

Commentaren van Belgische regelgever op Nederlands ontwerp tot vaststelling van regels voor op afstand bestuurde luchtvaartuigen

Artikel 2

Bevoegdverklaring geldt overal behalve in een aantal opgesomde gebieden. De Belgische regelgever miste hierin de “militaire infrastructuur, nucleaire installaties en penitentiaire instellingen”.

In paragraaf b en c wordt opnieuw een grens ingevoerd van 25kg. Waarom een extra onderscheid tussen onder of boven 25kg ? Bij de Belgische regelgever speelt het gewicht geen rol zolang het beneden de 150kg blijft. De regelgever focust meer op de plaats van de missie en het daaraan gebonden risico : is er hoog risico is de procedure strenger dan als er laag tot geen risico is en dit ongeacht het gewicht van het luchtvaartuig.

De uitsplitsing in A, H, OA is enigszins onduidelijk. Waar worden dan multicopters geplaatst? Bij de H of bij de OA. De Belgische regelgever deed de splitsing lichtjes anders en hoopt daarmee wel duidelijk te zijn : A = vliegtuigen met vaste vleugel, R = vliegtuigen met roterende vleugel, S= speciale vliegtuigen, nl. alle andere luchtvaartuigtypes (bvb. Onbemande parapunt, onbemande kite, etc.)

Artikel 8

- Punt 2 : de totale zin is heel onduidelijk. Bovendien wordt er gesproken over een “erkend bedrijf” : wat is dit en hoe weten de RPAS gebruikers welke bedrijven dit zijn ?
- Punt 4 verwijst naar een geluidverklaring : hoe meet je geluid van een RPAS ? welke standaarden zijn er beschikbaar en/of aanbevolen ?

Artikel 9

Verlenging speciaal-BvL : waarom wordt er over een verlenging gesproken ? In dit Besluit is er geen enkel artikel dat de beperkte geldigheid van het speciaal BvL vastlegt.

Artikel 12

ROC = RPAS operator certificate ?

Waarom enkel een ROC nodig voor vluchten tegen vergoeding ? De risico's blijven dezelfde of de vlucht nu betaald wordt of niet. Er is dus steeds een ROC nodig. Wat wel kan is wat EASA voorziet bij bemand verkeer : een eenvoudig procedure voor een ROC ingeval van laag risico en een ver doorgedreven procedure voor een ROC ingeval van hoog risico.

Artikel 17

- Punt 3b. : spreekt over “gekwalificeerde instanties” ? Wat is dit ? Bedoelt men “erkend bedrijf” zoals in artikel 8 ? Letten op coherent woordgebruik om de leesbaarheid van de tekst te optimaliseren.

Bijlage 1

- Algemene noot : in België moet elke regelgevende tekst gender-correct zijn : dit betekent dat overal staat hij/zij, kandidaat/kandidate. Moet dit in Nederland ook ?
- Punt 2.1 eerste bullet : er staat twee keer “te noemen”.
- Punt 3 vluchtprincipes – aerodynamica : “mogelijke” => “mogelijk”
- Punt 5.2 eerste bullet – tweede subbullet – tweede subsubbullet : het verrichten van de werkzaamheden zal nog wel kunnen, maar misschien niet meer veilig. => ... een stof dat het gebruik daarvan de vaardigheid voor het **correct en veilig** verrichten van die werkzaamheden kan verminderen.
- Punt 10.1 operationele procedures ICAO Annex 6 Deel II – Bediening van het luchtvaartuig eerste bullet : het derde subbullet en het laatste subbullet lijken dubbel : beide gaan over melden van ongevallen. => samenvoegen ?

Commentaren van Belgische regelgever op Nederlands ontwerp tot vaststelling van regels voor op afstand bestuurde luchtvaartuigen

- Punt 10.2 RPAS operaties B. BEDREVENHEIDSEISEN laatste lijn : EVLOS is inclusief het gebruik van **een** waarnemer.

Bijlage 2

Overwogen om volgende gegevens nog toe te voegen :

- Nationaliteitskenmerk
- Bij locatie : opstijgplaats, landingsplaats
- Type activiteit
- Naam van de waarnemer of andere betrokken personen
- Vliegregel die gebruikt werd (VLOS, eVLOS, BLOS, IFR)
- Opmerkingen

Bijlage 3

- Eerste paragraaf : hier opnieuw de vraag of de toevoegingen voorgesteld in Artikel 2 ook hier moeten toegevoegd worden.
- Paragraaf over motoren en brandstof : “De bouw van **de het** aandrijvingsysteem...”
- Paragraaf over onderhoud : er moet steeds een onderhoudshandboek zijn. Anders kan de “continuous airworthiness” niet gegarandeerd worden en heeft het speciaal BvL snel geen waarde meer.