

REGLEMENT GEOGRAFISCHE UAS ZONE – GEOZONE EBR55 GHENT HARBOUR

Inhoud

HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN	4
1.1. INLEIDING	4
1.2. CONTACTGEGEVENS.....	5
1.3. AFKORTINGEN	6
1.4. DEFINITIES.....	7
1.5. VERWERKING VAN PERSOONSGEGEVENS	9
HOOFDSTUK 2: ALGEMENE VOORWAARDEN VOOR UAS EXPLOITANTEN IN HET HAVENGEBIED GENT EN DE GEOZONE EBR55 GHENT HARBOUR.....	10
2.1. ALGEMEEN VAN TOEPASSING ZIJNDE REGELGEVING VOOR UAS VLUCHTUITVOERINGEN ...	10
2.2. VOORWAARDEN GEOZONEBEHEER	10
2.3. VOORWAARDEN UAS EXPLOITANT EN PILOOT	11
2.3.1. Identificatie en competentie	11
2.3.2. Leeftijd.....	11
2.3.3. Communicatie	11
2.3.4. Verantwoordelijkheden	12
2.3.5. Verzekering	12
2.4. VOORWAARDEN UAS.....	13
2.5. VLUCHTVERGUNNING.....	13
2.5.1. Inleiding.....	13
2.5.2. Indienen vluchtvergunningsaanvraag.....	13
2.5.3. Indienen vluchtvergunningen voor operaties.....	15
2.5.4. Afgifte van de vluchtvergunning	15
2.5.5. Aanpassing van de vluchtvergunning	16
2.5.6. Verlenging van de vluchtvergunning	16
2.5.7. Weigering van de vluchtvergunning.....	16
2.5.8. Intrekking van de vluchtvergunning	17
2.6. OPERATIONELE VOORSCHRIFTEN	17
2.6.1. Algemeen.....	17
2.6.2. Specifieke bepalingen i.v.m. overheidsvluchten	17
2.6.3. Weersomstandigheden.....	18
2.6.4. Maximale hoogte	18
2.6.5. Buffer	18
2.6.6. Obstakels	18
2.6.7. Dag- en nachtvluchten.....	19
2.6.8. Brandgevaar	20

2.7. BIJZONDERE SITUATIES/GEBEURTENISSEN	20
2.7.1. Aan de grond zetting	20
2.7.2. Incidenten	20
HOOFDSTUK 3: SPECIFIEKE VOORWAARDEN VOOR BIJZONDERE DEELGEBIEDEN BINNEN DE GEOZONE EBR55 GHENT HARBOUR	22
3.1. DEELGEBIEDEN MET EEN BIJZONDER STATUUT BINNEN DE GEOZONE.....	22
3.1.1. Water	22
3.1.2. Land	22
3.1.4. Sevesobedrijven	23
3.1.5. (Tijdelijk) Natuurgebieden	25
3.1.6. (Tijdelijke) Militaire zones.....	25
3.1.7. Woonkernen en jachthavens.....	25
3.1.8. Calamiteiten.....	26
3.1.9. Tijdelijke UAS no-fly zones	26
3.1.10. Andere (tijdelijke) geozones	26
BIJLAGE 1 - PLAN HAVENGEBIED	27
BIJLAGE 2: INFORMATIE EN PLAN GEOZONE EBR55 GHENT HARBOUR	28
Locatie van de geozone	28
Geografische coördinaten	28
Hoogte van de zone	28
BIJLAGE 3: VEILIGHEIDSCONTROLELIJST 'OPEN' CATEGORIE	30

HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN

1.1. INLEIDING

De aanwezigheid van drones in het havengebied ingevolge zowel industriële/commerciële, overheids- als recreatieve toepassingen geeft aanleiding tot specifieke risico's. Het havengebied is immers een plaats met uitzonderlijke activiteiten op industriële sites en kritische infrastructuur waarbij meerdere hogere risico's voor mens, milieu en maatschappij aanwezig zijn. Bescherming is dus van primordiaal belang, ook t.a.v. potentiële bedreigingen vanuit de lucht.

Ingevolge de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen, omgezet naar Belgische regelgeving via het KB van 8 november 2020 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, heeft België (DGLV) havengebieden als geografische UAS zones gedefinieerd¹. In deze zones zijn dronenvluchten aan specifieke voorwaarden onderworpen (bepaalde apparatuur, categorieën voor vluchttuitvoeringen, vluchtmelding en/of vliegtoelating, ...). Deze voorwaarden kunnen bepaald worden door de geozonemanager.

Binnen het havengebied is de havenkapiteinsdienst belast met het nemen van alle maatregelen ter vrijwaring van de openbare orde, de rust, de veiligheid van de exploitatie van de haven en het milieu in het havengebied. De havenkapiteinsdienst houdt toezicht op en handhaaft de havenpolitieverordeningen². De havenkapitein heeft het gezag en de leiding over de havenkapiteinsdienst.³

Bijgevolg werd voor het havengebied van North Sea Port Flanders de geozonemanagerbevoegdheid neergelegd bij de havenkapitein, die daarom in de geografische UAS zone EBR55 Ghent Harbour een aantal maatregelen stelt. Deze maatregelen houden rekening met de aard van de toepassing en met de proportionaliteit van de UAS vluchttuitvoering en het verbonden risico op de grond. Hierdoor kunnen bepaalde UAS vluchttuitvoeringen verboden of mits bepaalde voorwaarden net toegelaten zijn.

De operationele voorschriften en praktische informatie voor iedereen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken is bij het uitvoeren van drone vluchttuitvoeringen in en rond het havengebied zijn gebundeld in het Reglement Geografische UAS Zone - Geozone EBR55 Ghent Harbour.

Dit reglement is de meer gedetailleerde uitwerking van Deel 8 van de Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent.

Het Reglement Geografische UAS Zone - Geozone EBR55 Ghent Harbour is onderhevig aan wijzigingen. De meest recente versie is online beschikbaar op de website www.northseaport.com/geozone.

¹ MB van 21 december 2020 tot vaststelling van vaste geografische UAS zones en toegangsvoorwaarden voor vaste geografische UAS zones

² Zie voor de haven van Gent: Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent

³ Art. 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst



1.2. CONTACTGEGEVENS

North Sea Port Flanders nv van publiek recht

Haven 3000 A
John Kennedylaan 32
B-9042 Gent
België

Port Operations – 24/7

+32 9 251 56 39
[1hlt@northseaport.co](mailto:1hlt@northseaport.com)
[m](http://m.northseaport.com)

Geozone manager

Havenkapitein
[geozone@northseapor](mailto:geozone@northseaport.com)
t.com
[www.northseaport.co](http://www.northseaport.com/geozone)
m/geozone

Hulpdiensten – 24/7

112

1.3. AFKORTINGEN

AGL	Above Ground Level (hoogte boven de grond)
AIP	Aeronautical Information Publication ⁴
BVLOS	Beyond Visual Line of Sight (buiten het zicht van de piloot die de drone bestuurt)
DGLV	Directoraat-Generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
DSA	Drone Service Application (Door Skeyes geïmplementeerde webapplicatie om de procedures voor planning, coördinatie en informatiestromen tussen droneoperators/-piloten en de luchtverkeersleiding te vergemakkelijken, zie Drone Service Application skeyes)
ISPS	International Ship and Port facility Security Code ⁵ , geïmplementeerd via het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee
KB	Koninklijk Besluit
MB	Ministerieel Besluit
NOTAMS	Notices To Airmen
PFSO	Port Facility Security Officer
RPA	Remotely Piloted Aircraft (op afstand bestuurd luchtvaartuig)
RPAS	Remotely Piloted Aircraft System (op afstand bestuurd luchtvaartuigstelsel)
SPACC	Special Activities Coordination Cell (coördineert alle vluchten met een specifiek karakter en die een speciale behandeling door ATC (Air Traffic Controller, luchtverkeersleider) vergen, alsook alle activiteiten in de lucht en op de grond die een impact op het normale luchtverkeer in gecontroleerd luchtruim kunnen hebben, zie SPACC skeyes)
STS	Standaardscenario's (zie Standaardscenario's)
UA	Unmanned Aircraft (onbemand luchtvaartuig)
UAS	Unmanned Aircraft System (onbemand luchtvaartuigstelsel: het UA én de apparatuur om het op afstand te besturen)
VFR	Visual Flight Rules (zichtvliegvoorschriften ⁶)
VLOS	Visual Line Of Sight (in het zicht van de piloot die de drone bestuurt)
VTOL	Vertical Take-off and Landing (verticaal opstijgen en landen, ook wel 'luchttaxi's' genoemd)

⁴ Publicatie die is uitgegeven door of met het gezag van een staat en die luchtvaartinformatie van blijvende aard bevat die essentieel is voor de luchtvaartinformatie

⁵ De ISPS-code heeft tot doel de weerbaarheid van schepen en havenfaciliteiten tegen terroristisch geweld te verhogen. De code beoogt ook een nauwe samenwerking tussen de lokale, nationale en internationale instellingen om zo een betere bescherming van de maritieme installaties te verwezenlijken.

