gevolg is afgelegd;**
- **de omzetting te voorzien van bewijzen van bevoegdheid als bestuurder van een RPA (klasse 1) in een bewijs van voltooiing van de in punt UAS.OPEN.020, 4), b) bedoelde online-opleiding, op voorwaarde dat een door het DGLV georganiseerd online-examen uitsluitend met betrekking tot Verordening (EU) 2019/947 met goed gevolg is afgelegd;**
- **de omzetting te voorzien van bewijzen van bevoegdheid als bestuurder van een RPA (klasse 1) in een vaardigheidscertificaat van piloot op afstand, zonder andere formaliteiten dan het afleggen en slagen voor het online-examen met betrekking tot Verordening (EU) 2019/947.**

Het BCDC benadrukt ook het belang van een brede afweging in het raam van de categorie "specifiek" van de theoretische en praktische vaardigheden die in het kader van het behalen van een bewijs van bevoegdheid voor klasse 1 zijn aangetoond, waarin de huidige piloten zwaar hebben geïnvesteerd.

Bijkomende opleidingen kunnen enkel worden opgelegd in situaties die momenteel niet zijn toegestaan in het raam het koninklijk besluit van 10 april 2016.

Het BCDC is ook van mening dat de theoretische en praktische vaardigheden die in het kader van het behalen van een attest van bestuurder van een RPA zijn aangetoond, onder de categorie "specifiek" in aanmerking moeten worden genomen.

2.3.5. Opmerkingen over de bepalingen betreffende entiteiten die erkend zijn om opleidingen in de categorie "specifiek" te organiseren

Vele opmerkingen over dit artikel wijzen op een gebrek aan precisie. De opgelegde verplichtingen lijken niet voldoende gedetailleerd te zijn om een uniform en afdoend opleidingsniveau te garanderen.

Zo wijzen sommige actoren (uit de opleidingswereld) op de noodzaak van de handhaving van een systeem dat een beroep doet op instructeurs, of zelfs examinatoren die door het DGLV zijn erkend. Volgens hen is dit de enige manier om een hoog vaardigheidsniveau te behouden en te zorgen voor standaardisatie in de opleiding om de risico's op het vlak van bekwaamheid van piloten te beperken.

Sommigen pleiten ook voor het behoud van de opleidingsterreinen zoals voorzien in het koninklijk besluit van 10 april 2016, d.w.z. dat de entiteit die erkend is voor het verstrekken van opleidingen in de categorie "specifiek", al haar praktische opleidingen moet organiseren op een of meer terreinen die vooraf door het DGLV zijn erkend.

Het BCDC beveelt het DGLV aan om artikel 16 van het ontwerp van koninklijk besluit te wijzigen om de vereisten met betrekking tot de erkende entiteiten nauwkeuriger vast te stellen en zo een zekere harmonisering van de opleidingen te garanderen om via de vaardigheden van de piloten op afstand een hoog veiligheidsniveau te garanderen.

2.3.6. Opmerkingen over de vergoedingsvoorstellen

In de opmerkingen wordt het voorstel unaniem verworpen, niet zozeer wat betreft de prestaties waarvoor vergoedingen moeten worden betaald, als wel wat betreft de voorgestelde bedragen voor deze vergoedingen. In sommige opmerkingen wordt zelfs geëist dat deze diensten kosteloos zouden worden verleend om de ontwikkeling van deze opkomende sector te stimuleren, terwijl

in andere opmerkingen wordt gewezen op de noodzaak om vergoedingen vast te stellen die meer in overeenstemming zijn met de economische realiteit van de sector.

Het BCDC herinnert er in dit verband aan dat de sector momenteel voornamelijk bestaat uit individuele ondernemers of zeer kleine ondernemingen (max. 2 of 3 personen) met zowel het statuut van exploitant als van piloot.

Ook vestigt het BCDC de aandacht van het DGLV op de investeringen die de exploitanten reeds hebben gedaan in het kader van het koninklijk besluit van 10 april 2016 en op de realiteit van de rentabiliteit van de sector. Vandaag de dag leeft immers een zeer klein aantal actoren van zijn UAS-activiteiten.

