

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering inzake het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen

## Samenvatting

Voorliggend ontwerp van KB heeft tot doel uitvoering te geven aan de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen. Hiervoor dient de Belgische regelgeving herzien en aangevuld te worden.

Een positief advies op het ontwerp van KB wordt voorgesteld. Een aantal inhoudelijke en tekstuele opmerkingen worden geformuleerd.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld : Mobiliteit.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Gunstig advies van Inspectie van Financiën d.d. 6.4.2020.

## 2. INHOUD

### A. INLEIDING

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3° en 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen worden de Gewestregeringen betrokken bij "het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen

bedoeld in § 1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”, en bij “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”.

Bij brief vroeg de federale Minister van Mobiliteit om, in toepassing van het Protocol van 24 april 2001, advies uit te brengen over het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen.

## **B. TOELICHTING**

### **1. Context**

Momenteel is de volgende wetgeving van toepassing voor de vanop afstand bestuurde luchtvaartuigen : het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, het zogenaamde ‘KB drones’.

In het kader van de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen dient de Belgische regelgeving herzien te worden. Sommige van de in de uitvoeringsverordening vastgestelde regels moeten worden aangevuld met nationale bepalingen om ze in België ten uitvoer te leggen. Het ontwerp-KB geeft hieraan uitvoering.

De uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 is van toepassing met ingang van 1 juli 2020.

### **2. Algemene bespreking**

In de uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 worden drie categorieën vluchtuitvoeringen vastgesteld op basis van het geïdentificeerd risiconiveau, nl. ‘open’, ‘specifiek’ en ‘gecertificeerd’.

#### Hoofdstuk 1

In dit hoofdstuk komen de algemene bepalingen aan bod met o.m. de definities (art. 1) en de aanwijzing van het DGLV als bevoegde autoriteit (art. 3).

#### Hoofdstuk 2

In dit hoofdstuk komen de volgende onderwerpen aan bod :

1) de aanvraag tot registratie van een UAS (onbemand luchtvaartuigstelsel)-exploitant (art. 4§1) en

2) de aanvraag tot registratie van een UAS (art. 4§2). Beide aanvragen dienen gericht te worden aan het DGLV, dat een register opmaakt (art. 4§3).

Het gebruik van de gegevens uit deze registers wordt vastgelegd in art. 4§3 en 4 van het ontwerp van KB.

3) De aanvraag om een geografische UAS-zone af te bakenen wordt eveneens ingediend bij het DGLV (art. 5). De minister of zijn gemachtigde beslist, op basis van het advies van het DGLV, over de wenselijkheid van de afbakening van een geografische UAS-zone en stelt de voorwaarden vast om toegang tot deze zone te verkrijgen. De afbakening van de geografische UAS-zone en de voorwaarden worden bekend gemaakt.

Opmerking: in een geografische UAS-zone kunnen UAS-vluchten worden gefaciliteerd, beperkt of verboden (teneinde risico's in verband met veiligheid, privacy van persoonsgegevens, beveiliging of het milieu te beperken).

### Hoofdstuk 3

In hoofdstuk 3 worden de bepalingen weergegeven die van toepassing zijn op UAS-vluchtuitvoeringen in de 'open' categorie (categorie met de laagste risico's, die niet onderworpen is aan de standaard procedures inzake naleving van de luchtvaartregelgeving).

Hierbij wordt de minimumleeftijd vastgelegd voor de subcategorieën (art. 7).

Er wordt voorzien dat de directeur-generaal (van het DGLV) de inhoud van de opleiding, de examenvragen en de procedure voor de organisatie van de examens bepaalt (art. 8 en 9).

Inbreuken tegen de opgelegde regels die van toepassing zijn op piloten op afstand kunnen bestraft worden door de bevoegde minister of zijn gemachtigde (art. 11).

Verder worden bepalingen m.b.t. de noodzakelijke verzekeringen vermeld (art. 12).

### Hoofdstuk 4

In dit hoofdstuk worden de bepalingen weergegeven die van toepassing zijn op de UAS-vluchtuitvoeringen in de categorie 'specifiek' (waar enige controle op de vluchtuitvoeringen moet worden uitgeoefend).

Voor dergelijke vluchtuitvoeringen is een exploitatievergunning nodig (art. 14), tenzij men voldoet aan een standaardscenario dat bepaald wordt door de minister (art. 13). In dat geval dient de UAS-exploitant een verklaring in bij het DGLV.

Vluchtuitvoeringen door in andere landen geregistreerde UAS-exploitanten moeten worden aangevraagd, tenzij een verklaring volstond in het thuisland, dan volstaat het bezorgen van de verklaring (art. 15).

