



Faculteit Rechtsgeleerdheid

Academiejaar 2015-2016

**Beteugeling van misdrijven en overlast
via recreatieve drones**

Masterproef van de opleiding
'Master in de rechten'

Ingediend door

Evelien Alenus

(Studentennr. 01005900)

Promotor: Prof. Dhr. Gert Vermeulen

Commissaris: Dhr. Jelle Janssens

VOORWOORD

De idee om over drones te schrijven kwam er tijdens een vakantie in Griekenland, waarbij er een drone boven het hoofd cirkelde van de badgasten die lagen te zonnen aan het zwembad. Op dat ogenblik kwam in mij de gedachte naar boven dat dit eigenlijk wel een inbreuk op onze privacy kon betekenen. Hierdoor was mijn interesse gewekt om meer te weten te komen over deze toestellen en hierover een masterproef te schrijven: “Beteugeling van misdrijven en overlast via recreatieve drones”.

Velen hebben mij gewaarschuwd dat een thesis het zwaarste aspect is van de vijfjarige rechten carrière. Met volle moed ben ik dan ook begonnen aan het schrijven van dit eindwerk. Het valt niet te ontkennen dat het schrijven van een masterproef de nodige stress en kopzorgen met zich heeft meegebracht maar langs de andere kant was dit werk een heel uitdagende en spannende ervaring. Drones zijn nieuwe objecten die heel wat verontruste gevoelens opwekten en discussies deden ontstaan bij het publiek, maar eveneens nooit geziene technologische ontwikkelingen met zich meebrengen. Gedurende dit hele werk heb ik de meest uiteenlopende visies omtrent deze toestellen gelezen waardoor mijn inzichten, gedurende het schrijven van deze masterproef, in deze materie grondig geëvolueerd zijn. Bovendien is het een onderwerp dat bijzonder actueel is. De opvattingen en kennis over dit onderwerp zullen gedurende de jaren heen nog veranderen, waardoor het een heel interessant en dynamisch gegeven betreft.

Deze masterproef had ik echter nooit tot een goed einde kunnen brengen zonder de steun van een aantal personen. Vooreerst wil ik mijn promotor professor Gert Vermeulen hierbij vermelden. Ondanks het feit dat de afbakening van mijn onderwerp en de concrete onderzoeksvraag even op zich lieten wachten heeft hij mij altijd met veel energie en geduld van antwoord voorzien. Ik bedank hem voor de snelle antwoorden en afspraken op zijn kantoor waarbij hij mij goede tips en richtlijnen gaf om mij zo de juiste richting in te sturen. Ik ben er mij van bewust dat dit niet vanzelfsprekend is omwille van het vele werk dat hij nog heeft als professor binnen deze Gentse universiteit en ik wil hem dan ook in het bijzonder bedanken voor alle hulp en positieve commentaar. Ten tweede zou ik graag mijn ouders vernoemen in mijn dankwoord. Ik bedank hen voor de kansen die ze mij gegeven hebben doorheen mijn rechtenstudie en de vele bemoedigende woorden en steun gedurende het harde werk achter mijn bureau. Tot slot vermeld ik ook mijn broers, mijn vriend en vriendinnen voor het vertrouwen en de vele succeswensen doorheen de moeilijke momenten en de ontelbare uren geestesarbeid. Zonder jullie was dit mij nooit gelukt.

Evelien Alenus,

Gent, 17 mei 2016

INHOUDSTABEL

INLEIDING.....	1
HOOFDSTUK 1. BEGRIPSOMSCHRIJVING EN SITUERING	5
1.1. Terminologie	5
1.1. Soorten.....	7
1.2. Recreatief gebruik	10
1.3. De rol van Europa.....	11
1.3.1. Inleiding.....	11
1.3.2. Richtlijnen voor een gemeenschappelijk regelgevend kader.....	13
1.4. Conclusie	18
HOOFDSTUK 2. VLIEGEN IN HET BELGISCH LUCHTRUIM	20
2.1. Inleiding.....	20
2.2. Algemene regelgeving in België	20
2.2.1. De Belgische luchtvaartwet - Luchtvaartbesluit – Vliegverkeersregels.....	20
2.2.2. Koninklijk Besluit van 10 april 2016	25
2.3. Kritische beoordeling	30
2.4. Conclusie	32
HOOFDSTUK 3. INBREUKEN OP DE PRIVACY	34
3.1. Inleiding.....	34
3.2. Fundamentele rechten en hun beschermingsmechanismen	35
3.2.1. Recht op eerbiediging van het privéleven	36
3.2.2. Recht op afbeelding.....	37
3.2.3. Recht op de bescherming van de verwerking van persoonsgegevens	40
3.2.3.1. Verplichtingen onder de privacywet.....	48
3.2.3.2. Uitzondering: persoonlijke of huishoudelijke doelstellingen	49
3.2.3.3. Rechten van de betrokkene bij de verwerking van persoonsgegevens.....	52
3.3. Aansprakelijkheid en sancties	55
3.4. Conclusie	57
HOOFDSTUK 4. STRAFRECHTELIJKE INBREUKEN	61
4.1. Inleiding.....	61
4.2. Wat is overlast.....	61
4.2.1. Overlast door onbemande luchtvaartuigen	63
4.2.1.1. Geluidsoverlast.....	63
4.2.1.2. Overlast rond luchthavens en het gevaar voor de burgerluchtvaart	64

4.2.2. Sanctienering van overlast	65
4.2.2.1. Administratieve sanctienering.....	65
4.2.2.2. Strafrechtelijke sanctienering.....	67
4.2.3. Conclusie	67
4.3. Wat zijn misdrijven	67
4.3.1. Probleemstelling.....	69
4.3.1.1. Woonstschennis.....	69
4.3.1.2. Afluisteren en opnemen van gesprekken.....	70
4.3.1.3. Hinderlijk volgen, bespieden en verzamelen van beeldmateriaal	72
4.3.1.4. Voyeurisme	76
4.3.1.5. Andere inbreuken	77
4.3.1.5.1. Gebruik van RPAS als voorbereidende handelingen voor het plegen van diefstal	77
4.3.1.5.2. Smokkelen van illegale goederen	78
4.3.1.5.3. Middel voor terrorisme.....	80
4.3.2. Vaststellingen van de misdrijven en de rol van de politie.....	80
4.3.3. Conclusie.....	81
HOOFDSTUK 5. AANSPRAKELIJKHEID EN VERZEKERINGEN.....	82
5.1. Inleiding.....	82
5.2. Aansprakelijkheid.....	82
5.2.1. Verzekeringen voor het gebruik van een Remotely Piloted Aircraft System.....	84
5.2.1.1. Verzekeringen voor burgerlijke aansprakelijkheid.....	86
5.2.1.2. Zaakshadeverzekering	87
5.2.2. Omvang schadevergoeding	87
5.2.3. Identificatie van het toestel en bestuurder	89
5.3. Conclusie.....	91
CONCLUSIE.....	94
BIBLIOGRAFIE	100
➤ WETGEVING	100
➤ RECHTSPRAAK.....	105
➤ RECHTSLEER.....	105
➤ OVERIGE BRONNEN	111
Geconsulteerde websites	119

INLEIDING

1. *KIJK, DAAR VLIEGT LITTLE BROTHER!; IN ONZE MODERNE CONTROLEMAATSCHAPPIJ ZIJN ALLE OGEN OP U GERICHT; DE DRONE-INDUSTRIE IS KLAAR OM TE EXPLODEREN; DOODSBANG VOOR DRONES; EUROPA ZET LIJNEN UIT VOOR VEILIG GEBRUIK VAN COMMERCIELE DRONES; NEDERLAND GOOIT ROOFVOGELS IN DE STRIJD TEGEN DRONES; WEL IN DE WINKEL, MAAR VERBODEN IN DE TUIN; THE SKY HEEFT NOG ALTIJD EEN LIMIT; PARIJS WIL ILLEGALE DRONES TEMMEN MET 'DIGITALE NUMMERPLAAT'; CAMPAGNE MOET CORRECT GEBRUIK RECREATIEVE DRONES STIMULEREN; BELGISCHE WETTEN HELEMAAL NOG NIET KLAAR VOOR DRONES VOOR CONSUMENTEN; GEVONDEN OP STRAAT: UW PRIVACY; DRONES VAAK GEBRUIKT, MAAR VERBODEN; PRIVACYCOMMISSIE ZET LICHT OP GROEN VOOR REGELGEVING ROND DRONES; GEBRUIK DRONES EINDELIJK WETTELIJK GEREGLD IN BELGIE.¹*

2. Zoals bovenstaande krantenkoppen aangeven is het duidelijk dat het 'drone-probleem' leeft bij het grote publiek en de media benadrukken dat bijna dagelijks. Mensen zijn bezorgd dat hun fundamentele rechten, zoals privacy en veiligheid in het gedrang zullen komen door de steeds groter wordende commerciële markt van civiele drones. Vanuit Europa kwam de druk om dringend te voorzien in een gemeenschappelijk wetgevend kader die de rechtszekerheid in België ten goede zou komen en de bescherming tegen risico's omtrent het dronegebruik zou vastleggen. Ook voor de exploitanten van drones was een wettelijk kader nodig. Er bestond in België nog geen concrete regelgeving waaraan zij hun nieuwe technologieën konden toetsen om na te gaan of hun ontwikkelingen wetsconform waren. Ondertussen is het Koninklijk

¹X, "Kijk, daar vliegt little brother!", *De Morgen* 9 februari 2013.; X, "In onze moderne controlemaatschappij zijn alle ogen op u gericht.", *De Morgen* 20 april 2013.; X, "De drone-industrie is klaar om te exploderen.", *De Redactie* 14 december 2014.; X, "Doodsbang voor drones.", *De Morgen* 11 februari 2016.; Belga, "Europa zet lijnen uit voor veilig gebruik van commerciële drones.", *De Morgen* 29 oktober 2015.; X, "Nederland gooit roofvogels in de strijd tegen drones.", *De Redactie* 1 februari 2016.; C. VAN CAMPENHOUT, "Wel in de winkel, maar verboden in de tuin." *De Standaard* 30 september 2015.; X, "The sky heeft nog altijd een limit." *De Standaard* 31 maart 2015.; X, "Parijs wil illegale drones temmen met 'digitale nummerplaat'." *De Standaard* 6 maart 2015.; Belga, "Campagne moet correct recreatief gebruik drones stimuleren.", *De Redactie* 5 november 2015.; X, "Belgische wetten helemaal nog niet klaar voor drones voor consumenten.", *De Morgen* 28 november 2014.; D. SOENENS, "Gevonden op straat: uw privacy.", *De Morgen* 4 april 2015.; T. DE LEUR, "Drones vaak gebruikt, maar verboden.", *De Standaard* 5 september 2015.; Belga, "Privacycommissie zet licht op groen voor regelgeving rond drones.", *De Redactie* 3 augustus 2015.; X, "Gebruik van drones eindelijk wettelijk geregeld in België.", *De Tijd* 15 april 2016.

besluit, met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, in ons land in werking getreden.²

3. Op basis van toekomstige voorspellingen zouden er tegen 2050 verschillende luchtvaartuigcategorieën worden geëxploiteerd en leiden tot de creatie van ongeveer 150.000 nieuwe jobs.³ Deze opkomende markt brengt langs de ene kant een kans op onveiligheden met zich mee, maar weliswaar ook heel wat opportuniteiten en voordelen. Denk maar aan de prachtige beelden die drones kunnen opleveren of de talloze activiteiten waarin ze gebruikt kunnen worden. Voor de Europese en nationale wetgevers brengt dit een gigantische uitdaging met zich mee. Ten eerste wil Europa een gemeenschappelijke interne markt creëren ten aanzien van drones, om haar concurrentiepositie op wereldvlak te verbeteren. Ten tweede wil ze via deze gemeenschappelijke markt ervoor zorgen dat de uitbreidingen van de drone-markt niet worden afgeremd door het ontbreken van een regelgevend kader. Ten derde is het van groot belang dat de veiligheid van het Europees luchtruim steeds gegarandeerd blijft. Tenslotte speelt ook de bescherming rond de fundamentele rechten van de burgers een rol.⁴

4. Drones zijn vaak kleine toestellen die in staat zijn om op een relatief hoge afstand te vliegen. Het louter rondvliegen met zo een toestel kan een gevaar inhouden inzake veiligheid indien een onbemand luchtvaartuig neerstort. Daarenboven zijn bepaalde toestellen ook uitgerust met installaties die het mogelijk maken om persoonsgegevens te verzamelen. In dat geval kan er een inbreuk worden veroorzaakt op bepaalde fundamentele rechten zoals de eerbiediging van het privéleven. Het is vandaag de dag helemaal niet moeilijk om als particulier zo een onbemand luchtvaartuig aan te schaffen en hiermee vrij rond te vliegen en het luchtruim te veroveren. Daardoor rijzen er vragen zoals: Hoe zit het met de privacy? Hoe worden onze persoonlijke gegevens beschermd? Hoe kunnen we tegen deze “mini big brothers” optreden? Wie is de bestuurder van zo een onbemand luchtvaartuig? Hoe zit het met onze veiligheid?

5. Het opzet van deze masterproef is vijfledig. Eerst schetsen we een algemeen kader van de opkomende markt inzake commerciële drones. Hierin wordt het begrip ‘drone’ uitgelegd, de verschillende soorten toepassingen en het recreatief gebruik belicht. Vervolgens wordt de rol

²Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, *BS* 15 april 2016, 25944.

³T. CHRISTIAENS, “Vliegen met drones mag het? Status quaestionis van het wetgevend kader rond drones”, *Monard Law*, 11 juni 2015.

⁴Meded. (Comm.), Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart- De openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiel gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, 8 april 2014, COM (2014)207.

van Europa benadrukt in het ontwikkelen van een eengemaakte markt voor onbemande luchtvaartuigen. In hoofdstuk twee kijken we naar het juridisch kader die de voorwaarden omschrijft om te mogen vliegen met een op afstand bestuurd luchtvaartuig en volgt er ook een analyse van het Koninklijk besluit van 10 april 2016, betreffende het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim. Hoofdstuk drie behandelt de inbreuken op de privacy, die kunnen worden begaan door onbemande luchtvaartuigen. In hoofdstuk vier kijken we naar de strafrechtelijke inbreuken. Eerst worden de begrippen overlast en misdrijf uitgelegd, waarna een bespreking volgt over de toepassingsgevallen van mogelijke inbreuken begaan door onbemande luchtvaartuigen. Tenslotte eindigen we in het laatste hoofdstuk met een uiteenzetting over de preventie maatregelen voor inbreuken en het garanderen van de veiligheid in het luchtruim. Hierbij wordt er nagegaan hoe men misbruik en overlast door onbemande luchtvaartuigen wil controleren via een identificatie van de bestuurder of door registratie van het luchtvaartuig. Tenslotte wordt ook de mogelijkheid om aansprakelijkheidsverzekeringen af te sluiten behandeld.

6. Aangezien het onderwerp ‘drones’ zich in een zeer ruime dimensie situeert, beperk ik het onderzoek in deze masterproef op bepaalde gebieden. Ten eerste zal er in het algemeen kader niet grondig worden ingegaan op de mondiale regelgeving inzake onbemande luchtvaartuigen, maar kijken we enkel naar Europa en België. Ten tweede wordt het onderzoeksgebied ook beperkt tot het recreatief gebruik. Andere mogelijke toepassingen zoals het professioneel- en militair gebruik zal in deze masterproef niet worden behandeld. Dit impliceert dat de voornaamste nadruk ligt op het gebruik door een ‘gewone burger’ en dus niet bij de aanwending door andere actoren zoals de overheid of ondernemingen. Zo zal de benutting van drones door de overheid in het kader van de bescherming van de veiligheid of als controle- en handhavingsmechanisme hier niet worden behandeld. Ten derde zullen andere aspecten betreffende de veiligheid in het luchtruim slechts in beperkte mate aan bod komen. De focus in deze masterproef ligt voornamelijk op de overlast en het misbruik door het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen, het juridisch kader hieromtrent en de handhaving ervan. Merk op dat de bespreking van de overlast en misdrijven geen limitatieve opsomming is, maar slechts een beperkte lijst van de mogelijke inbreuken die kunnen worden begaan door een onbemand luchtvaartuig.

7. Een kritische analyse van het bestaande wetgevend kader is nodig omwille van verschillende redenen. Deze masterproef is een verkennend onderzoek, waarbij a.d.h.v. recente

verslaggevingen over het onderwerp, wordt nagegaan hoe men misdrijven en overlast door drones kan beheersen. Vooreerst is het onderwerp maatschappelijk relevant. De toenemende markt van commerciële drones is een feit. Drones die oorspronkelijk enkel werden toegepast in militaire activiteiten vinden de laatste jaren steeds meer hun weg naar de commerciële markt. Deze nieuwe opmars wordt vergeleken met het ontstaan van het internet en brengt bijgevolg heel wat consequenties met zich mee. Daarnaast is deze studie ook juridisch relevant. Deze ‘boomende’ sector heeft nood aan juridische regels die zowel tegemoet komen aan de nodige technologische bewegingsvrijheid binnen de sector, zonder dat deze teveel worden ingeperkt, maar tegelijkertijd de nodige bescherming garandeert inzake privacy en veilig gebruik.⁵ De masterproef tracht a.d.h.v. een bronnenonderzoek en literatuurstudie een duidelijk overzicht te geven van de centrale vragen die kunnen rijzen rond het recreatief gebruik van drones in België. Welke overlast en misdrijven kan het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen teweeg brengen; welke regelgeving is hierbij van toepassing en is die allesomvattend?

⁵ Belga, “Europa zet lijnen uit voor veilig gebruik van commerciële drones.”, *De Morgen* 29 oktober 2015.

HOOFDSTUK 1. BEGRIPSOMSCHRIJVING EN SITUERING

1.1. Terminologie

8. Onbemande luchtvaartuigen, beter gekend als ‘drones’, komen onder verschillende benamingen voor. Drones of op afstand bestuurd luchtvaartuigen zijn luchtvaartuigen, met vaste of roterende vleugels, zonder een piloot aan boord.⁶ Men spreekt over onbemande luchtvaartuigen omdat in het toestel zelf geen bestuurder of piloot zit. De bestuurder of piloot bevindt zich namelijk op een afstand van het toestel en verricht de noodzakelijke handelingen om het luchtvaartuig te besturen.⁷ Drones worden ook aangeduid met de Engelse term Unmanned Aerial Vehicle, afgekort als UAV.⁸ Oorspronkelijk werd het begrip ‘drone’ enkel gebruikt voor luchtvaartuigen die voor militaire doeleinden werden ingezet.⁹ Vandaag komt de term steeds meer voor in het ‘dagdagelijkse’ leven. De term drone is ingeburgerd in de volksmond maar eigenlijk niet de precieze benaming wanneer men het civiel gebruik ervan bedoelt. Om ervoor te zorgen dat de terminologie overeenstemt met de specifieke kenmerken van het recreatief gebruik, ligt de voorkeur bij de term Remotely Piloted Aircraft System, hierna RPAS.¹⁰

⁶Art. 1, 4° Koninklijk besluit 10 april met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.; www.beuas.be/index.php/nl/faq/vragen-en-antwoorden?view=faq&catid=1.

⁷Artikel 1, 4° en 7° Koninklijk besluit 10 april met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.; T. CHRISTIAENS, “Vliegen met drones mag het? Status quaestionis van het wetgevend kader rond drones”, *Monard Law*, 11 juni 2015, www.monardlaw.be/home/-/asset_publisher/3DwqCLLTN4YX/content/vliegen-met-drones-mag-het-status-quaestionis-van-het-wetgevend-kader-rond-drones/maximized.

⁸COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over het ontwerp van Koninklijk besluit met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim*, 22 juli 2015, nr. 32/2015, https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_32_2015.pdf. (Hierna: CBPL-advies 22 juli 2015)

⁹Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC), *Advies over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad – Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart – De openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen* COM(2014) 207 final, *Pb.L.* 15 januari 2014, nr. 012/14, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014AE3189&from=NL>. (Hierna: EESC, Advies voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, 2014).; Platform Nederlandse Luchtvaart (2013), *Fact sheet Onbemande luchtvaartuigen*, juli 2013, www.modelvliegenalmeren.nl/wp-content/uploads/2013/08/Fact_sheet_Onbemande_luchtvaartuigen_31.pdf; B.H.M. CUSTERS, J.J. OERLEMANS, S.J. VERGOUW, *Het gebruik van drones – een verkennend onderzoek naar onbemande luchtvaartuigen*, Boom Lemma Uitgevers, 2015, 176.

¹⁰EESC, Advies voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, 2014.

9. De definitie van Remotely Piloted Aircraft luidt: “*een op afstand bestuurd luchtvaartuig is een niet – bemand luchtvaartuig, met een maximale opstijgmassa van minder dan 150 kg, bestuurd vanaf een bedieningsstation en dat noch een modelluchtvaartuig noch een speeltuig is.*”¹¹ Wanneer men tegelijkertijd ook naar het dronesysteem wil verwijzen spreekt men van een Remotely Piloted Aircraft System (RPAS): “*een op afstand bestuurd luchtvaartuig, de bijbehorende bedieningsstations, de bestuurs- en controleverbindingen en elk ander onderdeel dat gespecificeerd werd.*” Op basis van de regelgeving van de International Civil Aviation Organization (ICAO), ligt de voorkeur bij het gebruik van de term RPAS, omwille van bestaande regelgeving omtrent bestuurd luchtvaartuigen waarin de aanduiding ‘drone’ niet voorkomt.¹² Bovendien wordt de term drones en UAV gehanteerd voor uitgebreidere functies, zoals een onbemand luchtvaartuig dat zelfstandig vliegt, in tegenstelling tot RPAS, die steeds door een piloot of bestuurder op afstand wordt bestuurd.¹³ RPAS is in principe slechts een onderdeel van een overkoepelende categorie Unmanned Aerial Systems, waaronder ook de luchtvaartuigen vallen die autonoom kunnen vliegen, zonder tussenkomst van enige piloot of bestuurder.¹⁴

10. Het onderscheid in de soorten toestellen en de technische uitrustingen waarmee sommige onbemande luchtvaartuigen van voorzien zijn, speelt voornamelijk een rol voor het bepalen van het toepassingsgebied van de bestaande regelgeving.¹⁵ Wanneer bijvoorbeeld een toestel uitgerust is met een camera of opnameapparatuur, waarbij men zowel stilstaande als bewegende beelden kan registreren, zal de bestuurder zich aan de regels van de privacy moeten houden (*infra* 34, nr. 62).¹⁶ Hierbij moet er een algemeen onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds het toestel en anderzijds de instrumenten die eraan kunnen worden gekoppeld. Daarnaast speelt ook de techniek om de drone in de lucht te houden een rol.¹⁷ Dit wordt echter

¹¹ Art 1, 5° Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25944.; T. DE SCHEPPER, W. HARDYNS, E. DE PAUW, K. MEULEMAN, *Drones 75 vragen en antwoorden*, die Keure, 2015, 31.

¹² www.icao.int/Pages/default.aspx; EESC, Advies voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, 2014.

¹³ EESC, Advies voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, 2014.; B.H.M. CUSTERS, J.J. OERLEMANS, S.J. VERGOUW, *Het gebruik van drones – een verkennend onderzoek naar onbemande luchtvaartuigen*, Boom Lemma Uitgevers, 2015, 176.

¹⁴ Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart- De openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiel gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, 8 april 2014, COM (2014)207, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014DC0207&from=EN>. (Hierna: Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.)

¹⁵ www.beuas.be/index.php/nl/faq/vragen-en-antwoorden.

¹⁶ CBPL, advies 22 juli 2015.

¹⁷ B.H.M. CUSTERS, J.J. OERLEMANS, S.J. VERGOUW, *Het gebruik van drones – een verkennend onderzoek naar onbemande luchtvaartuigen*, Boom Lemma Uitgevers, 2015, 176.

niet grondig behandeld omdat een technische bespreking van het toestel ons te ver buiten het bestek van deze masterproef zou brengen. In het volgende deel volgt een overzicht van de recreatieve onbemande luchtvaartuigen en hun specifieke eigenschappen. De bespreking geeft echter geen volledig overzicht van alle toepassingen die er bestaan omdat dit niet mogelijk is door de snelle technologische evoluties binnen deze markt. Daarnaast worden enkel de meest voorkomende recreatieve modellen besproken. Tenslotte zal er ook geen grondige analyse zijn betreffende de soorten besturingssystemen omdat deze masterproef het civiel gebruik bespreekt. Dit betekent dat een RPAS, rekening houdend met de specifieke kenmerken van het toestel, altijd op afstand zal worden bestuurd door een bestuurder of piloot.

1.1. Soorten

11. Wanneer je in Google ‘drones’ intikt, kom je een groot aantal sites tegen waar je drones online kan kopen. Op die sites worden overzichten gegeven van ongeveer 100 tal types waarvan de aankoopprijs varieert tussen de 30 en 1200 euro. Ook de merken en namen van deze toestellen zijn verschillend. Zo bestaat er: het model Dji Phantom, het model Quadrocopter, de Parrot en de Yuneec Tornado.¹⁸ Kortom het aanbod en de verschillende toepassingsmogelijkheden zijn immens. Zij verschillen in formaat, gewicht, snelheid en besturingssysteem.¹⁹ De afstandsbesturing gebeurt via wifiverbinding, radio of satelliet, waarbij een menselijke operator steeds alle besturingsbeslissingen neemt. Meestal zijn de toestellen ook voorzien van een gps-systeem waarmee de positie of de afstand van het toestel kan worden bepaald.²⁰ Het Remotely Piloted Aircraft System wordt vandaag de dag gebruikt voor de meest uiteenlopende activiteiten. Filmen van concerten en optredens, racewedstrijden, observatie van landbouwtechnieken, ook het zoeken naar overlevenden in rampgebieden, wetenschappelijke doeleinden, het leveren van goederen, enz.²¹

¹⁸www.vergelijk.be/drones/.

¹⁹Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.; EASA, Concept of operation for Drones, “A risk based approach to regulation of unmanned aircraft”, www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf.

²⁰www.privacycommission.be/nl/wat-er-zo-bijzonder-aan-de-besturing-van-een-drone.

²¹ X, “Drones racen om de wereldtitel in Dubai.”, *De Redactie* 11 maart 2016.; X, “Brenge drones weldra pakjes aan huis?”, *De Redactie* 1 december 2015.; Belga, “Google wil in 2017 pakjes bezorgen met drones.”, *De Redactie* 2 november 2015.; www.dutchcowboys.nl/gadgets/dhl-bezorgt-pakketjes-met-een-drone.; X, “Nog steeds 28 vermisten na dubbele dambreuk in Brazilië.”, *De Redactie* 8 november 2015.

12. Concreet zijn er twee grote systemen te onderscheiden: het ‘fixed-wingsysteem’ en het ‘multi-rotorsysteem’. Het ‘fixed-wingsysteem’ wordt gebruikt voor toestellen met starre of vaste vleugels die, in combinatie met een bepaalde snelheid, liftkracht genereren. Hieronder vallen de meeste vliegtuigen. Daarnaast bestaat het ‘multi-rotorsysteem’ waarbij de liftkracht wordt genereerd door middel van ronddraaiende rotorbladen. Denk hierbij aan de klassieke helikopter. Een op afstand bestuurd luchtvaartuig, uitgerust met een fixed-wingsysteem is bijvoorbeeld een “Raven”, een toestel uitgerust met een multi-rotorsysteem is de “Dji Phantom”.²² Het verschil tussen beide ligt in de toepassingsmogelijkheden van het toestel. Zo kan bijvoorbeeld de ‘Dji Phantom’ ter plaatse blijven stilhangen, heeft het toestel geen startbaan nodig en maakt het minder lawaai in tegenstelling tot de ‘Raven’. De ‘Raven’ is dan weer uitermate geschikt om lange afstanden te vliegen. In de praktijk is het niet gemakkelijk om steeds een duidelijk onderscheid tussen beide te zien.²³



image courtesy of AeroVironment, Inc. 24



25

13. Het gewicht van de toestellen verschilt en speelt een belangrijke rol voor het afbakenen van het soort gebruik, de doelstelling en voor de indeling van de onbemande luchtvaartuigen in klassen (*infra* 27, nr. 50). Er bestaan drones van minder dan een kilo tot toestellen van meer dan 150 kg. Bij recreatieve drones varieert dit meestal tussen een aantal gram tot een maximum van 1 kg. Het meest voorkomende model voor civiel gebruik is de zogenaamde Parrot-drone die we op basis van zijn kenmerken kunnen plaatsen onder het genre ‘multi-rotorsysteem’. Dit toestel weegt minder dan 1 kg en is meestal uitgerust met een camera. Bovendien kan het model Parrot makkelijk bestuurd worden via tablet of smartphone.²⁶ Parrot is een van de bekendste

²²www.aerolink.es/blog/difference-between-fixed-wing-aircraft-and-a-rotary-wing-aircraft/; B.H.M. CUSTERS, J.J. OERLEMANS, S.J. VERGOUW, *Het gebruik van drones – een verkennend onderzoek naar onbemande luchtvaartuigen*, Boom Lemma Uitgevers, 2015, 176.

²³*Ibid.*

²⁴Type Raven; Bron Afbeelding: X, “RQ-11B Raven Unmanned Air Vehicle (UAV), United States of America.”, www.airforce-technology.com/projects/rq11braven/.

²⁵Type Dji Phantom; Bron Afbeelding: John J. Kim, “Dji unveils Phantom 3 drone.”, 8 april 2015, www.freshnessmag.com/2015/04/08/dji-unveils-phantom-3-drone/.

²⁶B.H.M. CUSTERS, J.J. OERLEMANS, S.J. VERGOUW, *Het gebruik van drones – een verkennend onderzoek naar onbemande luchtvaartuigen*, Boom Lemma Uitgevers, 2015, 176.

merken van drones. Het is een Frans bedrijf dat sinds 2010 zijn productie op drones richt. Zij zijn gespecialiseerd in Quadcopters, Drones, UAV, mini-drones, enz. Parrot presenteert verschillende modellen. Hierna volgt een opsomming van de drie meest voorkomende modellen²⁷ :

1. Model Parrot AR. (Quadricopter - Drone 2.0)



28

14. Parrot AR. is perfect geschikt voor recreatief gebruik en ideaal om zowel binnen als buiten te vliegen. Het toestel is uitgerust met twee camera's (voor en onder) die de mogelijkheid bieden om een video op te nemen op een USB-stick. Het toestel omvat eveneens een besturingssysteem via tablet of smartphone en heeft een vliegtijd van ongeveer 12 minuten. Hij kan kantelingen maken van 360° en overleeft gemakkelijk crashes van een niet te grote hoogte.²⁹

2. Model Parrot Bebop (Bebop Drone Sky controller)



30

15. Deze drone wordt omschreven als een betaalbaar en makkelijk te besturen toestel. Hij is uitgerust met een 14 megapixels camera, met een uitstekende beeldkwaliteit. Bovendien kan men tijdens de vlucht direct meekijken met de camera. Het toestel is voorzien van vier motoren met een automatische bescherming, waar bij de propellers stoppen met draaien bij direct contact

²⁷www.dronekopenonline.nl/parrot-drone.; www.dronewinkel.eu/brands/parrot/; www.sportvliegen.nl/drone-met-camera/onbemande-luchtvaartuigjes-van-parrot/; www.parrot.com/usa/products/; www.centralpoint.be/nl/nieuws/parrot-drones-introduceert-nieuwe-geavanceerde-recreatieve-drones-4851/.

²⁸ Bron Afbeelding: www.flyingtoys.com/index.php?route=product/category&path=107.

²⁹[www.drones.nl/drones/parrot-ar-drone-2-0](http://www.drones.nl/drones/parrot-ar-drone-2-0;); <http://datanews.knack.be/ict/reviews/de-lucht-in-met-parrots-quadricopter/article-normal-286099.html>.

³⁰ Bron Afbeelding: www.parrot.com/products/bebop-drone/.

met een bepaald object. Het toestel heeft een vliegtijd van 25 minuten en omvat een zeer sterke boardcomputer met een wifibereik tussen de 250 meter en 2 km.³¹

3. Model Parrot minidrone (Rolling Spider)



32

16. De Rolling Spider is de meest geschikte drone voor gebruik binnenshuis. Met zijn afneembare wielen is dit toestel in staat om over muren en plafonds te rollen zonder dat de propellers de muren raken. Het heeft een wifibereik van 200 meter en een vliegtijd van 8 minuten. De camera bevindt zich onderaan het toestel. De foto's worden opgeslagen op het toestel en kunnen achteraf gedownload worden via een applicatie op een smartphone.³³

1.2. Recreatief gebruik

17. Het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen vormt de rode draad doorheen deze masterproef. Daarom is het noodzakelijk om de verschillende soorten doelstellingen, waarvoor ze kunnen worden ingezet, op een rijtje te zetten. Zoals reeds vermeld (*supra* 5, nr. 8) werden drones oorspronkelijk enkel gebruikt voor militaire doeleinden, maar ondertussen zijn er al heel wat andere doelstellingen waarvoor de tuigen worden ingezet. Ze worden tot op heden ingezet voor: militair-, commercieel-, recreatief-, en wetenschappelijk gebruik. Ze worden eveneens aangewend voor opdrachten van algemeen belang of voor politionele doeleinden.³⁴ Indien we verwijzen naar een gebruik met professioneel oogmerk, moeten we onthouden dat de term 'professioneel' een ruime term is dat verder reikt dan het begrip 'commercieel'. Wanneer we spreken over 'commercieel' verwijzen we naar iets zakelijks of

³¹www.drones.nl/drones/parrot-bebop-drone.; J. SCHILDERMANS, "Nieuwe versie Bepop Drone vliegt langer.", *Knack* 10 december 2015.

³² Bron Afbeelding: www.parrot.com/usa/products/rolling-spider/.

³³www.drones.nl/drones/parrot-minidrones-rolling-spider.

³⁴www.privacycommission.be/nl/waarvoor-kunnen-drones-worden-ingezet.; AerialSoluti, "Waarvoor wordt een drone precies gebruikt?", 12 maart 2015, www.aerialsolutions.be/waarvoor-wordt-een-drone-precies-voor-gebruikt/.

iets in de handel, terwijl ‘professioneel’ eerder aanleunt bij het beroepsmatige en vakkundige, zonder dat er enige betaling vereist is. Zo zullen bijvoorbeeld diensten in ‘natura’ kunnen onder het professioneel gebruik maar niet onder het commercieel gebruik. Aangezien het begrip ‘professioneel gebruik’, zowel het commerciële- als de zakelijke bediening van toestellen omvat, wordt deze benaming in de praktijk het meeste gehanteerd.³⁵

18. Recreatief gebruik betekent dat men louter voor civiele of sportieve doeleinden met onbemande luchtvaartuigen vliegt.³⁶ Recreatieve toestellen worden soms ook vergeleken met speelgoed of modelluchtvaartuigen (*infra* 23, nr. 41). Het onderscheid tussen professioneel en recreatief gebruik is van belang voor de afbakening van het toepassingsgebied van het Koninklijk besluit van 10 april 2016, betreffende de op afstand bestuurde luchtvaartuigen. Het professioneel gebruik vereist meer voorafgaande formaliteiten of toelatingen, alvorens men kan vliegen met een RPAS in het Belgisch luchtruim.³⁷ Dit in tegenstelling tot het recreatief gebruik dat, in principe van het toepassingsgebied wordt uitgesloten (*infra* 26, nr. 48). Ondanks het feit dat het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen, buiten het wettelijk toepassingsgebied valt van het KB, betekent niet dat er geen enkele regelgeving is waarmee men rekening moet houden. Vliegen met een op afstand bestuurd luchtvaartuig, in het kader van vrijetijdsbesteding, impliceert steeds dat men zich zal moeten houden aan de regels inzake luchtvaartreglementering alsook aan de regels inzake veiligheid en privacy.³⁸

1.3. De rol van Europa

1.3.1. Inleiding

19. De grootste ontwikkelingen en kennis inzake onbemande luchtvaartuigen, liggen op mondiaal vlak bij de Verenigde Staten en Israël. Beide landen hebben de grootste ervaring op basis van het militair gebruik van drones. Ook landen zoals Brazilië, Rusland, China en Indië staan heel wat verder dan Europa. Daarom is het van cruciaal belang dat Europa een sterke

³⁵X., “De nieuwe drone wetgeving: onze visie! - deel 2”, www.drone-kopen.be/wetgeving/de-nieuwe-drone-wetgeving-onze-visie-deel-2/.

³⁶T. A. ALIYEVA, “Drones.”, *Clinic Law Incubator*, <https://clinic.nl/drones/>.

³⁷www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/drone/vraag-en-antwoord/regels-drone-zakelijk-gebruik.

³⁸<http://mobiliteit.belgium.be/nl/luchtvaart/drones>.

gemeenschappelijke markt creëert tussen haar lidstaten, om op wereldniveau te kunnen concurreren.³⁹

20. De reden dat de Europese Unie langzaam het voortouw begint te nemen in het harmoniseren van de regelgeving omtrent drones, komt omdat heel wat lidstaten elk hun eigen wetgeving omtrent het dronegebruik beginnen te ontwikkelen en er te grote verschillen ontstaan tussen de regelgevingen van de lidstaten onderling. Dit zorgt voor een juridisch kluwen dat weinig tot geen overzicht geeft over de bestaande wetgevingen. Het Europees luchtruim kent geen grenzen waardoor men met het oog op het vrij verkeer de verschillende wetgevingen wil gelijktrekken. Europa heeft dan ook de samenwerking tussen de lidstaten vastgelegd in de Riga-verklaring en heeft alsook een aantal instellingen en agentschappen aangeduid die voortaan betrokken zullen zijn in de harmonisering van de regelgevingen en alle inspanningen die daarbij komen kijken.⁴⁰

21. De recente ontwikkelingen van de op afstand bestuurde luchtvaartuigen bieden voor Europa een aantal opportuniteiten. Deze nieuwe technologieën zullen de werkgelegenheid bevorderen, maar er ook voor zorgen dat Europa een centrale rol blijft spelen als kenniscentrum ten aanzien van de technologieën, ontwikkelingen en wetgevingen in de drone-sectoren.⁴¹ De ‘integratie’ van die luchtvaartuigen in het Europese luchtruim kan niet zonder de identificatie van de bestuurder en de herkenning van elk toestel. Omwille van het feit dat de commerciële exploitatie, zowel voor het privaat- als het commercieel gebruik, steeds meer toeneemt zal er bijgevolg in een goede bescherming moeten worden voorzien om de veiligheid in het Europees luchtruim te blijven garanderen. Het is noodzakelijk dat de geharmoniseerde regels de aspecten inzake veiligheid, het besturen van RPAS, de bescherming van de privacy en datagegevens, duidelijk omschrijven. Door de exponentiële groei van de RPAS moeten er evenzeer regels komen over de aansprakelijkheid die kan voortvloeien uit het gebruik van deze tuigen en worden gewezen op het belang om verzekeringsovereenkomsten af te sluiten.⁴²

³⁹Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.; Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPAS), algemeen bekend als onbemande luchtvaartuigen (UAV), op gebied van burgerluchtvaart, 25 september 2015, A8-0261/2015, www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0261+0+DOC+XML+V0//NL#title1.