- **Reeds gedane investeringen**

Om in overeenstemming te komen met het koninklijk besluit van 10 april 2016 en om tegemoet te komen aan de verzoeken van de klanten, hebben de piloten/exploitanten van klasse 1a de afgelopen jaren op zijn minst de volgende bedragen geïnvesteerd:

- € 3.000 tot 4.000 om de opleiding te volgen en de theoretische en praktische examens te betalen;
- € 750 tot 1.000 voor de kosten in verband met de afgifte van een vergunning voor klasse 1A, medische onderzoeken (LAPL) en andere registratie(s) van hun UAS('s);
- € 3.000 tot 10.000 aan apparatuur (UAS) die door het DGLV is erkend voor risicovolle vluchtuitvoeringen. Het grootste deel van deze investeringen in apparatuur wordt vertegenwoordigd door de aankoop van hexacopters (duurder) die alleen gerechtvaardigd is om te voldoen aan de verplichting, die enkel in België bestaat, om in het geval van vluchtuitvoeringen in de buurt van personen, een UAS te gebruiken die met 1 motor minder in staat is om te blijven vliegen.

- **Risico op aanmoediging van illegale vluchtuitvoeringen**

Het opleggen van – te hoge – vergoedingen dreigt ook illegale exploitanten aan te moedigen, die met lagere kosten de facto goedkopere diensten kunnen aanbieden.

Op dit ogenblik kan reeds worden vastgesteld dat een aantal opdrachten worden gemist door exploitanten die voldoen aan de voorwaarden van het koninklijk besluit van 10 april 2016 omdat de kosten te hoog zijn in vergelijking

met die van illegale exploitanten. Het voorstel in het ontwerp van koninklijk besluit zou deze situatie alleen maar versterken.

- Analyse van de in artikel 22 voorgestelde vergoedingen

Bedoeld artikel Vergoeding	Opmerkingen	Voorstel
Art. 12, 1° <i>Registratie UAS-exploitant</i>	Dit bedrag kan aanvaardbaar lijken, aangezien deze registratie slechts één keer moet worden gedaan. Niettemin lijkt het te hoog in vergelijking met de prijzen die in het buitenland worden aangerekend (tussen € 5 en 10)	€ 5
Art. 12, 2° <i>Inschrijving UAS</i>	Deze vergoeding is alleen aanvaardbaar als de huidige geregistreerde UAS hun registratienummer kunnen behouden, zonder extra kosten.	€ 100
Art. 12, 3° <i>Examen A1/A3</i> Art. 12, 4° <i>Examen A2</i>	Het bedrag van deze vergoeding is draaglijk voor een professional, maar niet voor een amateur. Dit kan sommige personen ertoe aanzetten om illegaal te handelen, terwijl dit examen bedoeld is om een minimum aan kennis van de piloten te garanderen, wat ook een zeker veiligheidsniveau garandeert.	Gratis of maximaal € 50
Art. 12, 5° <i>Omzetting piloot</i>	Gezien de reeds gedane investeringen in opleidingen zou de omzetting gratis moeten zijn.	Gratis: Te schrappen
Art. 12, 6° <i>Verklaring toezicht/jaar</i> +	De standaardscenario's volgen vooraf vastgestelde kaders. De UAS-exploitant stuurt een eenvoudige kennisgeving en geen verzoek om toestemming. De toegang ervan voor de exploitanten moet eenvoudig en toegankelijk zijn.	€ 150/jaar voor alle STS
Art. 12, 7° <i>Vergunning (afgifte)</i>	De voorgestelde vergoedingen komen neer op een vliegverbod voor een groot aantal exploitanten die momenteel in veel betere omstandigheden kunnen vliegen, terwijl het koninklijk besluit van 2016 al te duur en te complex is voor de sector om zich te ontwikkelen of gewoonweg normaal te functioneren.	€ 150/jaar
Art. 12, 8° <i>Vergunning (toezicht/jaar)</i>		Gratis: Te schrappen
Art. 12, 9° <i>Vergunning wijz. & verlenging</i>		
Art. 12, 10° <i>Vergunning cross-border (buiten BE)</i>	Dit voorstel vormt een protectionistische maatregel die indruist tegen de geest van de Europese tekst en tegen het nut voor de exploitanten om	75€