⁶ De voorschriften voor het vliegen op zicht, in tegenstelling tot het vliegen met behulp van instrumenten

1.4. DEFINITIES

Autonome vluchtuitvoering	Een vluchtuitvoering waarbij een onbemand luchtvaartuig wordt geëxploiteerd zonder dat de piloot op afstand kan ingrijpen (art 2 (17) (EU)2019/947)
Bevoegde autoriteit	In België is dit Directoraat-Generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.
Crew	Personeel van een UAS exploitant betrokken bij de vluchtuitvoering van luchtvaartuigen.
Deelgebieden	De specifiek benoemde en op de kaart (zie Bijlage 2) getekende gebieden binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour waar aanvullende of afwijkende voorwaarden gelden.
Drone	Aanduiding van onbemande luchtvaartuigen (UA's) en op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen (RPAS) in de omgangstaal.
Exploitant	(i) degene die in het havengebied over één of meerdere terreinen beschikt, al dan niet in eigendom of concessie, en deze aanwendt voor de uitoefening van zijn bedrijfsactiviteiten, alsook (ii) degene die bedrijfsactiviteiten uitoefent in het havengebied.
Exploitatievergunning	Toelating van de nationale bevoegde autoriteit om bepaalde vluchten in bepaalde omstandigheden en onder bepaalde voorwaarden (i.e. vluchten die niet in een standaardscenario passen) te mogen uitvoeren.
Exploitatieverklaring	Verklaring ingediend door de UAS exploitant die aangeeft dat een welbepaalde vluchtuitvoering conform een gekozen standaardscenario beschreven in de SPECIFIC categorie zal verlopen en waarbij hij de daarbij beschreven verantwoordelijkheden aanvaardt (art. 8 punt 2 (EU)2019/947).
Geocaging	Een systeem dat voorkomt dat het onbemand luchtvaartstelsel (UAS) buiten een bepaald volume van het luchtruim (verticaal en horizontaal) vliegt, zoals gedefinieerd tijdens de vluchtplanningsfase voor de beoogde vluchtuitvoering ("de grenzen van de vlucht instellen als kooi").

Zone waarbinnen de toegang tot het luchtruim voor drones specifiek gereguleerd is, om redenen van veiligheid, beveiliging, privacy of milieu.

Havengebied

Havengebied dat valt onder het beheer en de exploitatie van North Sea Port Flanders en is aangeduid zoals op het plan gevoegd als Bijlage 1 bij onderhavig reglement.

Identificatie van klasse (C0 t.e.m. C2)

Een CE-markering wordt op de drones aangebracht om hun klasse binnen de categorie OPEN (te bepalen naargelang verschillende criteria zoals bv. het gewicht).

No-fly zone

Een zone waarin het verboden is te vliegen.

North Sea Port

North Sea Port Flanders n.v. van publiek recht, ingeschreven in het K.B.O. met nummer 0218.843.678 die het havengebied van Gent beheert en exploiteert.

Obstakel

Alle vaste (tijdelijke of permanente) en mobiele objecten, of delen daarvan, die zijn beoordeeld als een gevaar voor de luchtvaartnavigatie. ((EU)923/2012 "SERA" art. 2 98).

OPEN categorie

UAS vluchtuitvoering die cumulatief aan de voorwaarden van art. 4 van de Europese Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 voldoet

Operatie

Operaties omvatten het geheel van meerdere vluchtuitvoeringen met het zelfde doel gedurende een vastgelegde tijdsperiode.

Piloot of operator

De piloot of operator is diegene die het onbemand luchtvaartstelsel (UAS) bedient en controle heeft over het toestel.

Sevesobedrijf

Een bedrijf waar men gevaarlijke stoffen produceert, verwerkt, behandelt of opslaat, bv. raffinaderijen, petrochemische ondernemingen, chemische fabrieken, aardoliedepots of opslagplaatsen voor explosieve stoffen.

SPECIFIC categorie

UAS vluchtuitvoering die cumulatief aan de voorwaarden van art. 5 van de Europese Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 voldoet.

UAS exploitant

Een natuurlijke persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert met of voornemens is vluchten uit te voeren met één of meer UAS.

Vluchtinformatie

De informatie die relevant is voor een veilige en efficiënte vluchtuitvoering en die omvat: meteorologische informatie, informatie over mogelijke gevaren voor de vluchtuitvoering en informatie over ander potentieel conflicterend verkeer, maar zonder te zorgen voor positieve separatie van dat verkeer.

Vluchtuitvoering

Een vluchtuitvoering omvat de volledige operationele cyclus van één dronevlucht, beginnend bij het opstijgen, de vliegfase, de landing en tot slot het uitschakelen van de motoren.

Vluchtvergunning

Door de geozonemanager aan een UAS exploitant verleende toelating voor een UAS vluchtuitvoering binnen de geografische UAS zone EBR55 Ghent Harbour.

1.5. VERWERKING VAN PERSOONSGEGEVENS

North Sea Port maakt gebruik van camera's, marifoon-, radar- en andere detectiesystemen in het kader van de uitoefening van haar havenbestuurlijke bevoegdheden. Zij ontvangt, registreert, verwerkt en beheert deze gegevens.

Indien persoonsgegevens in het kader van de detectiesystemen of andere gebruikte systemen worden verwerkt, zal North Sea Port dit steeds doen conform de Verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad Betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG en de nationale wetgeving tot uitvoering van voormelde verordening.

Op de website van North Sea Port wordt de informatie, die verplicht moet worden meegedeeld op grond van de artikelen 13 en 14 van de Verordening 2016/679, ter beschikking gesteld. Deze informatie heeft betrekking op persoonsgegevens die in het kader van deze verordening worden verwerkt door North Sea Port. Het gaat over gegevens van een betrokkene die bij deze persoon worden verzameld, alsook gegevens die niet rechtstreeks zijn verkregen van de betrokkene. In het laatste geval gaat dit onder meer om gegevens verkregen door detectiesystemen of de systemen die gebruikt worden in uitoefening van de bevoegdheden van de havenkapiteinsdienst.

HOOFDSTUK 2: ALGEMENE VOORWAARDEN VOOR UAS EXPLOITANTEN IN HET HAVENGEBIED GENT EN DE GEOZONE EBR55 GHENT HARBOUR

Dit hoofdstuk beschrijft de algemene voorwaarden die van toepassing zijn op UAS exploitanten en hun crew, die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij drone vluchttuitvoeringen in en rond het havengebied.

Deze algemene voorwaarden zijn steeds van toepassing in de volledige geozone EBR55 Ghent Harbour. Afhankelijk van het deelgebied binnen de geozone waarbinnen gevlogen wordt, worden er bijkomende, specifieke, voorwaarden opgelegd: zie Hoofdstuk 3.

2.1. ALGEMEEN VAN TOEPASSING ZIJNDE REGELGEVING VOOR UAS VLUCHTUITVOERINGEN

Hieronder wordt een informatieve en niet-limitatieve opsomming gegeven van de vigerende wetgeving op UAS vluchttuitvoeringen:

- Gedelegeerde verordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen;
- Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen;
- KB van 8 november 2020 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;
- MB van 21 december 2020 tot vaststelling van vaste geografische UAS zones en toegangsvoorwaarden voor vaste geografische UAS zones;
- Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent.

Van zodra de UAS wordt ingezet voor bewakingsdoeleinden dient eveneens rekening te worden gehouden met:

- Wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's en haar uitvoeringsbesluiten.

2.2. VOORWAARDEN GEOZONEBEHEER

De havenkapitein is als geozonemanager bevoegd voor de veiligheid en de beveiliging van UAS vluchttuitvoeringen in de geozone EBR55 Ghent Harbour.

De geozone EBR55 Ghent Harbour wordt onder het gezag van de havenkapitein/geozonemanager beheerd door de havenkapiteinsdienst.