⁴⁰ J. HOUDIJK, “De regulering van drones vanuit Europa: welke stappen onderneemt de EU?”, 4 september 2015.

⁴¹EESC, Advies voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, 2014.; Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.

⁴²EESC, Advies voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, 2014.

22. Kortom de noodzaak naar een uniforme regeling voor alle lidstaten is een feit. Om de uitdagingen van de Europese interne markt niet in de weg te staan, zullen de regelgevers moeten uitgaan van een duidelijk en flexibel juridisch kader dat de investeringen in nieuwe technologieën en ontwikkelingen, niet in de weg staat.⁴³ Er is dus een consequent beleid nodig om de vereiste waarborgen te verzekeren met betrekking tot veiligheid, gegevensbescherming, aansprakelijkheid en verzekering.⁴⁴

23. In het volgende stuk bekijk ik de rol van Europa ten aanzien van de op afstand bestuurdde luchtvaartuigen. Er wordt gekeken naar de gemeenschappelijke richtlijnen, de betrokken instellingen en de doelstellingen van Europa inzake de drone-markt.

1.3.2. Richtlijnen voor een gemeenschappelijk regelgevend kader

24. Op internationaal niveau functioneert de International Civil Aviation Organization (ICAO). Het is een agentschap dat ressorteert onder de Verenigde Naties, opgericht in 1944⁴⁵ waarbij de Convention on International Civil Aviation, het internationaal wettelijk kader omvat inzake het gebruik van onbemande luchtvaartuigen.⁴⁶ Artikel 8 van de Conventie luidt: *“pilotless aircraft- No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.”*⁴⁷ Een onbemand luchtvaartuig blijft dus een luchtvaartuig, zelfs zonder piloot aan boord waardoor de luchtvaartwetgeving en vliegverkeersregels van toepassing blijven. Helaas vinden we in de Conventie geen specifieke regelgeving over de op afstand bestuurdde luchtvaartuigen. Het is dus eigenlijk verboden om te

⁴³ W. VERHEYEN, “Onbemande luchtvaartuigen, Vogelvrij of (nu al) gekooid?”, *NJW* 2015, nr. 322, 338.; <http://easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas>.; J. HOUDIJK, “De regulering van drones vanuit Europa : welke stappen onderneemt de EU?”, *Rechtennieuws* 15 september 2015, <http://rechtennieuws.nl/44229/de-regulering-van-drones-vanuit-europa-welke-stappen-onderneemt-de-eu.html>.

⁴⁴www.beuas.be/index.php/nl/nieuws/44-nieuws/4-recente-nieuwsartikels/recent-nl/117-europese-commissie-wil-strengere-normen-voor-civiele-drones.

⁴⁵www.icao.int/about-icao/pages/how-it-works.aspx.

⁴⁶Convention on International Civil Aviation, Chicago 7 december 1944, www.icao.int/APAC/Meetings/2012_FAOSD_Training/Doc7300%20-%20Convention%20of%20ICAO.pdf.

⁴⁷Artikel 8 Convention on International Civil Aviation, Ninth Edition 2006, www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf.

vliegen met onbemande luchtvaartuigen, tenzij de nationale wetgevers daarover een regelgeving hebben uitgewerkt.⁴⁸

De Europese Commissie heeft een strategie vooropgesteld om te zorgen dat de geleidelijke ontwikkeling inzake RPAS voldoende ondersteund worden. Er zal tegelijkertijd rekening worden gehouden met de veiligheid, beveiliging, privacy, aansprakelijkheid en de aanvaarding van onbemande luchtvaartuigen door de burgers in het algemeen.⁴⁹ Die strategie vinden we terug in de Riga Declaration on Remotely Piloted Aircraft van 6 maart 2015.⁵⁰ Deze verklaring kwam er naar aanleiding van de Conventie in Riga waar er een bespreking plaatsvond over de voor- en nadelen inzake onbemande luchtvaartuigen en waarbij de toekomstige ontwikkelingen alsook de mogelijke bedreigingen werden aangekaart. De Riga-Verklaring vermeldt dat onbemande luchtvaartuigen enerzijds moeten worden gezien als een moderne technologie die heel wat uitgebreide mogelijkheden met zich meebrengt.⁵¹ Anderzijds moet men er zich van bewust zijn dat het gebruik van die toestellen bij de burgers vragen doen rijzen en er daarom geïnvesteerd moet worden in duidelijke maatregelen voor het garanderen van de veiligheid in het luchtruim en de bescherming van de fundamentele rechten.⁵² Er zijn op die Conventie een aantal algemene principes opgesteld die essentieel blijven en steeds moeten worden in acht genomen.⁵³

25. De vijf essentiële principes die in de Verklaring naar voor komen zijn:

“1. Remotely Piloted Aircraft Systems moeten worden behandeld als nieuwe typen luchtvaartuigen met aangepaste regels die zijn gebaseerd op het risico van elke activiteit;

⁴⁸E. BILLEN, Studiedag VVSG Mechelen, 22 september 2015, www.vvsg.be/kalender/PublishingImages/Paginas/Drones/WS2-WS6_DGLV.pdf; Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.

⁴⁹ European Commission, “Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), http://ec.europa.eu/growth/sectors/aeronautics/rpas/index_en.htm.

⁵⁰Riga Declaration on Remotely Piloted Aircraft, “Framing the future of aviation”, Riga 6 maart 2015, <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf>.

⁵¹X, “Drones hoog op de Europese agenda geplaatst.”, *Flows* 13 oktober 2014, www.flows.be/nl/logistics/drones-hoog-op-de-europese-agenda-geplaatst.

⁵²EESC, Advies voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, 2014.

⁵³ X, “Europa eensgezind over regels voor Drones.”, www.vliegend.nl/nieuwe-dji-uit-in-nederland/; X, “Riga Verklaring legt basis voor algemeen gebruik van drones.”, *Flows* 10 maart 2015, www.flows.be/nl/transport/riga-verklaring-legt-basis-voor-algemeen-gebruik-van-drones; J. HOUDIJK, “De regulering van drones vanuit Europa: welke stappen onderneemt de EU?”, 4 september 2015, *AKD*, www.akd.nl/b/Paginas/De-regulering-van-drones-vanuit-Europa-welke-stappen-onderneemt-de-EU.aspx.

2. *Er moeten EU-regels worden opgesteld voor de veilige verlening van RPAS-diensten om de industrie in staat te stellen te investeren;*
3. *Er dienen technologie en normen te worden uitgewerkt om volledige integratie van RPAS in het Europese luchtruim mogelijk te maken;*
4. *De aanvaarding door het grote publiek is van doorslaggevend belang voor de groei van RPAS-diensten;*
5. *RPAS-exploitanten zijn verantwoordelijk voor het gebruik ervan.*⁵⁴

26. Die voorgestelde strategie in de Riga-verklaring, vinden we ook terug in een mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad. De nadruk in deze mededeling ligt op de op afstand bestuurde luchtvaartuigen, omdat deze toestellen de volledig autonome luchtvaartuigen uitsluiten, mits zij telkens op afstand kunnen worden bestuurd door een persoon. In de mededeling wordt er aandacht besteed aan het civiel gebruik alsook tegemoetgekomen aan de mogelijke hinderpalen voor de introductie van RPAS op de Europese interne markt. De introductie van het civiel gebruik van RPAS heeft als gevolg dat er een goede regelgeving moet worden opgesteld teneinde het gebruik van RPAS in het luchtruim veilig toe te laten. De Europese Commissie geeft in haar mededeling een aantal concrete standpunten over hoe deze geleidelijke ontwikkeling geïntroduceerd kan worden in een commerciële RPAS-markt.⁵⁵

27. Vooreerst is veiligheid de belangrijkste doelstelling voor het luchtvaartbeleid in Europa. Tot op heden is het regelgevingssysteem in verband met RPAS, niet eenvormig waardoor dit een knelpunt inhoudt voor de ontwikkeling van de Europese RPAS-markt. Daarom is het noodzakelijk dat de wetgeving stapsgewijs wordt ingevoerd en de regels bovendien in verhouding moeten staan met de potentiële risico's van het gebruik van onbemande luchtvaartuigen.⁵⁶ Ten tweede moeten de technologieën waarmee RPAS uitgerust zijn, voldoende waarborgen bieden voor veilige activiteiten en indien dit niet het geval is, zullen die

⁵⁴ Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPAS), algemeen bekend als onbemande luchtvaartuigen (UAV), op gebied van burgerluchtvaart, 25 september 2015, A8-0261/2015, www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0261+0+DOC+XML+V0//NL#title1.

⁵⁵ Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart- De openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiel gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, 8 april 2014, COM (2014)207, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014DC0207&from=EN>. (Hierna: Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.)

⁵⁶ *Ibid.*

technologieën verder moeten worden ontwikkeld. Het gaat hier om systemen zoals: *detect and avoid*, beveiligingen tegen cyberaanvallen, geharmoniseerde noodprocedures, enz. Ten derde benadrukt de Commissie dat het toenemend gebruik van de op afstand bestuurdde luchtvaartuigen, geen bijkomende gevaren mogen impliceren voor de basisrechten van de burgers en dat de nationale autoriteiten voortdurend toezicht moeten houden op de bescherming van die rechten. Tenslotte zullen ook de aansprakelijkheidsregelingen en de wettelijke aansprakelijkheidsverzekeringen opnieuw moeten worden geëvalueerd en zal er nagegaan worden of deze regels moeten worden aangepast aan de specifieke kenmerken van RPAS.⁵⁷

28. De instanties die zich op Europees vlak voornamelijk bezighouden met de opstelling van de regelgevingen, de beoordeling van maatregelen en de onderzoeken met betrekking tot het gebruik van RPAS in het Europees luchtruim zijn:

- a. De European Aviation Safety Agency (EASA): dit agentschap heeft als belangrijkste taak te helpen bij het ontwikkelen van wetten en regels met het oog op veilige luchtvaart.
- b. De Europese Organisatie voor de Burgerluchtvaartapparatuur (EUROCAE) is een non-profit organisatie die zich inzet voor de luchtvaart sinds 1963. Deze instelling voorziet in standaardisatie van de luchtvaart in de toekomst en is samengesteld uit een groep van leden die gespecialiseerd zijn in technische aspecten van de luchtvaart.⁵⁸
- c. Eurocontrol: is een intergouvernementele organisatie die belast is met de taak om tot een overkoepelend en uniform Europees luchtverkeersleidingssysteem te komen.⁵⁹
- d. De Joint Authorities voor Rulemaking on Unmanned Systems (JARUS) is een wereldwijde organisatie opgericht in 2007 bestaande uit experts van zowel nationale luchtvaartautoriteiten als uit een aantal regionale veiligheidsorganisaties. Hun doel is te voorzien in technische-, veiligheid- en operationele eisen voor de certificatie en de veilige integratie van onbemande luchtvaartuigen in het luchtruim.⁶⁰
- e. De nationale burgerluchtvaartautoriteiten.⁶¹

⁵⁷Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.

⁵⁸www.eurocae.net/organisation/about/.

⁵⁹www.europa-nu.nl/id/vga3f0zfhzf/europese_organisatie_voor_de_veiligheid;
www.eurocontrol.int/articles/who-we-are.

⁶⁰<http://jarus-rpas.org/>.

⁶¹[https://easa.europa.eu/the-agency;](https://easa.europa.eu/the-agency)[http://mobilier.belgium.be/nl/overfod/organisatie/luchtvaart;](http://mobilier.belgium.be/nl/overfod/organisatie/luchtvaart)
(Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.

Meded.

De Europese Commissie heeft bijvoorbeeld aan Eurocontrol de opdracht gegeven een aantal Europese vliegverkeerregels op te stellen als leidraad voor het vrij verkeer van luchtvaartuigen in het Europese luchtruim.⁶² Deze “Standardised European Rules of the Air” (Hierna SERA), zijn geïntegreerd in een verordening van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en de operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en – procedures.⁶³ Hierin worden de voorrangregels vastgesteld alsook de verplichting tot het bekomen van een vliegvergunning, waarbij deze formaliteiten deel uitmaken van een zogenaamd vliegplan.⁶⁴ SERA is in België van toepassing sinds 4 december 2014 en omgezet in het Koninklijk besluit van 19 december 2014 (*infra* 24, nr. 45).⁶⁵

29. Tenslotte speelt ook het door EASA voorgestelde “Concept of Operation for Drones” een belangrijke rol als richtlijn voor het ontwikkelen van een regelgevend kader.⁶⁶ Hierin wordt een analyse gemaakt naar de mogelijke risico’s die het gebruik van onbemande luchtvaartuigen met zich mee brengen.⁶⁷ Zo wordt er een indeling gemaakt in drie categorieën van RPAS, op basis van hun toepassingen en aanverwante regelgevingen. Een eerste categorie is de “Open operation category.” Deze categorie vereist in principe geen machtiging van een Luchtvaartautoriteit om te mogen vliegen. Dat toestel moet wel binnen bepaalde grenzen blijven, zoals een bepaalde afstand houden van andere toestellen of personen. De tweede categorie is de “Specific operation category.” Voor deze categorie krijgt men een exploitatievergunning na een risico inschatting en kan aan die vergunning beperkingen worden opgelegd. Tenslotte is er nog de “Certified operation category”. Deze categorie voorziet het

⁶² Standardised European Rules of the Air (SERA) mandate, www.eurocontrol.int/articles/standardised-european-rules-air-sera-mandate-part.

⁶³ Verord. Comm. Nr. 923/2012, 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en – procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening nr. 1035/2011 en Verordeningen nr. 1265/2007, nr. 1794/2006, nr. 730/2006, nr. 1033/2006 en nr. 255/2010, *Pb.L.* 13 oktober 2012, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:281:0001:0066:NL:PDF>.

⁶⁴ SERA.3210 en SERA.4005 Verord. Comm. Nr. 923/2012, 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en – procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening nr. 1035/2011 en Verordeningen nr. 1265/2007, nr. 1794/2006, nr. 730/2006, nr. 1033/2006 en nr. 255/2010, *Pb.L.* 13 oktober 2012, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:281:0001:0066:NL:PDF>.

⁶⁵ L. LEMMENS, “Regelgeving afgestemd op nieuwe Europese vliegverkeersregels”, *Jura* 2016, www.jura.be/secure/documentview.aspx?id=kl1845938&state=changed.

⁶⁶ Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurd luchtvaartuigen (RPAS), algemeen bekend als onbemande luchtvaartuigen (UAV), op gebied van burgerluchtvaart, 25 september 2015, A8-0261/2015, www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0261+0+DOC+XML+V0//NL#title1. (Hierna: Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurd luchtvaartuigen (RPAS), 2015.)

⁶⁷ EASA, Concept of operation for Drones, “A risk based approach to regulation of unmanned aircraft”, www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf.

gebruik van onbemande luchtvaartuigen die een ‘groter’ risico inhouden. De organisaties die voorzien in een dienstverlening, om te vliegen met onbemande luchtvaartuigen, kan deze categorie vrijwillig aanvragen. Merk op dat deze drie categorieën kunnen worden vergeleken met de indeling in het Koninklijk besluit van 15 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen (*infra* 25, nr. 45).

30. Deze drie categorieën zijn van belang voor het opstellen van toepasselijke regelgeving, maar bovendien wil men a.d.h.v. deze indeling twee andere belangrijke doelstellingen nastreven. Ten eerste wil men een veilige en proportionele integratie en acceptatie van RPAS in het bestaande luchtvaartstelsel invoeren. Ten tweede wil men de innovatieve en competitieve industrie bevorderen. De industrie kan eveneens bijkomende werkgelegenheden creëren binnen Europa.⁶⁸ Tenslotte werpt ook het Europees Parlement, in haar ontwerpresolutie, de “Concept of Operation for Drones” als leidraad op omdat het Parlement het idee steunt om een grondige risicoanalyse te maken van onbemande luchtvaartuigen, rekening houdend met hun ingebouwde eigenschappen en de aard van het gebruik.⁶⁹

1.4. Conclusie

31. Europa heeft de taak te voorzien in een gemeenschappelijk regelgevend kader zodat alle lidstaten de rechtszekerheid hebben om van daaruit te starten of verder te gaan in hun nationale technologische ontwikkelingen en exploitaties inzake onbemande luchtvaartuigen. Een geharmoniseerd kader is nodig om het risico, dat de markt kan worden verstoord door bijvoorbeeld het niet wederzijds erkennen van vergunningen in de lidstaten, te voorkomen. Er moet een verschil gemaakt worden tussen recreatieve en professionele doeleinden, maar deze beide doelstellingen moeten wel worden behandeld binnen eenzelfde regelgevingskader.⁷⁰

32. Veiligheid is de grootste doelstelling van Europa. Het EASA of Europees Agentschap voor veiligheid van de luchtvaart is dan ook de best geplaatste instantie om een regelgevend kader op te stellen waarbij de veiligheid centraal staat. Een struikelblok hierbij is echter de beperking van de bevoegdheid. Enkel de luchtvaartuigen boven de 150 kg behoren tot de

⁶⁸EASA, Concept of operation for Drones, “A risk based approach to regulation of unmanned aircraft”, www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf.

⁶⁹Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPAS), 2015.

⁷⁰*Ibid.*

bevoegdheid van de Europese regelgever. De op afstand bestuurde luchtvaartuigen onder de 150 kg vallen onder de nationale bevoegdheid van de lidstaten.⁷¹ De Commissie ijvert dan ook om deze bevoegdheidsregel op te heffen en de EASA een algemene bevoegdheid toe te kennen ongeacht het gewicht van de toestellen. Hoe dan ook moeten de regels steeds in overeenstemming zijn met de internationale consensus die vervat ligt in de zogenaamde ICAO-normen.

33. Volgens de Europese Commissie is de grootste uitdaging voor de toekomst, het ontwikkelen van regels die voldoende in verhouding staan met de risico's van de verschillende RPAS. Die risico's zijn afhankelijk van hun gewicht, snelheid, complexiteit, luchtruimklasse, activiteiten, enz. Een andere uitdaging is het verschaffen van voldoende waarborgen voor het beschermen van de fundamentele rechten van de EU-burgers. Tevens wil Europa de kans op illegaal en onveilig gebruik aan banden leggen. We kunnen namelijk slechts op een algemene aanvaarding van het publiek rekenen als men weet dat de privacy, inclusief de gegevensverwerking, worden beschermd.⁷²

34. Tenslotte is het ook van belang de noodzaak te benadrukken om een universele terminologie te gebruiken zodat er geen verwarring kan ontstaan tussen de verschillende gebruikers. Daarom is er in deze masterproef gekozen om het begrip Remotely Piloted Aircraft System te hanteren, i.p.v. drones, omdat deze het meest precies is als aanwijzing van het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen.⁷³

⁷¹W. VERHEYEN, "Onbemande luchtvaartuigen, Vogelvrij of (nu al) gekooid?", *NJW* 2015, nr. 322, 338.

⁷²Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPAS), 2015.; Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.

⁷³Art. 1, 4° - 5° Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

HOOFDSTUK 2. VLIEGEN IN HET BELGISCH LUCHTRUIM

2.1. Inleiding

35. Volgens het transparantiebeginsel moet het voor de burger duidelijk zijn voor welke doeleinden en door wie een op afstand bestuurd luchtvaartuig wordt gebruikt. Transparantie is “de beschikbaarheid van relevante informatie zoals bijvoorbeeld een bepaalde werkwijze door de overheid.”⁷⁴ Er ligt dan ook een belangrijke taak bij de overheid om te voorzien in een duidelijk regelgevend kader en ervoor te zorgen dat haar werkwijze voldoende transparant is. Bovendien is zij de aangewezen publieke autoriteit die moet toezien op de bescherming en bewaking van de individuele rechten van haar burgers.⁷⁵ Het feit dat er reeds heel wat wetgeving bestaat in België, die in bepaalde gevallen ook voor onbemande luchtvaartuigen van toepassing is, neemt niet weg dat een specifieke regeling meer rechtszekerheid geeft. In België werd uiteindelijk op 15 april 2016 het Koninklijk besluit, dat de regelgeving omtrent het vliegen met op afstand bestuurd luchtvaartuigen regelt, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

36. In dit hoofdstuk maak ik een analyse van de toepasselijke regelgeving inzake het gebruik van onbemande luchtvaartuigen. Daarna ga ik dieper in op het toepassingsgebied van het Koninklijk besluit van 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen (hierna: KB- RPA)⁷⁶, waarbij wordt gekeken in hoeverre deze wetgeving toereikende regels oplegt voor het legaal vliegen met deze tuigen in het Belgisch luchtruim.

2.2. Algemene regelgeving in België

2.2.1. De Belgische luchtvaartwet - Luchtvaartbesluit – Vliegverkeersregels

37. In principe is het verkeer van de nationale luchtvaartuigen boven het grondgebied vrij, behoudens een aantal beperkingen.⁷⁷ De wet van 27 juni 1937, houdende herziening van de wet

⁷⁴www.encyclo.nl/begrip/transparantie.

⁷⁵T. DE SCHEPPER, W. HARDYNS, E. DE PAUW, K. MEULEMAN, *Drones 75 vragen en antwoorden*, die Keure, 2015, 97.

⁷⁶Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25944.

⁷⁷Art. 2 Wet houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, *BS* 26 juli 1937, 4732.

van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart (hierna: Luchtvaartwet), definieert luchtvaartuig als: “*alle toestellen die in de dampkring kunnen gehouden worden, ten gevolge van de reactiekrachten, welke de lucht er op uitoefent.*”⁷⁸ Meer specifiek worden particuliere luchtvaartuigen gedefinieerd als: “*Alle luchtvaartuigen, behalve Staatsluchtvaartuigen.*” Op basis van deze definitie kunnen we besluiten dat een Remotely Piloted Aircraft System onder de categorie luchtvaartuigen valt en bijgevolg ook onder het toepassingsgebied van de Luchtvaartwet. Dit betekent dat men te allen tijde, tijdens de vlucht met die toestellen, de Belgische luchtvaartreglementering moet respecteren.

38. Naast de Luchtvaartwet is er het Koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart⁷⁹ (hierna: Luchtvaartbesluit), die samen met de Luchtvaartwet de basisprincipes omvatten voor de Belgisch luchtvaart. Artikel 40 van het Luchtvaartbesluit vereist volgende documenten alvorens men tot het luchtverkeer kan worden toegelaten:

- Bewijs van inschrijving;
- Bewijs van luchtwaardigheid;
- Vergunning van de leden van het stuurpersoneel.⁸⁰

39. Op basis van deze vereisten kon het recreatief gebruik, oorspronkelijk niet toegelaten worden in ons luchtruim omdat men niet beschikte over een certificaat van luchtwaardigheid.⁸¹ Daarnaast moesten onbemande luchtvaartuigen, in overeenstemming met het Luchtvaartbesluit, worden ingeschreven in een register en diende van deze inschrijving een bewijs geleverd te worden.⁸² Ook deze inschrijving was tot op heden niet mogelijk omdat er alsnog geen register bestond.⁸³ De Luchtvaartwet stelt het bovendien strafbaar om als bestuurder te vliegen met een luchtvaartuig, dat niet ingeschreven is, geen vergunning heeft en/of geen bewijs van

⁷⁸Art. 1 Wet houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, *BS* 26 juli 1937, 4732.

⁷⁹Koninklijk besluit tot regeling der luchtvaart van 15 maart 1954, *BS* 26 maart 1954, 2274.

⁸⁰Art. 40 Koninklijk besluit tot regeling der luchtvaart van 15 maart 1954, *BS* 26 maart 1954, 2274.

⁸¹Hoofdstuk IV, afdeling 3 Koninklijk besluit tot regeling der luchtvaart van 15 maart 1954, *BS* 26 maart 1954, 2274.; Art. 40, 2° Koninklijk besluit tot regeling der luchtvaart van 15 maart 1954, *BS* 26 maart 1954, 2274.; *Vr. en Antw. Senaat*, Vr. nr. 5 – 10623, 20 december 2013 (K. VANLOUWE).

⁸²Hoofdstuk II, afdeling 1 – 2 Koninklijk besluit tot regeling der luchtvaart van 15 maart 1954, *BS* 26 maart 1954, 2274.; Art. 40, 2° Koninklijk besluit tot regeling der luchtvaart van 15 maart 1954, *BS* 26 maart 1954, 2274.

⁸³ T. CHRISTIAENS, “Vliegen met drones, mag het? Status quaestionis van het wetgevend kader rond drones.”, *MonardLaw*, 11 juni 2015, www.monardlaw.be/home/-/asset_publisher/3DwqCLLTN4YX/content/vliegen-met-drones-mag-het-status-quaestionis-van-het-wetgevend-kader-rond-drones/maximized.; W. VERHEYEN, “Commercieel gebruik van drones: bedreig(en)de vogels?”, *Juristenkrant* 2014, afl. 289.

luchtwaardigheid bevat. Artikel 14 luidt: “wordt gestraft, met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een geldboete of met één van die straffen alleen: 1° Elke gezagvoerder die, zonder voorafgaande machtiging van de bevoegde overheid, buiten een luchtvaartterrein zal geland hebben of opgestegen zijn; 2° Elke gezagvoerder die een vlucht zal ondernomen hebben met een luchtvaartuig dat niet ingeschreven is of niet voorzien is, hetzij van een vergunning, hetzij van een bewijs van luchtwaardigheid of ten aanzien waarvan de vergunning of dat bewijs zijn geldigheid verloren heeft; 3° Elk gezagvoerder die, zonder de nodige machtigingen te hebben verkregen, een luchtvaartuig zal hebben gebruikt hetzij voor bezoldigd vervoer, hetzij voor het verrichten van luchtarbeid.”⁸⁴ Dat probleem is vandaag reeds opgelost door de inwerkingtreding van het Koninklijk besluit tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen. In de artikelen 53 e.v. wordt er voorzien in: een register om de aanvragen tot registratie in bij te houden, een verplichting tot inschrijving van de RPAS inclusief het bewijs van die inschrijving, een attest en een bewijs van bevoegdheid als bestuurder.⁸⁵

40. Tot de inwerkingtreding van het Koninklijk besluit was het bijgevolg verboden te vliegen met onbemande luchtvaartuigen. Toch kon het gebruik in bepaalde uitzonderingsgevallen worden toegelaten, zoals vliegen in overdekte ruimtes of na een machtiging van het Directoraat-generaal Luchtvaart.⁸⁶ Onbemande luchtvaartuigen werden, alvorens de inwerkingtreding van het KB, soms vergeleken met modelluchtvaartuigen. Dit komt omdat in beide gevallen geen bestuurder in het toestel zit en omdat die bestuurder het toestel op afstand bestuurd. België heeft ervoor gekozen om onbemande luchtvaartuigen niet te kwalificeren als modelluchtvaartuigen en wou bijgevolg een aparte regelgeving voorzien bij Koninklijk besluit in plaats van het gebruik van onbemande luchtvaartuigen te integreren in de bestaande modelluchtvaartregeling. In Nederland daarentegen wordt het ‘drone-gebruik’ wel onder de modelluchtvaartregeling gebracht, namelijk de ‘Regeling Modelvliegen’.⁸⁷

⁸⁴ Art. 14 wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, *BS* 26 juli 1937, 4732.

⁸⁵ Art. 53 e.v. Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

⁸⁶X, “België nog niet klaar voor drones”, *DroneBlog*, 20 januari 2016, <http://droneblog.be/2016/01/belgie-nog-niet-klaar-voor-drones-3/>; <http://mobilier.belgium.be/nl/luchtvaart/drones>; T. CHRISTIAENS, “Vliegen met drones, mag het? Status quaestionis van het wetgevend kader rond drones.”, *MonardLaw*, 11 juni 2015, www.monardlaw.be/home/-/asset_publisher/3DwqCLLTN4YX/content/vliegen-met-drones-mag-het-status-quaestionis-van-het-wetgevend-kader-rond-drones/maximized.

⁸⁷ Regeling van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 2 december 2005, houdende nadere regels voor vluchten met een modelvliegtuig, nr. HDJZ/LUV/2005-2297, file:///C:/Users/User/Downloads/stcrt-2005-239-p13-SC72618.pdf; <http://wetten.overheid.nl/BWBR0019147/2015-11-07>; www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/drone/vraag-en-antwoord/regels-drone-particulier.

41. Onbemande luchtvaartuigen kunnen dus in België niet worden gelijkgesteld met modelluchtvaartuigen. De circulaire CDF-01 van 29 juli 2013, waarin de modelluchtvaartregeling in vervat ligt, kon men dus niet toepassen op het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen.⁸⁸ In de modelluchtvaartregeling is vereist dat het modelluchtvaartuig enkel wordt gebruikt voor sportieve en recreatieve doeleinden. Daarnaast zijn de toestellen enkel toegelaten op en rond modelluchtvaarterreinen, erkend door het Directoraat-generaal Luchtvaart.⁸⁹ Vervolgens is het toepassingsgebied van de circulaire GDF-01 beperkt ten aanzien van toestellen met een minimum opstijgmassa van 1 kg en een maximum van 150 kg. Op basis van deze laatste voorwaarde valt het recreatief gebruik, van een op afstand bestuurd luchtvaartuig, sowieso buiten het toepassingsgebied van deze regelgeving aangezien deze toestellen zich onder de drempel van 1 kg bevinden (*infra* 25, nr. 48).

42. Een RPAS moet in de regel ook worden onderscheiden van speelgoed. Het Koninklijk besluit van 19 januari 2011, betreffende de veiligheid van speelgoed, definieert in artikel 2, het begrip speelgoed als: “*elk product dat, al dan niet uitsluitend, onderworpen of bestemd is om door kinderen jonger dan 14 jaar bij het spelen te worden gebruikt.*”⁹⁰ Ten aanzien van onbemande luchtvaartuigen is dit onderscheid in praktijk niet altijd duidelijk. Professioneel gebruik kan nooit gekwalificeerd worden als speelgoed omwille van de leeftijdsvereiste. Recreatief gebruik kan daarentegen soms wel onder de definitie speelgoed vallen.⁹¹

43. Ondanks de bestaande regelgevingen waren deze regels in principe niet voldoende afgestemd op het specifieke gebruik van onbemande luchtvaartuigen. Daarom werd er uitgegaan van een algemeen verbod om te vliegen met onbemande tuigen tot er een concreet regelgevend kader bestond in ons land.⁹² Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), voorzag echter wel in de mogelijkheid om, na het indienen van een aanvraag, toch met

⁸⁸ T. DE SCHEPPER, W. HARDYNS, E. DE PAUW, K. MEULEMAN, *Drones 75 vragen en antwoorden*, die Keure, 2015, 97.; Art. 2.1 CIR/CDF – 01, 29 juli 2013, <http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/gdf01.pdf>.

⁸⁹ Art.1, Art. 2.2. en Art. 4.1 CIR/CDF – 01, 29 juli 2013, <http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/gdf01.pdf>.

⁹⁰ Art. 2, 1° Koninklijk besluit betreffende de veiligheid van speelgoed van 19 januari 2011, *BS* 10 februari 2011, 10440.

⁹¹ T. DE SCHEPPER, W. HARDYNS, E. DE PAUW, K. MEULEMAN, *Drones 75 vragen en antwoorden*, die Keure, 2015, 97.

⁹²*Vr. en Antw.*, Vl. Parl., Vr. nr. 781, 25 februari 2015, (M. DE CLERQ, antw. B. WEYTS).

onbemande luchtvaartuigen te vliegen.⁹³ De procedure voor deze aanvraag lag vervat in de circulaire CDF – 01 van 29 juli 2013. Wanneer na het behandelen van de aanvraag, een positieve veiligheidsevaluatie volgde, kon men op een daartoe specifiek aangeduid terrein, toch legaal met onbemande luchtvaartuigen vliegen ondanks het gebrek aan concrete regelgeving in ons land.⁹⁴ Deze machtiging om te vliegen met RPAS kon enkel worden verkregen, wanneer de doeleinden van zo een vlucht betrekking hadden op onderzoek, testen, demonstraties en opleidingen. Buiten deze doelstellingen kon men in principe geen machtiging krijgen om te vliegen met dergelijke tuigen. Daarenboven was door het ontbreken van een wettelijk kader, de mogelijkheid om opleidingen te volgen en om veilig te leren vliegen met onbemande luchtvaartuigen, tot op heden beperkt.⁹⁵

44. Desalniettemin werd er in de praktijk vaak wel gevlogen met een RPAS zonder enige machtiging of toelating van het DGLV.⁹⁶ Wanneer men dit deed, riskeerde men een sanctie op grond van de miskennis van de algemene regels inzake de luchtvaartwet⁹⁷ (*supra* 21, nr. 39) of een gemeentelijke administratieve sanctie wanneer een gemeente, het vliegen zonder toestemming met een RPAS, als een inbreuk op een gemeentelijk reglement of verordening had opgenomen.⁹⁸

45. Tenslotte is er het Koninklijk besluit van 19 december 2014, waarin een aantal vliegverkeersregels staan.⁹⁹ Dit Koninklijk besluit betreft een omzetting van de verordening nr. 923/2012, die een standaardisering betreft van de vliegverkeersregels in de Europese Unie.¹⁰⁰

⁹³http://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/luchtruim/activiteiten_het_luchtruim/modelluchtvaart.; Art. 3.1 en Art. 3.2 CIR/GDF – 01, 29 juli 2013, <http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/gdf01.pdf>.

⁹⁴*Vr. en Antw.* Senaat, Vr. nr. 5 – 10623, 20 december 2013 (K. VANLOUWE); T. CHRISTIAENS, “Vliegen met drones, mag het? Status quaestionis van het wetgevend kader rond drones.”, *MonardLaw* 11 juni 2015, www.monardlaw.be/home/-/asset_publisher/3DwqCLLTN4YX/content/vliegen-met-drones-mag-het-status-quaestionis-van-het-wetgevend-kader-rond-drones/maximized.

⁹⁵*Vr. en Antw.* VI. Parl., Vr. nr. 524, 20 januari 2015 (P. VAN ROMPUY, antw. B. WEYTS); *Vr. en Antw.* Kamer 2014-15, Vr. nr. 64, 22 december 2014 (G. FORET).

⁹⁶T. CHRISTIAENS, “Vliegen met drones, mag het? Status quaestionis van het wetgevend kader rond drones.”, *MonardLaw*, 11 juni 2015, www.monardlaw.be/home/-/asset_publisher/3DwqCLLTN4YX/content/vliegen-met-drones-mag-het-status-quaestionis-van-het-wetgevend-kader-rond-drones/maximized.

⁹⁷Hoofdstuk II wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, *BS* 26 juli 1937, 4732.

⁹⁸*Vr. en Antw.*, VI. Parl., Vr. nr. 6-498, 19 maart 2015, (P. VAN ROMPUY).

⁹⁹Koninklijk Besluit 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende de luchtvaartnavigatiediensten en – procedures, *BS* 30 december 2014, 106833.

¹⁰⁰Uitvoeringsverord.Comm. nr. 923/2012, tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende de luchtvaartdiensten en -procedures, 26 september 2012.; European Commission, Mandate to Eurocontrol for support on development of standardised European rules of the air (SERA), 14 augustus 2009.

Deze regels hebben als doel te voorzien in de luchtverkeersveiligheid en zijn ontwikkeld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, op basis van de ICAO-normen (*supra* 13, nr. 24).

46. De vliegverkeersregels omvatten algemene regels inzake het gezag en verantwoordelijkheid van de bestuurder; de wijze waarop een luchtvaartuig moet worden bestuurd; de vliegafstanden en vliegplannen alsook de procedurele regels betreffende de vluchtvaartroutes.¹⁰¹ Merk op dat we nu een specifieke regelgeving hebben omtrent het gebruik van onbemande luchtvaartuigen, maar dit betekent echter niet dat de hierboven besproken wetgevingen niet meer van toepassing zouden zijn. Deze blijven onverkort gelden ten aanzien van die aangelegenheden die worden uitgesloten of niet zijn geregeld in het KB met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen.¹⁰²

2.2.2. Koninklijk Besluit van 10 april 2016

47. Het Koninklijk besluit tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen is sinds 10 april 2016 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd (hierna: KB-RPA).¹⁰³ In het KB-RPA wordt een onderscheid gemaakt tussen het recreatief gebruik en professioneel gebruik. Het professioneel gebruik wordt nog eens ingedeeld in een klasse 1 en klasse 2, afhankelijk van het risico dat het onbemand luchtvaartuig met zich meebrengt. Hierna een korte bespreking van de voornaamste verschillen.

48. Voor het recreatief gebruik wordt er bepaald dat het enkel gaat om toestellen met een maximaal gewicht van 1 kg en die niet hoger mogen vliegen dan 10 meter. Bovendien zijn deze onbemande luchtvaartuigen uitsluitend toegelaten boven privédomein en dient men als bestuurder ten alle tijden rekening te houden met de veiligheid en privacywetgevingen. In het Koninklijk besluit wordt het toepassingsgebied als volgt omschreven: *“dit besluit is van toepassing op elke RPA dat opstijgt van of landt op het Belgisch grondgebied of een deel van zijn vlucht uitvoert in het Belgisch luchtruim, met uitzondering van:*

¹⁰¹<http://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/luchtruim/vliegverkeersregels>.

¹⁰²Art.2, 4 en 5 Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

¹⁰³ Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

1° de RPA binnenin een gebouw;

2° de RPA die ingezet worden voor militaire, douane-, politie-, opsporings-en reddings, brandbestrijdings-, kustbewakings- of soortgelijke operaties of vergelijkbare activiteiten.