	concurrerende diensten over de grenzen heen aan te bieden.	
Art. 12, 11° <i>LUC (afgifte)</i>	Een LUC is een kans die niet buiten het bereik van UAS-exploitanten mag worden gebracht. Een vergoeding van € 5.000 verhindert de toegang tot een LUC. Het zal niet mogelijk zijn om een dergelijke vergoeding terug te verdienen.	€ 700/jaar
Art. 12, 12° <i>LUC (toezicht/jaar)</i>	Net als die voor de afgifte van een LUC staan deze vergoedingen los van de commerciële mogelijkheden van de UAS-exploitanten.	Gratis: Te schrappen
Art. 12, 13° <i>LUC wijz.</i>		
Art. 12, 14° <i>Recognised entity</i>	De huidige context is schadelijk voor de opleidingscentra die in bedrijf zijn en die het moeilijk zullen hebben om de verandering van systeem te overleven. Er zijn weinig zakelijke mogelijkheden voor eventuele nieuwe erkende centra. Niet-erkende entiteiten zullen op dezelfde manier als erkende centra praktische opleidingen kunnen geven. Deze dwangsom zal een situatie creëren waarin een erkend centrum geen overlevingskans meer heeft, wat ten goede komt aan niet-erkende onafhankelijke instructeurs.	150€/jaar
Art. 12, 15° <i>Recognised entity (hernieuwing)</i>		Gratis: Te schrappen
Art. 12, 16° <i>Recognised entity (wijziging)</i>		

Het BCDC beveelt aan deze bepalingen volledig aan te passen aan de economische realiteit van de sector. Bij het bepalen van de hoogte van de vergoedingen moet het DGLV erop toezien dat deze geen belemmering vormen voor de economische ontwikkeling van deze sector in België. Minimumbedragen, of soms zelfs helemaal geen bedragen zouden de snelle ontwikkeling van de Belgische professionele UAS-sector helpen bevorderen, waardoor deze sector zich kan positioneren als een van de leiders op de Europese markt.

2.3.7. Opmerkingen over de bepalingen tot opheffing van het koninklijk besluit van 10 april 2016 (KB Drones)

Artikel 24 van het ontwerp van koninklijk besluit behoudt een deel van de bepalingen van het koninklijk besluit van 10 april 2016 dat van kracht is tot 1 juli 2021. Deze bepalingen werden door veel commentatoren sterk bekritiseerd als een belemmering voor de ontwikkeling van de sector.

De belangrijkste reden voor deze kritiek is een gebrek aan begrip van de bepalingen van dit artikel.

Artikel 21, §1 van Verordening (EU) 2019/947 bepaalt namelijk dat *"vergunningen die zijn afgegeven aan exploitanten van UAS, vaardigheidscertificaten van piloot op afstand en verklaringen van UAS-exploitanten (...), afgegeven op basis van nationale wetgeving, blijven geldig tot 1 juli 2021."* De verklaringen en vergunningen van klasse 1 en de attesten en bewijzen van bevoegdheid van bestuurder van een RPA, afgegeven overeenkomstig het koninklijk besluit van 10 april 2016, kunnen dus nog steeds worden gebruikt tussen 1 juli 2020 en 1 juli 2021, in zoverre deze certificaten geldig blijven (datum niet verstreken). Deze kunnen echter alleen binnen een nationaal kader worden geaccepteerd. Het is daarom noodzakelijk om tot 1 juli 2021 de relevante bepalingen van het koninklijk besluit van 10 april 2016 te behouden zodat de voortzetting van de activiteiten op basis van nationale certificaten mogelijk blijft.

Als UAS-exploitanten onder de voorwaarden van Verordening (EU) 2019/947 willen kunnen opereren, zullen zij dat moeten doen:

- ofwel in het raam van de categorie "open" waarvoor geen vergunning nodig is;

- ofwel in het raam van de categorie "specifiek" door:

- een verklaring op basis van een nationaal standaardscenario overeenkomstig de bepalingen van artikel 5, §5, en artikel 23, §2 in te dienen;
- een exploitatievergunning overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 (of 13 voor grensoverschrijdende vluchtuitvoeringen) te verkrijgen.