Het geozonebeheer omvat:

- Het bewaken van de toepassing van de Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent en van het Reglement geografische UAS zone – Geozone EBR55 Ghent

Harbour, dat de meer gedetailleerde uitwerking van Deel 8 van de Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent;

- Het afleveren van vluchtvergunningen wanneer een UAS exploitant voldoet aan de toegangsvoorwaarden zoals beschreven in onderhavig reglement;
- Het aanbieden van gebieds- en vluchtinformatie.

Het geozonebeheer omvat niet het bieden van diensten met betrekking tot luchtverkeersleiding en actieve deconflictering.

2.3. VOORWAARDEN UAS EXPLOITANT EN PILOOT

2.3.1. Identificatie en competentie

De UAS exploitant moet geregistreerd en erkend zijn door de nationale CA.⁷

Om te kunnen vliegen met UAS in de geozone, moet men onverminderd de vereiste van het hebben van een vluchtvergunning (zie 2.5. Vluchtvergunning), houder zijn van:

- Voor de OPEN categorie: een bewijs van voltooiing of vaardigheidscertificaat voor piloten in de OPEN categorie;
- Voor de SPECIFIC categorie: een exploitatievergunning of een exploitatieverklaring⁸.

2.3.2. Leeftijd

De piloot moet een minimumleeftijd hebben van 18 jaar.

De verhoogde minimumleeftijd wordt verantwoord door de complexiteit van het havengebied en de verhoogde risico's die dit met zich meebrengt bij UAS vluchttuitvoeringen in en rond dit gebied.

2.3.3. Communicatie

De piloot, of een aangewezen persoon door de piloot in contact met de havenkapiteinsdienst, moet zich uitdrukken in het Nederlands of het Engels en dient daartoe over voldoende kennis van de Nederlandse of de Engelse taal te beschikken, dit voornamelijk om veiligheidsredenen.

De piloot dient elke UAS vluchttuitvoering tijdig aan- en af te melden bij de havenkapiteinsdienst. Hij dient dit te doen met de mobiele- of vaste telefoon waarmee hij ook bereikbaar blijft tijdens de gehele vluchttuitvoering.

Aanmelden gebeurt 30 minuten vóór het opstijgen. De piloot vermeldt hierbij:

- Het referentienummer van de vluchtvergunning;
- De namen van de UAS exploitant en de piloot;
- De contactgegevens van de piloot of crew, indien anders dan gepland bij de vluchtvergunningsaanvraag, en een gsm-nummer;
- De plaats van opstijgen, vlucht en landing, indien anders dan gepland bij de vluchtvergunningsaanvraag;

⁷ In België is dit het Directoraat-Generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Art. 8 punt 2 (EU)2019/947

⁸ Art. 8 punt 2 (EU)2019/947

- De verwachte eindtijd van de vluchtuitvoering.

De piloot blijft tijdens de gehele vluchtuitvoering bereikbaar via het gsm-nummer of telefoonnummer dat werd opgegeven in de vluchtvergunningsaanvraag.

Afmelden gebeurt onmiddellijk na het landen. De piloot vermeldt hierbij:

- Het referentienummer van de vluchtvergunning;
- De namen van de UAS exploitant en de piloot;
- De plaats van landen, indien anders dan gepland/gemeld bij de vluchtvergunningsaanvraag of bij het opstijgen.

Vluchten in kader van operaties worden vrijgesteld van de verplichting om elke vluchtuitvoering aan- en af te melden bij de kapiteinskamer. De piloot of operator blijft tijdens de gehele vluchtuitvoering bereikbaar via het gsm-nummer of telefoonnummer dat werd opgegeven in de vergunningsaanvraag.

2.3.4. Verantwoordelijkheden

Een UAS vluchtuitvoering kan enkel plaatsvinden op een locatie waarvoor de UAS exploitant kan aantonen dat de UAS aangepast is aan de weer- en veiligheidsomstandigheden. Dit geldt minimaal voor de UA, de piloot of operator, de crew als de bredere UAS exploitantorganisatie.

Voorafgaand aan de vluchtuitvoering dient de piloot minstens:

- De NOTAMS te raadplegen;
- De weersomstandigheden te controleren en evalueren;
- De batterijcapaciteit van de UAS te controleren;
- De technische toestand van de UAS te controleren.

In geval van BVLOS-vluchten mogen de batterijcapaciteit en de technische toestand van de UAS gecontroleerd worden door daartoe bevoegd grondpersoneel.

De piloot of operator blijft steeds verantwoordelijk voor zijn eigen acties (vluchtvoering, toestel, voorkomen van botsing met een ander object of obstakel, ...).

De piloot moet bij het ontbreken van relevante voorschriften 'good airmanship' gebruiken om te voorkomen dat levens in gevaar komen, schade wordt veroorzaakt of de omgeving en de daar aanwezige actoren in gevaar worden gebracht.

Het is de verantwoordelijkheid van de UAS exploitant en de piloot om in regel te zijn met alle betrokken actieve geozones waarin men wenst te vliegen.⁹

2.3.5. Verzekering

Voor elke UAS vluchtuitvoering dient minstens een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid afgesloten te zijn.

⁹ Te controleren op [Droneguide](#)

Voor UAS vluchttuitvoeringen in de SPECIFIC categorie dient daarenboven een verzekering, overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, afgesloten zijn.

2.3.6. Privacy

De UAS exploitant, de piloot én hun crew zijn ertoe gehouden de privacywetgeving te respecteren.

2.4. VOORWAARDEN UAS

De UAS moet voorzien zijn van:

- een systeem voor directe identificatie op afstand;
- een geocagingsysteem, zodat de toegestane vliegzone, zoals gedefinieerd in de vluchtvergunningsaanvraag, kan ingesteld worden als virtuele kooi.

2.5. VLUCHTVERGUNNING

2.5.1. Inleiding

Om te kunnen vliegen met UA'S in de geozone EBR55 Ghent Harbour moet men houder zijn van een geldige vluchtvergunning.

Een vluchtvergunning in de geozone EBR55 Ghent Harbour is nodig voor elke vlucht die

- niet plaatsvindt in eenzelfde vluchtgebied (operationeel volume), of
- niet gebeurt in een aansluitende tijdsduur; of
- langer dan 12 uur ter plaatse moet uitgevoerd worden.

Indien meer tijd of andere plaatsen nodig zijn, dan moet er een nieuwe vluchtvergunningsaanvraag ingediend worden.

De in de vluchtvergunning opgenomen periode moet zo goed mogelijk aansluiten op de werkelijke vluchten.

Het indienen van een vluchtvergunningsaanvraag is noodzakelijk voor de controle op de toegangsvoorwaarden door de havenkapiteinsdienst voor een deelgebied binnen de geozone. De havenkapiteinsdienst zal ook de andere UAS vluchttuitvoeringen of grondactiviteiten, zoals activiteiten door politie of douane, waarvan hij de informatie ter beschikking heeft, in overweging nemen bij de beoordeling van een vluchtvergunningsaanvraag.

Verder wordt elke vluchtaanvraag in chronologische volgorde van ontvangst beoordeeld.

2.5.2. Indienen vluchtvergunningsaanvraag

Voor elke UAS vluchttuitvoering dient de UAS exploitant als volgt een vluchtvergunningsaanvraag in te dienen.

Het aanvraagformulier¹⁰ wordt, samen met alle benodigde documenten, minstens 5 werkdagen en maximum 14 dagen voor de geplande vluchtuitvoering per e-mail (geozone@northseaport.com) bezorgd aan de havenkapiteinsdienst.

De volgende informatie wordt bij de aanvraag gevoegd:

- Voor alle categorieën:
 - Naam en emailadres van de UAS exploitant en de piloot/piloten;
 - Gsm-nummer waarop de UAS exploitant en de piloot/piloten steeds bereikbaar zijn;
 - Registratiegegevens¹¹ van de UAS exploitant en/of de UA in geval van een gecertificeerde UAS;
 - Merk, model en serienummer van elk toestel dat ingezet zal worden;
 - Periode van de vluchtuitvoering (datum, start- en einduur);
 - Doel van de vluchtuitvoering, omschrijving van de opdracht;
 - Deelgebied(en) waarboven de vluchtuitvoering zal plaatsvinden; - Vluchtplan (kaart);
 - Geldig(e) verzekeringsattest(en)¹²;
 - Indien vlucht boven deelgebied 'Land': schriftelijke toelating van de exploitant, en o indien vlucht boven deelgebied 'ISPS': schriftelijke toelating van de PFSO;
 - o indien vlucht boven deelgebied 'Sevesobedrijven': schriftelijke toelating van de veiligheidscoördinator;
 - Indien vlucht boven deelgebied '(Tijdelijk) Natuurgebied': schriftelijke toelating van de voor het '(Tijdelijk) Natuurgebied' bevoegde instantie;
 - Indien vlucht boven deelgebied '(Tijdelijke) Militaire zone': één van de expliciete schriftelijke toelatingen zoals opgesomd onder 3.1.6. (Tijdelijke) Militaire zone;
- Voor vluchtuitvoeringen in de OPEN categorie:
 - Bewijs van voltooiing of vaardigheidscertificaat voor piloten in de OPEN categorie; - Risicoanalyse;
- Voor vluchtuitvoeringen in de SPECIFIC categorie:
 - Exploitatievergunning, of
 - Exploitatieverklaring¹³

De exploitatievergunning of exploitatieverklaring en de gevraagde vlucht dienen duidelijk op elkaar afgestemd te zijn en zullen door de havenkapiteinsdienst hierop steeds gevalideerd worden.