§2. De bepalingen van artikelen 4 en volgende van dit besluit zijn niet van toepassing op de modelluchtvaartuigen waarvan de maximale startmassa minder dan 1kg bedraagt indien hun gebruik aan de volgende cumulatieve voorwaarden voldoet: (eigen markering)

1° ze gebruikt worden met een uitsluitend recreatief doel;

2° ze op een maximale hoogte van 10 meter boven de grond vliegen;

3° ze gebruikt worden voor persoonlijk doeleinden buiten de openbare ruimte;

4° ze niet vliegen in een straal van 3km rond een luchthaven of een civiel of militair luchtvaartterrein;

5° ze niet vliegen boven een industrieel complex, een gevangenis, de LNG-terminal van Zeebrugge, nucleair installaties, of een groot aantal mensen in open lucht;

6° de gebruiker ervoor zorgt om de veiligheid van andere luchtvaartuigen, personen of goederen op de grond, niet in gevaar te brengen;

*7° de gebruiker zich houdt aan de bepalingen van de toepasselijke regelgeving inzake privacy.*¹⁰⁴

49. Het gaat hier om cumulatieve voorwaarden en het houdt dus in dat het KB-RPA niet van toepassing zal zijn indien al deze voorwaarden gezamenlijk worden ingevuld. Wanneer voor het recreatief gebruik, aan een van deze voorwaarden niet is voldaan, zal men terug onder het toepassingsgebied vallen van het KB-RPA. Er is in dat geval geen sprake meer van recreatief gebruik waardoor men onder de klasse 1 of klasse 2 zal gecatalogiseerd worden (*infra* 27, nr. 50). Naar mijn mening zal elk recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen in principe aan deze voorwaarden voldoen waardoor er voor het recreatief gebruik amper rekening moet worden gehouden met dit KB-RPA. Deze regelgeving kent vooral zijn belang ten aanzien van het professioneel en commercieel gebruik van onbemande luchtvaartuigen. Ten aanzien van het recreatief gebruik wordt in principe niet vereist dat de bestuurder rekening houdt met

¹⁰⁴Art. 3 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

inschrijvingen van zijn toestel, attesten, bewijzen van bevoegdheid als bestuurder enz. Merk wel op dat het hier gaat om cumulatieve voorwaarden dus van zodra er een van deze voorwaarden niet vervuld is, valt men toch terug onder het regime van het KB-RPA inclusief de normen die het voorschrijft.

50. Naast het recreatief gebruik wordt ook het professioneel gebruik geregeld in het KB-RPA. Dit gebruik wordt ingedeeld in een klasse 1 en een klasse 2:

Klasse 1: *“elke luchtvaartactiviteit, waarbij een RPA wordt gebruikt en die mogelijk een matig of verhoogd risico inhoudt voor de luchtvaartveiligheid en/of voor de veiligheid van personen en goederen op de grond, omdat ze uitgevoerd wordt in een gebied, waar de veiligheid van derden op de grond bij een noodgeval in gevaar gebracht zou kunnen worden of die, door haar specifieke aard en de plaatselijke omgeving waar ze plaatsvindt, een ernstig risico doet ontstaan.”* Deze categorie wordt nog eens opgedeeld in een klasse 1a die een verhoogd risico inhouden en klasse 1b die een matig risico inhouden.¹⁰⁵ Het gaat hier om een risico *“voor de luchtvaartveiligheid en/of de veiligheid van personen en goederen op de grond omdat ze uitgevoerd wordt in een gebied, waar de veiligheid van derden op de grond bij een noodgeval in gevaar gebracht zou kunnen worden of die, door haar specifieke aard en de plaatselijke omgeving waar ze plaatsvindt, een ernstig risico doet ontstaan.”*¹⁰⁶

De klasse 1 categorie vereist een minimumleeftijd van 18 jaar en het onbemand luchtvaartuig mag niet meer wegen dan 150 kg. Deze toestellen mogen vliegen op het privé- en openbaar domein alsook boven een menigte met een maximale hoogte van 91,44 meter. De formaliteiten inzake attesten en registraties zijn gelijkaardig zoals de klasse 2 (zie verder), behalve dat voor het vliegen met klasse 1-categorie, bijkomend een medisch attest vereist is. Ten aanzien van de klasse 1 voorziet het Koninklijk besluit ook in een operationeel handboek, een toelatingsaanvraag bij het DGLV, een meldingsplicht en een risicoanalyse.¹⁰⁷

Klasse 2: *“elke luchtvaartactiviteit waarbij een RPA, met een maximale opstijgmassa van minder dan 5 kg wordt gebruikt voor activiteiten zoals luchtfotografie, landmeetkunde en*

¹⁰⁵Art. 1, 18°-19°-20° Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

¹⁰⁶ Art. 1, 18° Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

¹⁰⁷ Art. 13§ 2, Art. 34, Art. 65, 3°, Art. 66, Art. 68, Art. 73 e.v. Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

observatie en die een laag risico inhoudt voor de luchtvaartveiligheid, de veiligheid van personen en goederen op de grond.”¹⁰⁸

Deze klasse vereist een minimumleeftijd van 16 jaar om te mogen vliegen met een onbemand luchtvaartuig met een maximaal gewicht van 5 kg en niet hoger dan 45,72 meter. Er mag gevlogen worden boven zowel privé- als openbaar domein. Bovendien worden nog een aantal bijkomende verplichtingen opgelegd. Een bestuurder van de klasse 2-categorie, kan enkel vliegen met zijn toestel indien hij een attest van bestuurder ontvangen heeft en een bewijs heeft inzake de vliegvaardigheid tot het besturen van een onbemand luchtvaartuig.¹⁰⁹ De bestuurder zal eveneens een theoretische opleiding als een praktijkexamen moeten afleggen. Tenslotte moet het toestel geregistreerd zijn of moet de bestuurder in het bezit zijn van een gelijkwaardig document, afgeleverd door de luchtvaartautoriteiten.¹¹⁰

51. Ten aanzien van het professioneel gebruik wordt er voortaan duidelijk bepaald aan welke verplichtingen er voldaan moet zijn, alvorens een op afstand bestuurd luchtvaartuig kan vliegen in het Belgisch luchtruim. Deze regels handelen over de luchtverkeersregelgeving; het attest van bestuurder en het bewijs van bevoegdheid als bestuurder van een RPA; over technische aspecten; over de registratie van de op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen; de exploitatie van RPAS; de luchtvaartterreinen en operatie locaties; communicatie, ongeval en incidenten; verzekeringen en toezichtmechanismen.¹¹¹

52. In het KB-RPA wordt het toezicht van deze regels toegewezen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart. Het DGLV is een instelling die ressorteert onder de FOD Mobiliteit. Deze instelling heeft als taak te voorzien in een veilige en duurzame ontwikkeling van de luchtvaart. Het is een toezichtsorgaan dat streeft naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid.¹¹² Binnen het DGLV is de dienst inspectie bevoegd voor het toezicht inzake burgerluchtvaart en de toepassing van de beveiligingsmaatregelen hieromtrent. Daarnaast staat de dienst ook in voor het preventief optreden tegen criminaliteit, coördinatie

¹⁰⁸ Art. 1, 17° Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

¹⁰⁹ Art. 17 en Art. 18 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

¹¹⁰ Art. 65 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

¹¹¹ Titel 3 t.e.m. 12 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25994.

¹¹² [http://mobilit.belgium.be/nl/overfod/organisatie/luchtvaart.;](http://mobilit.belgium.be/nl/overfod/organisatie/luchtvaart.)

[http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/2015_03%20DGLV%20Veiligheidsbeleid.pdf.](http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/2015_03%20DGLV%20Veiligheidsbeleid.pdf)

van de luchtvaartbeveiliging en toezien op de naleving van de luchtvaartreglementering.¹¹³ Deze dienst bestaat uit een team van inspecteurs die controle uitoefenen op de luchtvaartsector alsook op de luchtvaartreglementering. Zij kunnen onaangekondigde controles uitvoeren over het hele grondgebied en kunnen, zowel vanuit eigen initiatief of n.a.v. een verzoek van het parket, inspecties verrichten die aanleiding kunnen geven tot sancties bij de vaststelling van overtredingen. De inspecteurs behoren niet tot de gerechtelijke politie maar hebben wel de bevoegdheid om een proces-verbaal op te stellen met een bewijskracht tot het bewijs van tegendeel. Zij hebben een algemene bevoegdheid en mogen te allen tijde controles uitoefenen alsook inlichtingen inwinnen om ervoor te zorgen dat de bepalingen waarover zij toezicht houden, daadwerkelijk worden nageleefd.¹¹⁴

53. Controle is in principe steeds een ‘issue’, maar toch mag het ‘controleprobleem’ niet overschat worden ten aanzien van het recreatief gebruik. Recreatieve onbemande luchtvaartuigen zijn in principe kleine toestellen met een beperkte vliegtijd en een beperkte besturingsafstand. Hiermee wil men aangeven dat in de meeste gevallen de piloot zich vaak in de buurt van het toestel zal bevinden. Een vaststelling van inbreuken zou op verschillende manieren kunnen gebeuren.¹¹⁵:

1. Een inspecteur van het DGLV doet zelf een vaststelling en onderzoekt wie de piloot is en of de regelgeving is nageleefd;
2. Het DGLV of de lokale politie ontvangt een klacht van een buurtbewoner en gaat eventueel ter plaatse om vaststellingen te doen.¹¹⁶

Tenslotte kan er nog worden opgemerkt dat we in het Koninklijk besluit inzake onbemande luchtvaartuigen, geen strafbepalingen terugvinden voor het sanctioneren van inbreuken of overtredingen van deze wettelijke bepalingen.

¹¹³ Art. 98-100 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, *BS* 15 april 2016, 25944.

¹¹⁴ M. BOCKSTAELE, P. PONSAAERS, *Bijzonder inspectiediensten: overzicht, bevoegdheden, instrumenten, samenwerking en knelpunten*, Antwerpen, Maklu, 2015, 243.; <http://mobilier.belgium.be/nl/luchtvaart/beveiliging/inspectie>.

¹¹⁵ Persoonlijk gesprek met Thomas Christiaens, advocaat bij MonardLaw, www.monardlaw.be.

¹¹⁶ M. BOCKSTAELE, P. PONSAAERS, *Bijzonder inspectiediensten: overzicht, bevoegdheden, instrumenten, samenwerking en knelpunten*, Antwerpen, Maklu, 2015, 243.; (Eerste boek) Wetboek van strafvordering 17 november 1808, *BS* 27 november 1808.; Art. 98 Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, *BS* 15 april 2016, 25994.; http://mobilier.belgium.be/sites/default/files/downloads/Belgisch%20luchtvaartveiligheidsprogramma_v1.0.pdf.

2.3. Kritische beoordeling

54. We kunnen stellen dat het Koninklijk besluit tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, ten aanzien van het professioneel en commercieel gebruik, een duidelijk kader aanbiedt. Er wordt een overzicht gegeven aan welke regels, procedures en formaliteiten een exploitant zich zal moeten houden, alvorens er gevlogen kan worden met een onbemand luchtvaartuig. Toch lijkt het Koninklijk besluit op bepaalde vlakken te beperkt en streng.¹¹⁷

55. Ten eerste wordt het recreatief gebruik in principe uitgesloten van het toepassingsgebied waardoor de recreatieve bestuurder niet onderworpen is aan de vereisten van het professioneel gebruik. Om enige misbruiken te vermijden wordt er wel expliciet verwezen naar de veiligheid en het naleven van de toepasselijke regelgeving inzake privacy.¹¹⁸ Hoe men het naleven van die voorwaarden concreet gaat controleren is niet duidelijk. Bovendien zou een registratieverplichting van een RPA, mijns inziens, ook handig zijn bij het recreatief gebruik. Indien er bijvoorbeeld incidenten plaatsvinden en men de bestuurder of exploitant wil identificeren, lijkt een register met die informatie niet overbodig. Hoewel de Belgisch wetgeving vereist dat het recreatief gebruik slechts boven privédomein kan plaatsvinden, is het niet uitgesloten dat er wel gevlogen zal worden buiten het privédomein. Daarnaast kunnen ook de kleine recreatieve toestellen aanzienlijke schade verrichten aan goederen of personen wanneer zij vanuit de hoogte neerstorten. Zo wordt er door sommige personen gewezen op het belang dat recreatieve gebruikers eveneens een brevet dienen te behalen.¹¹⁹ Andere personen opteren dan weer voor een voorstel om het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen gelijk te behandelen met modelluchtvaartuigen en het vliegen enkel toe te staan op de specifiek daarvoor aangeduide terreinen.¹²⁰ Het valt alleszins niet te ontkennen dat deze groep gebruikers ook in staat zal moeten zijn om een toestel veilig te besturen, ook al gaat het hier om een kleinere en lichtere variant dan de professionele onbemande luchtvaartuigen.¹²¹

¹¹⁷ M. AUSSUMS, “De nieuwe dronewetgeving: veel te laat en schrijnend kortzichtig”, 18 april 2016, www.zdnet.be/opinie/179550/de-nieuwe-dronewetgeving-veel-te-laet-en-schrijnend-kortzichtig/.

¹¹⁸ Art. 3 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25944.

¹¹⁹ Art. 26 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25944.; J. ZIJLSTRA, “Luchtvaart eist snel strenge maatregelen voor drones”, 22 april 2016, <http://nos.nl/artikel/2100831-luchtvaart-eist-snel-strenge-maatregelen-voor-drones.html>.

¹²⁰ W. VERHEYEN, “Onbemande luchtvaartuigen, Vogelvrij of (nu al) gekooid?”, *NJW* 2015, nr. 322, 338.

¹²¹ M. AUSSUM, “De nieuwe dronewetgeving: veel te laat en schrijnend kortzichtig”, 18 april 2016.

56. Inzake het veilig leren vliegen met onbemande luchtvaartuigen, is het in België ondertussen mogelijk om opleidingen te volgen. De organisatie ‘Noordzee Drones’ bijvoorbeeld, bieden cursussen aan voor het recreatief gebruik. Men krijgt een aantal initiatielessen waarbij zowel de theorie als praktijk wordt behandeld. Hierbij leert men om veilig te vliegen met onbemande luchtvaartuigen onder de 1kg en kan men achteraf een attest behalen.¹²² Het is ook mogelijk om kinderen van 8 tot 14 jaar, een ‘drone-kamp’ te laten volgen. Deze zomerkampen leren kinderen spelenderwijs veilig vliegen met onbemande luchtvaartuigen.¹²³

57. Een tweede beperking van het KB-RPA betreft de toegelaten vlieghoogtes voor het recreatief- en het professioneel gebruik. In het Koninklijk besluit zijn de toegelaten hoogtes heel wat strikter dan het voorstel van de EASA en andere Europese lidstaten.¹²⁴ Ik verwijs hiervoor naar de noodzaak om een uniformisering van de regelgeving op Europees vlak door te voeren, zodat zowel de Belgische wetgeving als de wetgeving van de andere lidstaten op elkaar worden afgestemd (*supra* 12, nr. 20).

58. Een derde beperking is dat er een aantal toekomstige ontwikkelingen worden uitgesloten.¹²⁵ Zo is het expliciet verboden om te vliegen met een RPAS voor post- of vrachtvervoer. Het is ook verboden om een RPAS te gebruiken voor het afwerpen van voorwerpen of sproeien tijdens de vlucht. Ondertussen worden door een aantal ondernemingen en postorder bedrijven zoals DHL, juist gezocht naar mogelijkheden om pakjes, via onbemande luchtvaartuigen, te bezorgen.¹²⁶ Ook het verbod op het sproeien is problematisch naar de toekomst toe, aangezien het gebruik van een onbemand luchtvaartuig, ongekende mogelijkheden teweeg brengt in de landbouwsector, waarbij bijvoorbeeld drones de gewassen besproeien met water.¹²⁷ EUKA en UNIZO hebben eveneens een aantal opmerkingen

¹²²<http://noordzeedrones.be/wp-content/uploads/2013/10/recreatief.jpg>.

¹²³<http://noordzeedrones.be/>

¹²⁴ EASA, Concept of operation for Drones, “A risk based approach to regulation of unmanned aircraft”, www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf; <http://dronelaw.in/>.

¹²⁵ Art. 6 Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25944.

¹²⁶ J. KRAAN, “DHL bezorgt post met autonome drone op Waddeneiland”, 24 september 2014, www.nu.nl/gadgets/3886221/dhl-bezorgt-post-met-autonome-drone-op-waddeneiland.html.; A. WOKKE, “Amazon toont prototype van drone voor bezorging pakketjes”, 30 november 2015, <http://tweakers.net/nieuws/106552/amazon-toont-prototype-van-drone-voor-bezorging-pakketjes.html>.; M. HENDRIKMAN, “Google wil in 2017 met Project Wing-drones pakketten bezorgen”, 2 november 2015, <http://tweakers.net/nieuws/106107/google-wil-in-2017-met-project-wing-drones-pakketten-bezorgen.html>.

¹²⁷ B. SCHIEVINK, “DJI maakt drone die akkers kan besproeien”, 28 november 2015, <http://tweakers.net/nieuws/106545/dji-maakt-drone-die-akkers-kan-besproeien.html>.

geformuleerd ten aanzien van het nieuwe KB-RPA. Volgens hen zijn de toegelaten toepassingen te beperkt, is de procedure om een vlucht goed te keuren te zwaar en zijn de toegelaten vlieghoogtes niet hoog genoeg om een goede uitbouw van de drone-industrie te verwezenlijken.¹²⁸ Deze beperkingen zijn niet in overeenstemming met de oplossingen die in het verslag van het Europees Parlement naar voor kwamen. In dit verslag wordt gewezen op het belang dat er een regelgevingskader moet worden uitgewerkt met het oog op de eigenschappen en de aard van RPAS. Dit betekent dat er een langetermijnperspectief in de regelgeving moet vervat liggen, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen.¹²⁹ Dit vinden we helaas niet terug in het Koninklijk besluit.

59. Tot slot kunnen we concluderen dat België kiest voor een restrictieve aanpak waarbij de veiligheid van het luchtruim centraal staat. Dit is conform de veiligheidsdoelstellingen die de Europese Commissie, in haar mededeling als ‘essentieel’ benadrukt. In de mededeling wordt gesteld dat het regelgevingskader een goed evenwicht moet zijn tussen de verscheidenheid aan luchtvaartuigen en hun toepassingen. Het moet dus gaan om regels die in verhouding staan met de potentiële risico’s maar eveneens geen onnodige administratieve verplichtingen opleggen voor de sector.¹³⁰ Dit is de reden waarom sommige bepalingen als te streng worden ervaren, maar er dient wel opgemerkt te worden dat het volgens de voormalige minister van mobiliteit, niet uitgesloten is dat het KB naar de toekomst toe kan evolueren afhankelijk van de toekomstige praktijken en de nieuwe ontwikkelingen.¹³¹

2.4. Conclusie

60. Het Koninklijk besluit tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen brengt een duidelijk en noodzakelijk kader met zich mee voor het gebruik van onbemande luchtvaartuigen. Omwille van economische belangen had deze sector dringend nood aan een wettelijke regelgeving en is hieraan tegemoetgekomen. Ten aanzien van het recreatief gebruik

¹²⁸ X, “UNIZO en EUKA vragen aanpassing ontwerp KB over gebruik van drones”, 29 mei 2015, www.unizo.be/nieuws-pers/unizo-en-euka-vragen-aanpassing-ontwerp-kb-over-gebruik-van-drones.

¹²⁹ Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurd luchtvaartuigen (RPAS), 2015.

¹³⁰ Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.

¹³¹ S. MOENS, “Nieuw drones-kb: een vliegende start?”, *Juristenkrant* 2016, afl. 329, 16.; B. VAN ITTERBEEK, T. CHRISTIAENS, J. VAN NIEUWENHOVE, “De drone-wetgeving is er – eindelijk is commerciële exploitatie mogelijk”, *Monard Law* 28 april 2016, http://www.monardlaw.be/nl/home/-/asset_publisher/3DwqCLLTN4YX/content/de-drone-wetgeving-is-er-eindelijk-is-commerciële-exploitatie-mogelijk/maximized.

lijkt, mijns inziens, het KB-RPA nog ietwat te beperkt. De voorwaarden die worden opgelegd in artikel 3, ten aanzien van het recreatief gebruik, is geen waterdichte constructie voor mogelijke misbruiken. Het Koninklijk besluit regelt vooral de loutere luchtvaartaspecten maar geeft geen concrete oplossingen voor de andere vraagstukken zoals privacy en veiligheid. Het probleem van de controle op de naleving van de wettelijke verplichtingen mag niet overdreven worden. Men kan steeds een klacht indienen bij het DGLV wanneer men merkt dat er onrechtmatig gevlogen wordt met onbemande luchtvaartuigen. Daarnaast is de inspectiedienst van het DGLV evenzeer bevoegd om te allen tijde controles door te voeren en inbreuken vast te stellen.

61. Samenvattend kunnen we stellen dat de regelgeving, omtrent het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen, nog maar in zijn kinderschoenen staat. Ten aanzien van het recreatief gebruik blijven vooral de reeds bestaande wetgevingen inzake veiligheid en privacy van belang waarop ik in de volgende hoofdstukken dieper zal ingaan. Het zal dan ook naar de toekomst toe, afwachten zijn of dit gebruik een grote opmars zal kennen en welke problemen er zich in de praktijk zullen voordoen. Een goede opvolging van de wetgeving is noodzakelijk. Als laatste opmerking wil ik graag wijzen op de gemiste kans van de wetgever om in het Koninklijk besluit geen strafbepalingen te voorzien. Welke straffen er opgelegd worden, indien er een inbreuk op de regelgeving wordt vastgesteld, is een onbekend gegeven. In het licht van de rechtszekerheid valt dit zeker te betreuren.

HOOFDSTUK 3. INBREUKEN OP DE PRIVACY

“As with all new inventions, there are upsides and downsides. The commercial drone is no exception. But until robust safeguards have been introduced to protect personal privacy from prying eyes in the skies, the true benefits to society of unmanned aerial vehicles will remain unrealised.”¹³²

3.1. Inleiding

62. De snelle technologische ontwikkelingen in onze maatschappij baren de burger steeds meer zorgen over de bescherming van zijn rechten omdat onze wetgeving dit technologisch tempo niet kan volgen. Het nieuwe fenomeen “drones” lijkt dan ook voor velen een grote bedreiging. Toch moet dit enigszins gerelativeerd worden aangezien zowel de gsm’s als de smartphones in talloze functies voorzien die onze rechten zoals privacy kunnen schaden. Desalniettemin is de voornaamste “angst” t.a.v. onbemande luchtvaartuigen dat zij vanuit de hoogte kunnen filmen of fotograferen en er een kans bestaat dat er ongevraagd of buiten de wil van de burgers, beelden kunnen worden opgenomen. Deze toestellen zijn vaak klein en bijna geluidsloos waardoor zij niet steeds waarneembaar zijn en het daarom moeilijk wordt om tegen deze “ongewenste indringers” op te treden. Regelgeving hieromtrent is dan ook belangrijk. Ook de Belgische overheid is zich hier van bewust en heeft reeds een sensibiliseringscampagne opgericht ten aanzien van het correct recreatief gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen.¹³³

63. Op de vraag of er een risico kan zijn op inbreuken op privacy, moet bevestigend worden beantwoord. Wanneer men naar media kijkt of kranten leest, komt men regelmatig situaties tegen waarin die problematiek wordt aangetoond.¹³⁴ De activiteiten met onbemande luchtvaartuigen mogen geen schendingen inhouden van fundamentele rechten. Het gaat hierbij

¹³² A. MORRITT, *Impromptu Scribe*, 2014, Paxanax Press.

¹³³ Belga, “Campagne moet correct gebruik recreatieve drones stimuleren.”, 5 november 2015.

¹³⁴ X, “Drones zorgen voor overlast op de Veluwe”, 14 september 2015, www.drones.nl/nieuws/2015/09/drones-zorgen-voor-overlast-op-de-veluwe.; X, “Texel is overlast drones zat na crash vuurtoren”, 12 juni 2015, <https://www.drones.nl/nieuws/2015/06/texel-is-overlast-drones-zat-na-crash-vuurtoren>.; X, “Skiër ontsnapt ternauwernood aan vallende drone”, *De Redactie*, 23 december 2015.; X, “Drones ‘reële bedreiging’ voor veiligheid burgerluchtvaart”, *De Redactie*, 15 februari 2016.

over het recht op eerbiediging van het privéleven en het recht op bescherming van persoonsgegevens. Sommige op afstand bestuurd luchtvaartuigen zijn in staat tot het verzamelen van persoonsgegevens en dit geeft aanleiding tot bezorgdheid bij de burgers over de bescherming hun rechten. Wanneer men d.m.v. onbemande luchtvaartuigen ongevraagd gefilmd of gefotografeerd wordt zullen de meeste mensen dit ook aanvoelen als een schending van de privacy.¹³⁵ In dit hoofdstuk ga ik na of die angst van de burger voor de inbreuken op zijn rechten terecht is en bespreek ik de verschillende toepasselijke wetgevingen.

3.2. Fundamentele rechten en hun beschermingsmechanismen

64. Als men merkbaar met een onbemand luchtvaartuig boven het hoofd vliegt van een persoon dan zal dit hoogstwaarschijnlijk een effect hebben op het gedrag van die persoon. Het kan een beperkend gevoel op zijn bewegingsvrijheid geven en soms zelf als een inbreuk op zijn privacy worden ervaren. Het begrip “privacy” kent geen wettelijke definitie, maar is eerder een verzamelterm die gegroeid is uit de evolutieve interpretatie van een aantal nationale en internationale normen, waarbij vooral de nieuwe technologische vormen van gegevensverwerking een rol spelen.¹³⁶ Een gevaar op een inbreuk op de privacy komt vooral naar voor in die gevallen dat een onbemand luchtvaartuig uitgerust is met een camera, met apparatuur voor nachtzicht of radartechnologie alsook met technologieën die gebruik maken van infrarode stralen, geluidssensoren, nummerplaatsscanners, enz. en waarmee persoonsgegevens worden geregistreerd en/of verwerkt.¹³⁷

65. We moeten benadrukken dat een rondvliegend, op afstand bestuurd luchtvaartuig, dat uitgerust is met een (video)camera, vaak een veel grotere capaciteit heeft om beelden en gegevens te verzamelen dan een gewone vaste camera. De mogelijkheden die *Remotely Piloted Aircraft Systems* met zich meebrengen, gaan heel wat verder dan de toepassingen die we reeds kennen en brengen hierdoor een aantal ongewone uitdagingen met zich mee. Zo zal het moeilijk zijn om ten aanzien van een onbemand luchtvaartuig grenzen af te sluiten. Zij kunnen bepaalde moeilijk te bereiken ruimtes binnendringen alsook informatie verzamelen van op een afstand die veel verder reikt dan de huidige technologische toepassingen. Van zodra een onbemand

¹³⁵Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart, 2014.; CBPL, advies 22 juli 2015.

¹³⁶ T. DE SCHEPPER, W. HARDYNS, E. DE PAUW, K. MEULEMAN, *Drones 75 vragen en antwoorden*, die Keure, 2015, 97.

¹³⁷CBPL, advies 22 juli 2015.; www.privacycommission.be/nl/waarmee-kunnen-drones-uitgerust-zijn.

luchtvaartuig uitgerust is met een technologie, die ertoe in staat is om zowel stilstaande als bewegende beelden te registreren, zal de bestuurder van dit toestel zich aan een aantal wettelijke verplichtingen moeten houden.¹³⁸

66. In dit hoofdstuk bespreek ik de wetgeving die de bescherming van een aantal fundamentele rechten beoogt en waar men als bestuurder van het toestel steeds rekening mee moet houden. Het gaat hier om de bescherming van het recht op de eerbiediging van het privéleven, het recht op de bescherming van persoonsgegevens en het recht op afbeelding.

3.2.1. Recht op eerbiediging van het privéleven

67. Artikel 8 van Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en artikel 17 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, verwoorden het grondrecht op eerbiediging van het privéleven: *“eenieder heeft het recht op eerbiediging van zijn privéleven, zijn gezinsleven, zijn huis en zijn briefwisseling; Niemand mag onderworpen worden aan willekeurige of onwettige inmenging in zijn privéleven, zijn gezinsleven, zijn huis en zijn briefwisseling, noch aan wettige aantasting van zijn eer en goede naam. Eenieder heeft recht op bescherming door de wet, tegen zodanige inmenging of aantasting.”*¹³⁹ Het recht op eerbiediging van het privéleven is een fundamenteel recht maar geen absoluut recht. Artikel 8, lid 2 van het EVRM omvat een limitatieve opsomming van de gevallen waarin een beperking van het fundamenteel recht mogelijk is. Het gaat hierbij om een afweging van de legaliteit, legitimiteit, noodzakelijkheid en subsidiariteit.¹⁴⁰

68. In België vinden we het fundamenteel recht, inzake de eerbiediging van het privé- en gezinsleven, terug in artikel 22 van de Grondwet.¹⁴¹ Dit recht kent eigenlijk een ruim toepassingsgebied en heeft voornamelijk tot doel om de innerlijke vrede van een persoon te waarborgen. Men zegt soms: *‘The right to privacy is the right to be let alone’* en betekent het verbod om binnen te dringen in het afgeschermd leven van een persoon. De bescherming van de privésfeer betreft de verdediging tegen de inmenging van vreemden in persoonlijke

¹³⁸ T. VAN GREMBERGHE, “Privacycommissie geeft kb over drone gebruik groen licht”, *Juristenkrant* 2015, afl. 313.; D. DE BOT, “Eye in the sky- Het gebruik van drones en privacy”, *RW* 2014-15, 1362.

¹³⁹ Internationaal verdrag van 19 december 1966 inzake burgerrechten en politieke rechten, *BS* 6 juli 1983, 8815.

¹⁴⁰ Art. 8 EVRM.; P. DE HERT, *Privacy en het gebruik van visuele technieken door burger en politie*, Brussel, Uitgeverij Politeia nv, 1998, 53.

¹⁴¹ Art. 22 Gecoördineerde Grondwet, *BS* 17 februari 1994, 4054.

aangelegenheden, bijvoorbeeld door het openbaar maken van een naam of afbeelding, of door het verspreiden van intieme geheimen of levensgewoonten van een persoon.¹⁴² Het gaat hier m.a.w. om het recht dat het individu heeft om zelf te bepalen welke informatie over zichzelf wordt megedeeld aan anderen en dit zowel met betrekking tot het private- als het publieke leven.

69. Het is mogelijk om de levenssfeer van een persoon waar te nemen van zodra die persoon zich op straat begeeft. Deze situatie impliceert echter niet dat de waargenomen info, op die openbare plaats, ook zomaar mag worden verspreid naar een groot publiek.¹⁴³ Wanneer men deze verzamelde informatie, hetzij op privaat domein, hetzij op publiek domein wil verwerken, komen we in het toepassingsgebied van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer, ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens van 8 december 1992 (hierna: privacywet). De verwerking van persoonsgegevens hangt dus nauw samen met het recht op eerbiediging van het privéleven en het recht op afbeelding in het algemeen. Dit komt in het volgende deel uitvoerig aan bod.

3.2.2. Recht op afbeelding

70. Ons land kent aan elke afgebeelde natuurlijke persoon een recht op afbeelding toe. Het gaat om: *“het recht waarbij voor elke menselijke afbeelding, maar ook het gebruik van die afbeelding toestemming vereist is van de afgebeelde persoon.”*¹⁴⁴ Dit is een recht dat los staat van de bescherming van het recht op privacy.¹⁴⁵ De afbeelding van een persoon is een deel van zijn persoonlijkheid en bijgevolg ook beschermd. Onder het begrip afbeelding verstaat men: *“de weergave van de beeltenis van de persoon, door middel van beeldende technieken, mimiek, vermomming of nabootsing, en die vastgelegd is op materiële of immateriële wijze.”* Beeldende technieken omvatten dus zowel tweedimensionale afbeeldingen alsook beeldhouwwerken of

¹⁴² P. VAN EUPEN, *Bescherming van het privé-leven*, www.law.kuleuven.be/jura/art/7n4/vaneupen.pdf, 242.; R. DE CORTE, B. DE GROOTE, *Handboek Civiel recht*, Gent, Groep De Boeck, 2008, 373, nr. 1023.; WARREN, BRANDEIS, “The Right to Privacy”, *Harvard Law Review*, 15 december 1980, http://groups.csail.mit.edu/mac/classes/6.805/articles/privacy/Privacy_brand_warr2.html.

¹⁴³ P. LEMMENS, “Het recht op eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, in het algemeen en ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens in het bijzonder”, in X., *Liber Amicorum Armand Vandeplass*, Gent, Mys & Breesch, 1994, 313-323.

¹⁴⁴ L. DIERICKX, *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 33.

¹⁴⁵ Art. XI.174 Wet van 19 april 2014 houdende invoeging van boek XI, “Intellectuele eigendom” in het Wetboek van economisch recht, en houdende de invoeging van bepalingen eigen aan boek XI in de boeken I, XV en XVII van hetzelfde Wetboek, *BS* 12 juni 2014, 44.352.; www.privacycommission.be/nl/recht-op-afbeelding.

sculpturen. Bovendien kan men ook een onderscheid maken tussen de beeldende technieken, die wel of geen medewerking vereisen, van de afgebeelde persoon. Een probleem ontstaat in die gevallen waar men zonder enige medewerking en zonder enig medeweten van de betrokken persoon beeldmateriaal kan verzamelen.¹⁴⁶ Daarom vereist het geoorloofd gebruik van beeldmateriaal een uitdrukkelijke toestemming van de afgebeelde persoon. Deze toestemming moet bij elk gebruik worden verkregen en restrictief worden geïnterpreteerd.¹⁴⁷ Er wordt vereist dat die toestemming, een ondubbelzinnige toestemming is, wat inhoudt dat de toestemming “vrij” moet zijn en zonder enige druk van andere personen, wordt gegeven.

71. Algemeen kunnen we stellen dat er sprake zal zijn van een ondubbelzinnige toestemming indien de betrokken persoon voorafgaandelijk en met kennis van zaken heeft beslist. We moeten bij de beoordeling van ondubbelzinnige toestemming eveneens rekening houden met de theorie van de wilsgebreken.¹⁴⁸ Een toestemming is behelst met een gebrek indien deze tot stand kwam door geweld, bedrog of dwaling.¹⁴⁹ Tenslotte is het irrelevant of de toestemming uitdrukkelijk of stilzwijgend is gebeurd en bovendien moet de toestemming niet noodzakelijk schriftelijk zijn. Toch wordt het aangeraden om alsnog een toestemming op papier te verkrijgen, dit met het oog op de latere bewijsvoering indien de verwerker van beeldmateriaal, moet aantonen dat hij een ondubbelzinnige toestemming verkregen heeft van de betrokkene, voor het maken van een afbeelding of video.¹⁵⁰

72. Soms kan er worden afgeweken van de voorafgaande toestemming. Zo bestaat er in bepaalde gevallen een vermoeden van toelating m.b.t. het maken van een afbeelding. Dit is het geval bij enkele professionele activiteiten, zoals fotomodellen die het gewend zijn om gefotografeerd of gefilmd te worden. Merk wel op dat het gaat om die situaties waarbij de betrokken personen poseren voor foto's die uitsluitend worden getrokken tijdens hun professionele activiteiten en geen betrekking hebben op hun privéleven.¹⁵¹ Een ander vermoeden op de toelating is het gebruik van beeldmateriaal wanneer personen zich op een openbare plaats bevinden. Denk hierbij aan de gevallen waarbij personen toevallig op een foto

¹⁴⁶ L. DIERICKX, *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 62.

¹⁴⁷ Antwerpen 12 juni 2008, *NJW* 2010, nr. 218, 206.

¹⁴⁸ L. DIERICKX, *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 96-98.

¹⁴⁹ R. HENDRICKX, “Het vergeten wilsgebrek”, *Jura Falc.* 1989-90, afl. 26, <https://www.law.kuleuven.be/jura/art/26n2/hendrickx.pdf>.

¹⁵⁰ Brussel 7 april 2000, *JT* 2001, 779.; www.privacycommission.be/nl/recht-op-afbeelding-privacywet-voorwaarden.

¹⁵¹ L. DIERICKX, *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 131.

of video staan, of indien er een foto wordt genomen van een groep mensen op een publieke plaats, zonder de expliciete aandacht op een welbepaalde persoon te benadrukken. In dat geval is er in de regel geen toestemming vereist voor het verdere gebruik van de afbeelding of video omdat het onmogelijk is om van elke persoon de toestemming te verkrijgen.¹⁵² Toch moet er in de praktijk steeds gekeken worden naar de feitelijke omstandigheden en zal er rekening worden gehouden met de proportionaliteit en het gerechtvaardigd belang. Indien dus een bepaalde persoon duidelijk centraal staat in een afbeelding, dient er wel toestemming te worden gevraagd aan de betrokkene.¹⁵³

73. Deze regels houden in dat men steeds een belangenafweging maakt tussen het belang van de verantwoordelijke die de gegevens verwerkt en het belang van de betrokkene om die gegevens niet te verwerken.¹⁵⁴ Het verzamelen van persoonsgegevens op een publieke plaats betekent niet dat men automatisch mag besluiten dat de betrokkene deze informatie openbaar wou maken.¹⁵⁵ Kortom het feit dat er niet altijd een uitdrukkelijke toestemming nodig is wil niet zeggen dat het recht op privacy automatisch zou vervallen van zodra men zich op een publieke plaats begeeft.¹⁵⁶ Als men daarentegen beeldmateriaal verzamelt via onbemande luchtvaartuigen, van een persoon die zich niet op een openbare plaats bevindt, is het steeds vereist dat men de toestemming van die betrokken persoon verkrijgt. Het recht op afbeelding speelt zowel voor private- als publieke plaatsen, dit in tegenstelling tot het recht op eerbiediging van de privésfeer die enkel betrekking heeft op privéplaatsen.¹⁵⁷

74. Tenslotte kunnen we benadrukken dat een toestemming om van iemand beeldmateriaal te verzamelen, niet noodzakelijk betekent dat men tegelijkertijd ook de toelating heeft voor het verspreiden van dat beeldmateriaal. Voor de verdere verwerking of verspreiding zal er opnieuw

¹⁵² www.privacycommission.be/nl/recht-op-afbeelding-enkele-bijzondere-gevallen.

¹⁵³ Kh. Brussel 11 september 1974, *JT* 1975, 136.

¹⁵⁴ www.privacycommission.be/nl/recht-op-afbeelding-privacywet-uitzonderingen, www.privacycommission.be/nl/lexicon/gerechtvaardigd-belang.

¹⁵⁵ P. DE HERT, *Privacy en het gebruik van visuele technieken door burger en politie*, Brussel, Uitgeverij Politea nv, 1998, 47-51.

¹⁵⁶ P. DE HERT, *Privacy en het gebruik van visuele technieken door burger en politie*, Brussel, Uitgeverij Politea nv, 1998, 47-51.; CBPL, *advies over de toepasselijkheid van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens op beeldopnamen en de gevolgen ervan*, 7 juni 1995, nr. 14/1995, <http://docplayer.nl/12208137-De-commissie-voor-de-bescherming-van-de-persoonlijke-levenssfeer.html>.

¹⁵⁷ L. DIERICKX, *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 18.

een uitdrukkelijke toestemming moeten worden gevraagd aan de betrokken persoon.¹⁵⁸ De regels omtrent het verder verwerken van persoonsgegevens vinden we terug in de wet van 8 december 1992, tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

3.2.3. Recht op de bescherming van de verwerking van persoonsgegevens

75. Het recht op bescherming van persoonsgegevens vinden we terug in artikel 8 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie: *“eenieder heeft recht op bescherming van de hem betreffende persoonsgegevens.; Deze gegevens moeten eerlijk worden verwerkt, voor bepaalde doeleinden en met toestemming van de betrokkene of op basis van een andere gerechtvaardigde grondslag waarin de wet voorziet. Eenieder heeft recht op toegang tot de over hem verzamelde gegevens en op rectificatie daarvan.; Een onafhankelijke autoriteit ziet toe op de naleving van deze regels.”*¹⁵⁹ Dit recht vinden we in België ook terug in de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens van 8 december 1992, (hierna: privacywet) en vindt zijn oorsprong in de Europese Richtlijn 95/46/EG.¹⁶⁰

76. Om te bepalen of de Belgische privacywet van toepassing is op het gebruik van onbemande luchtvaartuigen, die uitgerust zijn met een camera of een andere techniek die ertoe in staat is om persoonsgegevens te verwerken, moeten we eerst kijken naar wat er precies verstaan wordt onder de begrippen: a. persoonsgegevens, b. verwerking ervan en c. wie de verantwoordelijke verwerker is.

¹⁵⁸ Rb. Mechelen, 29 maart 1983, nr. 15.791, www.juridat.be; www.privacycommission.be/nl/recht-op-afbeelding-principe.; H., VANHEES, *Een juridische analyse van de grondslagen, inhoud en draagwijdte van auteursrechtelijke exploitatiecontracten*, Antwerpen, Maklu, 1993, 71, nr. 138.

¹⁵⁹ Art. 8 Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie van 18 december 2000, C- 364, *Pb. L.*, 10.; B. VATTEROTH, “Mensen beseffen onvoldoende dat het privacydebat draait om fundamentele vrijheden.”, *Liga voor Mensenrechten*, 5 mei 2014.

¹⁶⁰Wet van 8 december 1992 houdende de omzetting in Belgisch recht van de richtlijn 1995/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.; Richtlijn Europees Parlement en de Raad nr. 95/46/4G van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, *Pb. L.* 23 november 1995, afl. 281, 31-50.; www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/codex_nl.pdf.

a. Persoonsgegevens

77. Indien men beeldopnamen maakt dan zijn deze visuele beelden gegevens in de zin van de wet verwerking van persoonsgegevens. Deze gegevens zijn pas persoonsgegevens van zodra een of meerdere personen, geïdentificeerd kunnen worden.¹⁶¹ De definitie stelt: “*als identificeerbaar wordt beschouwd, een persoon die direct of indirect kan worden geïdentificeerd, met name aan de hand van een identificatienummer of van één of meer specifieke elementen die kenmerkend zijn voor zijn of haar fysieke, fysiologisch, psychische, economische, culturele of sociale identiteit.*”¹⁶²

78. Het begrip persoonsgegevens kan in verschillende situaties anders opgevat en toegepast worden. Aangezien de privacywet een omzetting is van een Europese Richtlijn moeten we het begrip evenwel interpreteren in het doel van die richtlijn. Volgens het advies 4/2007 van de Privacycommissie, moet het begrip persoonsgegevens ruim geïnterpreteerd worden zodat de bescherming ervan zo ver mogelijk kan reiken, maar dit betekent niet dat er geen grenzen zijn aan de invulling van dat begrip. Er moet een evenwicht gevonden worden tussen enerzijds een voldoende ruime bescherming van het fundamenteel recht, maar anderzijds moet men ook voorkomen dat het begrip persoonsgegevens onterecht zou worden ingeperkt. Daarom wordt er voorzien om bepaalde activiteiten van de werkingssfeer van de richtlijn uit te sluiten en ten aanzien van andere activiteiten enige flexibiliteit toe te staan bij het toepassen van de regels.¹⁶³

79. In het begrip ‘persoonsgegevens’ zitten er vier fundamentele elementen vervat waarop de definitie steunt: “*iedere informatie*”, “*betreffende*”, “*geïdentificeerd of identificeerbaar*” en “*natuurlijke persoon*”. Deze begrippen worden in het volgende onderdeel kort toegelicht. Voor een grondige bespreking van deze vier elementen, verwijs ik naar het advies 4/2007 van

¹⁶¹ COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over de toepasselijkheid van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens op beeldopnamen en de gevolgen ervan*, 7 juni 1995, nr. 14/1995, <http://docplayer.nl/12208137-De-commissie-voor-de-bescherming-van-de-persoonlijke-levenssfeer.html>.

¹⁶² Art. 1 § 1 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

¹⁶³ Richtlijn Europees Parlement en de Raad nr. 95/46/EG van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, *Pb. L.* 23 november 1995, afl. 281, 31-50.; Groep Gegevensbescherming artikel 29, “Advies 4/2007 over het begrip persoonsgegeven”, 20 juni 2007, http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2007/wp136_nl.pdf; www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/codex_nl.pdf.

de Groep voor de bescherming van personen, in verband met de verwerking van persoonsgegevens.¹⁶⁴

Iedere informatie

80. Iedere informatie van een betrokken persoon verwijst zowel naar de aard, inhoud en vorm van die informatie. Het feit dat iets als persoonsgegevens kan worden aangemerkt betekent niet dat deze informatie juist of bewezen is. De regels voor gegevensbescherming houden wel de verplichting in, dat wanneer bepaalde informatie niet correct is, de betrokkene het recht op toegang moet hebben om die informatie te corrigeren. Daarenboven is er een kans dat bepaalde informatie betrekking heeft op ‘gevoelige gegevens’ van een betrokkene. Hiertoe behoort de informatie met betrekking tot het privéleven, familie- en gezinsleven maar ook economisch of sociaal gedrag en gegevens omtrent de activiteiten die een bepaald persoon uitvoert in zijn beroepsrelaties.

81. In de wet op de verwerking van de persoonsgegevens, vinden we een limitatieve opsomming terug, over wat we moeten verstaan als ‘gevoelige gegevens’ en waarbij er een expliciet verbod opgelegd wordt, voor de verwerking van persoonsgegevens die betrekking hebben op: etnische afkomst, politieke opvattingen, godsdienst, lidmaatschap van een vakvereniging of het seksuele leven.¹⁶⁵ Het is bijgevolg niet toegestaan om deze gevoelige gegevens te verwerken behalve in de gevallen die worden opgesomd in artikel 6 § 2 van de wet.

82. Daarnaast zijn er in de wet ook andere bepalingen die betrekking hebben op ‘gevoelige gegevens’ zoals de medische- en gerechtelijke gegevens van personen.¹⁶⁶ Ten aanzien van de medische gegevens dient er worden opgemerkt dat wanneer beelden van een persoon tonen dat die in het gips zit of een bril draagt dit in principe geen medische informatie uitmaakt zoals

¹⁶⁴ Deze groep is opgericht op grond van artikel 29 van Richtlijn 95/46/EG. Het is een onafhankelijk Europees adviesorgaan inzake gegevensbescherming en de persoonlijke levenssfeer, waarvan de taken zijn omschreven in artikel 30 van Richtlijn 95/46/EG en in artikel 15 van Richtlijn 2002/58/EG.; Groep Gegevensbescherming artikel 29, “Advies 4/2007 over het begrip persoonsgegeven”, 20 juni 2007, http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2007/wp136_nl.pdf.

¹⁶⁵ Art. 6 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

¹⁶⁶ Art. 7 en 8 Art. 6 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

bedoeld wordt in het artikel.¹⁶⁷ De Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer (CBPL), geeft in haar advies aan dat er een wisselwerking kan bestaan tussen de wettelijke bepalingen onderling en dat het m.a.w. niet uitgesloten is dat een bepaald ‘gevoelig gegeven’ zowel onder artikel 6, 7 en 8 kan vallen.¹⁶⁸

Betreffende

83. Het begrip ‘betreffende’ valt uiteen in drie onderdelen. Het verwijst naar een inhoud, een doel of naar een resultaat. Het element ‘inhoud’ is aanwezig van zodra er enige informatie wordt gegeven over een bepaald persoon ongeacht het doel of de gevolgen van deze informatie voor die betrokkene. Het ‘doel’ zorgt ervoor dat informatie naar een bepaalde persoon gericht is. Hiermee bedoelt men dat de informatie wordt gebruikt om een persoon te beoordelen, op een bepaalde wijze te behandelen of het gedrag van die persoon te beïnvloeden. Het doel heeft betrekking op iemands rechten of belangen, dit wil zeggen dat die informatie ervoor zorgt dat de betrokken persoon anders wordt behandeld dan anderen. Het laatste element ‘resultaat’ verwijst naar de situatie waarbij de informatie voor een persoon gevolgen heeft. Deze drie elementen zijn alternatieven en moeten niet cumulatief vervuld zijn opdat er sprake is van informatie betreffende een bepaald persoon.¹⁶⁹

Geïdentificeerd of identificeerbaar

84. De minimale voorwaarde om te kunnen spreken van persoonsgegevens, is dat een persoon *kan* geïdentificeerd worden. We onderscheiden hierbij directe en indirecte identificeerbaarheid. Direct identificeerbaar verwijst naar een naam terwijl indirect identificeerbaar een combinatie van gegevens omvat. Dit wil zeggen dat het op het eerste zicht niet mogelijk is om één persoon te herkennen, maar wanneer men aan de hand van die

¹⁶⁷ COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over de toepasselijkheid van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens op beeldopnamen en de gevolgen ervan*, 7 juni 1995, nr. 14/1995, <http://docplayer.nl/12208137-De-commissie-voor-de-bescherming-van-de-persoonlijke-levenssfeer.html>.

¹⁶⁸ COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over de verwerking van gevoelige gegevens, in de zin van artikel 6 van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens*, 6 augustus 1993, nr. 07/1993, https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_07_1993_0.pdf.

¹⁶⁹ Groep Gegevensbescherming artikel 29, “Advies 4/2007 over het begrip persoonsgegeven”, 20 juni 2007, http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2007/wp136_nl.pdf.

informatie en in combinatie met andere gegevens, bijvoorbeeld door zijn telefoonnummer of zijn nummerplaat, de betrokken persoon toch kan identificeren.¹⁷⁰

Natuurlijk persoon

85. Een natuurlijk persoon is niet verbonden aan enige landsgrenzen. Op basis van de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens heeft: *“eenieder, waar hij zich ook bevindt, het recht om als persoon erkend te worden voor de wet.”*¹⁷¹ Persoonsgegevens hebben in beginsel betrekking op identificeerbare, levende, natuurlijke personen. Hierdoor worden zowel de gegevens over rechtspersonen als de gegevens over overleden personen, in principe niet beschermd onder deze wet. Toch moet deze uitsluiting, ten aanzien van overleden personen, worden genuanceerd aangezien het soms mogelijk is dat de gegevens over overleden personen toch een indirecte bescherming genieten. Deze indirecte bescherming kan zich voordoen wanneer de gegevens van een overledene, eveneens informatie omvatten over levende personen, zoals bijvoorbeeld een erfelijke ziekte.¹⁷²

86. We kunnen dus vaststellen dat er pas over persoonsgegevens kan worden gesproken indien al deze begrippen juist worden ingevuld. Het kan zijn dat bepaalde gegevens niet onder de definitie van persoonsgegevens passen en dus buiten het toepassingsgebied vallen van de Europese richtlijn 95/46/EG. In dat geval moet er rekening worden gehouden met andere bestaande nationale wetgeving. Er kan op basis van deze nationale wetgevingen evenzeer in een wettelijke bescherming voorzien zijn, ten aanzien van die gegevens die buiten het toepassingsgebied van de richtlijn vallen. De richtlijn preciseert dat wanneer zaken buiten haar werkingssfeer vallen, de lidstaten niet gehouden zijn tot het naleven van de verplichtingen in de richtlijn maar een bredere bescherming kunnen voorzien voor die ‘uitgesloten’ materie.¹⁷³ In het licht van voorgaande moet nog worden opgemerkt, dat een persoon eveneens als niet-identificeerbaar wordt beschouwd, ingeval het identificeren onredelijke kosten met zich meebrengt in verhouding tot het nut van de identificatie van de persoon.

¹⁷⁰ *Ibid.*

¹⁷¹ Art. 6 Universele Verklaring van de Rechten van de Mens van 10 december 1948, *BS* 31 maart 1949, 2488.

¹⁷² Groep Gegevensbescherming artikel 29, “Advies 4/2007 over het begrip persoonsgegeven”, 20 juni 2007, http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2007/wp136_nl.pdf.

¹⁷³ Art. 34 Richtlijn Europees Parlement en de Raad nr. 95/46/EG van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, *Pb. L.* 23 november 1995, afl. 281, 31-50.

87. Het is van belang om bij de identificatie, te kijken naar de middelen waarmee persoonsgegevens worden opgenomen. De middelen zijn van belang om te kunnen beslissen of een persoon al dan niet te identificeren is, op basis van die visuele beelden. Zo zal het voor de identificatiebeoordeling vereist zijn dat persoonsgegevens systematisch worden gebruikt alsook kunnen opgenomen en bewaard worden. Het gaat dus om een systematische en gestructureerde handeling waarbij gegevens op een logische en gestructureerde manier bij elkaar gebracht worden.¹⁷⁴ Deze voorwaarden dienen om de situaties te onderscheiden waarbij enerzijds personen gefilmd worden voor specifieke doeleinden en anderzijds de situatie van personen die slechts toevallig worden gefilmd. Het is dus enkel in de gevallen waarbij een technisch middel persoonsgegevens systematisch gebruikt en deze gegevens bovendien bewaard op een logische en gestructureerde manier, dat er over een verwerking van persoonsgegevens wordt gesproken.¹⁷⁵

b. Verwerking van persoonsgegevens

88. Verwerking is: *“elke bewerking of elk geheel van bewerkingen met betrekking tot persoonsgegevens, al dan niet uitgevoerd met behulp van geautomatiseerde procédés, zoals het verzamelen, vastleggen, ordenen, bewaren, bijwerken, wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiden of op enigerlei andere wijze ter beschikking stellen, samenbrengen, met elkaar in verband brengen, alsmede het afschermen, uitwissen of vernietigen van persoonsgegevens.”*¹⁷⁶

89. De wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer is van toepassing op *elke* verwerking van persoonsgegevens. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (CBPL) heeft in haar advies 34/99, uitdrukkelijk vermeld dat het filmen van beelden een verwerking van persoonsgegevens uitmaakt, wanneer die beelden betrekking hebben op geïdentificeerde of identificeerbare personen en/of hun goederen. Het is onmogelijk om de

¹⁷⁴ D. LAMBRECHT, “De bescherming van de privacy in de Belgische wetgeving. Overzicht van de bestaande wetgeving en een blik vooruit naar de op handen zijnde veranderingen”, *Jura Falc.* 2000-01, afl. 37, nr. 3, 443-494, <https://www.law.kuleuven.be/jura/art/37n3/lambrecht.htm>.

¹⁷⁵ COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over de toepasselijkheid van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens op beeldopnamen en de gevolgen ervan*, 7 juni 1995, nr. 14/1995, <http://docplayer.nl/12208137-De-commissie-voor-de-bescherming-van-de-persoonlijke-levenssfeer.html>.

¹⁷⁶ Art. 1 § 2 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

toekomstige technieken inzake visuele verwerkingen te voorspellen. Daarom is het volgens de Commissie noodzakelijk om de fundamentele beginselen, die vervat liggen in de privacywet, toe te passen op *elke verwerking* van persoonsgegevens. Bovendien wordt in het advies onder de verwerking van beelden eveneens *elk opnamesysteem* verstaan. Bij dit opnamesysteem is het niet van belang of het gaat om een opname die al dan niet onderbroken is en ongeacht de bewaring van de opname op welke drager ook. We moeten bijgevolg elk gebruik van een (video)camera beschouwen als een verwerking van persoonsgegevens. Denk bijvoorbeeld aan de talrijke camera's in onze straten en stadscentra maar ook aan de verwerking van persoonsgegevens door onbemande luchtvaartuigen.¹⁷⁷

90. De wetgever had als doel te voorzien in een algemene definitie die men niet strikt mag interpreteren. Als men niet voor een restrictieve interpretatie zou opteren, is er een te grote kans dat de bepalingen van de privacywet makkelijk worden ontdoken door het gebruik van toekomstige technologieën. Ook in de overweging 27 van de richtlijn 95/46/EG, wordt gewezen op het feit dat de reikwijdte van de bescherming niet afhankelijk mag zijn van de gebruikte technieken.¹⁷⁸ Op basis van deze redenering kunnen we stellen dat het verwerken van beelden d.m.v. een onbemand luchtvaartuig eveneens onder het toepassingsgebied van de wet, tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer, valt.

91. De middelen om persoonsgegevens te verwerken kunnen we opdelen in enerzijds 'manuele bestanden' en anderzijds in 'geautomatiseerde verwerking'.¹⁷⁹ *“Een geautomatiseerde verwerking is, elk geheel van bewerkingen die geheel of gedeeltelijk langs geautomatiseerde weg zijn uitgevoerd en betrekking hebben op, de registratie en de bewaring van persoonsgegevens, alsook op de wijziging, de uitwissing, de raadpleging of de verspreiding van deze gegevens.”*¹⁸⁰ Deze definitie omvat vier toetsingscriteria opdat er sprake kan zijn van

¹⁷⁷ www.privacycommission.be/nl/de-privacywet-van-toepassing-op-de-informatie-die-drones-verwerken.; COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies uit eigen beweging betreffende de verwerkingen van beelden, in het bijzonder verricht door middel van systemen van video-toezicht*, 13 december 1999, nr. 34/1999, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_34_1999.pdf.

¹⁷⁸ Overweging (27) Richtlijn Europees Parlement en de Raad nr. 95/46/EG van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, *Pb. L.* 23 november 1995, afl. 281, 31-50.; www.privacycommission.be/nl/hoe-moet-ik-een-geautomatiseerde-gegevensverwerking-aangeven.

¹⁷⁹ Art. 1 § 2 en § 3 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

¹⁸⁰ D. LAMBRECHT, “De bescherming van de privacy in de Belgische wetgeving. Overzicht van de bestaande wetgeving en een blik vooruit naar de op handen zijnde veranderingen”, *Jura Falc.* 2000-01, afl. 37, nr. 3, 443-494, <https://www.law.kuleuven.be/jura/art/37n3/lambrecht.htm>.

een geautomatiseerde gegevensverwerker. Indien de geregistreerde gegevens voldoen aan deze voorwaarden en er sprake is van persoonsgegevens, dan is het niet uitgesloten dat een camera of enige andere uitrusting, die geïnstalleerd is op een RPAS wordt gedefinieerd als een geautomatiseerde gegevensverwerker.¹⁸¹

92. Tenslotte geldt er ten aanzien van geautomatiseerde gegevensverwerkers een aangifteverplichting. Er moet m.a.w. steeds een voorafgaande melding gemaakt worden van de ‘wijze waarop personen, op wie de gegevens betrekking hebben, daarvan in kennis worden gesteld’. Elke verwerking moet afzonderlijk worden aangegeven bij de Commissie voor de bescherming van de persoonlijk levenssfeer, mits een verwerking slechts één doelstelling kan hebben. De Commissie houdt een register bij van alle deze aangiften.¹⁸²

93. Indien gegevens van personen openbaar worden gemaakt zijn er een aantal verplichtingen van toepassing.¹⁸³ Zo moet de betrokkene worden ingelicht over de doeleinden van de verwerking, de identiteit van de verantwoordelijke, maar ook worden ingelicht over zijn recht op toegang en het recht op verbetering van foutieve gegevens (*infra* 48, nr. 96).¹⁸⁴ Als men deze bepalingen niet naleeft begaat men een onrechtmatige daad die aanleiding kan geven tot een sanctie bepaald in artikel 39 van de privacywet.¹⁸⁵ In de privacywet en in het Koninklijk besluit van 13 februari 2001,¹⁸⁶ worden een aantal minimumvereiste en voorwaarden opgelegd. Een bestuurder van een RPAS, die uitgerust is met middelen tot het verzamelen van persoonsgegevens, zal aan deze wettelijke verplichtingen moeten voldoen opdat er geen privacyschendingen worden begaan.

¹⁸¹www.privacycommission.be/nl/de-privacywet-van-toepassing-op-de-informatie-die-drones-verwerken.

¹⁸² Art. 17 wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens van 8 december 1992, *BS* 18 maart 1993, 5801.; D. LAMBRECHT, “De bescherming van de privacy in de Belgische wetgeving. Overzicht van de bestaande wetgeving en een blik vooruit naar de op handen zijnde veranderingen”, *Jura Falc.* 2000-01, afl. 37, nr. 3, 443-494, <https://www.law.kuleuven.be/jura/art/37n3/lambrecht.htm>.; L. DIERICKX, *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, nr. 675, 318.; www.privacycommission.be/nl/recht-op-afbeelding-aangifte-volgens-de-privacywet.

¹⁸³A. HOFKENS, “Hoe kan je wettelijk dronen?”, *Serius Legal*, 13 augustus 2015.

¹⁸⁴T. VAN GREMBERGHE, “Privacycommissie geeft kb over dronegebruik groen licht”, *Juristenkrant*, 16 september 2015, nr.313, p.6-7.

¹⁸⁵Art. 4, 1°-5°, Art. 5, Art. 6, Art. 7 en Art. 39 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

¹⁸⁶ Koninklijk besluit van 1 februari van 2001 ter uitvoering van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 13 maart 2001, 7839.

c. Verantwoordelijke/ verwerker

94. In de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer wordt de *verantwoordelijke* voor de verwerking en de *verwerker* van elkaar onderscheiden. De verantwoordelijke is degene die het doel en de middelen voor de verwerking van de persoonsgegevens bepaalt, terwijl de verwerker degene is die, ten behoeve van de voor de verwerking verantwoordelijke, persoonsgegevens verwerkt.¹⁸⁷

95. De verantwoordelijke is de persoon die alle verplichtingen, die door de wet wordt opgelegd, zal moeten nakomen. Het is de persoon die de doeleinden en middelen voor het verwerken van de persoonsgegevens zal vastleggen alsook het aanspreekpunt is voor de betrokken persoon die bepaalde rechten wil uitoefenen ten aanzien van zijn persoonsgegevens.¹⁸⁸ De essentiële taak van de verantwoordelijke is te voorzien in de vertrouwelijkheid en de beveiliging van de persoonsgegevens door te zorgen dat de verwerkte gegevens correct zijn. Daarnaast legt de privacywet de verplichting op om een voorafgaande aangifte te doen van de beoogde verwerkingen, bij de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, alsook te voorzien in de openbaarheid van die verwerkingen.¹⁸⁹

3.2.3.1. Verplichtingen onder de privacywet

96. De verwerking van persoonsgegevens is enkel toegestaan en rechtmatig in de door de wet opgesomde voorwaarden. Persoonsgegevens mogen enkel aangewend worden volgens de wijze en de doelstellingen van de wet.¹⁹⁰ Vooreerst moeten de gegevens eerlijk en rechtmatig worden verwerkt en moet er rekening worden gehouden met de redelijke verwachtingen van de betrokkene over de verwerking. Ten tweede kunnen persoonsgegevens slechts voor een welbepaald, uitdrukkelijk, omschreven en gerechtvaardigd doel worden verkregen. Deze doelstellingen moeten reeds voorafgaand zijn vastgelegd alvorens men verder gaat met de verwerking. Het moet voor de betrokkene duidelijk zijn welke gegevens er worden verzameld,

¹⁸⁷ Art. 1, § 4-5 wet 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801. (hierna: Privacywet 1992)

¹⁸⁸ Art. 1 § 4 en art. 4 § 2 privacywet 1992.; www.privacycommission.be/nl/wie-is-de-verantwoordelijke-voor-de-verwerking.

¹⁸⁹ Art. 16 en 17 privacywet 1992.

¹⁹⁰ Art. 4 privacywet 1992.

waarvoor zij worden gebruikt en aan wie zij ter kennis worden gebracht.¹⁹¹ Ten derde moeten deze persoonsgegevens toereikend, terzake dienend en niet overmatig zijn, rekening houdend met de doeleinden waarvoor zij worden verkregen of verwerkt. Bovendien zullen de gegevens nauwkeurige informatie moeten weergeven en indien nodig worden bijgewerkt, uitgewist of verbeterd van zodra er enige onnauwkeurigheid of onvolledigheid zou zijn met betrekking tot deze persoonsgegevens. Tenslotte mogen de persoonsgegevens ook niet langer worden bewaard dan noodzakelijk is dan voor de beoogde doeleinden. Het is aan de verantwoordelijke van de verwerking om ervoor te zorgen dat aan al deze voorwaarden is voldaan.¹⁹²

97. Samenvattend kunnen we stellen dat persoonsgegevens enkel kunnen worden verwerkt indien de betrokkene zijn ondubbelzinnige toestemming heeft gegeven. Daarenboven moet het om een noodzakelijke verwerking gaan op basis van: een overeenkomst, een wettelijke bepaling, ter vrijwaring van een vitaal belang van de betrokkene of een vervulling van een taak van openbaar belang. Er zal ook een belangenafweging worden gemaakt tussen enerzijds de behartiging van het gerechtvaardigde belang volgens het standpunt van de verantwoordelijke verwerker en anderzijds de belangen van de betrokkene en zijn fundamentele rechten en vrijheden, waarbij het laatste zwaarder zal doorwegen.¹⁹³

3.2.3.2. Uitzondering: persoonlijke of huishoudelijke doelstellingen

98. In de privacywet zit een belangrijke uitzondering. Artikel 3, § 2 luidt: *“deze wet is niet van toepassing op de verwerking van persoonsgegevens die door een natuurlijk persoon in activiteiten met uitsluitend persoonlijke of huishoudelijke doeleinden wordt verricht.”*¹⁹⁴ Indien een persoon voor huishoudelijke doeleinden rondvliegt met een onbemand luchtvaartuig, dan moet de bestuurder/verantwoordelijke verwerker in principe geen aandacht besteden aan de

¹⁹¹ www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/bescherming-van-persoonsgegevens-in-belgie.pdf.

¹⁹² Art. 4 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

¹⁹³ Art. 5 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

¹⁹⁴ Art. 3, § 2 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

verplichtingen die vervat liggen in de privacywet. Dit betekent bijgevolg dat louter recreatief gebruik, van onbemande luchtvaartuigen in de privésfeer, onder deze uitzondering valt.¹⁹⁵

99. De vraag die we ons moeten stellen is, hoe die ‘huishoudelijke doeleinden’ moeten worden geïnterpreteerd. Het Hof van Justitie heeft hierover reeds uitspraak gedaan. In een arrest van 2003, beter gekend als het Bodil Lindqvist-Arrest¹⁹⁶, verwoordt het Hof huishoudelijk gebruik als: “*gebruik dat uitsluitend betrekking heeft op activiteiten die tot het persoonlijke of gezinsleven van particulieren behoren, hetgeen klaarblijkelijk niet het geval is met de verwerking van persoonsgegevens die bestaat in hun openbaarmaking op internet, waardoor die gegevens voor een onbepaald aantal personen toegankelijk worden gemaakt.*”¹⁹⁷ Hieruit volgt dat elke mogelijke verspreiding, ten aanzien van een onbepaald aantal personen, niet meer te kwalificeren is als een uitzondering van persoonlijk of huishoudelijk gebruik, waardoor de verplichtingen in de privacywet opnieuw van toepassing zijn.¹⁹⁸

100. Stel dat men dus vanuit een slaapkamerraam een foto neemt waarbij men een buurman of voorbijganger fotografeert, dan kan dit onder de uitzondering van huishoudelijk gebruik vallen, zolang die foto’s van die identificeerbare personen niet worden verspreid. Deze interpretatie staat echter haaks op een redenering door de Privacycommissie in haar advies nr. 32/2015. In dit advies wordt er verwezen naar het arrest František Ryněš en vervalt volgens de Commissie, de huishoudelijke uitzondering van zodra: “*een onbemand luchtvaartuig, uitgerust met videocamerasysteem, aanleiding kan geven tot opname en opslag van persoonsgegevens uit de publieke ruimte of binnen de privésfeer van derden.*”¹⁹⁹ Het Hof beslist in deze zaak dat er grenzen zijn waarbinnen men moet blijven opdat het gebruik van een camera kan worden gekwalificeerd als een uitzondering van persoonlijk of huishoudelijk doeleinden. Van zodra men de privésfeer van een derde betreedt alsook op een openbare plaats filmt of fotografeert, ongeacht of de camera op privéterrein van de verantwoordelijke blijft, kan er volgens de

¹⁹⁵ COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over het ontwerp van Koninklijk besluit met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim*, 22 juli 2015, nr. 32/2015, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_32_2015.pdf.

¹⁹⁶ HvJ 6 november 2003, nr. C-101/01, ECLI:EU:C:2003:596, *Jur.* 2003, I-12971.

¹⁹⁷ HvJ 6 november 2003, nr. C-101/01, ECLI:EU:C:2003:596, *Jur.* 2003, I-12971.; CBPL, advies 22 juli 2015.

¹⁹⁸ COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over het ontwerp van Koninklijk besluit met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim*, 22 juli 2015, nr. 32/2015, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_32_2015.pdf.

¹⁹⁹ HvJ 11 december 2014, nr. C-212/13, ECLI:EU:C:2014:2428, onuitg.; CBPL, advies 22 juli 2015.

Commissie geen sprake meer zijn van de uitzondering voor de verwerking van persoonsgegevens.²⁰⁰ Deze redenering klopt niet helemaal.

101. Het probleem van deze redenering ligt in de verwijzing van de Privacycommissie naar de zaak František Ryneš. De uitspraak van het Hof, over de invulling van het begrip huishoudelijke doeleinden, kan niet zomaar naar analogie worden toegepast op onbemande luchtvaartuigen. De uitspraak in deze zaak is afhankelijk van de specifieke omstandigheden in het arrest. Het arrest gaat over een vast en onbeweeglijk camerasysteem dat werd geïnstalleerd aan de dakrand van een woning, waarbij het toestel permanent gericht werd op de eigen ingang van het huis maar ook op de openbare weg en de ingang van het huis aan de overkant van de straat. Ten tweede had deze installatie tot doel de eigendom, de veiligheid en het leven van de eigenaren van het huis te beschermen. Op basis van dit doel kunnen we besluiten dat het hier gaat om een bewakingscamera. Deze kwalificatie kunnen we afleiden uit artikel 2, 4° van de wet van 21 maart 2007, tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, (hierna: bewakingscamerawet) en waarbij een bewakingscamera wordt gedefinieerd als: *“elk vast of mobiel observatiesysteem dat tot doel heeft misdrijven tegen personen of goederen of overlast in de zin van artikel 135 van de nieuwe Gemeentewet te voorkomen, vast te stellen of op te sporen, of de openbare orde te handhaven en dat hiervoor beelden verzamelt, verwerkt of bewaart.”*²⁰¹

102. Op basis van bovenstaande feiten is de redenering van de Privacycommissie om de uitzondering van huishoudelijke doeleinden *automatisch* te laten vervallen, van zodra een onbemand luchtvaartuig, uitgerust met een videocamerasysteem, aanleiding kan geven tot een opname en/of opslag van persoonsgegevens, niet correct.²⁰² Ten eerste zijn onbemande luchtvaartuigen geen vaste of onbeweeglijke camera-systemen. Ten tweede kan het recreatief gebruik niet onder het toepassingsgebied van de bewakingscamerawet vallen. Men spreekt pas over een bewakingscamera wanneer een vast of mobiel observatiesysteem tot doel heeft:

1. *“Misdrijven tegen personen of eigendommen te voorkomen, vast te stellen of op te sporen.*

²⁰⁰HvJ 11 december 2014, nr. C-212/13, ECLI:EU:C:2014:2428, onuitg.

²⁰¹ Artikel 2, 4° wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, BS 31 mei 2007, 29529.

²⁰² Standpunt professor Gert Vermeulen.

2. *Overlast in de zin van artikel 135 van de nieuwe Gemeentewet te voorkomen, vast te stellen of op te sporen.*
3. *De openbare orde te handhaven.*²⁰³

Wanneer het observatiesysteem geen enkele van deze doeleinden beoogt, dan is de bewakingscamerawet niet van toepassing. Dit betekent dat het recreatief gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, ongeacht het feit dat men een RPAS wel als een mobiele camera kan beschouwen, nooit onder de camerawet kan vallen en de redenering van het arrest niet naar analogie kan worden toegepast op elk gebruik van onbemande luchtvaartuigen, aangezien het in het arrest ging om een bewakingscamera.²⁰⁴ Ander gebruik dan het recreatieve is niet noodzakelijk uitgesloten van de bewakingscamerawetgeving, denk bijvoorbeeld aan het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen door politiediensten voor het handhaven van de openbare orde.²⁰⁵

3.2.3.3. Rechten van de betrokkene bij de verwerking van persoonsgegevens

103. Aan personen wiens gegevens worden verwerkt, worden er een aantal rechten toegekend om de betrokkenen een kans te geven hun belangen te beschermen. Het gaat om: een recht op informatie, een recht om vragen te stellen, een recht op toegang, een recht op verbetering en

²⁰³Art. 2, 4^o wet 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, *BS* 31 mei 2007, 29529.

²⁰⁴Art.1.2, lid 3 Omz. van 10 december 2009 betreffende de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, zoals gewijzigd door de wet van 12 november 2009.; Principenota Camerawet 2007.2 van 20 januari 2010, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/01.02.02.17-juridische_nota_camera.pdf; COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Aanbeveling uit eigen beweging inzake de diverse toepassingsmogelijkheden van camerabewaking*, 29 februari 2012, nr. 04/2012, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/aanbeveling_04_2012_0.pdf; www.privacycommission.be/nl/faq-page/7340#t7340n16564.

²⁰⁵*Vr. en Antw.* Senaat, Vr. nr. 5-6985, 4 september 2012, (B. TOMMELEIN).; COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's*, 4 februari 2015, nr. 01/2015, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_01_2015.pdf; CBPL, *Advies over voorontwerp tot wijziging van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's*, 2 oktober 2013, nr. 42/2013, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_42_2013.pdf; Wet 4 april 2014 tot wijziging van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, *BS* 25 april 2014, 34850.; Principenota Camerawet 2007.2 van 20 januari 2010, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/01.02.02.17-juridische_nota_camera.pdf; X, "Camerawet te beperkt voor mobiele camera's met nummerplaatherkenning en uniformcamera's, 27 mei 2013, www.privacycommission.be/de/node/15056.

een recht op verzet.²⁰⁶ Hierna bespreken we kort elk van deze rechten evenals de rechtsbescherming die de betrokkene kan uitoefenen ten aanzien van zijn rechten.

a. Recht op informatie

104. Het is niet toegelaten om zonder enig medeweten van een persoon zomaar zijn persoonsgegevens te verwerken. Indien persoonsgegevens van een bepaald persoon worden verwerkt dan moet de betrokkene over een aantal gegevens op de hoogte worden gesteld. Het betreft de informatie over de identiteit van de verantwoordelijke, de doeleinden van de verwerking, het recht dat betrokkene heeft om zich kosteloos te verzetten, wie de ontvangers zullen zijn van de gegevens enz.²⁰⁷

b. Recht om vragen te stellen

105. Iedere natuurlijke persoon heeft het recht om informatie te vragen aan een verantwoordelijke of deze laatste gegevens bezit over hem of haar.²⁰⁸

c. Recht op toegang

106. Het recht op toegang houdt in dat de betrokkene altijd kennis moet hebben en informatie kan vragen over zijn gegevens.²⁰⁹ In artikel 10 van de privacywet worden de voorwaarden omtrent dit recht opgesomd. Zo zal de verantwoordelijke voor de verwerking aan de betrokkene informatie moeten geven over: de doeleinden van de verwerking, welke categorieën gegevens hij beschikt en de betrokkene op de hoogte stellen van de mogelijkheid om inzage te nemen in zijn gegevens. Bovendien moet de verantwoordelijke, in een begrijpelijke vorm, aan de

²⁰⁶ Art. 9 privacywet 1992.; COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over de bescherming van persoonsgegevens in België*, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/bescherming-van-persoonsgegevens-in-belgie.pdf.

²⁰⁷ Art. 9 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

²⁰⁸ Art. 10 privacywet 1992.; COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over de bescherming van persoonsgegevens in België*, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/bescherming-van-persoonsgegevens-in-belgie.pdf.

²⁰⁹ www.privacycommission.be/nl/recht-op-afbeelding-de-rechten.

betrokkenen duidelijk maken welke gegevens worden verwerkt en wat de oorsprong is van die gegevens.²¹⁰

d. Recht op verbetering

107. Het recht op verbetering geeft eenieder het recht om onjuiste persoonsgegevens kosteloos te laten corrigeren. Het is aan de verantwoordelijke om dan binnen de maand een antwoord te geven aan de betrokken persoon over de uitgevoerde verbeteringen of schrappingen. Doet de verantwoordelijke dit niet kan de betrokken persoon zich richten tot de Privacycommissie of de rechterlijke instanties.²¹¹

e. Recht op verzet

108. Eenieder heeft het recht zich kosteloos te verzetten tegen de verwerking van zijn persoonsgegevens mits er ernstige en gerechtvaardigde redenen bestaan. Er zal sprake zijn van een niet-gerechtvaardigd verzet indien een verwerking van persoonsgegevens noodzakelijk is, of wanneer de verwerking op basis van een wettelijke of reglementaire verplichting wordt opgelegd. De uitoefening van het recht van verzet hangt onoverkomelijk samen met de regels inzake de rechtsbescherming voor het eerbiedigen van de persoonsrechten. Wanneer er inbreuken ontstaan op de bescherming van uw rechten zijn er twee mogelijkheden om hiertegen op te treden: langs de ene kant kan men een klacht indienen bij de Privacycommissie. De Commissie zal dan proberen het conflict in der minne te regelen of een advies uitbrengen over de gegrondheid van de klacht. De Commissie heeft echter geen rechtsprekende bevoegdheid. Als zij kennis krijgt over een misdrijf zal de Commissie zich moeten richten naar de rechterlijke instanties. In dat geval wordt er een aangifte gedaan bij de procureur des Konings of wordt het geschil voorgelegd bij de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg. Een andere mogelijkheid om op te treden tegen een inbreuk van je rechten is rechtstreeks een klacht in te

²¹⁰ Art. 10 privacywet 1992.