Het BCDC betreurt dat deze uitleg niet werd gegeven bij de opening van de raadpleging.

Het BCDC beveelt het DGLV aan om deze bepalingen in de nieuwe structuur van het ontwerp van koninklijk besluit te verduidelijken en ervoor te zorgen dat het zo snel mogelijk en op een zeer duidelijke manier de voorwaarden voor de overgang van het Belgische systeem naar het Europese systeem communiceert.

3. Tabel van de aanbevelingen

Artikel		Aanbevelingen
Algemeen	1.	De structuur van het ontwerp van koninklijk besluit herzien om het leesbaarder te maken
Algemeen	2.	Ervoor zorgen dat AMC's goed worden gecontroleerd en dat alle aldus gedefinieerde procedures op een duidelijke en toegankelijke manier worden verspreid
Algemeen	3.	Voor een duidelijke communicatie zorgen over het al dan niet van toepassing zijn van de verordening (EU) en het toekomstige koninklijk besluit op luchtvaartuigen die door de overheden in hun naam of voor hun rekening worden gebruikt
Algemeen	4.	Snel communiceren zowel over de toekomstige toepasselijke Europese bepalingen als over de implementatie ervan in België
Art. 4	5.	De minimumleeftijd verlagen tot 14 jaar voor subcategorieën A1 en A3; De minimumleeftijd behouden op 16 jaar voor subcategorie A2
		Nieuw artikel 4: <i>"In toepassing van de bepalingen van artikel 9, §3 van Verordening (EU) 2019/947 is de vereiste minimumleeftijd voor piloten op afstand bij een vluchtuitvoering met een UAS in de subcategorie A1 (UAS.OPEN.020) en de subcategorie A3 (UAS.OPEN.040) van de categorie "open" 14 jaar. De minimumleeftijd voor subcategorie A2 (UAS.OPEN.030) blijft ongewijzigd."</i>
Art. 7	6.	De bepalingen met betrekking tot de geografische UAS-zones verduidelijken; Zorgen voor een duidelijke communicatie over de voorwaarden voor de implementatie van de geografische zones;
Art. 7, §1	7.	Bij de bepaling van geografische UAS-zones voorzien in voorwaarden voor vluchten rond ongecontroleerde luchtvaarterreinen en helihavens
Art. 7, §2	8.	Inachtneming van het juiste niveau van raadpleging
		Nieuw lid 3: <i>"In het kader van de in lid 1 bedoelde analyse en het in lid 2 bedoelde advies houdt het DGLV met name rekening met: 1° de criteria bepaald in artikel 15 van de Verordening (EU)</i>

		<p>2019/947;</p> <p>2° het advies van de federale en/of regionale administraties die rechtstreeks betrokken zijn bij de uitvoering van de criteria bedoeld in artikel 15 van de Verordening (EU) 2019/947;</p> <p>3° de nationale beleidscriteria zoals die met name door skeyes en Defensie zijn geformuleerd."</p>
<p>Art. 7, §5</p>	<p>9.</p>	<p>Voorzien in een "spoedprocedure" die het mogelijk maakt om in geval van een crisissituatie onverwijld een geografische UAS-zone af te bakenen</p>
		<p>Nieuwe paragraaf 5:</p> <p>"In geval van dringende noodzaak kan een tijdelijke geografische zone worden ingevoerd door de eenvoudige publicatie van een NOTAM overeenkomstig de regels die daarop van toepassing zijn".</p>
<p>Art. 10, §1</p>	<p>10.</p>	<p>De omzetting van attesten van bestuurder van een RPA (klasse 2) en van bewijzen van bevoegdheid als bestuurder van een RPA (klasse 1) in een bewijs van voltooiing van de in UAS.OPEN.020, 4), b) bedoelde online-opleiding, op voorwaarde dat een door het DGLV georganiseerd online-examen uitsluitend met betrekking tot Verordening (EU) 2019/947 met goed gevolg is afgelegd;</p> <p>De omzetting te voorzien van bewijzen van bevoegdheid als bestuurder van een RPA (klasse 1) in een vaardigheidscertificaat van piloot op afstand, zonder andere formaliteiten dan het afleggen en slagen voor het door het DGLV georganiseerde online-examen met betrekking tot Verordening (EU) 2019/947</p>
		<p>Nieuw artikel 10, §1:</p> <p>"In toepassing van artikel 21, §2 van Verordening (EU) 2019/947, kan aan een piloot op afstand die houder is van een geldig attest van bestuurder van een RPA of 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 de online-opleiding bedoeld in punt UAS.OPEN.020, 4), b) van deel A van de bijlage bij Verordening (EU) 2019/947 worden afgegeven, indien hij een opleiding volgt en slaagt voor een door het DGLV georganiseerd online theorie-examen over Verordening (EU) 2019/947.</p> <p>In toepassing van artikel 21, §2 van Verordening (EU) 2019/947, kan aan een piloot op afstand die houder is van een geldig</p>

		<p><i>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 vluchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, een vaardigheidscertificaat van piloot op afstand bedoeld in punt UAS.OPEN.030, 2) van deel A van de bijlage bij verordening (EU) 2019/947 worden afgegeven, indien hij een opleiding volgt en slaagt voor een online theorie-examen bedoeld in het eerste lid.“</i></p>
<p>Art. 10, §2</p>	<p>11.</p>	<p>In het kader van de categorie “Specifiek” de bekwaamheden van piloten erkennen die in het bezit zijn van een certificaat van bestuurder van een RPA of bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA, en bijkomende opleidingen opleggen, enkel in het raam van vluchttuitvoeringen die niet toegelaten zijn op grond van het koninklijk besluit van 10 april 2016 of die bekwaamheden vereisen voor het uitvoeren van vluchttuitvoeringen die niet gedekt waren door het koninklijk besluit.</p>
		<p>Nieuw artikel 10, §2: <i>“Om de vaardigheden van piloten op afstand te beoordelen in het raam van de vluchttuitvoeringen die in toepassing van artikel 12 van Verordening (EU) 2019/947 aan een vergunning zijn onderworpen, zal het DGLV in het bijzonder rekening houden met het verkrijgen door de piloot op afstand van een attest van bestuurder van een RPA of van een 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 vluchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim. Op basis van de beoordeling van het operationele risico en de operationele kenmerken van de geplande vluchttuitvoeringen kan het DGLV een aanvullende opleiding opleggen conform de voorwaarden vastgelegd in punt UAS.SPEC.050(d) indien de geplande vluchttuitvoeringen niet waren toegelaten in het raam van het koninklijk besluit van 10 april 2016 en/of indien de vereiste vaardigheden niet voldeden aan de opleidingsvereisten van het koninklijk besluit van 10 april 2016.“</i></p>
<p>Art. 16</p>	<p>12.</p>	<p>De vereisten voor erkende entiteiten nauwkeuriger vaststellen om een gelijkwaardig opleidingsniveau tussen de verschillende erkende entiteiten te garanderen</p>
<p>Art. 22</p>	<p>13.</p>	<p>Dit artikel grondig wijzigen en aanpassen aan de economische realiteit van de UAS-sector om de ontwikkeling van de sector</p>

		niet te belemmeren
		Zie voorstel geformuleerd onder punt 2.3.6
Art. 24	14.	De bepalingen van dit artikel verduidelijken; Ervoor zorgen dat de voorwaarden voor de overgang van het Belgische systeem naar het Europese systeem zo snel mogelijk en op een zeer duidelijke manier worden gecommuniceerd
		Nieuw artikel 24: <i>"Artikelen 2 tot en met 4, 15 tot en met 64, 68 tot en met 77, 91, 101 tot en met 104 van het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim en de bijlagen daarbij worden opgeheven met ingang van de inwerkingtreding van dit besluit.</i> <i>Om de activiteiten in het raam van de vluchtuitvoeringen van klasse 2, verklaringen van klasse 1B, vergunningen van klasse 1A, attesten en bewijzen van bevoegdheid als bestuurder van een RPA overeenkomstig de bepalingen van artikel 21, §1 van de Verordening (EU) 2019/947 te kunnen voortzetten, worden de overige bepalingen van voormeld koninklijk besluit op 1 juli 2021 opgeheven.</i> <i>[Overgenomen uit andere alinea's]"</i> .

Goedgekeurd door de aanwezig leden van het ExeCom, op 30 januari 2020