Bovenstaande vormen de eerste vereisten voor de basistoegangsvoorwaarden. Extra gegevens kunnen gevraagd worden door de havenkapiteinsdienst.

¹⁰ Zie www.northseaport.com/geozone

¹¹ Unieke code van de UAS exploitant bestaande uit 16 alfanumerieke karakters volgens AMC1 Article 14(6) Registration of UAS operators and 'certified' UAS van (EU) 2019/947

¹² Voor vluchtuitvoeringen in de SPECIFIC categorie moet er een verzekering, overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, afgesloten zijn.

¹³ Art. 8 punt 2 (EU)2019/947

Door het mogelijks hoog risicovolle karakter van de haven, kan de havenkapiteindienst ook andere openbare diensten¹⁴ raadplegen ter beoordeling van de vluchtvergunningsaanvraag.

2.5.2.1. Toelating exploitant

Voor vluchten boven het terrein van een exploitant moet een UAS exploitant diens toelating hebben. Het is de taak van de exploitant om in het kader van de toelatingsaanvraag te onderzoeken of de UAS exploitant voldoet aan de veiligheidseisen van de terminal.

De toelating voor een UAS exploitant afgegeven door een exploitant moet minimaal de volgende minimumgegevens vermelden:

- Identificatie van de UAS exploitant;
- Vluchtgebied (operationeel volume);
- Periode van de vluchtuitvoering (datum, start- en einduur);
- Doel van de vluchtuitvoering, omschrijving van de opdracht;
- De vereiste hoogte voor de vlucht;
- Identificatie van de exploitant (bedrijfsnaam, adres en havennummer);
- Naam, functie en handtekening van de verantwoordelijke bij de exploitant, en
 - o indien vlucht boven deelgebied 'ISPS': van de PFSO;
 - o indien vlucht boven deelgebied 'Sevesobedrijven': van de veiligheidscoördinator;

2.5.2.2. Indienen vergunningsaanvraag voor vaste vluchtrajecten door de exploitant

Wanneer een exploitant zelf optreedt als UAS exploitant door het uitvoeren van al dan niet vaste vluchtrajecten, dan moet een dergelijke UAS exploitant dezelfde vluchtvergunningsaanvraagprocedure doorlopen en voorwaarden vervullen zoals beschreven onder 2.5.2. Indienen vluchtvergunningsaanvraag.

2.5.3. Indienen vluchtvergunningen voor operaties

Aanvragen voor vluchtvergunningen in het kader van operaties waarin meerdere vluchtuitvoeringen met het zelfde doel gedurende een vastgestelde periode zullen worden uitgevoerd, zijn onderhevig aan de zelfde voorwaarden zoals beschreven in artikels 2.5.1 – 2.5.2.

Voorafgaand de vluchtuitvoeringen binnen de operatie dient de UAS-exploitant geen nieuwe aanvraag noch aan- of afmelding te doen.

2.5.4. Afgifte van de vluchtvergunning

De vluchtvergunningsaanvraag wordt door de havenkapiteindienst geëvalueerd. Pas na positieve evaluatie wordt er een vluchtvergunning verleend. In de vluchtvergunning kunnen aanvullende voorwaarden en eventuele beperkingen opgenomen zijn.

¹⁴ Skeyes, Binnenlandse Zaken, Justitie, Defensie, ... zoals bepaald in art. 4 §4 het KB van 8 november 2020 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

Mits een positieve evaluatie van de vluchtvergunningsaanvraag zal de havenkapiteinsdienst de vluchtvergunning voor de aangevraagde UAS vluchtuitvoering binnen ten laatste 4 werkdagen na de ontvangst van de vluchtvergunningsaanvraag bezorgen via email.

De vluchtvergunning is enkel geldig voor:

- De gegevens vermeld in de vluchtvergunning:
 - o UAS exploitant;
 - o Piloot/piloten;
 - o Toestel(len) met vermelde serienummer(s);
- Het aangevraagde gebied of wat in de vluchtvergunning omschreven is, hetgeen het meest beperkend is;
- De aangevraagde hoogte of wat in de vluchtvergunning omschreven is, hetgeen het meest beperkend is;
- De periode (datum, start- en einduur) beschreven in de vluchtvergunning.

Eventuele opmerkingen in de vluchtvergunning gelden als verplichting voor de vluchtuitvoering.

2.5.5. Aanpassing van de vluchtvergunning

De vluchtvergunning aanpassen om welke reden ook moet altijd via email gebeuren. Een nieuwe vluchtvergunningsaanvraag moet dan ingediend worden.

De aanvrager kan enkel in geval van hoogdringendheid telefonisch overleggen met de havenkapiteinsdienst.

De aangepaste vluchtvergunning wordt aan de UAS exploitant bezorgd via email.

2.5.6. Verlenging van de vluchtvergunning

Een verlenging van de verleende vluchtvergunning kan niet. Er dient een vernieuwing van de vluchtvergunning te gebeuren door een nieuwe vluchtvergunningsaanvraag in te dienen.

De aanvrager kan enkel in geval van hoogdringendheid telefonisch overleggen met de havenkapiteinsdienst.

2.5.7. Weigering van de vluchtvergunning

Wanneer een vluchtvergunningsaanvraag geweigerd wordt, dan kan het zijn dat de aanvrager:

- een vluchtvergunningsaanvraag indiende die door de havenkapiteinsdienst negatief werd geëvalueerd;
- niet voldoet aan de basistoegangsvoorwaarden, of
- niet voldoet aan de toegangsvoorwaarden voor een bijzonder deelgebied binnen de geozone, of - negatief advies krijgt van andere openbare diensten.

De aanvrager krijgt bij de weigering maximaal ten laatste 4 werkdagen na het indienen van de aanvraag voor een vluchtvergunning via email een motivatie tot weigering.

2.5.8. Intrekking van de vluchtvergunning

De vluchtvergunning kan op elk moment worden ingetrokken, ook tijdens een vluchttuitvoering, indien er een vermoeden is dat de vluchttuitvoering een gevaar betekent voor of een inbreuk is op, in zijn breedste betekenis:

- de veiligheid ('safety') of beveiliging ('security');
- schendingen van de privacy;
- de vrijwaring van het milieu/de omgeving;
- bepalingen van de Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent.

De vluchtvergunning kan enkel door de havenkapiteinsdienst ingetrokken worden.

2.6. OPERATIONELE VOORSCHRIFTEN

2.6.1. Algemeen

VTOL luchtvaartuigen zijn toegestaan.

Fixed-wing luchtvaartuigen zijn toegestaan.

2.6.1.1. OPEN categorie: C0 tot en met C2

Enkel vluchttuitvoeringen binnen het zicht (VLOS) en volgens VFR zijn toegestaan.

2.6.1.2. OPEN categorie: andere drones (niet C0 tot en met C2)

Gelet op de algemene beperking binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour tot vluchttuitvoering van het type 'OPEN A2' worden de niet Cx-drones voor vluchttuitvoeringen in de OPEN categorie beperkt volgens de 'Limited

OPEN categorie' tot maximaal MTOM van 2 kg en enkel tot 1/1/2024¹⁵

2.6.2. Specifieke bepalingen i.v.m. overheidsvluchten

Voor overheidsvluchten (militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-, grenscontrole-, kustbewakings- of soortgelijke vluchten) of diensten onder het toezicht en de verantwoordelijkheid van de Belgische Staat, die in het algemeen belang worden verricht door of uit naam van een orgaan waaraan overheidsbevoegdheden zijn verleend, is de onderstaande procedure voorzien:

- Vóór het opstijgen dient de havenkapiteinsdienst steeds gecontacteerd te worden.
- Indien de vlucht een hoogdringend karakter heeft, kan men onmiddellijk opstijgen en kan er gevlogen worden op 450 ft AGL. Nadat de havenkapiteinsdienst de UAS exploitanten dan wel de piloten van de reeds geplande vluchten heeft gecontacteerd, kan er ook geopereerd worden lager dan 400 ft AGL
- Indien de vlucht geen hoogdringend karakter heeft, kan men opstijgen nadat de havenkapiteinsdienst de UAS exploitanten dan wel de piloten van de reeds geplande vluchten heeft gecontacteerd.

¹⁵ Zie (EU)2019/947 art. 22

2.6.3. Weersomstandigheden

De minimale wettelijke weersomstandigheden voor UAS vluchttuitvoeringen binnen het zichtbereik van de piloot (VLOS) worden aangevuld met de volgende regels:

- De horizontale zichtbaarheid is minstens gelijk aan anderhalve keer de afstand tussen de UA en de piloot of de UAS waarnemer, tenzij anders bepaald door de exploitatievergunning¹⁶.
- Vliegen in de wolken is niet toegestaan.

Voor BVLOS vluchten zijn geen extra bepalingen opgelegd.

OPEN categorie C0 t.e.m. C2: enkel vluchten binnen het zicht (VLOS) en volgens VFR.

2.6.4. Maximale hoogte

2.6.4.1. OPEN categorie

C0, C1 en C2 drones of hieraan gelijkwaardig zoals vermeld in het KB van 8 november 2020, zijn toegelaten, vanop grondniveau tot op een maximumhoogte van 150 ft AGL.

2.6.4.2. SPECIFIC categorie

De verticale limieten van de zones waar de SPECIFIC categorie wordt toegelaten, zijn vanop grondniveau tot op een hoogte van 400 ft AGL.

Alle drones die onder C0, C1 en C2 of hieraan gelijkwaardig zoals vermeld in het KB van 8 november 2020 en hoger dan 150 ft AGL willen vliegen, vallen eveneens onder de SPECIFIC categorie en zijn met hun vluchtvergunning toegelaten, vanop grondniveau tot op een hoogte 400 ft AGL.

2.6.5. Buffer

Vluchten die het terrein naderen van een ander bijzonder deelgebied, exploitant of publiek domein met een bijzonder of hoger risico waarvoor geen bijzondere toelating werd afgegeven, houden een buffer aan volgens de 1-op-1-regel¹⁷ tenzij anders door DGLV toegelaten.

2.6.6. Obstakels

2.6.6.1. Standaard UAS ontwijkingszone voor obstakels

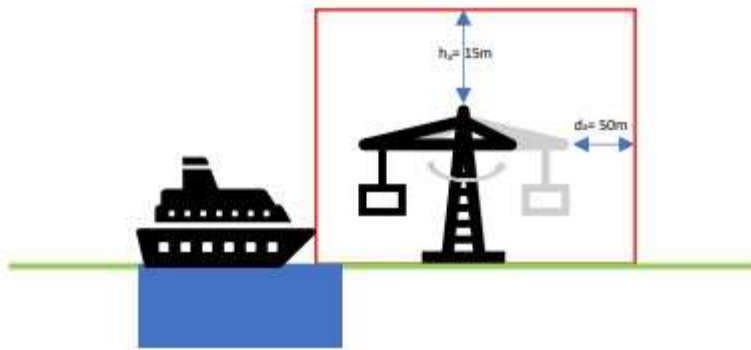
Een UAS ontwijkingszone met de volgende afmetingen wordt ingesteld:

- 15 m boven het hoogste deel van het obstakel;
- 50 m van de maximale straal van het obstakel.

¹⁶ De exploitatieverklaring is niet weerhouden omdat deze uitgaat van een standardsituatie. In het havengebied is de zichtbaarheid cruciaal voor de veiligheid van de omgeving en vice versa. Er zijn te veel bewegende (tijdelijke) objecten. Een exploitatievergunning kan dit risico opgenomen hebben en een technologisch antwoord op voorzien.

¹⁷ horizontale afstand tot derden is minimaal gelijk aan de vlieghoogte

Deze afstand of hoogte is identiek aan UAS.OPEN.010 (3)¹⁸ en GM1 UAS.OPEN.010¹⁹, aangezien het type UAS eventueel ook in de OPEN categorie gebruikt kan worden.



Deze ontwijkingszone geldt uiteraard maar voor obstakels die geen deel van de UAS vluchtuitvoering uitmaken (bv. bij een obstakelinspectie zal de ontwijkingszone niet tellen voor het geïnspecteerde obstakel).

2.6.6.2. Bepalen van de kruishoogte

De piloot bepaalt een kruishoogte die alle obstakels in de haven zo veel mogelijk vermijdt en voldoet aan de standaard UAS ontwijkingszone.

2.6.6.3. BVLOS vluchten in de omgeving van obstakels

BVLOS UAS vluchtuitvoeringen die dichtbij obstakels moeten vliegen, moeten voorzien zijn van technische uitrusting om botsingen met obstakels te kunnen vermijden.²⁰

Wanneer de UAS niet beschikt over een technische uitrusting moet de exploitant die de vluchtvergunning aanvraagt aan de hand van opgestelde procedures in een operationeel handboek kunnen aantonen dat de vluchtroute zodanig gepland is dat obstakels, bv. gebouwen, kunstwerken, hoogspanningslijnen etcetera, vermeden kunnen worden²¹.

2.6.7. Dag- en nachtvluchten

2.6.7.1. OPEN categorie

Nachtvluchten in de OPEN categorie zijn verboden.

2.6.7.2. SPECIFIC categorie

¹⁸ Zie Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems - Revision from September 2022 | EASA (europa.eu)

¹⁹ Zie Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems - Revision from September 2022 | EASA (europa.eu)

²⁰ UAS exploitanten geven deze mee in de vluchtvergunningaanvraag

²¹ UAS exploitanten geven deze mee in de vluchtvergunningsaanvraag

Nachtvluchten in de SPECIFIC categorie zijn toegelaten mits:

- de piloot hiervoor een opleiding genoten heeft, indien er tijdens de vlucht manuele handelingen nodig zijn, én
- de procedures en uitrusting zijn hiervoor aangepast, én
- toegelaten per exploitatievergunning of -verklaring.

2.6.8. Brandgevaar

De bevoegde autoriteit geeft aan of er in bepaalde gebieden brandgevaar bestaat (bv. bij extreme droogte).

Als er in een bepaald gebied brandgevaar bestaat, kunnen de volgende maatregelen opgelegd worden:

- Verbod van UAS vluchtuitvoering(en);
- Extra blusmiddelen ter plaatse te voorzien door de UAS exploitant;
- Het vluchttraject van de UAS vluchtuitvoering(en) aanpassen;
- De periode van de UAS vluchtuitvoering(en) aanpassen.

2.7. BIJZONDERE SITUATIES/GEBEURTENISSEN

2.7.1. Aan de grond zetting

De havenkapiteinsdienst of een andere bevoegde autoriteit kan de piloot op elk ogenblik contacteren om te eisen dat hij het toestel onmiddellijk en veilig aan de grond zet.

Deze actie is steeds het gevolg van een verhoogd risico waarbij de veiligheid van de vlucht of omgeving niet langer gegarandeerd is. Deze risico's kunnen verband houden met de algemene veiligheid of met beveiligingsrisico's.

Een aan de grond zetting heeft een tijdelijk karakter waarvan de duur noodzakelijk is voor de waarborging van de veiligheid en/of de beveiliging.

2.7.2. Incidenten

Wanneer er zich een incident voordoet (bv. een crash, een onregelmatigheid, het wegvliegen van de UA, ...) moet de piloot onmiddellijk telefonisch de havenkapiteinsdienst en alle betrokken autoriteiten verwittigen en hierbij het volgende melden:

- tijdstip incident,
- positie van UA en piloot,
- type UAS en beschrijving,
- contactgegevens van de UAS exploitant en de piloot (gsm-nummer).

Bij een crash worden aanvullend op de bovengenoemde incident- informatie nog de volgende zaken vermeld:

- wat is er gebeurd,
- locatie crash,
- weersomstandigheden,
- genomen acties,
- (mogelijke) gevolgen.

Indien de UA is weggevlogen, worden aanvullend op de bovengenoemde incidentinformatie nog de volgende zaken vermeld:

- wat is er gebeurd,
- startpositie en laatst gekende positie van de UA,
- uitgevlogen richting en hoogte van de UA,
- weersomstandigheden,
- batterijcapaciteit (in minuten).

HOOFDSTUK 3: SPECIFIEKE VOORWAARDEN VOOR BIJZONDERE DEELGEBIEDEN BINNEN DE GEOZONE EBR55 GHENT HARBOUR

Dit hoofdstuk is een aanvulling op de algemene voorwaarden die gelden voor alle UAS exploitanten en hun crew (zie Hoofdstuk 2) en bevat voorwaarden voor specifieke deelgebieden binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour.

3.1. DEELGEBIEDEN MET EEN BIJZONDER STATUUT BINNEN DE GEOZONE

De volgende gebieden zijn specifiek benoemde en op de kaart (zie Bijlage 2) aangeduide deelgebieden van de geozone EBR55 Ghent Harbour waar aanvullende of afwijkende voorwaarden (kunnen) gelden omwille van specifieke veiligheids-, beveiligings- of milieuredenen.

3.1.1. Water

De deelgebieden 'Water' zijn gebieden binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour waar er minder risicofactoren op de grond zijn maar waar de havenactiviteiten op en rondom het water wel nog gevrijwaard moeten worden van veiligheids-, beveiligings- of milieurisico's. Het volledige havengebied is immers nog steeds een kritische infrastructuur waar de Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent geldt.

UAS vluchtuitvoeringen mogen standaard niet vliegen boven schepen, tenzij schepen deel van de vluchtuitvoering zijn of tenzij vluchtuitvoeringen boven schepen specifiek zijn aangevraagd en toegestaan. UAS vluchtuitvoeringen moeten de scheepvaart te allen tijde maximaal vermijden.

Voor UAS vluchtuitvoeringen boven de deelgebieden 'Land' van de geozone EBR55 Ghent Harbour gelden de volgende voorwaarden:

- Voor UAS vluchtuitvoeringen in de OPEN categorie wordt een veiligheidscontrolelijst doorlopen vooraleer de UAS vluchtuitvoering kan plaatsvinden (zie Bijlage 4).

De deelgebieden 'Water' binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour zijn aangeduid op de kaart in Bijlage 2.

3.1.2. Land

De deelgebieden 'Land' zijn gebieden binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour waar minder risicofactoren op de grond zijn maar waar de havenactiviteiten wel nog gevrijwaard moeten worden van veiligheids-, beveiligings- of milieurisico's. Het volledige havengebied is immers nog steeds een kritische infrastructuur waar de Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent geldt.

Voor UAS vluchtuitvoeringen boven de deelgebieden 'Land' van de geozone EBR55 Ghent Harbour gelden de volgende voorwaarden:

- Voor UAS vluchtuitvoeringen die uitgevoerd worden boven het terrein van een exploitant, is steeds een expliciete schriftelijke toelating van de exploitant vereist.
- UAS vluchtuitvoeringen boven het terrein van een exploitant worden steeds uitgevoerd onder het toezicht van de exploitant.

- Voor UAS vluchtuitvoeringen in de OPEN categorie wordt een veiligheidscontrolelijst doorlopen vooraleer de UAS vluchtuitvoering kan plaatsvinden (zie Bijlage 4).

De deelgebieden 'Land' binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour zijn aangeduid op de kaart in Bijlage 2.

3.1.3. ISPS

De deelgebieden 'ISPS' zijn gebieden binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour met specifieke risico's i.k.v. terrorisme, sabotage, spionage en smokkel en onderhevig aan maatregelen conform de wetgeving betreffende de Maritieme Beveiliging.

Deze deelgebieden moeten specifiek gevrijwaard worden van beveiligingsrisico's. Bijgevolg kunnen er specifieke voorwaarden gelden voor UAS exploitanten om toegang te krijgen tot het terrein.

Voor UAS vluchtuitvoeringen boven de deelgebieden 'ISPS' van de geozone EBR55 Ghent Harbour gelden, aanvullend op de voorwaarden onder 3.1.2. Land, nog de volgende voorwaarden:

- Een expliciete schriftelijke toelating van de PFSO is vereist.
- Enkel UAS vluchtuitvoeringen in de SPECIFIC categorie zijn toegestaan. Vluchten in de OPEN categorie zijn verboden omdat er voor die categorie immers geen vereisten voor UAS exploitanten zijn die alle verantwoordelijkheden en procedures kenbaar maken aan de luchtvaartautoriteiten en die op te vragen zijn door de havenkapiteinsdienst vóór de vlucht plaatsvindt. De bekendheid van de personen in de organisatie, de vluchtactiviteiten en de verwerking van data maakt het voor de beveiliging noodzakelijk om enkel vertrouwen te hebben in organisaties die aan de vereisten van minimaal de SPECIFIC categorie voldoen.
- Autonome vluchtuitvoeringen²² zijn verboden.

De deelgebieden 'ISPS' binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour zijn aangeduid op de kaart in Bijlage 2.

3.1.4. Sevesobedrijven

De deelgebieden 'Sevesobedrijven' zijn gebieden binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour waar UAS vluchtuitvoeringen een gevaar kunnen vormen voor de omgeving.

Deze deelgebieden moeten specifiek gevrijwaard worden van veiligheids en milieurisico's. Bijgevolg wordt er van UAS exploitanten die UAS vluchtuitvoeringen willen uitvoeren boven de deelgebieden 'Sevesobedrijven' specifieke kennis verwacht inzake Sevesobedrijven en de toepassing van noodplanning teneinde bij eventuele incidenten (verdere) schade en de negatieve gevolgen voor mens en omgeving te beperken.

Voor UAS vluchtuitvoeringen boven de deelgebieden 'Sevesobedrijven' van de geozone EBR55 Ghent Harbour gelden, aanvullend op de voorwaarden onder 3.1.2. Land, nog de volgende voorwaarden:

²² Zie (EU)2019/947 art. 2 (17) 'autonome vluchtuitvoering': een vluchtuitvoering waarbij een onbemand luchtvaartuig wordt geëxploiteerd zonder dat de piloot op afstand kan ingrijpen

- Een expliciete schriftelijke toelating van de veiligheidscoördinator is vereist.
- Enkel UAS vluchtuitvoeringen in de SPECIFIC categorie zijn toegestaan. Vluchten in de OPEN categorie zijn verboden omdat er voor die categorie immers geen vereisten voor UAS exploitanten zijn die alle verantwoordelijkheden en procedures kenbaar maken aan de luchtvaartautoriteiten en die op te vragen zijn door de havenkapiteinsdienst vóór de vlucht plaatsvindt. De bekendheid van de personen in de organisatie, de vluchtactiviteiten en de verwerking van data maakt het voor de beveiliging noodzakelijk om enkel vertrouwen te hebben in organisaties die aan de vereisten van minimaal de SPECIFIC categorie voldoen.
- STS zijn niet toegestaan.
- Autonome vluchtuitvoeringen²³ zijn verboden.
- VLOS UAS vluchten dienen steeds uitgevoerd te worden met een UA waarnemer.
- De UAS exploitant moet de risico's bestuderen en voldoende mitigeren om lichamelijke of milieuschade te beperken in overleg met de veiligheidscoördinator van de exploitant.
- De UAS moet voorzien zijn van een navigatiesysteem dat zijn locatie naar het grondstation zendt met een maximale nauwkeurigheid van 10 m.
- Mocht het navigatiesysteem uitvallen, dan moet de vlucht beëindigd kunnen worden op een wijze die het effect op derden in de lucht of op de grond beperkt.
- De UAS moet ten minste beschikken over een betrouwbare en voorspelbare methode waarmee de UA de besturings- en controleverbinding kan herstellen of, indien deze uitvalt, de vlucht kan beëindigen op een wijze die het effect op derden in de lucht of op de grond beperkt in geval van verlies van de besturings- en controleverbinding, tenzij de UAS is vastgemaakt met een kabel.
- De UAS moet veilig bestuurbaar zijn voor wat betreft stabiliteit, manoeuvreerbaarheid en de prestaties van de besturings- en controleverbinding, door een piloot op afstand met voldoende bekwaamheid zoals gedefinieerd in Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 en volgens de instructies van de fabrikant, zoals noodzakelijk is onder alle verwachte bedrijfsomstandigheden, ook na het uitvallen van één of indien van toepassing meer systemen.
- Vluchten die een exploitatievergunning hebben waarbij in hun voorwaarden rekening gehouden werd met Sevesobedrijven zijn toegestaan. Bij een exploitatievergunning maken deze voorwaarden indirect deel uit van de beoordeling van de aanvraag voor een exploitatievergunning of LUC.