²¹¹ Art. 12 – 14 wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.; COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over de bescherming van persoonsgegevens in België*, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/bescherming-van-persoonsgegevens-in-belgie.pdf.

dienen bij de procureur des Konings of bij de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg, zonder enige voorafgaande tussenkomst van de Privacycommissie.²¹²

3.3. Aansprakelijkheid en sancties

109. Indien er met een onbemand luchtvaartuig beelden worden gemaakt en de regelgeving inzake persoonlijkheidsrechten geschonden wordt, kan de maker van deze beelden veelal geïdentificeerd worden indien hij de beelden op het internet beschikbaar maakt. Zo zijn er reeds een aantal toepassingsgevallen bekend waarbij makers ontdekt zijn doordat zij beelden op YouTube gezet hadden zonder de vereiste toestemming van de betrokken personen.²¹³

110. In ons Belgisch recht ligt de basisregel inzake aansprakelijkheid vervat in de artikelen 1382 en 1383 van het Burgerlijk wetboek. Alvorens men een persoon aansprakelijk kan stellen, voor het aanrichten van schade, is het vereist dat er een causaal verband wordt bewezen tussen de fout en de schade.²¹⁴ Voor inbreuken op persoonlijkheidsrechten is dit anders. Een schending van een persoonlijkheidsrecht is op zich voldoende om te kunnen spreken over aansprakelijkheid ongeacht het causaal verband tussen fout en schade.²¹⁵ Merk op dat de schadevergoeding uit dit autonome vorderingsrecht steeds gecumuleerd kan worden met artikel 1382 van het Burgerlijk wetboek.²¹⁶

111. Het recht op afbeelding wordt geschonden van zodra er geen toestemming werd verkregen van de betrokken persoon of de afbeelding gebruikt werd voor andere doeleinden dan oorspronkelijk werd vermeld.²¹⁷ Er is sprake van een schending van de eerbiediging van het privéleven indien men in iemands privé sfeer binnendringt of persoonsgegevens worden

²¹² Art. 12 en Art. 31 wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens van 8 december 1992, *BS* 18 maart 1993, 5801.; COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over de bescherming van persoonsgegevens in België*, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/bescherming-van-persoonsgegevens-in-belgie.pdf.

²¹³ www.youtube.com/yt/policyandsafety/nl/communityguidelines.html; Persoonlijk gesprek met Thomas Christiaens, advocaat bij MonardLaw, www.monardlaw.be

²¹⁴ 1382-83 Burgerlijk Wetboek.

²¹⁵ E. GULDIX, A. WYLLEMAN, “De positie en de handhaving van persoonlijkheidsrechten in het Belgisch Privaatrecht”, *TPR* 1999, 1632.

²¹⁶ Rb. Antwerpen 12 mei 1989, *RW* 1989-90, 654., L. DIERICKX, *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 24-25.

²¹⁷ J. LIEVENS, “Het recht op afbeelding”, *RW* 1976-77, 1858.

bekend gemaakt, zonder diens toestemming.²¹⁸ Deze schendingen of inbreuken hebben vaak zeer verregaande gevolgen voor de betrokken slachtoffers. Het feit dat een foto zonder toestemming werd gepubliceerd of verspreid, kan ertoe leiden dat een groot aantal mensen reeds op de hoogte zijn van deze informatie, alvorens de inbreuk kan worden stopgezet. In zulke gevallen is het zeer moeilijk om de aangerichte schade nog ongedaan te maken.²¹⁹

112. Ten aanzien van het recht op afbeelding en het recht op eerbiediging van het privéleven kunnen er soms preventieve maatregelen genomen worden. Wanneer een verantwoordelijke of een verwerker, van plan is om een afbeelding openbaar te maken zonder de vereiste toestemming dan kan er een verbod of bevel worden uitgesproken door de kortgedingrechter. Ook de feitenrechter kan indien nodig een verspreidingsverbod opleggen met daaraan een dwangsom gekoppeld.²²⁰ Indien preventieve maatregelen niet meer mogelijk zijn en er reeds sprake is van een schending kunnen deze inbreuken aanleiding geven tot een morele en/of materiële schadevergoeding. De materiële schadevergoeding zal veelal betrekking hebben op gedeelde winsten. Om hierop aanspraak te maken moet het wel gaan om situaties waarin er toestemming werd gegeven voor het gebruik van de persoonsgegevens en waarbij er inkomsten konden worden gegenereerd door het publiceren van die gegevens.²²¹ Morele schadevergoeding is de vergoeding voor de morele schade die werd geleden door het publiceren of het verspreiden van gegevens, die werden verzameld door binnen te dringen in de privésfeer van de betrokkene, zonder zijn toestemming. De rechter zal deze schadevergoedingen *ex aequo et bono* bepalen.²²²

113. In de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens wordt er ook uitdrukkelijk voorzien in strafbepalingen.²²³ Er kan een geldboete opgelegd worden aan de verantwoordelijke verwerker bij het niet naleven van de wettelijke verplichtingen. Deze boete varieert tussen de twee en tweeduizend vijfhonderd euro. Daarnaast kan de rechter ook de verbeurdverklaring uitspreken over de dragers waarop de persoonsgegevens vervat liggen of waarop het misdrijf betrekking heeft. De

²¹⁸ W. VAN GERVEN, "Algemeen personenbeschermingsrecht: De persoonlijkheidsrechten" in P., SENAËVE, *Compendium van het personen – en familierecht*, Leuven, Acco, 2008, 220-211.

²¹⁹ E. GULDIX, "Algemene systematische beschouwingen over het persoonlijkheidsrecht op de eigen afbeelding", *RW* 1980-81, 1188.

²²⁰ Art. 584 Gerechtelijk wetboek 10 oktober 1967, *BS* 31 oktober 1967, 11360.; L. DIERICKX, *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 267.

²²¹ Brussel 4 oktober 1989, *RW* 1989-90, 651.; Rb. Brugge 31 januari 1990, *RW* 1991-92, 234.; L. DIERICKX, *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 284.

²²² J. LIEVENS, "Het recht op afbeelding", *RW* 1976-77, 1857-1868.; E. GULDIX, "Algemene systematische beschouwingen over het persoonlijkheidsrecht op de eigen afbeelding", *RW* 1980-81, 1161-1192.

²²³ Art. 37 e.v. privacywet 1992.

rechter kan evenzeer een verplichting opleggen tot de uitwissing van de gegevens, zelfs wanneer de dragers van de persoonsgegevens niet aan de veroordeelde toebehoren. De verbeurdverkleerde goederen zullen worden vernietigd van zodra de beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.²²⁴

3.4. Conclusie

114. De privacywet brengt op het eerste zicht een algemeen verbod met zich mee op het verwerken van persoonsgegevens. Hierop is echter een uitzondering voorzien van zodra men persoonsgegevens verwerkt zoals omschreven in de wet. Persoonsgegevens kunnen dus enkel worden verkregen voor een welbepaald, uitdrukkelijk, gerechtvaardigd en omschreven doel. Daarnaast moeten persoonsgegevens ook eerlijk en rechtmatig verwerkt worden. Bovendien mogen zij niet langer worden bewaard dan nodig voor de verwezenlijking van de doeleinden. Tenslotte moeten de gegevens nauwkeurig, toereikend en niet overmatig zijn.²²⁵ De verwerking van gegevens kan enkel worden toegestaan indien: de verantwoordelijke van de betrokken persoon een ondubbelzinnige toestemming heeft verkregen; de verwerking in overeenstemming is met de uitvoering van een overeenkomst of conform een wettelijke verplichting; dat er voorzien wordt in de vrijwaring van de vitale belangen van de betrokkene; de verwerkingen noodzakelijk zijn voor het vervullen van de uitoefening van het openbaar gezag.

115. Kortom de privacywet is een wet waarmee altijd rekening wordt gehouden van zodra er enige verwerking van persoonsgegevens plaatsvindt. Dit geldt eveneens voor het rondvliegen met een onbemand luchtvaartuig.²²⁶ Ook in het KB-RPA wordt expliciet verwezen naar de toepassingen van deze wet. Er wordt bepaald dat de exploitant bij het behandelen van persoonsgegevens rekening zal moeten houden met de vigerende wetgeving inclusief de wetgeving inzake de bescherming van de privacy.²²⁷ De bestuurder zal moeten zorgen dat, van zodra zijn toestel uitgerust is met een installatie die in staat is om persoonsgegevens te

²²⁴ Art. 37 – 43 Wet 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer t.o.v. de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

²²⁵ Art. 4 en 5 privacywet 1992.

²²⁶ COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over het ontwerp van Koninklijk besluit met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim*, 22 juli 2015, nr. 32/2015, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_32_2015.pdf.

²²⁷ Art. 80 §1, 5° en Art. 83, 9° Koninklijk besluit 10 april 2016 tot regeling van het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, *BS* 15 april 2016, 25994.; CBPL, advies 22 juli 2015.

verwerken, hij de wettelijke verplichtingen naleeft en geen handelingen verricht die in strijd zijn met de finaliteit van deze wet.

116. In de privacyregelgeving ligt de nadruk op de openheid en transparantie. Het is dus van belang dat de personen waarvan gegevens worden verwerkt hiervan op de hoogte worden gebracht. Ten tweede moeten de personen die de gegevens verwerken zich identificeren en de doeleinden van die verwerking meedelen. Het is de taak, van de verantwoordelijke van de verwerking, om in voldoende veiligheidsmaatregelen te voorzien zodat de verwerkte persoonsgegevens, ten alle tijden worden beschermd. Met betrekking tot het gebruik van RPAS kan er over de identificatie of de doeleinden van de bestuurder soms onzekerheid bestaan. Het is niet altijd makkelijk na te gaan of een overvliegend onbemand luchtvaartuig aan het filmen of fotograferen is en wat nu de doeleinden zijn van de verantwoordelijke verwerker of bestuurder. Om te bepalen wie de verantwoordelijk is bij het gebruik van onbemande luchtvaartuigen, verwijst de Commissie naar het RPAS-luchtvaartregister.²²⁸ Dit is problematisch indien men de verantwoordelijke wil bepalen van de recreatieve luchtvaartuigen aangezien hiervoor geen register bestaat (*supra* 25, nr. 48).

117. Het gebruik van een op afstand bestuurd luchtvaartuig kan m.a.w. een middel zijn voor gegevensverwerking mits men rekening houdt met de wetgeving inzake de bescherming van de verwerking van persoonsgegevens en de privacy in het algemeen. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer geeft op haar website een mooi overzicht hierover.²²⁹ Artikel 4 van de privacywet blijft hierbij centraal staan en heeft als gevolg dat andere doeleinden, zoals het bespieden van derden, schendingen van de intimiteit of illegale controles, niet door de beugel kunnen. Het grondrecht op bescherming van het privéleven houdt eveneens een bescherming in tegen spionage zodat een constante observatie van een persoon, evenzeer een inbreuk op de privacy zal inhouden. Algemeen kunnen we dus stellen dat niet enkel het middel waarmee de observatie gebeurd relevant zal zijn, maar er ook wordt rekening

²²⁸ COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over bescherming van persoonsgegevens in België*, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/bescherming-van-persoonsgegevens-in-belgie.pdf.

²²⁹ www.privacycommission.be/nl/welke-gevallen-staat-de-privacywet-toe-dat-er-drones-woorden-gebruikt-om-gegevens-te-verwerken.

gehouden met de manier van observatie, zoals bijvoorbeeld het heimelijk karakter van de daad.²³⁰

118. Men moet steeds rekening houden met de finaliteit van de wet en de redelijke verwachtingen van de betrokkenen in verband met de verwerking van zijn/haar persoonsgegevens. De Privacycommissie merkt hier op dat de invulling van het begrip “redelijke verwachtingen”, op zich al een probleem kan vormen bij het gebruik van RPAS, omwille van het feit dat men als burger niet steeds bewust is dat er beelden worden gemaakt, en het bovendien zeer moeilijk is om dit te controleren. Het is volgens de Privacycommissie dan ook noodzakelijk dat het begrip “redelijke verwachtingen” zeer strikt wordt geïnterpreteerd. De evolutie van de technologie mag niet tot gevolg hebben dat de privacy van een individu kan verminderen door het ontstaan van eenvoudiger en discretere manieren om persoonsgegevens op te nemen.²³¹ Daarom zijn bepalingen duurzaam, neutraal en algemeen opgesteld. Door deze neutrale omschrijving wordt er getracht geen beperkingen op te leggen en wil de wetgever zoveel mogelijk proberen om de omzeiling van de wettelijke verplichtingen, door niet voorziene of nieuwe technologieën, vermijden.

119. In de “concept drone”-brochure van EASA wordt de verantwoordelijkheid voor het beschermen van de privacy bij de nationale autoriteiten gelegd.²³² België kent twee toezichtmechanismen: enerzijds de rechtbanken van eerste aanleg en anderzijds de Privacycommissie.²³³ De voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg kan boetes opleggen en schadevergoedingen toekennen voor schendingen die werden begaan tegen de fundamentele rechten van personen. De rol van de Privacycommissie ligt voornamelijk in het bemiddelen van de klachten die bij haar worden ingediend en in het verstrekken van adviezen of aanbevelingen. De Commissie is een belangrijk aanspreekpunt en heeft als doel het fundamentele recht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer te vrijwaren.²³⁴

²³⁰ P. DE HERT, *Privacy en het gebruik van visuele technieken door burger en politie*, Brussel, Uitgeverij Politea nv, 1998, 40-42.

²³¹ www.privacycommission.be/nl/voor-welke-doeleinden-kan-ik-de-informatie-die-een-drone-heeft-verzameld-gebruiken.

²³² EASA, Concept of operation for Drones, “A risk based approach to regulation of unmanned aircraft”, www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf.

²³³ P. LEMMENS, “Toezichtsmechanismen ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer”, in J. DUMORTIER en F. ROBBEN, *Persoonsgegevens en privacybescherming. Commentaar op de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer*, Brugge, die Keure, 1995, 177-213, www.anthologieprivacy.be/sites/anthology/files/Toezichtsmechanismen_ter_bescherming_van_de_persoonlijke_levenssfeer.pdf.

²³⁴ www.privacycommission.be/.

120. Volgens het advies van 22 juli 2015 van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, moeten we ons echter wel nog steeds afvragen hoe men de naleving van de wetgeving in praktijk zal controleren.²³⁵

²³⁵ CBPL, advies 22 juli 2015.

HOOFDSTUK 4. STRAFRECHTELIJKE INBREUKEN

4.1. Inleiding

121. In dit hoofdstuk wordt overlast en de strafrechtelijke misdrijven behandeld. Vooreerst geef ik een omschrijving van deze twee begrippen en daarna ga ik dieper in op de specifieke toepassingsgevallen van overlast of misdrijven die kunnen worden veroorzaakt met een op afstand bestuurd luchtvaartuig.

4.2. Wat is overlast

122. Overlast is een moeilijk te definiëren begrip omdat het niet door iedereen op dezelfde manier wordt ervaren. In de praktijk wordt het begrip overlast onderscheiden van de term ‘onveilig’ want overlast houdt in principe geen directe bedreiging of gevaar in. In het Van Dale woordenboek wordt overlast gedefinieerd als hinder of leed.²³⁶ Overlast kan men het best omschrijven als een aantal storende elementen in de onmiddellijke omgeving die aanleiding geven tot onrustgevoelens, ergernis en onbehagen.²³⁷ Kortom de invulling van het begrip is afhankelijk van de persoon, plaats, tijdstip en tolerantiedrempel van de samenleving.²³⁸

123. Helaas brengt het begrip overlast alsnog heel wat onduidelijkheden met zich mee. Het is een begrip dat vele ladingen dekt. De grens tussen overlast en misdrijf is niet eenvoudig af te bakenen. In het Strafwetboek wordt geen duidelijke definitie van overlast gegeven, maar worden bepaalde gedragingen wel uitdrukkelijk als overlast omschreven: beschadigingen, lichte gewelddaden, diefstal, bedreigingen, enz. Ondanks de ruime onduidelijke definitie en het feit dat overlast zich meestal veruitwendigt in verschillende fenomenen kunnen we overlast toch indelen in drie verschillende vormen. Welke gedraging onder welke vorm van overlast valt zal veelal afhangen van de feitelijke omstandigheden.

²³⁶ www.vandale.nl/gratis-woordenboek/betekenis/nederlands/overlast#.VuhBnJzhDIU.

²³⁷ T. JANSSENS en M. VAN POPPEL, “Conceptualisering integrale veiligheid”, Beleidscel Preventie Stad Antwerpen, 9 februari 2004.

²³⁸ S. VAN MALDEREN, “Recreatie en (strafbare) overlast.”, Institute for International Research on Criminal Policu, https://besafe.ibz.be/NL/Academici/onderzoek_recherche/Documents/DEFINIEF%20EINDRAPPORT%20RECREATIE%20EN%20OVERLAST%20JAN%2007.pdf.

We onderscheiden:

- Strafbare of criminele overlast is de meest objectieve vorm van overlast. Het gaat om misdrijven en inbreuken op de strafwet.
- Overlast van de openbare orde kan zowel gaan om inbreuken op de strafwet als inbreuken op de gemeentelijke verordeningen.
- Audiovisuele overlast is het zien en/of horen van normafwijkend gedrag, waardoor er gevoelens van onveiligheid worden opgeroepen. Het gaat hier om een subjectieve invulling van het begrip overlast en heeft volgens sommige auteurs als gevolg dat de invulling zal evolueren afhankelijk van het evenwicht tussen vrijheid en veiligheid. Hoe hoger de technologische mogelijkheden in de moderne maatschappij hoe meer bewust de burger is van de overlast en de bijhorende risico's en hoe minder hij die risico's aanvaardt.²³⁹

124. De overlast door het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen kan impliceert zowel een risico op criminele overlast, op openbare overlast als een risico op audiovisuele overlast. De grens van audiovisuele overlast naar strafbare overlast is dun en vaag. Een onbemand luchtvaartuig dat langs het venster van een buurman zweeft, kan als een inbreuk van de vrijheid worden gezien, indien het een onveilig gevoel teweegbrengt bij die bepaalde persoon. Vliegen met een RPAS brengt voor vele mensen een subjectieve onveiligheid met zich mee omdat deze toestellen een bedreiging kunnen vormen. Dit onveiligheidsgevoel is gebaseerd op de persoonlijke angst, dat men slachtoffer kan worden van criminaliteit en waardoor er een algemene bezorgdheid optreedt.²⁴⁰ Als onbemande luchtvaartuigen gebruikt worden in het kader van bespiedingsoperaties of af luisterpraktijken bevinden we ons buiten de subjectieve invulling van het begrip en komen we terecht bij de criminele overlast of de misdrijven uit het Strafwetboek (*infra* 67, nr. 132).²⁴¹

125. Door de opkomst van het aantal gebruikers die rondvliegen met onbemande luchtvaartuigen bestaat er een reële kans dat dit opkomende gebruik overlast kan veroorzaken.

²³⁹ J. SNIPPE en B. BIELEMAN, *Buurten overlast. Monitoren van drugsoverlast in SVO-gemeenten 1993- 1998*, Groningen, Bureau Intraval, 1999.; E. DEVROE, "Last van overlast: volle G.A.S. vooruit?", *Orde van de Dag*, 2003, nr. 24, 7-38.; T. JANSSENS en M. VAN POPPEL, "Conceptualisering integrale veiligheid", Beleidscel Preventie Stad Antwerpen, 9 februari 2004.

²⁴⁰ S. ROCHE, *Le sentiment d'insécurité, Parijs*, Presses Universitaires de France, 1999.; C. ALBERS en M. TELLER, *Luisteren naar mensen over onveiligheid. Algemeen verslag over onveiligheidsgevoelens*, Brussel, Koning Boudewijnstichting, 2006, 20.

²⁴¹ Art. 314 bis strafwetboek van 8 juni 1867, *BS* 9 juni 1867, 3133.

Over welke overlast het hier specifiek gaat is nog onzeker en zullen we naar de toekomst moeten afwachten. Toch komen we vandaag de dag reeds een aantal overlastproblemen tegen in de actualiteit. Hierna worden een aantal toepassingsgevallen inzake overlast door onbemande luchtvaartuigen besproken.

4.2.1. Overlast door onbemande luchtvaartuigen

4.2.1.1. Geluidsoverlast

126. Geluidsoverlast wordt gedefinieerd als: *“hinder die je hebt van teveel of te hard geluid, of schade als gevolg van lawaai.”*²⁴² Stel nu dat we geluidsoverlast toepassen op het gebruik van een onbemand luchtvaartuig. Een onbemand luchtvaartuig dat rondvliegt, is in principe niet altijd geluideloos. Het zoemende geluid van de propellers kan als storend worden ervaren, maar dit is meestal afhankelijk van de persoonlijke tolerantiegrens van de betrokken persoon.²⁴³ Op de website van de stad Gent vinden we een onderscheid van welke soorten geluidsoverlast er sprake kan zijn:

- Geluidshinder van horeca of evenementen
- Geluidsoverlast door burenen
- Lawaaihinder door bedrijfsactiviteiten
- Lawaaihinder door dieren, veldkanonnen, straatmuzikanten en vuurwerk
- Verkeerslawaai

127. Het is niet duidelijk waar we de zoemende geluidshinder door RPAS zouden kunnen onder catalogiseren. Indien een buurman een onbemand luchtvaartuig met geluidshinder bestuurt, kunnen we eventueel spreken van burenhinder. Welke strafmaat of sanctie hier uiteindelijk aan verbonden zou kunnen zijn is tot op heden onzeker. Ondertussen wordt er door de politie geadviseerd, om op basis van het principe van ‘goed nabuurschap’, in zulke situaties kalm te blijven en met de buurman of vrouw te overleggen wat de hinder is en hoe men dit kan oplossen.²⁴⁴ Indien de bestuurder van het op afstand bestuurde luchtvaartuig geen buur of

²⁴²www.encyclo.nl/begrip/geluidsoverlast.

²⁴³www.lokalopolitie.be/5446/nieuws/345-onbemande-telegeleide-luchtvaartuigen.

²⁴⁴<https://stad.gent/natuur-milieu/meldpunt/geluidshinder>.

bekende is, stelt zich de vraag hoe men die personen zou kunnen identificeren (*infra* 89, nr. 184).²⁴⁵

4.2.1.2. Overlast rond luchthavens en het gevaar voor de burgerluchtvaart

128. Overlast door onbemande luchtvaartuigen komt vooral naar voor ten aanzien van luchthavens en de activiteiten eromheen. Heel wat luchthavens zoals Zaventem, Schiphol, Roissy en Charles de Gaulle kwamen reeds in aanraking met illegale, rondvliegende tuigen. De incidenten doen zich vooral voor bij het opstijgen of landen van vliegtuigen waarbij de vliegtuigen de onbemande luchtvaartuigen slechts nipt ontwijken. Tot op heden is er nog geen sprake van een effectieve botsing, maar het is duidelijk dat ondanks het verbod, om binnen een straal van 3 km rond een luchthaven of een luchtvaarterrein te vliegen, de toestellen toch hinder kunnen veroorzaken.²⁴⁶

129. Of we in zulke situaties nog kunnen spreken van overlast, in de strikte zin van het woord, valt te betwijfelen aangezien het hier meestal gaat om gevaarsituaties i.p.v. loutere onrustgevoelens of hinder (*supra* 61, nr. 122). We onderscheiden enerzijds de situatie waarbij er hinder ontstaat doordat onbemande luchtvaartuigen rondvliegen in de buurt van luchthavens en anderzijds het gevaar voor de burgerluchtvaart wanneer deze onbemande luchtvaartuigen, zich te dichtbij de vertrek- en aankomstzones van de vliegtuigen bevinden. Sommige personen waarschuwen reeds voor het expliciete gevaar van onbemande luchtvaartuigen ten aanzien van de burgerluchtvaart.²⁴⁷

130. Uit een studie, van de George Mason University in de Verenigde Staten, komt er naar voor dat luchtvaartautoriteiten botsingen met onbemande luchtvaartuigen overschatten. Zo is er volgens deze studie slechts om de 1, 87 miljoen jaar een kans op een effectieve botsing met een vliegtuig en een op afstand bestuurd luchtvaartuig. De overschatting van het risico komt

²⁴⁵ Art. 53-64 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, *BS* 15 april 2016, 25994.

²⁴⁶ Art. 3 § 2, 4° Koninklijk besluit van 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25944.; Belga, “Drone scheert rakelings langs Boeing boven Schiphol”, *De Standaard* 7 mei 2016.; X, “Weer drone-incident met drone bij Parijse luchthaven, *Het Laatste Nieuws* 21 april 2016.; www.drones.nl/nieuws/2016/04/weer-incident-met-drone-bij-parijse-luchthaven.; Belga, “Airbus raakt bijna drone bij landing op luchthaven van Roissy”, *Het Nieuwsblad* 4 maart 2016.; W. DE JAGER, “Vliegtuig bijna op drone gebotst bij Heathrow”, 7 december 2014, <http://www.dronewatch.nl/2014/12/07/vliegtuig-bijna-op-drone-gebotst-bij-heathrow/>.

²⁴⁷ X, “Drones ‘reële bedreiging’ voor burgerluchtvaart”, *Het Laatste Nieuws* 15 februari 2016.

doordat de media vooral ongelukken benadrukken die *bijna* werden veroorzaakt. Het grootste gevaar inzake botsingen met vliegtuigen blijven nog steeds de vogels.²⁴⁸ De Verenigde Staten staan, inzake de kennis en het gebruik van onbemande luchtvaartuigen, verder dan België en hebben dus hoogstwaarschijnlijk meer ervaringen met ongevallen. Indien uit de onderzoeksresultaten van deze studie blijkt dat de Verenigde Staten het gevaar op botsingen niet mag overschatten dan zal er naar analogie in België evenzeer geen overschatting mogen worden gemaakt.

131. Tenslotte zijn er ook gevallen bekend waarbij overvliegende tuigen, boven natuurgebieden, hinder veroorzaken ten aanzien van dieren.²⁴⁹

4.2.2. Sanctionering van overlast

4.2.2.1. Administratieve sanctionering

132. Met de wet van 13 mei 1999 tot invoering van gemeentelijke administratieve sancties (hierna: GAS-wet), werd in België de eerste wet met betrekking op overlast ingevoerd. Ingevolge de GAS-wet, die de Nieuwe Gemeentewet van 1988 wijzigde, kunnen gemeenten zelf optreden tegen overlast. Artikel 135 § 2 van de Nieuwe Gemeentewet geeft de gemeenten de machtiging om: “*de nodige maatregelen te nemen, inclusief politieverordeningen, voor het tegengaan van alle vormen van openbare overlast.*”²⁵⁰ Voor de zogenaamde “kleine criminaliteiten” is het bijgevolg mogelijk dat deze gestraft worden met gemeentelijke administratieve sancties waardoor een strafrechtelijke vervolging niet steeds nodig is.²⁵¹ De

²⁴⁸ X, “Drones botsen eens per 1,87 miljoen jaar met vliegtuig”, 17 maart 2016, <http://droneblog.be/2016/03/drone-botst-eens-per-187-miljoen-jaar-met-vliegtuig/>; E. DOURADO en S. HAMMOND, “Do Consumer Drones Endanger the National Airspace?”, 14 maart 2016, <http://mercatus.org/sites/default/files/Dourado-Wildlife-Strikes-MOP-v2.pdf>; www.modelaircraft.org/gov/docs/AMAAnalysis-Closer-Look-at-FAA-Drone-Data_091415.pdf.

²⁴⁹ X, “Onbemande telegeleide luchtvaartuigen boven het Zwin”, <http://knokke-heist.be/nieuws/onbemande-telegeleide-luchtvaartuigen-boven-het-zwin>; X, “drones zorgen voor overlast op de Veluwe”, www.drones.nl/nieuws/2015/09/drones-zorgen-voor-overlast-op-de-veluwe; A.F. PEL, “Hobbyfilmers verjagen vogels met hun drones”, 9 september 2015, www.metronieuws.nl/binnenland/2015/09/hobbyfilmers-verjagen-vogels-met-hun-drones.

²⁵⁰ Art. 135 §2, 7° Nieuwe Gemeentewet van 24 juni 1988, *BS* 3 september 1988, 12482.

²⁵¹ Art. 119bis Nieuwe Gemeentewet van 24 juni 1988, *BS* 3 september 1988, 12482.

GAS-wet moest dus een oplossing bieden voor de overlastproblematiek waar sommige gemeenten mee te kampen hadden.²⁵²

133. Overlast door onbemande luchtvaartuigen kan m.a.w. worden gesanctioneerd via gemeentelijke administratieve sancties. Het is wel vereist dat de lokale besturen de overlast, via RPAS, uitdrukkelijk opnemen in hun politieverordeningen alvorens zij die zelf administratief kunnen afhandelen.²⁵³ Er zijn reeds een aantal gemeenten, die een verbod om te vliegen met op afstand bestuurde luchtvaartuigen, in hun algemeen politiereglement hebben opgenomen. Bijvoorbeeld artikel 16 van het algemeen politiereglement van Beernem luidt: *“het is verboden zonder voorafgaandelijke toelating van het College van Burgemeester en Schepenen, om onbemande luchtvaartuigen met en zonder fotografische uitrusting, te gebruiken om er oefeningen, vertoningen, persoonlijke of groepsvermakelijkheden of wedstrijden mee te houden of te organiseren in openlucht, op openbare of private terreinen die gelegen zijn op minder dan 500 meter van woonwijken en woonkernen, stilte behoevende gebieden en natura 2000-gebieden.”*²⁵⁴ Artikel 19 van de politieverordening van Oplabbeek: *“buiten de erkende terreinen waarop afzonderlijke reglementen van toepassing zijn, is het verboden in de openbare ruimte drones, op afstand bestuurde modelvliegtuigen, - boten of-wagens of andere met ontploffingsmotoren aangedreven speeltuigen, experimenteertuigen te gebruiken om er oefeningen, vertoningen, persoonlijke of groepsvermakelijkheden, wedstrijden of manifestaties mee te houden of in te richten in open lucht, op minder dan 300 meter van natuurgebieden, woonwijken of woonkernen of enig bewoond huis.”*²⁵⁵

134. Kortom de sanctionering van de ‘lichtere’ overlast zal veelal gebeuren via de figuur van de gemeentelijke administratieve sancties. De invoering van deze sancties heeft als doel om te voorzien in een efficiëntere afhandeling van overlast en waarbij tegelijkertijd het parket wordt verlost van de werklast omtrent deze ‘kleine’ criminaliteiten, zodat zij zich kunnen richten op de criminele overlast of misdrijven.²⁵⁶ Ten aanzien van het recreatief gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen zal er dus een onderscheid moeten worden gemaakt. Deze toestellen

²⁵² Toelichting wetsvoorstel (D. CLAES., J. DURNEZ) houdende wijziging van de wetgeving betreffende de gemeentelijke administratieve sancties (GAS), *Parl.St.* Senaat 2010-11, nr. 5-1162/1.

²⁵³ Wet van 13 mei 1999 tot invoering van gemeentelijke administratieve sancties, *BS* 10 juni 1999, 21629.; www.bigbrotherawards.be/bestanden/uploads/BBA2013_dossier_GAS.pdf.

²⁵⁴ Algemeen politiereglement van de politiezone Beernem – Oostkamp – Zedelgem, 3 juli 2014.

²⁵⁵ Politie Verord., 22 juni 2015, Gemeente Oplabbeek.

²⁵⁶ P. DE HERT en K. MEERSCHAUT, “Over openbare overlast en openbare orde”, *RW* 2007-08, 953-955.

kunnen enerzijds een ‘lichte’ overlast teweeg brengen maar anderzijds ook een middel zijn voor het plegen van misdrijven.

4.2.2.2. Strafrechtelijke sanctionering

135. Sommige overlastfenomenen zijn te kwalificeren als criminele overlast of misdrijven. In dat geval zal het Strafrecht een rol spelen. Ik verwijs voor een grondige bespreking hierover naar het onderdeel misdrijven (*infra* 67, nr. 137).

4.2.3. Conclusie

136. Overlast door het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen is zeker niet volledig uit te sluiten. Tot op heden zijn de toepassingsgevallen inzake overlast beperkt omdat het recreatief gebruik van een onbemand luchtvaartuig, mijns inziens, nog maar in een beginfase zit. Het is dan ook te vroeg om een goede en duidelijke analyse te maken van een ‘overlastprobleem’ door onbemande luchtvaartuigen. Ondanks het feit dat we nog geen grote ‘overlastproblemen’ kennen moeten we wel steeds rekening houden met de kans op een toename van de overlast naar de toekomst toe, maar mogen we de hinder in het luchtruim niet overschatten.

4.3. Wat zijn misdrijven

137. Misdrijven, worden net zoals overlast, niet uitdrukkelijk gedefinieerd in het Strafwetboek waardoor het niet gemakkelijk is om een neutrale begripsomschrijving te geven. De term ‘misdrijf’ is een ruim begrip en kan worden opgesplitst in drie gradaties afhankelijk van de strafmaat: je hebt de misdaden, de wanbedrijven en de overtredingen.²⁵⁷ Een ander belangrijk onderscheid zijn de opzettelijke en de onachtzaamheidsmisdrijven. Hierna worden de algemene principes van een misdrijf besproken. Dit is geen grondige analyse maar een loutere omkadering van de hoofdprincipes die nodig zijn om het concept misdrijf te begrijpen en toe te passen op het gebruik van onbemande luchtvaartuigen.

²⁵⁷ Art. 1 strafwetboek van 8 juni 1867, *BS* 9 juni 1867, 3133.

138. Er is sprake van een misdrijf als de volgende drie elementen cumulatief aanwezig zijn:

1. Het materieel element: “*een uiterlijke waarneembare gedraging, die krenkend of gevaarlijk kan worden geacht voor beschermde waarden of rechtsgoederen.*” Die gedraging kan een handeling of een verzuim omvatten. Het materieel element moet voor elk misdrijf specifiek worden afgeleid uit de delictsomschrijving. Meestal wordt in het Strafwetboek de specifieke gedraging omschreven. Bijvoorbeeld het misdrijf diefstal omvat het materieel element om zich bedrieglijk andermans zaak toe te eigenen.²⁵⁸
2. Het moreel element is de reden of de doelstelling van de dader achter het misdrijf. Hierin onderscheiden we enerzijds opzet of *dolus* en anderzijds onachtzaamheid of *culpa*. Opzet wordt in de rechtspraak gedefinieerd als: “*de doelgerichte wil om de gedraging te stellen die de wet verbiedt*”, het zogenaamd wetens en willens handelen. Onachtzaamheid veronderstelt de situatie waarbij een dader de strafwet overtreedt uit gebrek aan voorzorg of onvoorzichtigheid. Bij onachtzaamheid ontbreekt de doelbewuste wil om een strafbaar feit te plegen en is men in principe niet bewust van de gevolgen die dit met zich kan meebrengen. Opzet en onachtzaamheid spelen een rol in het bepalen van de verschillende gradaties binnen het begrip misdrijf. Ten aanzien van misdaden wordt er steeds opzet vereist. Bij wanbedrijven wordt opzet enkel vereist indien dit uitdrukkelijk in de wet wordt bepaald. Ten aanzien van overtredingen is geen opzet vereist maar volstaat onachtzaamheid. Daarnaast is ook de bewijsvoering anders. Bij opzettelijke misdrijven zal de vervolgende partij het bewijs van opzet moeten aantonen, in tegenstelling tot de onachtzaamheidsmisdrijven, waarbij het voldoende is te bewijzen dat de dader de gedraging heeft gesteld door een gebrek aan voorzichtigheid.
3. Het wederrechtelijk element impliceert dat de dader niet het recht had om zo te handelen al kan dit in bepaald gevallen worden opgeheven door de rechtvaardigheidsgronden. Rechtvaardigheidsgronden zijn die omstandigheden waardoor het misdrijf ‘gerechtvaardigd’ wordt zoals bijvoorbeeld de wettige verdediging.²⁵⁹

²⁵⁸ Art. 461 Sw.

²⁵⁹ C. VAN DEN WYNGAERT en S. VANDROMME, *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2009, 665.

139. Een gedraging wordt als een misdrijf gekwalificeerd indien er aan deze bovenstaande voorwaarden is voldaan. Voor een grondige bespreking over de algemene beginselen van het strafrecht en de achtergrond achter “het misdrijf” verwijs ik naar het boek *Strafrecht en Strafprocesrecht in hoofdlijnen*.²⁶⁰ Binnen het kader van de misdrijven kunnen onbemande luchtvaartuigen gebruikt worden als medium voor het plegen van bepaalde misdrijven. In de volgende onderafdeling bespreek ik enerzijds het gebruik van RPAS en de band met het strafrecht en anderzijds geef ik een niet-limitatieve analyse over welke misdrijven (kunnen) worden gepleegd via een op afstand bestuurd luchtvaartuig.

4.3.1.Probleemstelling

140. De nieuwe technologie van RPAS wordt langzaam geïntroduceerd in de samenleving waardoor eveneens het probleem “*Stalked from the sky*” zijn intrede doet in de wereld van het strafrecht. Stel je voor dat elke keer als je je huis binnen of buiten gaat er een drone boven je hoofd hangt. Elke beweging wordt gefilmd, elke conversatie opgenomen en elke handeling wordt geregistreerd. Overal waar je heen gaat, wordt je gevolgd door de ‘stalker drone’, een toestel dat door vensters en muren kan kijken maar bovendien ook in staat is om te kunnen liplezen.²⁶¹ Moeten wij als burgers effectief schrik hebben van deze toestellen of valt het gevaar op misdrijven te nuanceren? In dit deel wordt er getracht een antwoord te geven op deze vraag.

4.3.1.1.Woonstschennis

141. In België kennen wij het beginsel der onschendbaarheid van de woning.²⁶² Men mag er dan ook van uitgaan dat personen, die zich thuis of in hun woning bevinden, niet verwachten dat zij worden bespied of begluurd. Men spreekt van woonstschennis of huisvredebreuk wanneer iemand zonder enig overheidsbevel noch enig wettelijke toelating, in een door een ander bewoond huis, appartement, kamer of verblijf, binnendringt. Woonstschennis wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot twee jaar en met een geldboete van

²⁶⁰ *Ibid.*

²⁶¹ Gaius Publius, “Stalker drones can look through windows, read lips, see through walls”, 2 augustus 2013, *Americablog*, <http://americablog.com/2013/02/stalker-drones-they-will-look-through-windows-read-your-lips-see-through-walls.html>.

²⁶² Art. 15 Gecoördineerde Grondwet 17 februari 1994, *BS* 17 februari 1994, 4054.

zesentwintig tot driehonderd euro.²⁶³ Woonstschennis komt in België regelmatig voor. Dit blijkt uit de statistieken van de Dienst voor Strafrechtelijk beleid waarbij er in 2013, 206 mensen veroordeeld werden voor het plegen van woonstschennis.²⁶⁴

142. Opat dat men van woonstschennis kan spreken is het niet vereist dat men effectief een plaats moet betreden. Woonstschennis is een ruim begrip waardoor het misdrijf ook plaatsvindt indien men van op een bepaalde afstand gaat bespieden of afluisteren naar wat er gebeurt binnenin de woning.²⁶⁵ Inbreuken op de onschendbaarheid van de woning kunnen zich voordoen wanneer men van buiten naar binnen kijkt. Daarnaast is het ook mogelijk om gesprekken die binnen in een woning plaatsvinden af te luisteren.²⁶⁶ Vaak zal bij zo een observatie gebruik worden gemaakt van een technisch hulpmiddel. Merk op dat het gebruik van een onbemand luchtvaartuig, voorzien van een camera of opnameapparatuur, hiervoor een handig middel kan zijn.