De aanvraag voor een exploitatievergunning (art. 14) en de aanvraag voor een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC) (art. 16) worden ingediend bij het DGLV.

De directeur-generaal bepaalt de vorm en modaliteiten voor de indiening van de aanvragen en de verklaringen.

Om de vaardigheden van de piloten op afstand te beoordelen in het kader van vluchtuitvoeringen die aan een exploitatievergunning onderworpen zijn, houdt het DGLV rekening met het verkrijgen van een attest van bestuurder of het bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA (op afstand bestuurd luchtvaartuig), afgegeven overeenkomstig het 'KB drones' van 10 april 2016 (art. 17).

De minister of zijn gemachtigde kan entiteiten erkennen voor de organisatie van de opleiding en de controle van vaardigheden van piloten op afstand (art. 18). De voorwaarden voor deze erkenning worden beschreven in art. 18§1 van het ontwerp-KB en hebben betrekking op de aanvrager, het personeel, de uitrusting en de ter beschikking stelling van een handboek. De lijst van erkende entiteiten wordt gepubliceerd (art. 18 §6). De geldigheidsduur van de erkenning bedraagt één jaar en kan verlengd worden met één jaar (art. 18§3). De erkenning kan onder bepaalde omstandigheden opgeschort, beperkt of ingetrokken worden door de directeur-generaal (art. 18§4). Audits en inspecties door het DGLV zijn mogelijk (art. 18§5).

Elke erkende entiteit stelt een beoordelingsverslag op na het uitvoeren van de beoordeling van de vaardigheden van de leerling-piloot (art. 18§2).

De minister of zijn gemachtigde kan elke vluchtuitvoering onder dekking van een exploitatieverklaring verbieden indien niet voldaan wordt aan de van toepassing zijnde voorwaarden (art. 20). Om soortgelijke redenen kan een exploitatievergunning of een certificaat van exploitant van lichte UAS (LUC) worden geschorst, ingetrokken of in toepassingsgebied beperkt door de minister of zijn gemachtigde.

Verder worden bepalingen m.b.t. de noodzakelijke verzekeringen vermeld (art. 21).

#### Hoofdstuk 5

Hoofdstuk 5 regelt de overgang van de Belgische regelgeving ('KB drones') naar de Europese regelgeving. Deze overgang wordt voorzien voor piloten op afstand die beschikken over een attest van bestuurder van een RPA of een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA (art. 22§1). Deze attesten en bewijzen blijven geldig tot hun vervaldag en uiterlijk tot en met 30 juni 2021 (cf. Art 21 van uitvoeringsverordening (EU) 2019/947) (art. 23). De piloten ontvangen een bewijs van opleiding als ze slagen voor een specifieke online-opleiding (art. 22 §1).

Er wordt een overgangperiode van (meer dan) twee jaar voorzien voor het vereiste vaardigheidsniveau van de piloten van de UAS in de categorie 'open' die niet voldoen aan de delen 1 t.e.m. 5 van de bijlage bij de Gedelegeerde Verordening EU (2019/945) (cf. Art. 22 van uitvoeringsverordening (EU) 2019/947) (art. 24).

De registratie van RPAS (op afstand bestuurd luchtvaartstelsel), zoals voorzien in het KB van 10 april 2016, vervalt (art. 23).

#### Hoofdstuk 6

Dit hoofdstuk voorziet dat modelluchtvaartclubs- en verenigingen namens hun leden mogen overgaan tot registratie (art. 25). De minister bepaalt de regels voor de vluchtuitvoeringen (art. 25).

De tarieven voor de taken die het DGLV uitvoert, cf. dit ontwerp-KB (registratie, toezicht, erkenning, afgifte exploitatievergunning,...), worden via art. 26 van het ontwerp-KB ingevoegd bij het KB van 14 februari 2001 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen.

De Belgian Civil Drone Council wordt als adviesorgaan voor de professionele UAS-sector in België erkend (art. 27).

Artikel 28 heeft betrekking op het 'KB drones' van 10 april 2016.

In § 1 worden de artikels van het 'KB drones' benoemd die opgeheven worden met ingang van de inwerkingtreding van het voorliggend ontwerp-KB en worden de artikels benoemd die op 1 juli 2021 worden opgeheven.

In § 2 wordt het ministerieel besluit van 30 november 2016 tot toekenning van delegatie aan de directeur-generaal van het DGLV in het kader van het 'KB drones' van 10 april 2016 opgeheven.

Artikel 29 geeft aan dat het ontwerp-KB in werking treedt op 1 juli 2020.