De deelgebieden 'Sevesobedrijven' van de geozone EBR55 Ghent Harbour zijn aangeduid op de kaart in Bijlage 2.

²³ Zie (EU)2019/947 art. 2 (17) 'autonome vluchtuitvoering': een vluchtuitvoering waarbij een onbemand luchtvaartuig wordt geëxploiteerd zonder dat de piloot op afstand kan ingrijpen

3.1.5. (Tijdelijk) Natuurgebieden

De deelgebieden '(Tijdelijke) Natuurgebieden' zijn gebieden binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour met een bijzonder statuut. UAS exploitanten moeten zich vergewissen van de ter zake geldende voorschriften.

Als (Tijdelijke) natuurgebieden worden beschouwd de binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour aanwezige koppelingsgebieden, buffergebieden, groenzones, parken en gebieden waar er tijdelijk beperkingen op UAS vluchtuitvoeringen kunnen worden ingesteld, zoals bv. tijdens het broedseizoen.

Voor UAS vluchtuitvoeringen boven de deelgebieden '(Tijdelijke) Natuurgebieden' van de geozone EBR55 Ghent Harbour gelden, aanvullend op de voorwaarden onder 3.1.2. Land, nog de volgende voorwaarden:

- Een expliciete schriftelijke toelating van de voor de '(Tijdelijke) Natuurgebieden' bevoegde instantie is vereist.

De deelgebieden '(Tijdelijke) Natuurgebieden' van de geozone EBR55 Ghent Harbour zijn aangeduid op de kaart in Bijlage 2.

3.1.6. (Tijdelijke) Militaire zones

De deelgebieden '(Tijdelijke) Militaire zones' zijn gebieden binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour met een bijzonder statuut. UAS exploitanten moeten zich vergewissen van de ter zake geldende wetgeving.

Voor UAS vluchtuitvoeringen boven de deelgebieden '(Tijdelijke) Militaire zones' van de geozone EBR55 Ghent Harbour gelden, aanvullend op de voorwaarden onder 3.1.2. Land, nog de volgende voorwaarden:

- Een expliciete schriftelijke toelating is vereist, zijnde:
 - 1° een voorafgaande vluchtvergunning van SPACC via DSA planner; of
 - 2° een voorafgaande vluchtvergunning van de beheerder van de zone die wordt aangevraagd volgens de procedure bepaald in de voorafgaande vluchtvergunning bedoeld in 1°; of
 - 3° een voorafgaande vluchtvergunning van de Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid (ADIV) gebruik makende van dit formulier via de website van de FOD Mobiliteit; of
 - 4° een voorafgaande vluchtvergunning van de Belgian Military Airworthiness Authority (BMAA) via de website van de FOD Mobiliteit.

De deelgebieden '(Tijdelijke) Militaire zones' van de geozone EBR55 Ghent Harbour zijn aangeduid op de kaart in Bijlage 2.

3.1.7. Woonkernen en jachthavens

In afwijking op de bepalingen onder 2.5. Vluchtvergunning hoeft men voor UAS vluchtuitvoeringen in de deelgebieden 'Woonkernen en jachthavens' binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour geen vluchtvergunningsaanvraag in te dienen indien er wordt gevlogen binnen de laterale limieten van de deelgebieden 'Woonkernen en jachthavens' zoals aangeduid op de kaart in Bijlage 2.

3.1.8. Calamiteiten

UAS vluchtuitvoeringen zijn verboden in zones waar zich een calamiteit voordoet. Enkel UA's noodzakelijk voor de beveiliging of bestrijding van de calamiteit zijn dan toegelaten.

3.1.9. Tijdelijke UAS no-fly zones

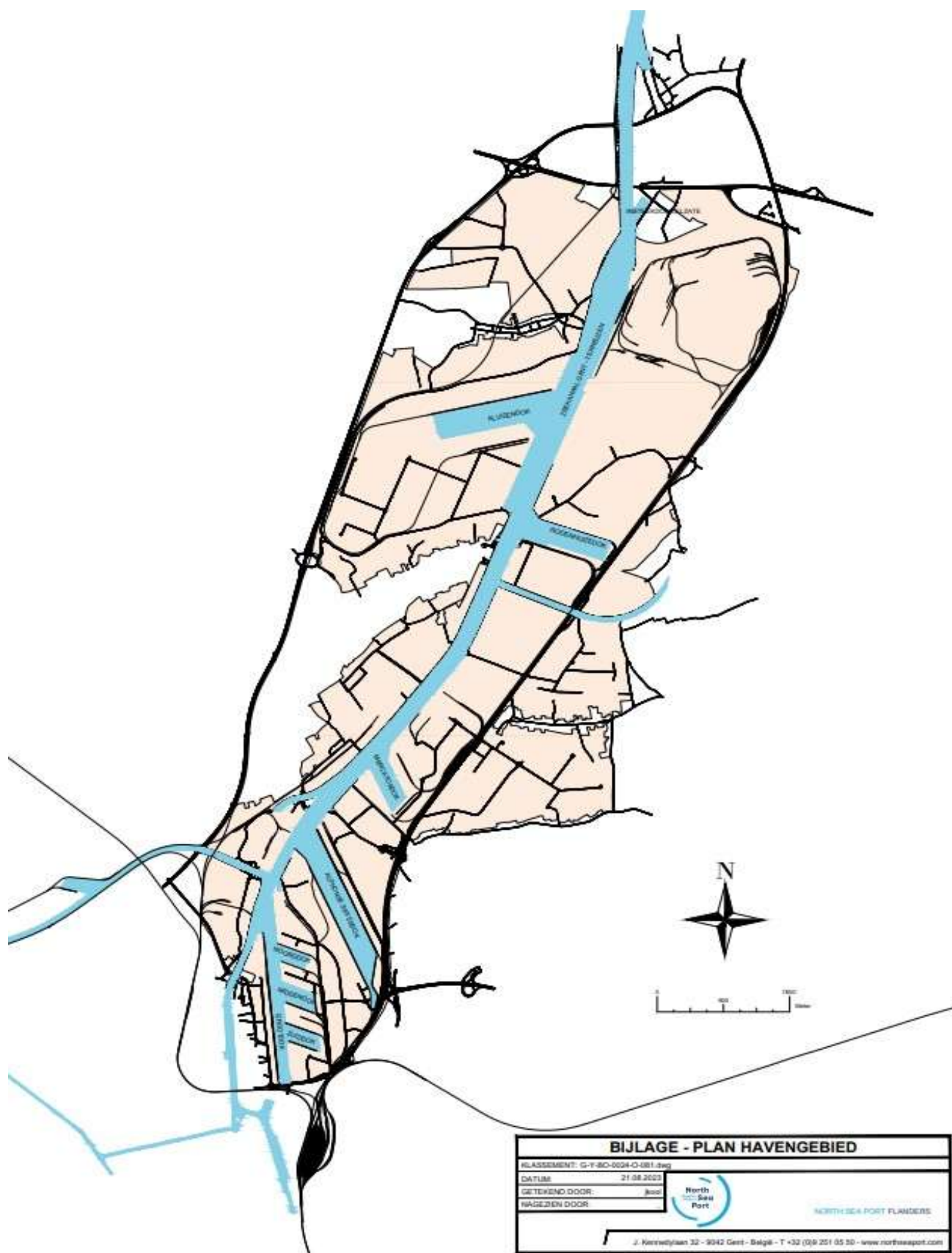
Enkel vluchtuitvoeringen met een zeer uitzonderlijk karakter²⁴ kunnen worden toegelaten in tijdelijke UAS no-fly zones.

3.1.10. Andere (tijdelijke) geozones

De UAS exploitant is verplicht te voldoen aan de toegangsvoorwaarden voor andere (tijdelijke) geozones.

²⁴ Het veilig vertrek van een helikopter, gebeurtenissen van diplomatieke of gerechtelijke aard, militaire oefeningen, onderzoek en ontwikkeling door North Sea Port in het algemeen belang.

BIJLAGE 1 - PLAN HAVENGEBIED



BIJLAGE 2: INFORMATIE EN PLAN GEOZONE EBR55 GHENT HARBOUR

Naam van de geozone

EBR55 Ghent Harbour

Locatie van de geozone

Ten noorden van Gent, deze bedekt de gehele grens van de zeehaven zoals omschreven in het havengebied van de Havenpolitieverordening North Sea Port Havengebied Gent.

Geografische coördinaten

Voor de geozone zijn de coördinaten in de AIP²⁵ beschreven (EBR55 Ghent Harbour):

☐ Laterale limieten:

510422N 0034403E - 510433N 0034502E - 510511N 0034530E - 510623N 0034543E - 510633N 0034801E - 510730N 0034813E - 511054N 0035008E - 511113N 0034959E - 511133N 0034913E - 511132N 0034830E - 511248N 0034821E - 511238N 0034804E - 511133N 0034755E - 511141N 0034702E - 511137N 0034646E - 511050N 0034529E - 511014N 0034517E - 510838N 0034420E - 510820N 0034450E - 510757N 0034513E - 510726N 0034428E - 510616N 0034309E - 510544N 0034314E - 510422N 0034403E.

☐ Verticale limieten:

1000 FT AMSL / GND

Hoogte van de zone

Voor de geozone zijn volgende verticale beperkingen van kracht:

- UAS-vluchtuitvoeringen volgens de OPEN categorie: 150 ft AGL
- UAS-vluchtuitvoeringen volgens vluchtuitvoeringen in de SPECIFIC categorie: 400 ft AGL

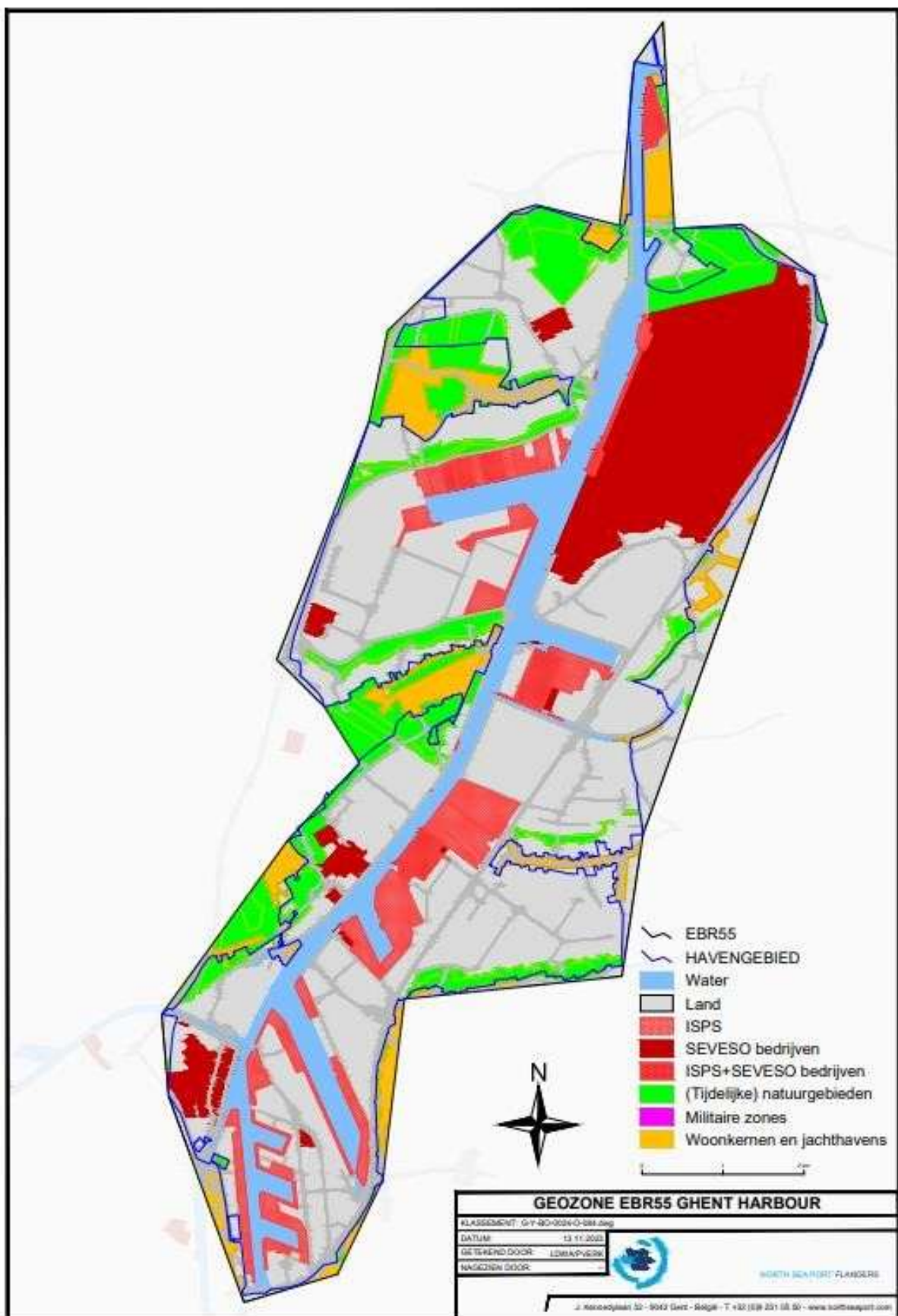
Type van de restricties / Aard van het gevaar

Prohibited for all aircraft, except:

- inspection flights, landing and take-off of helicopters, environmental control missions carried out on behalf of government agencies, with prior approval of Port Authority⁽¹⁾;
- State aircraft missions, SAR, medical flights, evacuations and fire-fighting intervention, prior notification to Port Authority⁽¹⁾ as soon as practically possible.

(1) Contact Port Authority Ghent: TEL +32 9 251 56 39 or email geozone@northseaport.com.

²⁵ Zie AIP for BELGIUM (section ENR-5.1) valid from 05 OCT 2023 (skeyes.be)



BIJLAGE 3: VEILIGHEIDSCONTROLELIJST 'OPEN' CATEGORIE

Deze controlelijst wordt gebruikt door iedereen die in de OPEN categorie wil vliegen boven de bijzondere deelgebieden binnen de geozone EBR55 Ghent Harbour.

Nr.	Check/ Vraag	Uitvoering
1.	Heb je toelating gekregen van de exploitant om gebruik te maken van de grond als vertrek- of landingslocatie?	Indien nee, zorg eerst voor een toelating. Indien ja, ga naar de volgende vraag.
2.	Is je vlucht aangevraagd bij de havenkapiteinsdienst?	Indien nee, vraag de vlucht aan via geozone@northseaport.com en wacht je vluchtvergunning af. Indien ja, ga naar de volgende vraag.
3.	Voel je je goed om te vliegen?	Het is verboden te vliegen wanneer je onder invloed bent van drugs, alcohol of medicijnen. Zorg dat je uitgeslapen bent.
4.	Laten de weersomstandigheden de vluchtuitvoering toe?	Indien nee, stel de vluchtuitvoering uit. Indien ja, ga naar de volgende vraag.
5.	Zijn er bedrijven en/of is er havenactiviteit in de buurt?	Als je geen toestemming hebt om deze te overvliegen, vermijd deze dan.
6.	Zijn er autowegen in de buurt?	Vermijd deze te allen tijde.
7.	Zijn er schepen in de buurt?	Als je geen toestemming hebt om deze te overvliegen, vermijd deze dan.
8.	Zijn er andere luchtvaartuigen in de buurt?	Vermijd deze te allen tijde.
	Zijn er (tijdelijke) natuurgebieden in de buurt?	Als je geen toestemming hebt om deze te overvliegen, vermijd deze dan.
	Zijn er militaire domeinen of militaire operaties in de buurt?	Als je geen toestemming hebt om deze te overvliegen, vermijd deze dan.
	Zijn er calamiteiten in de buurt?	Als je geen toestemming hebt om deze te overvliegen, vermijd deze dan.
	Zijn er tijdelijke UAS no-fly zones in de buurt?	Vermijd deze te allen tijde.
9.	Staat je maximumhoogte ingesteld op 45 m?	Stel je maximumhoogte in op 45 m.

10.	Ben je gedurende de gehele vluchtuitvoering bereikbaar via het gsm-nummer opgegeven in de vluchtvergunningsaanvraag?	Indien nee: - zorg ervoor dat je gedurende de gehele vluchtuitvoering bereikbaar bent via het gsm-nummer opgegeven in de vluchtvergunningsaanvraag; - zorg ervoor dat je gedurende de gehele vluchtuitvoering bereikbaar bent op een ander gsm-nummer en geef dit nummer door aan de havenkapiteinsdienst.
11.	Is het 30 minuten vóór het opstijgen?	Meld het opstijgen via je mobiele telefoon aan bij de havenkapiteinsdienst.