4.3.1.2. Afluisteren en opnemen van gesprekken

143. Afluisteren wordt in artikel 314bis Sw. omschreven als: *“Hij die: 1° ofwel, opzettelijk, met behulp van enig toestel privé-communicatie of -telecommunicatie, waaraan hij niet deelneemt, tijdens de overbrenging ervan, afluistert of doet afluisteren, er kennis van neemt of doet van nemen, opneemt of doet opnemen, zonder de toestemming van alle deelnemers aan die communicatie of telecommunicatie; 2° ofwel, met het opzet een van de hierboven omschreven misdrijven te plegen, enig toestel opstelt of doet opstellen.”*

144. Daarnaast is het ook strafbaar als men bewust de inhoud van privé- of telecommunicatie onwettig afluistert of opneemt, of waarvan onwettig kennis van genomen werd en waarbij men die kennis bij zich houdt of verspreidt.²⁶⁷ Afluisteren kan op verschillende manieren. Je kan luistervinken of technische middelen gebruiken om een gesprek te registreren. Het louter

²⁶³ Art. 439 Strafwetboek 8 juni 1867, BS 9 juni 1867, 3133.

²⁶⁴ www.juridat.be/statistique_dsb/inhoud/nl/nl_rapport_00064_main.htm.

²⁶⁵ P. VAN EUPEN, *Bescherming van het privé-leven*, www.law.kuleuven.be/jura/art/7n4/vaneupen.pdf, 246.

²⁶⁶ W. VAN LAETHEM, T. DECORTE, en R. BAS, *Private politiezorg en grondrechten*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 1995, 131-136.

²⁶⁷ Art. 314 bis strafwetboek van 8 juni 1867, BS 9 juni 1867, 3133.; Wet 30 juni 1994 ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer tegen het afluisteren, kennisnemen en openen van privé-communicatie en -telecommunicatie, BS 24 januari 1995, 1542.

luistervinken is op zich niet strafbaar.²⁶⁸ Enkel het afluisteren via technische middelen wordt strafbaar gesteld met een gevangenisstraf van zes maanden tot één jaar en met een geldboete van tweehonderd tot tienduizend euro of met een van die straffen alleen. De wet vereist in artikel 314bis vier voorwaarden opdat het afluisteren strafbaar is:

- Aftappen door het gebruik van een toestel
- Opzettelijk
- Door een niet-deelnemer
- Zonder toestemming

145. In het Strafwetboek wordt een technisch hulpmiddel niet gedefinieerd. We vinden echter wel een definitie terug in de wet van 6 januari 2003 betreffende de bijzondere opsporingsmethoden. Een technisch hulpmiddel wordt gedefinieerd als: “*een configuratie van componenten die signalen detecteert, deze transporteert, hun registratie activeert en de signalen registreert.*”²⁶⁹ Het begrip technisch hulpmiddel, moet mijns inziens en zoals blijkt uit de definitie, breed worden geïnterpreteerd zodat ook het gebruik van een onbemand luchtvaartuig onder de definitie kan vallen. Een videocamera of microfoon die op een RPAS wordt geïnstalleerd kan worden gekwalificeerd als een technisch hulpmiddel.²⁷⁰ Verder wordt ook het louter opzetten of het doen opstellen van technische middelen strafbaar gesteld. Het afluisteren en opnemen van gesprekken vereist opzet alvorens er sprake kan zijn van een misdrijf. Het zijn enkel de opzettelijke daden die strafbaar zijn waardoor het toevallig onderscheppen of toevallig opnemen van enige communicatie, van de kwalificatie misdrijf, worden uitgesloten. Wanneer men echter deze toevallig vernomen info later gaat gebruiken met de bedoeling om schade aan te richten, zal dit wel strafbaar zijn.²⁷¹ Indien tenslotte zou blijken dat er niet aan de voorwaarden van artikel 314bis voldaan zijn, betekent dat niet dat men zomaar vrijuit kan gaan. Het afluisteren of opnemen van gesprekken door een derde of een niet-deelnemer zal steeds een inmenging betekenen in de privésfeer van de betrokkene. In dat geval

²⁶⁸ P. DE HERT, *Privacy en het gebruik van visuele technieken door burger en politie*, Brussel, Uitgeverij Politea nv, 1998, 40.; W. VAN LAETHEM, T. DECORTE, en R. BAS, *Private politiezorg en grondrechten*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 1995, 131-136.

²⁶⁹ Art. 47 sexies, §1, laatste lid, wet 6 januari 2003 betreffende de bijzonder opsporingsmethoden en enige andere onderzoeksmethoden, BS 12 mei 2003, 25351.

²⁷⁰ B.H.M. CUSTERS, J.J. OERLEMANS, S.J. VERGOUW, *Het gebruik van drones – een verkennend onderzoek naar onbemande luchtvaartuigen*, Boom Lemma Uitgevers, 2015, 176.; Belga, “War drone en afluisteren: dezelfde keerzijde van de medaille”, *De Tijd* 31 oktober 2013.

²⁷¹ W. VAN LAETHEM, T. DECORTE, en R. BAS, *Private politiezorg en grondrechten*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 1995, 131-136.

zal er rekening worden gehouden met artikel 8 E.V.R.M. dat als vangnet kan dienen voor die situaties waar specifieke wetgeving tekort schiet of er geen uitdrukkelijke strafbepalingen zijn voorzien.²⁷²

146. Het afluisteren van gesprekken in een park of telefoongesprekken op straat door een onbemand luchtvaartuig lijkt niet onredelijk. Het is vandaag de dag zelfs mogelijk om via een “spy-webshop”, online drones te kopen die voorzien zijn van specifieke afluistertechnieken.²⁷³

4.3.1.3. Hinderlijk volgen, bespieden en verzamelen van beeldmateriaal

147. *“If paparazzi armed with telephoto lenses have long been the scourge of the rich and famous; civilian drones are fast becoming the new menace to the ordinary man on the street.”*²⁷⁴

148. Ten aanzien van filmsterren is het misbruik reeds een feit. Heel wat bekende Amerikaanse acteurs en actrices zijn al in aanraking gekomen met onbemande luchtvaartuigen boven hun eigendommen. RPAS zijn de ‘nieuwe gluurders’ en worden gebruikt om mensen te bespieden die niet wensen gezien te worden. Aangezien het aanschaffen van een op afstand bestuurd luchtvaartuig en het gebruik ervan steeds gemakkelijker wordt moet men er zich van bewust zijn dat personen die een “stalking”-instinct hebben deze toestellen behendig kunnen gebruiken ten aanzien van hun slachtoffers.²⁷⁵ Het zogenaamde “Peeping Tom”²⁷⁶ fenomeen komt alvast veel voor in Amerika en Engeland. Zo was er een dame in Federal Way die sinds maart 2014 regelmatig werd lastiggevallen door een op afstand bestuurd luchtvaartuig van de buurman. *“On Aug. 16, I was drinking a glass of wine on my deck with my neighbors before the Seahawks game and a drone came up and sat there, just watching us,” she said.*²⁷⁷ In

²⁷² W. VAN LAETHEM, T. DECORTE, en R. BAS, *Private politiezorg en grondrechten*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 1995, 131-136.

²⁷³ www.spywebshop.nl/spy-drone-quadcopter-camera.html

²⁷⁴ ALEX MORRIT, *Impromptu Scribe*, 2014, Paxanax Press.

²⁷⁵ X, “The Impending Use of Commercial Drones in Stalking, Hacking and Terrorist Attacks”, *Secure Your Workplace Network*, 27 juli 2015, <http://workplacetablet.com/2015/07/27/the-impending-use-of-commercial-drones-in-hacking-and-terrorist-attacks/>.

²⁷⁶ X, “Pervert turns his drone into a peeping Tom”, 19 oktober 2014.; M.A. RUSSON, “Are flying drones a peeping Tom’s dream tool?”, *International Business Times* 11 juni 2014.; G.S.MC. NEAL, “Alleged drone ‘Peeping Tom’ photo reveals perils of drone related journalism”, 14 juli 2014.

²⁷⁷ R. DAWNSO, “Federal Way women upset with neighbor’s drone stalkin”, www.federalwaymirror.com/news/286124441.html.

Devon deed zich iets gelijkaardigs voor waarbij er een recreatieve drone van op ongeveer 10 meter ver, een vrouw begluurde in haar woonkamer.²⁷⁸

149. Het bespieden, fotograferen of filmen van personen zonder hun medeweten is een inbreuk die toch frequent voorkomt. Het fotograferen en filmen van personen impliceert op zich niets onwettig, het is pas wanneer men de verzamelde gegevens gaat verder gebruiken dat deze handelingen onwettig worden. Fotograferen of filmen is soms ‘gevaarlijker’ dan het louter bespieden van een persoon omdat in het laatste geval er in principe niets wordt bewaard en er geen tastbaar resultaat overblijft.²⁷⁹

150. Oorspronkelijk werd ‘bespieden’ ondergebracht bij het misdrijf belaging dat vervat ligt in artikel 442bis Sw.: *“hij, die een persoon heeft belaagd terwijl hij wist, of had moeten weten, dat hij door zijn gedrag de rust van die bewuste persoon ernstig zou verstoren, wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot twee jaar en met een geldboete van vijftig euro tot driehonderd euro of met een van die straffen.”*²⁸⁰ We kennen belaging ook als het hinderlijk volgen of stalken. Deze gedraging wordt in het woordenboek gedefinieerd als: ‘het systematisch hinderlijk volgen en lastigvallen van een persoon’. Bespieden kan sinds vandaag de dag ook worden ondergebracht onder het misdrijf voyeurisme (*infra* 76, nr. 156).

151. Vroeger was belaging een klachtmisdrijf. Dit had vaak als gevolg dat wanneer een slachtoffer geen klacht indiende er geacht werd dat het slachtoffer zich niet ernstig in zijn rust verstoord voelde. Het niet aangeven van een klacht had daarentegen vaak andere redenen. Zo waren slachtoffers soms bang om een klacht in te dienen of wouden zij helemaal geen procedure instellen. En wat als de belaging reeds uitmondde in zelfdoding alvorens enige klacht werd neergelegd?²⁸¹ Volgens het voormalige artikel 442bis, derde lid, was de vervolging van belaging enkel mogelijk na een klacht van het slachtoffer. De wet van 25 maart 2016 tot wijziging van het artikel, zorgt ervoor dat het openbaar ministerie nu een vervolgingsmonopolie

²⁷⁸M.A. RUSSON, “Peeping Tom drone spotted hovering outside woman’s window in Devon”, *International Business Times* 6 oktober 2015.

²⁷⁹P. VAN EUPEN, *Bescherming van het privé-leven*, 265, www.law.kuleuven.be/jura/art/7n4/vaneupen.pdf.

²⁸⁰ Art. 442 bis strafwetboek van 8 juni 1867, *BS* 9 juni 1867, 3133.; Wet van 30 oktober 1998 die een artikel 442bis in het strafwetboek invoegt met het oog op de strafbaarstelling van de belaging, *BS* 17 december 1998, 40074.

²⁸¹R. VASSEUR, “Belaging is niet langer een klachtmisdrijf”, *Juristenkrant*, 2016, afl. 328.

heeft ten aanzien van het misdrijf en het parket steeds kan overgaan tot vervolging, ongeacht de intenties van het slachtoffer.²⁸²

152. Belaging via onbemande luchtvaartuigen is een misdrijf dat vandaag de dag wel degelijk voorkomt of in de toekomst nog zal kunnen voorkomen. Zo bestaat zelfs het idee om van een onbemand luchtvaartuig een vliegende selfiestick te maken. Het betreft een systeem waarin men kan programmeren om een bepaald persoon of object te volgen. Het gaat over een toestelletje dat men rond de arm kan binden, zoals een horloge en elk moment kan gebruiken om te filmen. Dit toestel wordt gepromoot onder verschillende benamingen zoals de Lily drone²⁸³ of *“Nixie, A camera that comes with you everywhere... and can fly. With a gesture, take-off, captures the moment, and come right back.”*²⁸⁴ Het hoeft geen verdere uitleg hoe deze leuke vliegende ‘selfiestick’ een ware nachtmerrie kan worden in de handen van een gedreven “stalker”.²⁸⁵

153. We kunnen ons echter de vraag stellen of de vrees en het risico op inbreuken, door het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen, wel reëel is. Uiteraard mag men niet te “huiverig” staan ten aanzien van de mogelijke gevaren die RPAS met zich kunnen meebrengen omdat, mijns inziens, de nadelen van het recreatief misbruik minder groot zullen zijn in vergelijking met de voordelen die dergelijke tuigen voor onze samenleving meebrengen. Toch is het risico op misbruik van het toestel niet volledig uit te sluiten. Denk bijvoorbeeld aan het beroep van een privé-detectives. Voor deze personen kan een onbemand luchtvaartuig wel degelijk een bruikbaar middel zijn.²⁸⁶ Privé-detectives zijn personen die zich vaak in een grijze zone bevinden tussen enerzijds het beoefenen van hun beroep en anderzijds, het respecteren van de fundamentele rechten, zoals het eerbiedigen van het privéleven en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Het gaat om: *“elke natuurlijke persoon die gewoonlijk, al of niet in ondergeschikt verband, tegen betaling en voor een opdrachtgever activiteiten uitoefent bestaand uit: 1° het opsporen van verdwenen personen of verloren of gestolen goederen; 2° het inwinnen van informatie omtrent burgerlijke stand, gedrag, moraliteit en vermogenstoestand van personen; 3° het verzamelen van bewijsmateriaal voor het vaststellen van feiten die aanleiding geven of kunnen geven tot conflicten tussen personen, of die aangewend kunnen*

²⁸² Wet 25 maart 2016 tot wijziging van artikel 442bis van het Strafwetboek, *BS* 5 april 2016, 22563.

²⁸³ www.lily-drone.nl/.

²⁸⁴ Nixie, <http://flynixie.com/>.

²⁸⁵ EOGHAN MACQUIRE, “Is this the world’s first ‘stalker drone’?”, *CNN*, 26 november 2014.

²⁸⁶ WIEBE DE JAGER, “Privé-detectives zetten drones in om ontrouwe echtelieden te betrappen”, 17 juli 2014.

worden voor het beëindigen van die conflicten; 4° het opsporen van bedrijfsspionage; 5° elke andere activiteit bepaald bij een in Ministerraad overlegd Koninklijk besluit.”²⁸⁷ Het beroep van de privé-detective wordt uitvoerig geregeld in de wet van 19 juli 1991, waarin de vereiste vergunningen voor het uitoefenen van dit beroep alsook de uitoefeningsvoorwaarden beschreven staan, waaraan hij/zij zich moet houden. Daarnaast moet een detective, alvorens zijn beroep uit te oefenen, worden erkend door de Minister van Binnenlandse zaken die een vergunning zal verlenen voor een termijn van vijf jaar.²⁸⁸

154. Het probleem met het beroep privé-detective, is dat de verplichtingen die worden opgelegd voor het respecteren van de fundamentele rechten van andere personen regelmatig met de voeten wordt getreden.²⁸⁹ Zo wordt ook ten aanzien van hen een uitdrukkelijk verbod opgelegd om personen te bespieden: *“het is een privé-detective verboden, personen die zich bevinden in niet voor het publiek toegankelijke plaatsen, met behulp van enig toestel te bespieden of te doen bespieden, of opzettelijk beelden van hen op te nemen dan wel te doen opnemen, zonder dat de beheerder van die plaats en de betrokken personen daarvoor hun toestemming hebben gegeven.”*²⁹⁰ In de praktijk lijkt dit echter niet nageleefd te worden. Er zijn heel gevallen bekend waarbij privé-detectives in het kader van echtscheidingen mannen of vrouwen bespieden om bewijsmateriaal te verzamelen van de overspelige echtgenoot.²⁹¹ Idem dito is in deze beroepscategorie het kleine vliegende luchtvaartuig een middel bij uitstek.

155. De vraag stelt zich in hoeverre onze Belgische wetgeving tegemoetkomt aan bovenstaande inbreuken. Op het eerste zicht lijken de strafrechtelijke bepalingen voldoende ruim geformuleerd te zijn om ook de toekomstige ontwikkelingen, zoals de op afstand bestuurde luchtvaartuigen, niet aan het toepassingsgebied te onttrekken. Toch zijn er enkele hiaten terug te vinden in het juridisch beschermingsapparaat. Eigenlijk is er ten aanzien van het af luisteren en bespieden weinig wetgeving te melden. Behalve de strafrechtelijke bepaling belaging, artikel 22 van de Grondwet en artikel 8 E.V.R.M., moet de burger het doen met een aantal algemene beginselen om een aantasting van zijn privacy te beschermen. Wat hier vooral opvalt is dat die bescherming tegen een aantasting het meest voorkomt in de situatie burger-overheid,

²⁸⁷ Artikel 1 wet 19 juli 1991 wet tot regeling van het beroep van privé-detective, *BS* 2 oktober 1991, 21604. (Hierna: Detectivewet)

²⁸⁸ Art. 2 Detectivewet.

²⁸⁹ W. VAN LAETHEM, T. DECORTE, en R. BAS, *R Private politiezorg en grondrechten*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 1995, 131-136.

²⁹⁰ Art. 5 wet 19 juli 1991 tot regeling van het beroep van privé-detective, *BS* 2 oktober 1991, 21604.

²⁹¹ P. DE HERT, “Wat mogen privé-detectives eigenlijk?”, *Juristenkrant* 2000, nr. 11, 12.

bijvoorbeeld in het kader van strafvervolgingsambtenaren en onregelmatige bewijsvoering. Ten aanzien van particulieren onderling is dit moeilijker. De hierboven besproken inbreuken vereisen een intentioneel element.²⁹² Het is m.a.w. zeer moeilijk om op te treden tegen personen die via een onbemand luchtvaartuig binnengluren. Hoe kan men dit bewijzen? Zolang die derde persoon de beelden niet verspreid, door ze bijvoorbeeld op het internet te zetten, is er maar weinig tot geen bewijs van het ‘lastigvallen’ en is bijgevolg de bescherming tegen zulke inbreuken eerder hypothetisch.

4.3.1.4. Voyeurisme

156. Naast de hierboven besproken misdrijven kennen we sinds kort een ‘nieuw’ misdrijf in België. Voyeurisme vinden we terug in artikel 371/1 van de strafwet. Het heimelijk gluren, bespieden, fotograferen of filmen is nog maar sinds kort expliciet strafbaar gesteld. Alvorens deze autonome strafbaarstelling rees de vraag of gedragingen zoals het heimelijk filmen van iemands naaktheid, filmen onder rokken, begluren van mensen al dan niet met gebruik van technische hulpmiddelen, konden worden bestraft onder het misdrijf aanranding van de eerbaarheid. Dit gaf aanleiding tot heel wat discussies in de rechtsleer en rechtspraak.²⁹³ Ondertussen is dit discussiepunt opgelost door het invoegen van artikel 371/1:

“Met een gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar wordt gestraft: 1° hij die een persoon observeert of doet observeren of van hem een beeld-of geluidsopname maakt of doet maken,

- Rechtstreeks of door middel van een technisch of ander hulpmiddel,*
- Zonder de toestemming van die persoon of buiten zijn medeweten,*
- Terwijl hij ontbloot is of een expliciete seksuele daad stelt, en*
- Terwijl hij zich in omstandigheden bevindt, waar hij in redelijkheid kan verwachten dat zijn persoonlijke levenssfeer niet zal worden geschonden;*

2° De beeld- of geluidsopname van een ontblote persoon of van een persoon die een expliciete seksuele daad stelt en zonder diens toestemming of buiten diens medeweten toont, toegankelijk maakt of verspreidt, ook al heeft die persoon ingestemd met het maken ervan.”²⁹⁴

²⁹² W. DEBEUCKEAERE, “Privacy, af luisteren en bespieden: het wetsontwerp-Gol”, *Tegenspraak*, 1984, 3-17.

²⁹³ R. VASSEUR, “Gluurders te kijk gezet: voyeurisme voortaan strafbaar”, *Juristenkrant* 2016, nr. 325.

²⁹⁴ Art. 371/1 Strafwetboek.; Art. 8 wet van 1 februari 2016 tot wijziging van diverse bepalingen wat de aanranding van de eerbaarheid en het voyeurisme betreft, *BS* 19 februari 2016, 13126.

157. Door de invoeging van deze nieuwe bepaling wordt eveneens tegemoetgekomen aan het verspreiden van naaktfoto's of filmpjes, beter gekend als 'wraakporno'.²⁹⁵ Ook voor het plegen van voyeurisme is een onbemand luchtvaartuig het middel bij uitstek. Brandon LaGanke heeft deze problematiek reeds aangekaart door zijn film '*Drone Boning*' waarin verschillende koppels, die de liefde met elkaar bedrijven, vanuit de lucht met een onbemand luchtvaartuig worden gefilmd. Hij wou door deze film aantonen hoe het privacydebat een heel andere wending krijgt door het inzetten van onbemande luchtvaartuigen.²⁹⁶ We kunnen naar de toekomst toe wel enige opmars verwachten van voyeuristische video's. Is het niet de droom van iedere voyeur om stiekem opnames te maken van seksuele activiteiten van anderen? Muurtjes, hagen, slaapkamerramen, enz. kunnen geen onbemand luchtvaartuig buitenhouden. Voyeurisme lijkt kinderspel met een onbemand luchtvaartuig.²⁹⁷

4.3.1.5. Andere inbreuken

4.3.1.5.1. Gebruik van RPAS als voorbereidende handelingen voor het plegen van diefstal

158. Op afstand bestuurde luchtvaartuigen kunnen evenzeer worden gebruikt om op verkenning te gaan rond een huis alvorens men overgaat tot inbraak. Er kan a.d.h.v. dit toestel eenvoudig worden nagaan hoeveel vensters er zijn, of er eentje openstaat, of er een alarmsysteem is voorzien, of er een hond aanwezig is, wanneer zijn de mensen thuis... Je kan perfect even rond het huis vliegen en de nodige informatie bekomen. Dat voorbereidende handelingen via onbemande luchtvaartuigen, wel degelijk voorkomt blijkt uit een aantal krantenartikelen.²⁹⁸ Een echtpaar in Sint-Niklaas werden met zulke praktijken geconfronteerd. Zij merkten rond middernacht een RPAS op, die voor hun slaapkamervenster zweefde, waarna het toestel terugvloog en een persoon in witte bestelwagen wegreed.²⁹⁹ Het gebeurt nog niet op

²⁹⁵ Wraakporno is het fenomeen waarbij mensen die teleurgesteld zijn in een vroegere liefde, wraak nemen door naaktfoto's van de andere betrokkene op het internet te zetten.; X, "Voyeurisme en wraakporno voortaan strafbaar", *De Standaard* 21 januari 2016.

²⁹⁶ W. DE JAGER, "Eerste erotische dronefilm een feit", 5 november 2014.; S. COUGHLIN, "It's here. The first porn shot on a drone", 5 november 2015.

²⁹⁷ W. DE JAGER, "Seksend stel betrappt door drone", 4 december 2014. B. COLLINS, "Police: drones used for harassment and voyeurism", 18 november 2014.; M. KIRBY, "Pervert! The rise of Drone Voyeurism", 14 april 2014.

²⁹⁸ D. BARRET, "Burglars use drone helicopters to identify target homes", *The Telegraph UK*, 18 mei 2015.; X, "Inbrekers gebruiken drones om hun huizen te kiezen", 19 mei 2015.; X, "Ongelofelijk: inbrekers gebruiken drones om te checken of je thuis bent", *Gazet van Antwerpen*, 24 augustus 2015.

²⁹⁹ X, "Koppel spot filmende drone aan slaapkamerraam", *Het Laatste Nieuws*, 26 januari 2015.

grote schaal maar toch waarschuwen verzekeraars en beveiligingsbedrijven voor de inzet van onbemande luchtvaartuigen door dieven.³⁰⁰

159. Het gebruik van een RPAS is een voorbereidende handeling waarbij men eerst op ‘verkenning’ gaat alvorens men effectief overgaat tot het plegen van diefstal. In ons strafrecht moet de ‘voorbereiding’ worden onderscheiden van de ‘poging’ tot diefstal. De poging wordt verwoord in artikel 466 Sw. En veronderstelt dat het bedrieglijk wegnemen of ontvreemding niet voltooid is doordat zich omstandigheden hebben voorgedaan onafhankelijk van de wil van de dader.³⁰¹ “*Strafbare poging bestaat, wanneer het voornemen om een misdrijf of een wanbedrijf te plegen zich heeft geopenbaard door uitwendige daden die een begin van uitvoering van die misdaad of van dat wanbedrijf uitmaken en alleen ten gevolge van omstandigheden, van de wil van de dader onafhankelijk, zijn gestaakt of hun uitwerking hebben gemist.*”³⁰²

160. Het gebruik van onbemande luchtvaartuigen als voorbereidende handeling is geen poging tot het plegen van een misdrijf. Het voornemen om een misdrijf te plegen is wel degelijk aanwezig, maar in ons Belgisch recht zijn loutere voorbereidende handelingen niet strafbaar. Het is pas wanneer die voorbereiding zich later veruitwendigt in een poging, zoals bedoeld in artikel 51 Sw., dat dit strafbaar wordt. De reden van de niet-strafbaarheid ligt in de bestanddelen van het misdrijf. Aangezien een misdrijf steeds een materieel element veronderstelt dient er dus een uiterlijk waarneembare handeling plaats te vinden (*supra* 68, nr. 138). Bijgevolg is het gebruik van een onbemand luchtvaartuig ter verkenning van de omgeving niet strafbaar op basis van het Strafwetboek.³⁰³

4.3.1.5.2. Smokkelen van illegale goederen

161. Onbemande luchtvaartuigen kunnen ook handig worden ingezet voor het smokkelen van illegale goederen zoals bijvoorbeeld het vervoeren van drugs. Dit kan zowel voor het smokkelen over de landgrenzen heen als het smokkelen van bepaalde goederen in gevangenissen. Er zijn

³⁰⁰ P. WINTERMAN en S. MERSBERGEN, “Drones zijn het nieuwste dievenspeelgoed”, 14 augustus 2015.; Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, “Inbrekers zetten drones in”, 28 augustus 2015, www.hetccv.nl/nieuws/2015/08/inbrekers-zetten-drones-in.html.

³⁰¹ Art 461 en 466 strafwetboek van 8 juni 1867, BS 9 juni 1867, 3133.

³⁰² Art. 51 strafwetboek van 8 juni 1867, BS 9 juni 1867, 3133.

³⁰³ C.J. VANHOUDT en W. CALEWAERT, *Belgisch Strafrecht, II*, Gent, Story-Scientia, 1976, nr. 679.

reeds een aantal gevallen bekend waarbij drones worden gebruikt om drugs in gevangenis binnen te brengen.³⁰⁴ Het smokkelen via een onbemand luchtvaartuig is in principe niet moeilijk. Een gewoon recreatief toestel kan al volstaan om van op een afstand smokkelwaar binnen te brengen. Deze toestellen werken namelijk sneller en efficiënter dan andere middelen om illegale goederen te smokkelen.³⁰⁵

162. Verhandelen van drugs wordt in België geregeld in de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van gifstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen (hierna: drugswet), alsook in een tal van uitvoeringsbesluiten³⁰⁶ zoals het KB van 31 december 1930 houdende regeling van de slaapmiddelen en de verdovende middelen en betreffende risicobeperking en therapeutisch advies.³⁰⁷ In de drugswet wordt “*het makkelijk maken om stoffen te gebruiken door te voorzien in lokaal of enig ander middel alsook het aanzetten tot het gebruik van verboden stoffen*”, uitdrukkelijk strafbaar gesteld.³⁰⁸ Een middel om drugs te verschaffen, kan zoals reeds gezegd, een onbemand luchtvaartuig zijn. Op basis van het KB van 31 december 1930, wordt in artikel 11 het verbod opgelegd om “*zonder enige voorafgaande vergunning van de Minister van Volksgezondheid, verdovingsmiddelen in te voeren, uitvoeren, vervaardigen, in bezit hebben, verkopen of te koop stellen, afleveren of aanschaffen*”.³⁰⁹

163. Vervoer van drugs via onbemande luchtvaartuigen betekent het “*smokkelen of heimelijk verplaatsen van gecontroleerde substanties over internationale grenzen heen*.” Drugs smokkelen via het luchtruim is niets nieuws. Oorspronkelijk werd gedaan door het inzetten van

³⁰⁴ X, “Drone smokkelt drugs gevangenis in”, *Het Laatste Nieuws* 28 april 2016.; BELGA, “Drone vliegt over binnenplaats gevangenis Andenne”, *De Standaard* 7 mei 2016.

³⁰⁵ J. KOEBLER, “Kartels gebruiken nu ontraceerbare drones om drugs te smokkelen”, 23 januari 2015.; X, “Steeds vaker: met drones spullen binnensmokkelen in gevangenis”, *Het Laatste Nieuws*, 19 september 2015.; D. VERVOOR, “Drone levert drugs aan gevangenis”, 5 augustus 2015.; W. DE JAGER, “Drones steeds vaker ingezet voor smokkelpraktijken”, 31 juli 2014.; X, “In Australië worden drones gebruikt om drugs in gevangenis te smokkelen”, *Metro* 10 maart 2014.

³⁰⁶ Koninklijk besluit van 26 oktober 1993 houdende maatregelen om te voorkomen dat bepaalde stoffen worden misbruikt voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, *BS* 22 december 1993, 28304.; Koninklijk besluit van 29 augustus 1997 betreffende de fabricage van en de handel in voedingsmiddelen die uit planten of uit plantenbereidingen samengesteld zijn of deze bevatten, *BS* 21 november 1997, 30898.; Koninklijk besluit van 22 januari 1998 houdende regeling van sommige psychotrope stoffen en betreffende risicobeperking en therapeutisch advies, *BS* 14 januari 1999, 1044.

³⁰⁷ Wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van gifstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotropische stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, *BS* 6 maart 1921, 1834. (hierna: drugswet) en de wet van 3 mei 2003 tot wijziging van de wet van 24 februari 1921, *BS* 2 juni 2003, 29917.; Koninklijk besluit van 31 december 1930 houdende regeling van de slaapmiddelen en de verdovende middelen en betreffende risicobeperking en therapeutisch advies, *BS* 10 januari 1931, 104 (hierna: drugsbesluit).

³⁰⁸ Art. 3 § 2 drugswet.

³⁰⁹ Art. 11 § 1 drugsbesluit.

privévliegtuigen of door het omkopen van bagagepersoneel op luchthavens. Smokkelen via een op afstand bestuurd luchtvaartuig heeft als voordeel dat het een minder opvallend is dan via vliegtuigen of bagage en de pakkans lager ligt.³¹⁰ Het is voor de nationale autoriteiten niet steeds mogelijk de toestellen te onderscheppen alvorens de drugs worden geleverd of de bestuurders te identificeren wanneer een toestel ergens neerstort.³¹¹

4.3.1.5.3. Middel voor terrorisme

164. Tenslotte is er nog de mogelijkheid dat RPAS kunnen worden ingezet voor terroristische doelen. Als gevolg van de aanslagen in Brussel zijn de politiediensten zeer alert betreffende hun controles aan bepaalde plaatsen waarbij men de mensen vaker zal fouilleren. Bijgevolg is het niet zo evident meer om zomaar wapens of bommen binnen te smokkelen langs “land” waardoor de terroristische organisaties reeds gedacht hebben aan het gebruik van onbemande luchtvaartuigen.³¹² Men kan al gemakkelijker via een op afstand bestuurd luchtvaartuig explosieven of het volledige luchtvaartuig laten vallen in een mensenmassa. Politiediensten zullen bovendien niet zomaar kunnen schieten op zo een toestel wanneer zij niet weten wat het met zich meedraagt.³¹³ Zowel Angela Merkel als het Witte Huis in Virginia hebben al ondervonden hoe gevaarlijk het kan zijn wanneer een onbemand luchtvaartuig voor hun voeten neerstortte. Zulke voorvallen tonen alleszins aan hoe gemakkelijk het is om potentiële schade aan te richten wanneer het toestel in verkeerde handen terechtkomt.³¹⁴

4.3.2. Vaststellingen van de misdrijven en de rol van de politie

165. De introductie van kersverse technologieën, betekent ook de noodzaak van ‘up-to-date’ wetten ten aanzien van deze nieuwe ontwikkelingen. Het is in principe de politie die het eerste in aanraking komt met de overtreding van die wetten. Ongevallen door onbemande luchtvaartuigen, gewapende drones, huisvredebreuk enz. zijn voorbeelden waarmee de politie

³¹⁰ G.D. LEE, *Global drug enforcement*, London, CRC Press, 2004, 244.

³¹¹ X, “Drone met drugs stort neer in Mexico”, 22 januari 2015.

³¹² X, “ISIS wil drones gebruiken om aanslagen te plegen in het westen”, *Terrorisme monitor*, 4 augustus 2015.

³¹³ Belga, “Defensie onderzoekt of roofvogels terroristische drones kunnen vangen”, *De Gazet van Antwerpen* 9 februari 2016.

³¹⁴ X, “Zijn drones de nieuwe terroristische wapen?”, 20 september 2013, <http://motherboard.vice.com/nl/read/drones-het-nieuwe-terroristische-wapen>; W. DE JAGER, “Waarom overheden zich zorgen maken over hobbydrones”, 6 februari 2015.

hoogstwaarschijnlijk in de toekomst nog meer mee in contact zal komen. Hoe deze inbreuken, begaan door op afstand bestuurdde luchtvaartuigen, zullen worden bestraft is nog onzeker. Het is dan ook aangeraden aan de politie om samen met andere betrokken instanties zoals defensie, DGLV en luchtverkeersleidingen na te gaan hoe zij elk hun concrete rol zullen invullen in het controleren van misdrijven en overlast via het recreatief gebruik van RPAS. Ook de samenwerking van de politie met de “kennisinstituten” zoals o.a. de Belgische Federatie voor de Onbemande Luchtvaart (BeUAS),³¹⁵ is van belang. Deze instellingen kunnen de politie namelijk op de hoogte brengen van de recentste technologische capaciteiten van de onbemande luchtvaartuigen.³¹⁶

4.3.3. Conclusie

166. Al deze toepassingen waren voorbeelden om aan te tonen dat een onbemand luchtvaartuig een handig hulpmiddel is voor het veroorzaken van overlast en het plegen van misdrijven. Doordat deze toestellen de hierboven besproken inbreuken vergemakkelijken is er, mijns inziens, wel een reële kans op het onrechtmatig gebruik van deze tuigen.³¹⁷ We mogen desondanks niet alleen maar de negatieve aspecten benadrukken. Het zou bijgevolg verkeerd zijn om een bijzondere angst of paniek op te wekken, bij de burger, na de beschrijving van de bovenstaande inbreuken. Het feit dat het gebruik van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen sommige inbreuken vergemakkelijken, betekent niet dat zij ‘gevaarlijker’ zijn dan de andere ICT-toestellen die wij reeds kennen.

³¹⁵www.beuas.be/index.php/nl/.

³¹⁶ E. DEVROE, K. VAN DER VIJVER, W. HARDYNS en A. VAN DIJK, *“De toekomst van de politie”*, Antwerpen, Maklu, 2014, 79-81.

³¹⁷B.H.M. CUSTERS, J.J. OERLEMANS, S.J. VERGOUW, *Het gebruik van drones – een verkennend onderzoek naar onbemande luchtvaartuigen*, Boom Lemma Uitgevers, 2015, 176.

HOOFDSTUK 5. AANSPRAKELIJKHEID EN VERZEKERINGEN

5.1. Inleiding

167. Een algemeen probleem dat voortvloeit uit het gebruik van onbemande luchtvaartuigen is dat ze vaak moeilijk te detecteren zijn en er steeds een kans bestaat dat de toestellen neerstorten. Vandaar het belang van detectie en handhaving om de burger de nodige veiligheid en bescherming te garanderen. De Europese Commissie benadrukt, in een verslag aan het Europees Parlement en de Raad, de noodzaak om te voorzien in een wettelijke aansprakelijkheidsregeling en een goed uitgewerkt verzekeringsmechanisme.³¹⁸ Ongevallen zijn namelijk nooit uit te sluiten en slachtoffers moeten vergoed worden voor eventuele schade. Volgens de Commissie zal de veiligheid het best kunnen gerealiseerd worden indien de nationale autoriteiten voorzien in een mogelijkheid om de toestellen te detecteren en voorzien in een voorafgaande identificatie van het toestel en de bestuurder.

5.2. Aansprakelijkheid

168. De veiligheid in het Belgisch luchtruim moet steeds gegarandeerd kunnen blijven, zeker wanneer het verkeer er zal toenemen door de opkomende markt van onbemande luchtvaartuigen. Een dergelijke toename wijst op het groot belang van een goede aansprakelijkheids- en verzekeringsregeling. Aansprakelijkheid kan zowel contractueel als buiten-contractueel zijn. Het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen zal voornamelijk betrekking hebben op de buiten-contractuele aansprakelijkheid. Dit is een aansprakelijkheid die gericht is op de bescherming van de burgers in het algemeen en regelt de verbintenis om schade te herstellen die een ander lijdt, anders dan ten gevolge van een contractuele wanprestatie.³¹⁹

³¹⁸ Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurd luchtvaartuigen (RPAS), algemeen bekend als onbemande luchtvaartuigen (UAV), op gebied van burgerluchtvaart, 25 september 2015, A8-0261/2015, www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0261+0+DOC+XML+V0/NL#title1.

³¹⁹ H. BOCKEN, I. BOONE, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2011, 11.

169. Het belangrijkste aspect ten aanzien van het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen betreft de veroorzaakte schade aan derden en de schade aan het onbemand luchtvaartuig zelf. In de hypothese dat een onbemand luchtvaartuig neerstort kunnen we twee situaties onderscheiden: enerzijds de camera of een andere uitrusting die aan het onbemand luchtvaartuig hing, wordt beschadigd waardoor het toestel zelf stuk is en anderzijds de schade die wordt veroorzaakt door het onbemand luchtvaartuig aan een ander object of persoon.

170. Bij het gebruik van recreatieve toestellen zal er reeds gezegd, veelal sprake zijn van buiten-contractuele aansprakelijkheid indien er schade veroorzaakt wordt aan een toevallige voorbijganger of aan goederen van een derde.³²⁰ “Elke daad van de mens, waardoor aan een ander schade wordt veroorzaakt, verplicht degene door wiens schuld de schade is ontstaan, deze te vergoeden.; Ieder is aansprakelijk niet alleen voor de schade welke hij door zijn daad, maar ook voor die welke hij door zijn nalatigheid of door zijn onvoorzichtigheid heeft veroorzaakt.”³²¹ Als men met een onbemand luchtvaartuig rondvliegt en schade verricht zal de bestuurder hiervoor aansprakelijk kunnen worden gesteld. Om te kunnen besluiten tot de aansprakelijkheid van een betrokken persoon zal er een causaal verband moeten worden aangetoond tussen de fout, die een maatschappelijk onaanvaardbare gedraging impliceert, en de vergoedbare schade. Dit noemen we de equivalentieleer.³²²

171. Tenslotte kunnen we in het kader van de aansprakelijkheid ook verwijzen naar de Wet productaansprakelijkheid. Wanneer zou blijken dat het neerstorten van een onbemand luchtvaartuig het gevolg is van een technisch falen kan er worden nagegaan of er op grond van deze wet geen vergoeding kan worden verkregen voor zowel lichamelijke als stoffelijke schade. De hypothese van de aansprakelijkheid onder de wet productaansprakelijkheid wordt in het bestek van deze masterproef niet verder besproken.³²³

172. In wat hierna volgt wordt er dieper ingegaan op de twee situaties van schade en de daaruit volgende aansprakelijkheid. Daarnaast wordt ook de verzekering besproken die moet

³²⁰W. VERHEYEN, “Onbemande luchtvaartuigen, Vogelvrij of (nu al) gekooid?”, *NJW* 2015, nr. 322, 338.

³²¹ Art. 1382-83 Burgerlijk wetboek 21 maart 1804, *BS* 3 september 1807.

³²² W.VAN GERVEN, *Verbintissenrecht*, Leuven, Acco, 2006, 417.; H. BOCKEN, “Actuele problemen inzake het oorzakelijke verband”, in M. STORME (red.), *Recht halen uit aansprakelijkheid, Postuniversitaire Cyclus Willy Delva 1992-1993*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 82.; H. BOCKEN en I. BOONE, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2011, 11-12.

³²³ Wet 25 februari 1991 betreffende de aansprakelijkheid voor producten met gebreken, *BS* 22 maart 1991, 5884.; W. VERHEYEN, “Onbemande luchtvaartuigen, Vogelvrij of (nu al) gekooid?”, *NJW* 2015, nr. 322, 338.

worden afgesloten voor het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen en wat de omvang is van de schadevergoedingen.

5.2.1. Verzekeringen voor het gebruik van een Remotely Piloted Aircraft System

173. Op Europees niveau bestaat er een verordening die voorziet in de verzekeringseisen van luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen.³²⁴ Deze verordening legt een verplichte verzekering op voor luchtvaartuigen waarbij de toestellen met een maximale startmassa van minder dan 20 kg worden uitgesloten van het toepassingsgebied.³²⁵ Dit betekent dat in principe onbemande luchtvaartuigen voor recreatief gebruik niet onder het toepassingsgebied vallen en de bestuurders, op basis van deze bepaling, niet verplicht zijn om hun toestellen te verzekeren. Toch blijkt uit de Mid-term Evaluation van de verordening nr. 785/2004 dat we onbemande luchtvaartuigen vooralsnog onder het toepassingsgebied moeten brengen.³²⁶ Het probleem bij deze verordening is dat er geen concrete oplossingen worden geboden voor de bijzondere aansprakelijkheids- en verzekeringsaspecten die onoverkomelijk verbonden zijn aan het gebruik van een RPAS. In het advies, van het Europees Economisch en Sociaal Comité, aan het Europees Parlement en de Raad wordt er dan ook bijzondere aandacht besteed aan die specifieke verzekeringen en aansprakelijkheidsaspecten. Het advies werpt op dat, ten aanzien van het algemeen gebruik van RPAS in de samenleving, een adequate regelgeving omtrent de verantwoordelijkheden van de gebruiker en de derdenaansprakelijkheid, een minimale basisvoorwaarde is.³²⁷

174. Oorspronkelijk werden onbemande luchtvaartuigen in België, alvorens de inwerkingtreding van het KB-RPA, verzekerd naar analogie met modelluchtvaartuigen. Het was mogelijk om deze toestellen te verzekeren, onder de familiale verzekering van de bestuurder, op voorwaarde dat het toestel geen personen of goederen vervoert en niet werd

³²⁴ Verord.Comm. nr. 785/2004, 21 april 2004, betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, *Pb.L.* 30 april 2004, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:138:0001:0006:NL:PDF>.

³²⁵ Art. 2, b) Verord.Comm. nr. 785/2004, 21 april 2004, betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, *Pb.L.* 30 april 2004, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:138:0001:0006:NL:PDF>.

³²⁶ W. VERHEYEN, "Onbemande luchtvaartuigen, Vogelvrij of (nu al) gekooid?", *NJW* 2015, nr. 322, 338.; Steer Davies Gleave, "Mid-term evaluation of Regulation 785/2004 on insurance requirements of air carriers and aircraft operators.", juli 2012, http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/internal_market/2012-07-insurance-requirements.pdf.

³²⁷ EESC, Advies voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, 2014.

ingezet voor professionele doeleinden. Wanneer men dus voor het recreatief gebruik, een onbemand luchtvaartuig wou verzekeren, was dit mogelijk mits inachtnaam van een aantal regels. De vlieghoogte en de afstand tot huizen, was beperkt tot 200 meter; Het toestel mocht men niet laten opstijgen in eigen tuin om burens te filmen en/of fotograferen; Het was ook niet toegelaten om boven een openbaar park, een stad of het platteland te vliegen, zonder een uitdrukkelijke toestemming alsook verboden om te vliegen voor commerciële doeleinden.³²⁸ Het was in België, alvorens de inwerkingtreding van het KB-RPA, derhalve mogelijk om een verzekering af te sluiten voor een onbemand luchtvaartuig. De premies die toen aan deze verzekeringen verbonden waren, werden vaak berekend op basis van de premies die van toepassing waren op bemande luchtvaartuigen, omdat de vraag naar die specifieke verzekeringen nog te gering was en het bovendien nog niet algemeen toegelaten was om te vliegen met een op afstand bestuurd luchtvaartuig.³²⁹

175. Vandaag wordt het sluiten van een verzekering uitdrukkelijk opgelegd in het KB-RPA van 10 april 2016. In artikel 97 wordt bepaald dat elke exploitant, zelfs voor niet-commerciële activiteiten, een verzekering burgerlijk aansprakelijkheid moet afsluiten om de lichamelijke en materiële schade aan derden te dekken.³³⁰ De veiligheidsgarantie staat centraal. De bestuurder van een RPAS of iedereen die betrokken is bij de toepassingen ervan, moet onmiddellijk elk incident of ongeval dat zich voordoet bij het gebruik van RPAS melden, zowel aan het Directoraat-generaal Luchtvaart als melden aan de Air Accident Investigation Unit.³³¹ Air Accident Investigation Unit, is een autonome cel die instaat voor het onderzoek van luchtvaartongevallen of incidenten waarbij de instelling haar bevindingen achteraf verwoordt via verslagen die gepubliceerd worden op de website van de FOD Mobiliteit.³³² Deze instelling valt rechtstreeks onder de bevoegdheid van het DGLV (*supra* 28, nr. 52) en werkt actief mee aan de veiligheid van de burgerluchtvaart.³³³

³²⁸www.aginsurance.be/Retail/nl/gezin/gezin/Paginas/drone-reglementering-en-verzekering.aspx.

³²⁹EESC, Advies voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, 2014.; W. VERHEYEN, "Onbemande luchtvaartuigen, Vogelvrij of (nu al) gekooid?", *NJW* 2015, nr. 322, 338.

³³⁰ Art. 97 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, *BS* 15 april 2016, 25944.

³³¹ Art. 96 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, *BS* 15 april 2016, 25944.

³³²http://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/ongevallen_en_incidenten/onderzoeksverslagen.

³³³ M. BOCKSTAELE en P. PONSAAERS, *Bijzonder inspectiediensten: overzicht, bevoegdheden, instrumenten, samenwerking en knelpunten*, Antwerpen, Maklu, 2015, 243.

5.2.1.1. Verzekeringen voor burgerlijke aansprakelijkheid

176. Een verzekering is een “overeenkomst waarbij een partij, de verzekeraar, zich tegen betaling van een vaste of veranderlijke premie tegenover een andere partij, de verzekeringsnemer, ertoe verbindt een in de overeenkomst bepaalde prestatie te leveren in het geval zich een onzekere gebeurtenis voordoet, waarbij, naargelang het geval, de verzekerde of de begunstigde belang heeft dat die zich niet voordoet.”³³⁴ De aansprakelijkheidsverzekering dekt het risico dat de verzekerde de schade moet vergoeden die door een derde wordt geleden. De aansprakelijkheidsverzekering is eigenlijk een vorm van een schadeverzekering die het risico op vermogensschade dekt.³³⁵

177. Een voorbeeld van een aansprakelijkheidsverzekering is de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid van het privéleven (hierna: BA-privé). Deze verzekering dekt de aansprakelijkheid voor materiële schade en/of de lichamelijke schade die u aan derden verricht.³³⁶ De verzekering BA-privé moet worden afgesloten door de exploitant van een RPAS of bij gebrek daarvan door de bestuurder.³³⁷ Er bestaan in België reeds een aantal verzekeringsmaatschappijen die het verzekeren van een onbemand luchtvaartuig reeds expliciet toelaten onder de verzekering BA-privé.³³⁸

178. In de meeste verzekeringsvoorwaarden van een verzekering BA-privé was er reeds voorzien in de dekking van schade veroorzaakt door modelvliegtuigen.³³⁹ In de CIR/GDF-01 wordt ten aanzien van de bestuurders van modelluchtvaartuigen vereist dat zij zich verzekeren voor hun burgerlijke aansprakelijkheid voor een bedrag van minimum 2.500 000 EUR ten aanzien van lichamelijke schade en voor een bedrag van minimum 500.000 EUR ten aanzien van materiële schade.³⁴⁰ Hoewel een op afstand bestuurde luchtvaartuig niet helemaal hetzelfde is als modelvliegtuig, kan de verzekering voor het recreatief gebruik van onbemande

³³⁴ Art. 5, 14° wet 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, *BS* 30 april 2014, 35487.

³³⁵ H. BOCKEN en I. BOONE, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2011, 13.

³³⁶ Koninklijk besluit 12 januari 1984 tot vaststelling van de minimumgarantievoorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst met betrekking tot het privé-leven, *BS* 31 januari 1994, 1382.

³³⁷ Art. 97 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, *BS* 15 april 2016, 25944.

³³⁸ www.drone-insurance.be/.

³³⁹ www.amma.be/nl/pdf/resp_aansp/rcf_baf/cg_av/01-FA-AV-PDF-0211-V06-NL.pdf;

www.ethias.be/part/pdf/nl/Algemene_voorwaarden/av_familiale_nl.pdf.

³⁴⁰ Art. 9.1. CIR/CDF – 01, 29 juli 2013, <http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/gdf01.pdf>.

luchtvaartuigen wel gelijkaardig zijn. Er lijkt mijns inziens dan ook geen probleem om een verzekering af te sluiten voor het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen onder een verzekering BA-privé, wat voortaan ook verplicht is in België.³⁴¹ Problematisch is het wel wanneer er geen verzekering werd afgesloten of het niet mogelijk is om de exploitant, van het toestel dat schade verrichtte, te identificeren en het bijgevolg niet mogelijk is om een aansprakelijke aan te duiden voor de schade die veroorzaakt werd aan derden en/of hun goederen.

5.2.1.2. Zaakschadeverzekering

179. Daarnaast kan men als eigenaar van een RPAS ook schade hebben aan het onbemand luchtvaartuig zelf, ongeacht of er andere personen en objecten betrokken zijn bij een incident. Ook voor loutere zaakschade is het mogelijk om zich te verzekeren in België. Zaakverzekeringen bieden een dekking voor de beschadiging van aan zaak.³⁴² Deze verzekering wordt niet verplicht gesteld onder het KB-RPA.³⁴³ In geval van een zaakverzekering wordt afgesloten gaat het om een verzekering ter bescherming van de eigen schade die men lijdt aan een patrimonium, bijvoorbeeld door het neerstorten van het onbemand luchtvaartuigen heeft men schade aan het toestel waarvan men eigenaar is.³⁴⁴ Ten aanzien van (bemande) vliegtuigen bestaat er reeds een casco- of omniumverzekering die voorziet in de dekking van materiële schade.³⁴⁵ Naar analogie zou het ook mogelijk moeten zijn om, ten aanzien van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, een omniumverzekering af te sluiten. Of dit vandaag de dag al mogelijk is, is niet duidelijk.

5.2.2. Omvang schadevergoeding

180. Voor een duidelijke bespreking van de omvang van de schadevergoeding moeten we een onderscheid maken tussen het gemeenrecht en het aansprakelijkheidsrecht. Het

³⁴¹ F. EECKHOUT, “Verzekeringsmaatschappij dekt schade door drones”, *Het Laatste Nieuws* 24 april 2016.

³⁴² Hoofdstuk 2 wet 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, *BS* 30 april 2014, 35487.

³⁴³ Art. 97 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen, *BS* 15 april 2016, 25944.

³⁴⁴ H. BOCKEN en I. BOONE, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2011, 253-256.; http://economie.fgov.be/nl/consument/Verzekering/Assurance_auto/Omniumverzekering/#.VxtJhjCLTIU.

³⁴⁵ www.aviabel.com/nl-be/aboutus/Documents/AVIA_fiche_luchtvaartuig_NL_102014.pdf.

gemeenrechtelijk kader voorziet in een integrale vergoeding van de schade.³⁴⁶ Dit betekent dat de schadevergoeding “*juist passend en volledig moet zijn, niet minder maar ook niet meer.*” Wie aansprakelijk wordt gesteld voor het veroorzaken van schade, zal ertoe gehouden zijn om deze te herstellen. In principe moet herstel in natura gebeuren, maar als dit niet mogelijk is kan er worden overgegaan tot een geldelijke vergoeding. Het is de rechter die zich zal uitspreken over de een integrale vergoeding waarbij de beoordeling nauwkeurig en in *concreto* geschiedt.³⁴⁷

181. Naast de integrale vergoeding in het gemeenrecht wordt in het aansprakelijkheidsrecht veelal voorzien in een wettelijke financiële beperking. Het Verdrag van Rome, dat de beperking van de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door luchtvaartuigen regelt, bepaalt dat: “*elke persoon die op het aardoppervlak schade lijdt, heeft onder de bij dit Verdrag bepaalde voorwaarden, recht op vergoeding enkel en alleen door het feit dat het vaststaat dat de schade te wijten is aan een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig of aan een daaruit vallende persoon of zaak. Er bestaat geen aanleiding tot vergoeding, indien de schade niet het rechtstreekse gevolg is van het feit dat ze veroorzaakt heeft of indien zij alleen te wijten is aan het feit dat het luchtvaartuig door het luchtruim vliegt overeenkomstig de geldende bepalingen betreffende het luchtverkeer.*”³⁴⁸ In het Verdrag wordt de omvang van de schadevergoeding beperkt afhankelijk van het gewicht van het luchtvaartuig. Zo wordt ten aanzien van luchtvaartuigen van hoogstens 1000 kg, de grondschade beperkt tot ongeveer 30.000 EUR. Onbeperkte aansprakelijkheid van de exploitant zal enkel worden toegepast indien wordt bewezen dat de schade van de betrokkene veroorzaakt is door een opzettelijke daad of verzuim, met het inzicht om schade te verrichten.³⁴⁹

182. Inzake het Verdrag van Rome moet er wel worden opgemerkt dat het bedrag van 30.000 EUR slechts een afronding is, mits in het Verdrag de bedragen nog steeds in oude Belgische Frank uitgedrukt staan. Hierbij moet ook worden opgemerkt dat er geen rekening wordt gehouden met inflatie. Stel nu dat door het neerstorten van een onbemand luchtvaartuig iemand levenslang invalide wordt, dan lijkt het beperkte bedrag van 30.000 EUR als schadevergoeding,

³⁴⁶ Burgerlijk wetboek van 21 maart 1804, BS 3 september 1807.

³⁴⁷ H. BOCKEN en I. BOONE, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2011, 217-230.

³⁴⁸ Art. 1 verdrag 7 oktober 1952 betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, ondertekend te Rome, op 7 oktober 1952, BS 27 september 1966, 9593.

³⁴⁹ Art. 11-12 verdrag 7 oktober 1952 betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, ondertekend te Rome, op 7 oktober 1952, BS 27 september 1966, 9593.

mijns inziens, zeer weinig. De kans dat de rechter dit bedrag zal beoordelen, als een billijke en redelijke vergoeding, is miniem.³⁵⁰

183. Zowel de integrale vergoeding in het gemeenrecht als de maximale vergoeding voorzien in het Verdrag van Rome, veronderstellen de situatie van de buiten-contractuele aansprakelijkheid. Indien er sprake is van een schadevergoeding binnen de contractuele aansprakelijkheid zal de omvang van de schadevergoeding bepaald worden a.d.h.v. de overeenkomst die aan de basis ligt van de verhouding tussen de partijen.³⁵¹

5.2.3. Identificatie van het toestel en bestuurder

184. De European Aviation Safety Agency (EASA), geeft in haar “concept of drones” een aantal voorstellen om de risico’s, die betrokken zijn bij de toepassingen van onbemande luchtvaartuigen, zoveel mogelijk te vermijden. De nationale autoriteiten kunnen bijvoorbeeld voorzien in een registratie van toestellen op een beveiligd databestand of voorzien in een installatie van een chip of simkaart, die een toestel makkelijk traceerbaar maakt.³⁵² Evenzeer in een verslag van het Europees Parlement wordt als oplossing voor de toekomst verwezen naar de installatie van een ID-chip.³⁵³ Het voorstel kwam oorspronkelijk van Matthijs van Miltenburg³⁵⁴, die met het idee kwam om een soort van herkenning-chip in onbemande luchtvaartuigen te installeren, een zogenaamd “kentekenplaat”, die een rol kan spelen in aansprakelijkheidsdiscussies. De vereiste van “kentekenplaat” is echter beperkt tot een bepaald gewicht en niet vereist voor een toestel met een licht gewicht of de zogenaamde “speelgoed-categorie” van RPAS.³⁵⁵

³⁵⁰W. VERHEYEN, “Onbemande luchtvaartuigen, Vogelvrij of (nu al) gekooid?”, *NJW* 2015, nr. 322, 338.

³⁵¹*Ibid.*

³⁵² EASA, Concept of operation for Drones, “A risk based approach to regulation of unmanned aircraft”, www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf; F. BOOGAARD, “Drones krijgen kentekens om eigenaar te achterhalen.”, 27 oktober 2015.; Belga, “Europa zet lijnen uit voor veilig gebruik van commerciële drones.”, *Het Laatste Nieuws*, 29 oktober 2015.

³⁵³ Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPAS), algemeen bekend als onbemande luchtvaartuigen (UAV), op gebied van burgerluchtvaart, 25 september 2015, A8-0261/2015, www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0261+0+DOC+XML+V0//NL#title1.

³⁵⁴Matthijs van Miltenburg, is een Nederlandse politicus die zetelde in het Europees Parlement vanaf 1 juli 2014 (D66).

³⁵⁵www.drones.nl/nieuws/2015/10/europees-parlement-gaat-akkoord-met-voorstel-om-kentekenplaat-aan-drones-toe-te-voegen; <https://europa.d66.nl/2015/10/29/d66-wil-chip-voor-drones-als-kentekenplaat/>. ; W. DE JAGER, “Verplichte registratie van drones”, 29 oktober 2015. ; X. , “RPAS binnenkort allemaal uitgerust met een traceerchip?”, www.drone-kopen.be/wetgeving/rpas-binnenkort-allemaal-uitgerust-met-een-traceerchip/.

185. Eveneens in een advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité wordt uitdrukkelijk gewezen op het belang dat ten aanzien van *elk* toestel een herkenning of identificatiesysteem moet worden voorzien, idem dito voor de kleinere RPAS van minder dan 150 kg.³⁵⁶

186. Voor het recreatief gebruik is in België geen registratie van het luchtvaartuig vereist.³⁵⁷ Registratie laat nochtans toe om een toestel te identificeren wanneer er zich een incident heeft voorgedaan. Men kan a.d.h.v. het register makkelijk de eigenaar van het toestel terugvinden.³⁵⁸ Hoe men dit zal doen ten aanzien van het recreatief gebruik is tot op heden niet duidelijk. Toch is het niet uitgesloten dat ook recreatief gebruik schade kan aanrichten en het bijgevolg van belang zal zijn om een aansprakelijke te identificeren. Er is momenteel nog geen duidelijke oplossing voorhanden, maar het meest effectieve voorstel om RPAS te controleren, lijkt de tracer via het gps-systeem te zijn.³⁵⁹ Een *track and trace* volgsysteem, is een methode waarmee goederen, personen of dieren kunnen worden opgespoord. Dit systeem wordt tot op heden vooral gebruikt om auto's op te sporen die gestolen zijn en waarbij zo een systeem werd geïnstalleerd. Het gaat om een klein toestelletje voorzien van een gps-systeem dat men kan monteren in of op een toestel.³⁶⁰

187. Tenslotte bestaat er sinds kort een internetplatform, '*Idronect*', dat de vergunningsaanvragen voor onbemande luchtvaartuigen moet vergemakkelijken in ons land. Het platform scant elke vergunningsaanvraag die wordt ingediend en alleen de geldige worden verder gestuurd naar het Directoraat-generaal. Daarenboven kan '*Idronect*' ook *realtime tracking* van drones mogelijk maken. Dit systeem zorgt ervoor dat wanneer een onbemand

³⁵⁶ EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITE (EESC), *Advies over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad – Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart – de openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen*, COM(2014) 207 final, Pb.L. 15 januari 2014, nr. 012/14, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014AE3189&from=NL>.

³⁵⁷ Art. 53 – 64 Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, BS 15 april 2016, 25944.

³⁵⁸ Art. 53 Koninklijk besluit 10 april 2016 tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, BS 15 april 2016, 25944.; http://mobilit.belgium.be/nl/Resources/publicaties/luchtvaart/pub_luchthavens_faq_drones.

³⁵⁹B. BELMANS, "VITO en Flight Plus kondigen nieuwe drone software aan", 5 augustus 2015, www.engineeringnet.be/belgie/detail_belgie.asp?Id=14880&titel=Vito%20en%20Flight%20Plus%20kondigen%20nieuwe%20drone%20software%20aan%20&category=technologie.; J. ADAMS, "How a Trackimo GPS Tracker Saved My Drone and Wallet!", www.trackimo.com/index.php/en/blog/253-how-a-trackimo-gps-tracker-saved-my-drone-and-wallet.

³⁶⁰<http://gps-tracker-info.weebly.com/>.; www.drone-kopen.be/product/mini-gps-tracker/.

luchtvaartuig zich buiten een toegelaten zone bevindt, er een alarm zal afgaan. Het platform kan zowel door recreatieve gebruikers als semi-professionals worden gebruikt en voorziet in een gratis inschrijving.³⁶¹

5.3. Conclusie

188. Door de opmars in de samenleving van de onbemande luchtvaartuigen wordt er gewaarschuwd voor het aantal ongeschoolde gebruikers die het luchtruim zullen betreden. Dit brengt ongetwijfeld nieuwe risico's met zich mee op het vlak van de aansprakelijkheid. Een opleiding die verplicht wordt gesteld voor recreatieve gebruikers om veilig te leren vliegen met onbemande luchtvaartuigen, lijkt mijns inziens, een goed idee om aan het probleem van ongeschoolde gebruikers tegemoet te komen. Men zou deze verplichte opleiding bijvoorbeeld kunnen opleggen als een voorwaarde opdat schade aan een onbemand luchtvaartuig kan worden gedekt in de zaagschadeverzekering.

189. Toch zullen volgens mij er een aantal moeilijkheden ontstaan met betrekking tot de afdwingbaarheid. Hoe gaat men een recreatief gebruiker verplichten een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten voor het verrichten van schade aan derden? Daarenboven kosten deze recreatieve toestellen geen honderden euro's waardoor ook de schade aan het toestel zelf en het 'verlies' relatief meevalt, in vergelijking met de kost om een verzekering af te sluiten. Daarnaast is de omvang van de schadevergoedingen relatief beperkt. De verplichte verzekering voor schade aan derden, zal in principe wel voldoende risicodekking voorzien, maar het beperkte aansprakelijkheidsregime kan ervoor zorgen dat de verzekerde er algemeen voor kiest om een risico te lopen en geen verzekering af te sluiten.

³⁶¹www.idroneconnect.com/; W. DE PRETER, "1 ambtenaar moet duizenden drone-verzoeken verwerken", *De Tijd* 2 februari 2016.

CONCLUSIE

190. Het is ontegensprekelijk dat het fenomeen ‘drones’ nieuwe maatschappelijke problemen met zich meebrengt. In deze masterproef maak ik een beoordeling of de huidige regelgeving adequaat is om deze nieuwe vormen van overlast en misdrijven op te sporen en te beteugelen. Ik heb deze problematiek belicht vanuit diverse invalshoeken: eerst was er een bespreking van de regelgeving die het vliegen met de toestellen regelt in ons Belgisch luchtruim. Het gaat hierbij over de Luchtvaartwet, het Luchtvaartbesluit, vliegverkeersregels en het Koninklijk besluit tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen. Daarna besprak ik de wetgevingen die van toepassing zijn wanneer een onbemand luchtvaartuig uitgerust is met een technologie om beelden of persoonsgegevens te verzamelen. Hierbij behandelde ik het recht op eerbiediging van het privéleven, het recht op afbeelding en de bescherming van de verwerking van persoonsgegevens. In het daaropvolgend hoofdstuk werd er ingegaan op de soorten overlast en misdrijven die onbemande luchtvaartuigen kunnen veroorzaken. Er werd gekeken naar welke types overlast zich reeds hebben voorgedaan sinds het verschijnen van deze tuigen op de commerciële markt. Daarna werd onderzocht of de strafrechtelijke bepalingen die van toepassing zijn op inbreuken zoals woonstschennis, voyeurisme en diefstal voldoende tegemoetkomen wanneer deze inbreuken begaan worden door een op afstand bestuurd luchtvaartuig. In het laatste hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het veiligheidsaspect waarbij de aansprakelijkheid en het verzekeringsmechanisme worden belicht.

191. In België kwam de regelgeving met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen tot stand op 10 april 2016 en werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 15 april 2016. Ons land had al een tijd nood aan een wettelijk kader en kwam als een van de latere landen, binnen de EU, uiteindelijk met een regelgeving. Dit Koninklijk besluit is vooral ten aanzien van het professioneel commercieel gebruik een grote doorbraak. Tot voor kort was er namelijk een algemeen verbod om te vliegen met RPAS, tenzij mits machtiging van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Voor de economische belangen en de verdere commerciële ontwikkelingen in de drone-sector was het verbod een grote rem. Sinds het Koninklijk besluit is het voortaan toegestaan, onder bepaalde voorwaarden, om legaal te vliegen met RPAS in het Belgisch luchtruim.

192. Er worden in de nieuwe regelgeving een aantal voorwaarden opgelegd waaraan een bestuurder of exploitant rekening mee moet houden, alvorens er kan gevlogen worden met onbemande luchtvaartuigen. Voor het recreatief gebruik is het Koninklijk besluit slechts beperkt van toepassing. Indien een onbemand luchtvaartuig wordt gebruikt voor uitsluitend recreatieve doeleinden, met een maximum van 10 meter hoogte rondvliegt, het toestel gebruikt wordt voor persoonlijke doeleinden buiten de openbare ruimte, niet in een straal van 3km rond een luchthaven of een luchtvaartterrein vliegt, niet vliegt boven een industrieel complex, gevangenis, nucleaire installaties, groot aantal mensen in openlucht, de gebruiker ervoor zorgt dat de veiligheid steeds wordt nageleefd en zich houdt aan de regelgeving inzake privacy, dan zal het Koninklijk besluit in principe niet van toepassing zijn. Het Koninklijk besluit is naar mijn mening te beperkt om de veiligheid omtrent het recreatief gebruik te garanderen. Ten eerste wordt in het KB verwezen naar de naleving van de regelgeving omtrent veiligheid en privacy zonder concrete oplossingen voor deze vraagstukken aan te brengen. Er wordt verwacht om als recreatief bestuurder veilig te vliegen met een toestel, maar er worden geen opleidingen noch attesten of examens vereist. Enkel een burgerlijk aansprakelijkheidsverzekering wordt verplicht gesteld. De wetgever heeft zich, mijns inziens, te voorzichtig opgesteld waardoor toekomstige ontwikkelingen worden uitgesloten en er bijgevolg geen langetermijnperspectief in de wet vervat ligt. Bovendien heeft de wetgever het ook nagelaten om strafbepalingen te voorzien om overtredingen te beteugelen.

193. Er kan pas sprake zijn van een 'privacyprobleem' indien een onbemand luchtvaartuig is uitgerust met systemen waarbij het mogelijk is om persoonsgegevens te verzamelen. Persoonsgegevens mogen dus in principe enkel worden verkregen voor een welbepaald, gerechtvaardigd doel en indien deze rechtmatig worden verwerkt. We kunnen besluiten dat de Belgische wetgeving op zich voldoende ruim is geformuleerd om het medium drones als een geautomatiseerde gegevensverwerker te definiëren, maar de effectieve controle daarentegen niet voldoende is uitgewerkt. Zo zullen onbemande luchtvaartuigen zonder enige belemmering ongeïdentificeerd kunnen binnen dringen in de privésfeer van personen en zonder toestemming persoonsgegevens verzamelen zodat er onzekerheid blijft bestaan hoe de controle in de praktijk zal worden uitgevoerd.

194. Het feit dat op afstand bestuurde luchtvaartuigen bepaalde strafrechtelijke misdrijven vergemakkelijken valt niet te ontkennen. Misdrijven zoals woonstschennis, afluisteren van gesprekken, bespieden van personen, inclusief belaging en voyeurisme, kunnen vanuit een heel

andere dimensie worden begaan door het gebruik van RPAS. Toch mag het gevaar op deze inbreuken niet worden overschat. Alle ICT-apparaten kunnen zulke misdrijven makkelijk verwezenlijken en komen hoogstwaarschijnlijk in de praktijk ook veel meer voor dan tot op heden het geval is met onbemande luchtvaartuigen. Merk op dat het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen nog maar een begin is en er wel rekening zal moeten worden gehouden met de kans dat deze toestellen kunnen worden gebruikt voor onrechtmatige doeleinden. Inbreuken en overlast begaan door het recreatief gebruik van onbemande luchtvaartuigen wordt, mijns inziens, voldoende beheerst door de strafwet. Ook in dit geval zijn de strafrechtelijke bepalingen vaak voldoende ruim geformuleerd om zoveel mogelijk te voorkomen dat bepaalde praktijken of technische hulpmiddelen buiten het toepassingsgebied zouden vallen.

195. Tenslotte werd er ook aandacht besteed aan de veiligheidsaspecten. Het gaat hier om de aansprakelijkheidsregelen en verzekeringsmechanismen. Door de opmars van de onbemande luchtvaartuigen wordt er gewaarschuwd voor het aantal ongeschoolde gebruikers die het luchtruim zullen betreden. Dit betekent dat ook het risico op schade veroorzaakt door RPAS zal toenemen. In het Koninklijk besluit tot de op afstand bestuurd luchtvaartuigen wordt de verplichting opgelegd om, zowel voor commercieel gebruik als niet-commercieel gebruik, een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid af te sluiten. Het gaat hier om een verplichte verzekering, die zowel de lichamelijke schade als de materiële schade veroorzaakt aan derden, dekt. De dekking van onbemande luchtvaartuigen in een burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering is, naar mijn mening, geen probleem aangezien tot op heden in vele verzekeringsovereenkomsten het reeds mogelijk was om je te verzekeren voor schade door modelluchtvaartuigen. Ondanks het feit dat modelluchtvaartuigen en onbemande luchtvaartuigen niet identiek hetzelfde zijn, kan er wel een gelijkaardige regeling worden uitgebouwd voor RPAS. Een probleem dat hier wel kan rijzen is de afdwingbaarheid. Het Koninklijk besluit legt wel een verplichting op tot het afsluiten van een verzekering, maar dit betekent niet dat dit ook effectief wordt gedaan. Zeker ten aanzien van het recreatief gebruik kan het afsluiten van een verzekering vaak meer kosten met zich meebrengen dan de uiteindelijke aankoopprijs van het toestel. Ook hier zal het ontbreken van de registratie en de identificatie, problemen naar voren brengen met betrekking tot de betuigeling van onverzekerden.

196. We kunnen besluiten dat het gevaar en de angst ten aanzien van de op afstand bestuurd luchtvaartuigen niet mag worden overdreven. Uiteraard brengen deze nieuwe ‘fenomenen’

bezorgdheden met zich mee, maar voor het recreatief gebruik moet dit beperkt worden. Er bestaat wel degelijk een reële kans op inbreuken en overlast maar of deze gevaarlijker zijn dan de technologieën die wij reeds kennen valt te betwijfelen. De Belgische wetgeving is in principe, op zowel het vlak van de veiligheid in het luchtruim, de privacy als de aansprakelijkheid voldoende ruim, om de meeste inbreuken en overlast te beperken of te bestraffen. De wettelijke bepalingen zijn neutraal en duurzaam geschreven opdat ook het gebruik van onbemande luchtvaartuigen onder het toepassingsgebied kan vallen. Aangezien de integratie van drones in onze samenleving nog maar een begin is, zal er moeten worden afgewacht of de enkele ‘schoonheidsfoutjes’ in het Koninklijk besluit en de beperkte hiaten in de andere wetgevingen, in de praktijk een probleem zullen vormen. Het controleprobleem ten aanzien van het gebruik van onbemande luchtvaartuigen, blijft wel een belangrijk aandachtspunt. De grootste angst voor deze toestellen is dat zij “buiten bereik” kunnen vliegen waardoor het moeilijk is om deze toestellen te detecteren, te identificeren of zelfs in beslag te nemen.

197. De nieuwe ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Het is dus aangewezen dat de wetgever alert blijft en steeds een evaluatie maakt of de bestaande regelgevingen blijven volstaan om deze toekomstige ontwikkelingen te kunnen bijbenen.

BIBLIOGRAFIE

➤ WETGEVING

Internationaal verdrag van 19 december 1966 inzake burgerrechten en politieke rechten, *BS* 6 juli 1983, 8815.

Art. 6 Universele Verklaring van de Rechten van de Mens van 10 december 1948, *BS* 31 maart 1949, 2488.

Verdrag 7 oktober 1952 betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt, ondertekend te Rome, op 7 oktober 1952, *BS* 27 september 1966, 9593.

Art. 8 EVRM.

Art. 8 Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie van 18 december 2000, C- 364, *Pb. L.*, 10.

Convention on International Civil Aviation, Chicago 7 december 1944, www.icao.int/APAC/Meetings/2012_FAOSD_Training/Doc7300%20-%20Convention%20of%20ICAO.pdf

Artikel 8 Convention on International Civil Aviation, Ninth Edition 2006, www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf

Riga Declaration on Remotely Piloted Aircraft, “Framing the future of aviation”, *Riga* 6 maart 2015, <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf>.

Standardised European Rules of the Air (SERA) mandate, www.eurocontrol.int/articles/standardised-european-rules-air-sera-mandate-part.

Verord.Comm. nr. 785/2004, 21 april 2004, betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, *Pb.L.* 30 april 2004, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:138:0001:0006:NL:PDF>.

Verord. Comm. Nr. 923/2012, 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en – procedures

en tot wijziging van Uitvoeringsverordening nr. 1035/2011 en Verordeningen nr. 1265/2007, nr. 1794/2006, nr. 730/2006, nr. 1033/2006 en nr. 255/2010, *Pb.L.* 13 oktober 2012, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:281:0001:0066:NL:PDF>.

Uitvoeringsverord.Comm. nr. 923/2012, 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende de lichtvaartdiensten en -procedures, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:281:0001:0066:NL:PDF>.

Richtlijn Europees Parlement en de Raad nr. 95/46/4G van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, *Pb. L.* 23 november 1995, afl. 281, 31-50.

Overweging (27) Richtlijn Europees Parlement en de Raad nr. 95/46/EG van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, *Pb. L.* 23 november 1995, afl. 281, 31-50.

Art. 22 Grondwet van 17 februari 1994, *BS* 17 februari 1994, 4054.

Art. 584 Gerechtelijk wetboek 10 oktober 1967, *BS* 31 oktober 1967, 11360.

Art. 8 wet van 1 februari 2016 tot wijziging van diverse bepalingen wat de aanranding van de eerbaarheid en het voyeurisme betreft, *BS* 19 februari 2016, 13126.

Art. 47 sexies, §1, laatste lid, wet 6 januari 2003 betreffende de bijzonder opsporingsmethoden en enige andere onderzoeksmethoden, *BS* 12 mei 2003, 25351.

Art. XI.174 Wet van 19 april 2014 houdende invoeging van boek XI, “Intellectuele eigendom” in het Wetboek van economisch recht, en houdende de invoeging van bepalingen eigen aan boek XI in de boeken I, XV en XVII van hetzelfde Wetboek, *BS* 12 juni 2014, 44.352.

Art. 135 §2, 7° Nieuwe Gemeentewet van 24 juni 1988, *BS* 3 september 1988, 12482.

Art. 119bis Nieuwe Gemeentewet van 24 juni 1988, *BS* 3 september 1988, 12482.

Artikel 1, 2 en 5 wet 19 juli 1991 wet tot regeling van het beroep van privé-detective, *BS* 2 oktober 1991, 21604.

Art. 1382-83 Burgerlijk wetboek 21 maart 1804, *BS* 3 september 1807.

Art. 5, 14° wet 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, *BS* 30 april 2014, 35487.

Wetboek van strafvordering 17 november 1808, *BS* 27 november 1808.

Strafwetboek van 8 juni 1867, *BS* 9 juni 1867, 3133.

Wet houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, *BS* 26 juli 1937, 4732.

Wet 8 december 1992 houdende de omzetting in Belgisch recht van de richtlijn 1995/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

Wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 18 maart 1993, 5801.

Wet 30 juni 1994 ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer tegen het afluisteren, kennismaken en openen van privé-communicatie en -telecommunicatie, *BS* 24 januari 1995, 1542.

Wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, *BS* 31 mei 2007, 29529.

Wet 4 april 2014 tot wijziging van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, *BS* 25 april 2014, 34850.

Wet van 13 mei 1999 tot invoering van gemeentelijke administratieve sancties, *BS* 10 juni 1999, 21629.

Wet van 30 oktober 1998 die een artikel 442bis in het strafwetboek invoegt met het oog op de strafbaarstelling van de belaging, *BS* 17 december 1998, 40074.

Wet 25 maart 2016 tot wijziging van artikel 442bis van het Strafwetboek, *BS* 5 april 2016, 22563.

Wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van gifstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotropische stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen

gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, *BS* 6 maart 1921, 1834.

Wet van 3 mei 2003 tot wijziging van de wet van 24 februari 1921, *BS* 2 juni 2003, 29917.

Wet 25 februari 1991 betreffende de aansprakelijkheid voor producten met gebreken, *BS* 22 maart 1991, 5884.

Koninklijk besluit 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, *BS* 15 april 2016, 25944.

Koninklijk besluit van 31 december 1930 houdende regeling van de slaapmiddelen en de verdovende middelen en betreffende risicobeperking en therapeutisch advies, *BS* 10 januari 1931, 104.

Koninklijk besluit 12 januari 1984 tot vaststelling van de minimumgarantievoorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst met betrekking tot het privé-leven, *BS* 31 januari 1994, 1382.

Koninklijk besluit tot regeling der luchtvaart van 15 maart 1954, *BS* 26 maart 1954, 2274.

Koninklijk besluit betreffende de veiligheid van speelgoed van 19 januari 2011, *BS* 10 februari 2011, 10440.

Koninklijk Besluit 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende de luchtvaartnavigatiediensten en – procedures, *BS* 30 december 2014, 106833.

Koninklijk besluit van 1 februari van 2001 ter uitvoering van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *BS* 13 maart 2001, 7839.

Koninklijk besluit van 26 oktober 1993 houdende maatregelen om te voorkomen dat bepaalde stoffen worden misbruikt voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, *BS* 22 december 1993, 28304.

Koninklijk besluit van 29 augustus 1997 betreffende de fabricage van en de handel in voedingsmiddelen die uit planten of uit plantenbereidingen samengesteld zijn of deze bevatten, *BS* 21 november 1997, 30898.;

Koninklijk besluit van 22 januari 1998 houdende regeling van sommige psychotrope stoffen en betreffende risicobeperking en therapeutisch advies, *BS* 14 januari 1999, 1044.

Vr. en Antw. Senaat, Vr. nr. 5 – 10623, 20 december 2013 (K. VANLOUWE).

Vr. en Antw., VI. Parl., Vr. nr. 781, 25 februari 2015 (M. DE CLERQ, antw. B. WEYTS).

Vr. en Antw. Senaat, Vr. nr. 5 – 10623, 20 december 2013 (K. VANLOUWE).;

Vr. en Antw. VI. Parl., Vr. nr. 524, 20 januari 2015 (P. VAN ROMPUY, antw. B. WEYTS).;

Vr. en Antw. Kamer 2014-15, Vr. nr. 64, 22 december 2014 (G. FORET).

Vr. en Antw., VI. Parl., Vr. nr. 6-498, 19 maart 2015 (P. VAN ROMPUY).

Vr. en Antw. Senaat, Vr. nr. 5-6985, 4 september 2012 (B. TOMMELEIN).

Omz. van 10 december 2009 betreffende de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, zoals gewijzigd door de wet van 12 november 2009, www.besafe.be/sites/besafe.localhost/files/wetgeving/Circulairecameras-versioncoordonnee05-2011_0.pdf.

Circulaire CIR/GDF-01 betreffende de modelluchtvaartuigen, terreinen, vliegen met modelluchtvaartuigen en modelluchtvaartmeetings, 29 juli 2013, <http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/gdf01.pdf>

Toelichting wetsvoorstel (D. CLAES., J. DURNEZ) houdende wijziging van de wetgeving betreffende de gemeentelijke administratieve sancties (GAS), *Parl.St.* Senaat 2010-11, nr. 5-1162/1.

Algemeen politiereglement van de politiezone Beernem – Oostkamp – Zedelgem, 3 juli 2014, www.lokalopolitie.be/5447/gemeentelijke-administratieve-sancties.html.

Politie Verord. 22 juni 2015, Gemeente Opglabbeek, www.opglabbeek.be/sites/default/files/verslagen-gemeenteraad/Goedkeuring%20van%20politieverordening%20ter%20beteugeling%20van%20overlast.pdf.

Regeling van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 2 december 2005, houdende nadere regels voor vluchten met een modelvliegtuig, nr. HDJZ/LUV/2005-2297, <file:///C:/Users/User/Downloads/stert-2005-239-p13-SC72618.pdf>.

➤ RECHTSPRAAK

HvJ 6 november 2003, nr. C-101/01, ECLI:EU:C:2003:596, *Jur.* 2003, I-12971.

HvJ 11 december 2014, nr. C-212/13, ECLI:EU:C:2014:2428, onuitg.

Antwerpen 12 juni 2008, *NJW* 2010, nr. 218, 206.

Brussel 4 oktober 1989, *RW* 1989-90, 651.

Brussel 7 april 2000, *JT* 2001, 779.

Kh. Brussel 11 september 1974, *JT* 1975, 136.

Rb. Antwerpen 12 mei 1989, *RW* 1989-90, 654.

Rb. Mechelen, 29 maart 1983, nr. 15.791, www.juridat.be.

Rb. Brugge 31 januari 1990, *RW* 1991-92, 234.

➤ RECHTSLEER

BOCKEN, H., “Actuele problemen inzake het oorzakelijke verband”, in M. STORME (red.), *Recht halen uit aansprakelijkheid, Postuniversitaire Cyclus Willy Delva 1992-1993*, Gent, Mys & Breesch, 1993, 82.

BOCKEN, H., en BOONE, I., *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2011, 11.

BOCKSTAELE, M., en PONSAERS, P., *Bijzonder inspectiediensten: overzicht, bevoegdheden, instrumenten, samenwerking en knelpunten*, Antwerpen, Maklu, 2015, 243.

COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over het ontwerp van Koninklijk besluit met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde*

luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, 22 juli 2015, nr. 32/2015,
https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_32_2015.pdf.

COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL),
advies over de toepasselijkheid van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens op beeldopnamen en de gevolgen ervan, 7 juni 1995, nr. 14/1995, <http://docplayer.nl/12208137-De-commissie-voor-de-bescherming-van-de-persoonlijke-levenssfeer.html>.

COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL),
Advies over de verwerking van gevoelige gegevens, in de zin van artikel 6 van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, 6 augustus 1993, nr. 07/1993,
https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_07_1993_0.pdf.

COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL),
Advies uit eigen beweging betreffende de verwerkingen van beelden, in het bijzonder verricht door middel van systemen van video-toezicht, 13 december 1999, nr. 34/1999,
www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_34_1999.pdf.

COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL),
Aanbeveling uit eigen beweging inzake de diverse toepassingsmogelijkheden van camerabewaking, 29 februari 2012, nr. 04/2012,
www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/aanbeveling_04_2012_0.pdf; www.privacycommission.be/nl/faq-page/7340#t7340n16564.

COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL),
Advies over wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, 4 februari 2015, nr. 01/2015,
www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_01_2015.pdf.

COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL),
Advies over voorontwerp tot wijziging van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, 2 oktober 2013, nr. 42/2013,
www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_42_2013.pdf.

COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER (CBPL), *Advies over de bescherming van persoonsgegevens in België*, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/bescherming-van-persoonsgegevens-in-belgie.pdf.

CRISTIAENS, T., “Vliegen met drones mag het? Status quaestionis van het wetgevend kader rond drones”, *Monard Law*, 11 juni 2015, www.monardlaw.be/home/-/asset_publisher/3DwqCLLTN4YX/content/vliegen-met-drones-mag-het-status-quaestionis-van-het-wetgevend-kader-rond-drones/maximized

CUSTERS, B.H.M., OERLEMANS, J.J., VERGOUW, S.J., *Het gebruik van drones – een verkennend onderzoek naar onbemande luchtvaartuigen*, Boom Lemma Uitgevers, 2015, file:///C:/Users/User/Downloads/ob313-volledige-tekst_tcm44-583197.pdf.

DEBEUCKEAERE, W., “Privacy, af luisteren en bespieden: het wetsontwerp-Gol”, *Tegenspraak*, 1984, 3-17.

DE BOT, D., “Eye in the sky- Het gebruik van drones en privacy”, *RW* 2014-15, 1362.

DE CORTE, R., en DE GROOTE, B., *Handboek Civiel recht*, Gent, Groep De Boeck, 2008, 373, nr. 1023.

DE HERT, P., *Privacy en het gebruik van visuele technieken door burger en politie*, Brussel, Uitgeverij Politeia nv, 1998, 53.

DE HERT, P., “Wat mogen privé-detectives eigenlijk?”, *Juristenkrant* 2000, nr. 11, 12.

DE HERT, P., en MEERSCHAUT, K., “Over openbare overlast en openbare orde”, *RW* 2007-08, 953-955.

DE SCHEPPER, T., HARDYNS, W., DE PAUW, E., en MEULEMAN, K., *Drones 75 vragen en antwoorden*, 2015, die Keure, 97.

DEVROE, E., "Last van overlast: volle G.A.S. vooruit?", *Orde van de Dag*, 2003, nr. 24, 7-38.

DEVROE, E., VAN DER VIJVER., K., HARDYNS, W., en VAN DIJK, A., “De toekomst van de politie”, Antwerpen, Maklu, 2014, 79-81.

DIERICKX, L., *Het recht op afbeelding*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 33.

EASA, Concept of operation for Drones, “A risk based approach to regulation of unmanned aircraft”, www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf.

EUROPEAN COMMISSION, “Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)”, http://ec.europa.eu/growth/sectors/aeronautics/rpas/index_en.htm.

EUROPEAN COMMISSION, Mandate to Eurocontrol for support on development of standardised European rules of the air (SERA), 14 augustus 2009, www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/content/documents/single-sky/mandates/20090814-sera-part-a-ec-mandate.pdf

EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITE (EESC), *Advies over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad – Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart – De openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen* COM(2014) 207 final, *Pb.L.* 15 januari 2014, nr. 012/14, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014AE3189&from=NL>, www.drone-zaak.nl/geschiedenis.

Groep Gegevensbescherming o.b.v. artikel 29 van de Richtlijn 95/46/EG, “Advies 4/2007 over het begrip persoonsgegevens”, 20 juni 2007, http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2007/wp136_nl.pdf.

GULDIX, E., “Algemene systematische beschouwingen over het persoonlijkheidsrecht op de eigen afbeelding”, *RW* 1980-81, 1188.

GULDIX, E. en WYLLEMAN, A., “De positie en de handhaving van persoonlijkheidsrechten in het Belgisch Privaatrecht”, *TPR* 1999, 1632.

HENDRICKX, R., “Het vergeten wilsgebrek”, *Jura Falc.* 1989-90, afl. 26, <https://www.law.kuleuven.be/jura/art/26n2/hendrickx.pdf>.

HOUDIJK, J., “De regulering van drones vanuit Europa: welke stappen onderneemt de EU?”, *Rechtenuws* 15 september 2015, <http://rechtenuws.nl/44229/de-regulering-van-drones-vanuit-europa-welke-stappen-onderneemt-de-eu.html>.

JANSSENS, T., en VAN POPPEL, M., “Conceptualisering integrale veiligheid”, Beleidscel Preventie Stad Antwerpen, 9 februari 2004.

LAMBRECHT, D., “De bescherming van de privacy in de Belgische wetgeving. Overzicht van de bestaande wetgeving en een blik vooruit naar de op handen zijnde veranderingen”, *Jura Falc.* 2000-01, afl. 37, nr. 3, 443-494, <https://www.law.kuleuven.be/jura/art/37n3/lambrecht.htm>.

LEMMENS, L., “Regelgeving afgestemd op nieuwe Europese vliegverkeersregels”, *Jura* 2016, www.jura.be/secure/documentview.aspx?id=k11845938&state=changed.

LEMMENS, P., “Het recht op eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, in het algemeen en ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens in het bijzonder”, in X., *Liber Amicorum Armand Vandeplass*, Gent, Mys & Breesch, 1994, 313-323.

LEMMENS, P., “Toezichtsmechanismen ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer”, in DUMORTIER, J., ROBBEN, F., *Persoonsgegevens en privacybescherming. Commentaar op de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer*, Brugge, die Keure, 1995, 177-213, www.anthologieprivacy.be/sites/anthology/files/Toezichtsmechanismen_ter_bescherming_van_de_persoonlijke_levenssfeer.pdf.

LIEVENS, J., “Het recht op afbeelding”, *RW* 1976-77, 1858.

Meded. (Comm.) Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart- De openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiel gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen, 8 april 2014, COM (2014)207, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014DC0207&from=EN>.

MOENS, S., “Nieuw drones-kb: een vliegende start?”, *Juristenkrant* 2016, afl. 329, 16.

Principenota Camerawet 2007.2 van 20 januari 2010, www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/01.02.02.17-juridische_nota_camera.pdf.

ROCHE, S., *Le sentiment d'insécurité*, Parijs, Presses Universitaires de France, 1999.

Standardised European Rules of the Air (SERA) mandate, www.eurocontrol.int/articles/standardised-european-rules-air-sera-mandate-part.

SNIPPE, J. en BIELEMAN, B., *Buurten over last. Monitoren van drugsoverlast in SVO-gemeenten 1993- 1998*, Groningen, Bureau Intraval, 1999.

S.D.G., “Mid-term evaluation of Regulation 785/2004 on insurance requirements of air carriers and aircraft operators.”, juli 2012, http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/internal_market/2012-07-insurance-requirements.pdf.

VAN DEN WYNGAERT, C., en VANDROMME, S., *Strafrecht en strafprocesrecht in hoofdlijnen*, Antwerpen, Maklu, 2009, 665.

VAN GERVEN, W., “Algemeen personenbeschermingsrecht: De persoonlijkheidsrechten” in P., SENAËVE, *Compendium van het personen – en familierecht*, Leuven, Acco, 2008, 220-211.

VAN GERVEN, W., *Verbintenissenrecht*, Leuven, Acco, 2006, 417.

VAN GREMBERGHE, T., “Privacycommissie geeft kb over drone gebruik groen licht”, *Juristenkrant* 2015, afl. 313.

VAN EUPEN, P., *Bescherming van het privé-leven*”, www.law.kuleuven.be/jura/art/7n4/vaneupen.pdf, 242.

VANHEES, H., *Een juridische analyse van de grondslagen, inhoud en draagwijdte van auteursrechtelijke exploitatiecontracten*, Antwerpen, Maklu, 1993, 71, nr. 138.

VANHOUDT, C.J., en CALEWAERT, W., *Belgisch Strafrecht, II*, Gent, Story-Scientia, 1976, nr. 679.

VAN LAETHEM, W., DECORTE, T., BAS, R., *Private politiezorg en grondrechten*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 1995, 131-136.

VAN MALDEREN, S., “Recreatie en (strafbare) overlast.”, Institute for International Research on Criminal Policu, https://besafe.ibz.be/NL/Academici/onderzoek_recherche/Documents/DEFINIEF%20EINDRAPPORT%20RECREATIE%20EN%20OVERLAST%20JAN%2007.pdf.

VASSEUR, R., “Belaging is niet langer een klachtmisdrijf”, *Juristenkrant*, 2016, afl. 328.

VASSEUR, R., “Gluurders te kijk gezet: voyeurisme voortaan strafbaar”, *Juristenkrant* 2016, nr. 325.

VERHEYEN, W., “Onbemande luchtvaartuigen, Vogelvrij of (nu al)gekooïd?”, *NJW* 2015, nr. 322, 338.

Verslag (EP) over veilig gebruik van systemen van op afstand bestuurd luchtvaartuigen (RPAS), algemeen bekend als onbemande luchtvaartuigen (UAV), op gebied van burgerluchtvaart, 25 september 2015, A8-0261/2015, www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0261+0+DOC+XML+V0//NL#title1.

WARREN and BRANDEIS, “The Right to Privacy”, *Harvard Law Review*, 15 december 1980, http://groups.csail.mit.edu/mac/classes/6.805/articles/privacy/Privacy_brand_warr2.html.

➤ OVERIGE BRONNEN

ADAMS, J., “How a Trackimo GPS Tracker Saved My Drone and Wallet!”, www.trackimo.com/index.php/en/blog/253-how-a-trackimo-gps-tracker-saved-my-drone-and-wallet.

AERIALSOLUTIONS, “Waarvoor wordt een drone precies gebruikt?”, 12 maart 2015, www.aerialsolutions.be/waarvoor-wordt-een-drone-precies-voor-gebruikt/.

ALBERS C., en TELLER M., *Luisteren naar mensen over onveiligheid. Algemeen verslag over onveiligheidsgevoelens*, Brussel, Koning Boudewijnstichting, 2006, 20.

ALIYEVA, T.A., “Drones.”, Clinic Law Incubator, <https://clinic.nl/drones/>.

AUSSUMS, M., “De nieuwe dronewetgeving: veel te laat en schrijnend kortzichtig”, 18 april 2016, www.zdnet.be/opinie/179550/de-nieuwe-dronewetgeving-veel-te-laet-en-schrijnend-kortzichtig/.

BARRET, D., “Burglars use drone helicopters to identify target homes”, *The Telegraph UK*, 18 mei 2015.

BELGA, “Campagne moet correct gebruik recreatieve drones stimuleren.”, 5 november 2015.

BELGA, “War drone en afluisteren: dezelfde keerzijde van de medaille”, *De Tijd*, 31 oktober 2013.

BELGA, “Europa zet lijnen uit voor veilig gebruik van commerciële drones.”, *De Morgen* 29 oktober 2015.

BELGA, “Privacycommissie zet licht op groen voor regelgeving rond drones.”, *De Redactie* 3 augustus 2015.

BELGA, “Google wil in 2017 pakjes bezorgen met drones.”, *De Redactie* 2 november 2015.

BELGA, “Drone vliegt over binnenplaats gevangenis Andenne”, *De Standaard* 7 mei 2016.

BELGA, “Drone scheert rakelings langs Boeing boven Schiphol”, *De Standaard* 7 mei 2016, www.standaard.be/cnt/dmf20160507_02278111.

BELGA, “Airbus raakt bijna drone bij landing op luchthaven van Roissy”, *Het Nieuwsblad* 4 maart 2016, http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20160304_02164176.

BELGA, “Defensie onderzoekt of roofvogels terroristische drones kunnen vangen”, *De Gazet van Antwerpen* 9 februari 2016.

BELMANS, B., “VITO en Flight Plus kondigen nieuwe drone software aan”, 5 augustus 2015, www.engineeringnet.be/belgie/detail_belgie.asp?Id=14880&titel=Vito%20en%20Flight%20Plus%20kondigen%20nieuwe%20drone%20software%20aan%20&category=technologie.

BILLEN, E., Studiedag VVSG Mechelen, 22 september 2015, www.vvsg.be/kalender/PublishingImages/Paginas/Drones/WS2-WS6_DGLV.pdf.

BOOGAARD, F., “Drones krijgen kentekens om eigenaar te achterhalen.”, 27 oktober 2015, www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/4171558/2015/10/27/Drones-krijgen-kentekens-om-eigenaar-te-achterhalen.dhtml.

CAMMAERT, F., “Evaluatie van de toepassing van de wet betreffende de Administratieve Sancties in de gemeenten – 7 jaar Gemeentelijke Administratieve sancties”, www.mis.be/sites/default/files/documents/eindrapport-gas.pdf.

COLLINS, B., “Police: drones used for harassment and voyeurism”, 18 november 2014, www.alphr.com/peripherals/1000042/police-drones-used-for-harassment-and-voyeurism.

COUGHLIN, S., “It’s here. The first porn shot on a drone”, 5 november 2015, www.refinery29.com/2014/11/77365/drone-porn-video.

DAWSON, R., “Federal Way women upset with neighbor’s drone stalkin”, www.federalwaymirror.com/news/286124441.html.

DE JAGER, W., “Drones steeds vaker ingezet voor smokkelpraktijken”, 31 juli 2014, www.dronewatch.nl/2014/07/31/drones-steeds-vaker-ingezet-voor-smokkelpraktijken/.

DE JAGER, W., “Waarom overheden zich zorgen maken over hobbydrones”, 6 februari 2015, www.dronewatch.nl/2015/02/06/waarom-overheden-zich-zorgen-maken-over-hobbydrones/.

DE JAGER, W., “Eerste erotische dronefilm een feit”, 5 november 2014, www.dronewatch.nl/2014/11/05/eerste-erotische-dronefilm-een-feit/.

DE JAGER, W., “Seksend stel betraapt door drone”, 4 december 2014, www.dronewatch.nl/2014/12/04/seksend-stel-betraapt-door-drone/.

DE JAGER, W., “Verplichte registratie van drones”, 29 oktober 2015, www.dronewatch.nl/2015/10/29/europees-parlement-akkoord-met-verplichte-registratie-van-drones/.

DE JAGER, W., “Privé-detectives zetten drones in om ontrouwe echtelieden te betrappen”, 17 juli 2014, www.dronewatch.nl/2014/07/17/privé-detectives-zetten-drones-in-om-ontrouwe-echteliieden-te-betrappen/.

DE JAGER, W., “Vliegtuig bijna op drone gebotst bij Heathrow”, 7 december 2014, <http://www.dronewatch.nl/2014/12/07/vliegtuig-bijna-op-drone-gebotst-bij-heathrow/>.

DE LEUR, T., “Drones vaak gebruikt, maar verboden.”, *De Standaard* 5 september 2015.

DOURADO, E., en HAMMOND, S., “Do Consumer Drones Endanger the National Airspace?”, 14 maart 2016, <http://mercatus.org/sites/default/files/Dourado-Wildlife-Strikes-MOP-v2.pdf>.

DE PRETER, W., “1 ambtenaar moet duizenden drone-verzoeken verwerken”, *De Tijd* 2 februari 2016.

EECKHOUT, F., “Verzekeringsmaatschappij dekt schade door drones”, *Het Laatste Nieuws* 24 april 2016.

HENDRIKMAN, M., “Google wil in 2017 met Project Wing-drones pakketten bezorgen, 2 november 2015, <http://tweakers.net/nieuws/106107/google-wil-in-2017-met-project-wing-drones-pakketten-bezorgen.html>.

HOFKENS A., “Hoe kan je wettelijk dronen”, *Serius Legal*, 13 augustus 2015, <http://siriuslegaladvocaten.be/hoekanjewettelijkdronen/>.

HOUDIJK J., “De regulering van drones vanuit Europa: welke stappen onderneemt de EU?”, 4 september 2015, *AKD*, www.akd.nl/b/Paginas/De-regulering-van-drones-vanuit-Europa-welke-stappen-onderneemt-de-EU.aspx

KIM J.J., “Dji unveils Phantom 3 drone.”, 8 april 2015, www.freshnessmag.com/2015/04/08/dji-unveils-phantom-3-drone/.

KIRBY, M., “Pervert! The rise of Drone Voyeurism”, 14 april 2014, www.konbini.com/en/lifestyle/drone-half-naked-woman-seattle/.

KOEBLER, J., “Kartels gebruiken nu ontraceerbare drones om drugs te smokkelen”, 23 januari 2015, <http://motherboard.vice.com/nl/read/kartels-gebruiken-nu-ontraceerbare-drones-om-drugs-te-smokkelen>.

KRAAN, J., “DHL bezorgt post met autonome drone op Waddeneiland”, 24 september 2014, www.nu.nl/gadgets/3886221/dhl-bezorgt-post-met-autonome-drone-waddeneiland.html.

LEE, G.D., *Global drug enforcement*, London, CRC Press, 2004, 244.

MACQUIRE, E., “Is this the world’s first ‘stalker drone’?”, *CNN*, 26 november 2014, <http://edition.cnn.com/2014/11/26/tech/innovation/drones-mind4-pictures-airmind/index.html>.

MORRIT, A., *Impromptu Scribe*, 2014, Paxanax Press.

PEL, A.F., “Hobbyfilmers verjagen vogels met hun drones”, 9 september 2015, www.metronieuws.nl/binnenland/2015/09/hobbyfilmers-verjagen-vogels-met-hun-drones.

PUBLIUS, G., “Stalker drones can look through windows, read lips, see through walls”, 2 augustus 2013, *Americablog*, <http://americablog.com/2013/02/stalker-drones-they-will-look-through-windows-read-your-lips-see-through-walls.html>.

S. McNEAL, G., “Alleged drone ‘Peeping Tom’ photo reveals perils of drone related journalism”, 14 juli 2014, www.forbes.com/sites/gregorymcneal/2014/07/14/alleged-drone-peeping-tom-photo-reveals-perils-of-drone-related-journalism/#2e98fee71402.

SCHIEVINK, B., “DJI maakt drone die akkers kan besproeien”, 28 november 2015, <http://tweakers.net/nieuws/106545/dji-maakt-drone-die-akkers-kan-besproeien.html>.

SCHILDERMANS, J., “Nieuwe versie Bepop Drone vliegt langer.”, *Knack* 10 december 2015.

SOENENS, D., “Gevonden op straat: uw privacy.”, *De Morgen* 4 april 2015.

RUSSON, M.A., “Are flying drones a peeping Tom’s dream tool?”, *International Business Times*, 11 juni 2014, www.ibtimes.co.uk/are-flying-drones-peeping-toms-dream-tool-1452278.

RUSSON, M.A., “Peeping Tom drone spotted hovering outside woman’s window in Devon”, *International Business Times*, 6 oktober 2015, www.ibtimes.co.uk/peeping-tom-drone-spotted-hovering-outside-womans-window-devon-1522778.

VAN CAMPENHOUT, C., “Wel in de winkel, maar verboden in de tuin.”, *De Standaard* 30 september 2015.

VAN ITTERBEEK, B., CHRISTIAENS, T., VAN NIEUWENHOVE, J., “De drone-wetgeving is er – eindelijk is commerciële exploitatie mogelijk”, *Monard Law* 28 april 2016, http://www.monardlaw.be/nl/home/-/asset_publisher/3DwqCLLTN4YX/content/de-drone-wetgeving-is-er-eindelijk-is-commerciele-exploitatie-mogelijk/maximized.

VATTEROTH B., “Mensen beseffen onvoldoende dat het privacy-debat draait om fundamentele vrijheden.”, 5 mei 2014, *Liga voor Mensenrechten*, www.mensenrechten.be/index.php/site/nieuwsberichten/mensen_beseffen_onvoldoende_dat_het_privacy_debat_draait_om_fundamentele_vr.

VERVOORT, D., “Drone levert drugs aan gevangenis”, 5 augustus 2015, www.zdnet.be/nieuws/170324/drone-levert-drugs-aan-gevangenis/.

VVSG , “Samenvatting studie toepassing GAS”, <file:///C:/Users/User/Downloads/gasoverzicht-onderzoekvvsg.pdf>.

WINTERMAN, P., en VAN MERSBERGEN, S., Drones zijn het nieuwste dievenspeelgoed”, 14 augustus 2015, www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/4128120/2015/08/24/Drones-zijn-het-nieuwste-dievenspeelgoed.dhtml.

WOKKE, A., “Amazon toont prototype van drone voor bezorging pakketjes”, 30 november 2015, <http://tweakers.net/nieuws/106552/amazon-toont-prototype-van-drone-voor-bezorging-pakketjes.html>.; www.nu.nl/tech/3642996/amazon-ontwikkelt-drones-bezorging.html.

X, “In Australië worden drones gebruikt om drugs in gevangenis te smokkelen”, *Metro*, 10 maart 2014.

X, “Steeds vaker: met drones spullen binnensmokkelen in gevangenis”, *Het Laatste Nieuws*, 19 september 2015.

X, “Drones zorgen voor overlast op de Veluwe”, www.drones.nl/nieuws/2015/09/drones-zorgen-voor-overlast-op-de-veluwe.

X, “Onbemande telegeleide luchtvaartuigen boven het Zwin”, <http://knokkeheist.be/nieuws/onbemande-telegeleide-luchtvaartuigen-boven-het-zwin>.

X, “Drone met drugs stort neer in Mexico”, 22 januari 2015, www.dronemagazine.nl/drone-met-drugs-stort-neer/

X, “ISIS wil drones gebruiken om aanslagen te plegen in het westen”, 4 augustus 2015, *Terrorisme monitor*, <https://terrorismemonitor.nl/isis-wil-drones-gebruiken-om-aanslagen-te-plegen-in-het-westen/>

X, “Zijn drones de nieuwe terroristische wapen?”, 20 september 2013, <http://motherboard.vice.com/nl/read/drones-het-nieuwe-terroristische-wapen;>

X, “Voyeurisme en wraakporno voortaan strafbaar”, *De Standaard* 21 januari 2016.

X, “Inbrekers gebruiken drones om hun huizen te kiezen”, 19 mei 2015, www.drones.nl/nieuws/2015/05/inbrekers-gebruiken-drones-om-huizen-te-kiezen.

X, “Ongelofelijk: inbrekers gebruiken drones om te checken of je thuis bent”, *Gazet van Antwerpen*, 24 augustus 2015.

X, “Drones ‘reële bedreiging’ voor burgerluchtvaart”, *Het Laatste Nieuws* 15 februari 2016., www.hln.be/hln/nl/960/Buitenland/article/detail/2617254/2016/02/15/Drones-reele-bedreiging-voor-burgerluchtvaart.dhtml.

X, “Weer drone-incident met drone bij Parijse luchthaven, *Het Laatste Nieuws* 21 april 2016

X, “Drones botsen eens per 1,87 miljoen jaar met vliegtuig”, 17 maart 2016, <http://droneblog.be/2016/03/drone-botst-eens-per-187-miljoen-jaar-met-vliegtuig/>.

X, “Koppel spot filmende drone aan slaapkamerraam”, *Het Laatste Nieuws*, 26 januari 2015.

X, “De nieuwe drone wetgeving: onze visie! - deel 2”, www.drone-kopen.be/wetgeving/de-nieuwe-drone-wetgeving-onze-visie-deel-2/.

X, “Europa eensgezind over regels voor Drones.”, www.vliegend.nl/nieuwe-dji-uit-in-nederland/;

X, “Riga Verklaring legt basis voor algemeen gebruik van drones.”, *Flows* 10 maart 2015, www.flows.be/nl/transport/riga-verklaring-legt-basis-voor-algemeen-gebruik-van-drones.

X, “Drones hoog op de Europese agenda geplaatst.”, *Flows* 13 oktober 2014, www.flows.be/nl/logistics/drones-hoog-op-de-europese-agenda-geplaatst.

X, “België nog niet klaar voor drones”, *DroneBlog*, 20 januari 2016, <http://droneblog.be/2016/01/belgie-nog-niet-klaar-voor-drones-3/>

X, “Camerawet te beperkt voor mobiele camera’s met nummerplaatherkenning en uniformcamera’s, 27 mei 2013, www.privacycommission.be/de/node/15056.

X, “UNIZO en EUKA vragen aanpassing ontwerp KB over gebruik van drones”, 29 mei 2015, www.unizo.be/nieuws-pers/unizo-en-euka-vragen-aanpassing-ontwerp-kb-over-gebruik-van-drones.

X, “Drones zorgen voor overlast op de Veluwe”, 14 september 2015, www.drones.nl/nieuws/2015/09/drones-zorgen-voor-overlast-op-de-veluwe.

X, “Texel is overlast drones zat na crash vuurtoren”, 12 juni 2015, www.drones.nl/nieuws/2015/06/texel-is-overlast-drones-zat-na-crash-vuurtoren.

X, “skiër ontsnapt ternauwernood aan vallende drone”, *De Redactie*, 23 december 2015.

X, “Drones ‘reële bedreiging’ voor veiligheid burgerluchtvaart”, *De Redactie*, 15 februari 2016.

X, “Drone smokkelt drugs gevangenis in”, *Het Laatste Nieuws* 28 april 2016.

X, “What to do when your neighbor has a drone”, www.nolo.com/legal-encyclopedia/what-do-when-your-neighbor-has-drone.html.

X, “The Impending Use of Commercial Drones in Stalking, Hacking and Terrorist Attacks”, *Secure Your Workplace Network*, 27 juli 2015, <http://workplacetablet.com/2015/07/27/the-impending-use-of-commercial-drones-in-hacking-and-terrorist-attacks/>

X, “Pervert turns his drone into a peeping Tom”, 19 oktober 2014, www.ebaumsworld.com/videos/pervert-turns-his-drone-into-a-peeping-tom/84329404/;

X, “RPAS binnenkort allemaal uitgerust met een traceerchip?”, www.drone-kopen.be/wetgeving/rpas-binnenkort-allemaal-uitgerust-met-een-traceerchip/.

X, “Kijk, daar vliegt little brother!”, *De Morgen* 9 februari 2013.

X, “In onze moderne controlemaatschappij zijn alle ogen op u gericht.”, *De Morgen* 20 april 2013.

X, “De drone-industrie is klaar om te exploderen.”, *De Redactie* 14 december 2014.

X, “Doodsbang voor drones.”, *De Morgen* 11 februari 2016.

X, “Nederland gooit roofvogels in de strijd tegen drones.”, *De Redactie* 1 februari 2016.

X, “The sky heeft nog altijd een limit.”, *De Standaard* 31 maart 2015.

X, “Parijs wil illegale drones temmen met ‘digitale nummerplaat’.”; *De Standaard* 6 maart 2015.

X, “Belgische wetten helemaal nog niet klaar voor drones voor consumenten.”, *De Morgen* 28 november 2014.

X, “Drones racen om de wereldtitel in Dubai.”, *De Redactie* 11 maart 2016.

X, “Brenge drones weldra pakjes aan huis?”, *De Redactie* 1 december 2015.

X, “Nog steeds 28 vermisten na dubbele dambreuk in Brazilië.”, *De Redactie* 8 november 2015.

X, “Gebruik van drones eindelijk wettelijk geregeld in België.”, *De Tijd* 15 april 2016.

ZIJLSTRA, J., “Luchtvaart eist snel strenge maatregelen voor drones”, 22 april 2016, <http://nos.nl/artikel/2100831-luchtvaart-eist-snel-strenge-maatregelen-voor-drones.html>.

Geconsulteerde websites

www.beuas.be

<http://www.euka.org/nl/home.aspx>

<http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

www.vergelijk.be/drones/

www.spywebshop.nl/spy-drone-quadcopter-camera.html

<http://flynixie.com/>

www.privacycommission.be/

www.aerolink.es/blog/difference-between-fixed-wing-aircraft-and-a-rotary-wing-aircraft/

www.airforce-technology.com/projects/rq11braven/

www.dronekopenonline.nl/parrot-drone

www.dronewinkel.eu/brands/parrot/

www.sportvliegen.nl/drone-met-camera/onbemande-luchtvaartuigjes-van-parrot/www.parrot.com/usa/products/

www.centralpoint.be/nl/nieuws/parrot-drones-introduceert-nieuwe-geavanceerde-recreatieve-drones-4851/

www.hetccv.nl/nieuws/2015/08/inbrekers-zetten-drones-in.html

[http://www.modelvliegenalmere.nl/wp-](http://www.modelvliegenalmere.nl/wp-content/uploads/2013/08/Fact_sheet_Onbemande_luchtvaartuigen_31.pdf)

[content/uploads/2013/08/Fact_sheet_Onbemande_luchtvaartuigen_31.pdf](http://www.modelvliegenalmere.nl/wp-content/uploads/2013/08/Fact_sheet_Onbemande_luchtvaartuigen_31.pdf)

www.flyingtoys.com/index.php?route=product/category&path=107

www.drones.nl/drones/parrot-ar-drone-2-0

www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/drone/vraag-en-antwoord/regels-drone-zakelijk-gebruik
<http://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/drones>
www.eurocae.net/organisation/about/
www.europa-nu.nl/id/vga3f0zfuhez/europese_organisatie_voor_de_veiligheid;
www.eurocontrol.int/articles/who-we-are
<http://jarus-rpas.org/>
www.drone-insurance.be/
www.amma.be/nl/pdf/resp_aansp/rcf_baf/cg_av/01-FA-AV-PDF-0211-V06-NL.pdf,
www.ethias.be/part/pdf/nl/Algemene_voorwaarden/av_familiale_nl.pdf
<https://easa.europa.eu/>
http://economie.fgov.be/nl/consument/Verzekering/Assurance_auto/Omniumverzekering/#.VxtJhjCLTIU
www.aviabel.com/nl-be/aboutus/Documents/AVIA_fiche_luchtvaartuig_NL_102014.pdf
<http://noordzeedrones.be/wp-content/uploads/2013/10/recreatief.jpg>
<http://noordzeedrones.be/>
www.lokalepolitie.be/5446/nieuws/345-onbemande-telegeleide-luchtvaartuigen
<https://stad.gent/natuur-milieu/meldpunt/geluidshinder>
www.bigbrotherawards.be/bestanden/uploads/BBA2013_dossier_GAS.pdf
http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/2015_03%20DGLV%20Veiligheidsbeleid.pdf
www.aginsurance.be/Retail/nl/gezin/gezin/Paginas/drone-reglementering-en-verzekering.aspx
http://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/ongevallen_en_incidenten/onderzoeksverslagen
www.drones.nl/nieuws/2015/10/europees-parlement-gaat-akkoord-met-voorstel-om-kentekenplaat-aan-drones-toe-te-voegen
<https://europa.d66.nl/2015/10/29/d66-wil-chip-voor-drones-als-kentekenplaat/>
www.idronect.com/
<http://gps-tracker-info.weebly.com/>
www.drone-kopen.be/product/mini-gps-tracker/
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0019147/2015-11-07>
www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/drone/vraag-en-antwoord/regels-drone-particulier
<http://dronelaw.in/>
www.lily-drone.nl/
<http://datanews.knack.be/ict/reviews/de-lucht-in-met-parrots-quadricopter/article-normal-286099.html>
<https://www.privacycommission.be/nl/hoe-moet-ik-een-geautomatiseerde-gegevensverwerking-aangeven>
www.drones.nl/nieuws/2016/04/weer-incident-met-drone-bij-parijse-luchthaven
www.modelaircraft.org/gov/docs/AMAAnalysis-Closer-Look-at-FAA-Drone-Data_091415.pdf
<http://www.politie.be/fed/nl/over-ons/bestuurlijke-politie/directie-van-de-luchtvaartpolitie>

www.airpoleuropa.eu/node/3.

www.juridat.be/statistique_dsb/inhoud/nl/nl_rapport_00064_main.htm.

www.beuas.be/index.php/nl/.

www.dutchcowboys.nl/gadgets/dhl-bezorgt-pakketjes-met-een-drone.