## C. OPMERKINGEN

### 1. Bevoegdheid

De gewestelijke bevoegdheid voor de uitbating van de regionale luchthavens is een beheersbevoegdheid in de ruime zin en is niet beperkt tot zuiver patrimoniale aspecten. De

federale overheid blijft wel bepaalde bevoegdheden inzake de regionale luchthavens behouden, m.n. :

- het luchtverkeer op de regionale luchthavens en voor de rechten die er betrekking op hebben (art. 6, §3, 6° BWHI);
- de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens (art. 6, §4, 4° BWHI);
- de regels van de algemene politie op de reglementering op het verkeer en vervoer, de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen (art. 6, §4, 3° BWHI);
- de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van de luchthavens (art. 6, §3, 4° BWHI).

De federale overheid is bijgevolg integraal bevoegd voor de veiligheidsvoorschriften voor luchtverkeer en luchtverkeersmiddelen.

De federale overheid is niet enkel bevoegd voor de luchtverkeersregels en voor de veiligheidsvoorschriften voor luchtverkeer en luchtverkeersmiddelen, maar eveneens voor het reglementeren van de openbare veiligheid.

De aangelegenheden waaraan uitvoering wordt gegeven door middel van het voormelde ontwerpKB blijven binnen het hierboven geschetste federale bevoegdheidskader van regels die betrekking hebben op de openbare veiligheid en de veiligheidsvoorschriften voor luchtverkeer en luchtverkeersmiddelen.

De federale overheid is in die zin ook bevoegd om te blijven voorzien in een erkennings- en vergunningsstelsel binnen het kader van hun bevoegdheden. Erkenningsvoorwaarden, in tegenstelling tot vestigingsvoorwaarden, zijn immers gekoppeld aan een andere, *in casu* een federale, bevoegdheidsmaterie en vormen er een bijzaak (*accessorium*) van

## **2. Inhoudelijke opmerkingen**

De overgangsmaatregelen worden beschreven in Art. 28 § 1 en § 2.

De specifieke keuze voor de opheffing bij inwerkingtreding van het voorleggen ontwerp-KB van de artikelen 2 t.e.m. 4, 15 t.e.m. 64, 68 t.e.m. 77, 91, 101 t.e.m. 104 is niet helemaal duidelijk.

Als voorbeeld verwijzen we naar Art. 11, dat blijft bestaan: in Art. 11 wordt verwezen naar Art. 68, dat opgeheven wordt. Indien bepaalde artikels geschrapt worden die eigenlijk behouden dienen te blijven dan ontstaat een ongewenst hiaat in de regelgeving dat rechtsonzekerheid tot gevolg heeft.

Wat Art. 28 § 2 betreft wordt de volledige delegatie aan de directeur-generaal onmiddellijk geschrapt terwijl deze delegatie nog relevant kan zijn in het kader van de overblijvende artikelen van het 'KB drones' van 10 april 2016.

## **3. Tekstuele opmerkingen**

Op bepaalde plaatsen in de tekst ontbreekt een 'punt' op het einde van de zin. Dit is het geval bij de volgende artikelen: Art. 3, Art. 5 § 2 eerste lid, § 6 3°, Art. 17, Art. 18 § 5 en § 7 en Art. 22 § 2.

In Art. 4 § 3 kan de eerste zin beter als volgt herschreven worden : 'Binnen het DGLV wordt een register opgemaakt met het oog op de in paragraaf 1 en 2 bedoelde registratie.'

In Art. 17 wordt de tekst 'het verkrijgen van een attest van bestuurder van een RPA of van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA' best vervangen door 'het verkregen attest van bestuurder van een RPA of het verkregen bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA'.

Na de inwerkingtreding van het ontwerp-KB is het immers niet meer mogelijk een attest van bestuurder van RPA of een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA te verkrijgen.

In Art. 18 § 3 dient in de tweede zin de onterechte verwijzing naar paragraaf 2 geschrapt te worden.

Art. 26 verwijst naar het ingevoegde artikel 12/1 : in 4° dient o.i. verwezen te worden naar 3° en niet naar 7°.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 6.4.2020 (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd). Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus niet worden ingewonnen.

#### **B. ESR-TOETS**

Niet van toepassing.

#### **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening van de Vlaamse overheid, niet vereist is.

#### **D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

- "a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet"
- "b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven"
- "c. investeringen en schulden : het voorstel heeft geen investeringen als gevolg"
- "d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten"
- "e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen"

### **4. VERDER TRAJECT**

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of Reguleringsimpactanalyse vereist. JoKER is hier tevens niet van toepassing.

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1° positief advies te verlenen aan 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;

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS