



AFKONDIGINGSBLAD VAN SINT MAARTEN

Jaargang 2019

No. 8

Regeling van de Minister van Toerisme, Economische Zaken, Verkeer en Telecommunicatie van de 12^{de} maart 2019, houdende beperking van het gebruik van RPAS in Sint Maarten

DE MINISTER VAN TOERISME, ECONOMISCHE ZAKEN, VERKEER EN
TELECOMMUNICATIE,

In overweging genomen hebbende:

dat het noodzakelijk is in het belang van de veiligheid van de luchtvaart het gebruik van RPA/drone te beperken;

dat het daartoe noodzakelijk is een "No-Fly Zone" voor drones vast te stellen rondom het luchtvaarterrein en voor bepaalde andere kritische gebieden en overheidsinstanties;

Gelet op artikel 26, eerste lid, van het Landsbesluit Luchtverkeer en artikel 23, eerste lid, onderdeel a jo. artikel 25 van de Luchtvaartlandsverordening;

BESLUIT:

Begripsbepaling

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. RPA/drone: een op afstand bestuurd onbemand luchtvaartuig ("remotely piloted aircraft");
- b. RPAS: een RPA/drone, het daarbij behorend grondstation, het vereiste besturingssysteem en andere in het type ontwerp gespecificeerde componenten;
- c. No Fly Zone: beperkte luchtruim waar RPAS operaties onder specifieke voorwaarden toegestaan kunnen worden;
- d. grens: de door het Kadaster vastgestelde grens of de afscheiding tussen twee percelen, door landmeter ingemeten of partijen aangewezen.

Toepassing

Artikel 2

1. Het gebruik van RPAS wordt beperkt op en rondom de in bijlage A genoemde gebieden. De navolgende gebieden worden als "No Fly Zone" gebieden aangewezen:
 - a. het gebied rondom het luchtvaartterrein tot en met drie kilometer vanaf de ligging van het luchtvaartterrein en het gebied boven de territoriale wateren nabij het luchtvaartterrein;
 - b. het gebied nabij "Maho Beach", "Simpson Bay Beach", "Mullet Bay Beach", "Kimsha Beach", "Beacon Hill", "Cay Bay", "Simpson Bay Lagoon" en het gebied boven de "Simpson Bay Lagoon" van Sint Maarten;
 - c. het gebied nabij de Politiebureaus te Philipsburg en te Simpson Bay tot en met 50 meter vanaf de ligging van de grens;
 - d. het gebied nabij het Kustwachtgebouw te Simpson Bay tot en met 50 meter vanaf de ligging van de grens;
 - e. het gebied nabij de Gevangenis te Pointe Blanche tot en met 100 meter vanaf de ligging van de grens;
 - f. het gebied nabij de "Government Administration Building" te "Pond Island, Great Bay", tot en met 50 meter vanaf de ligging van de grens;
 - g. het gebied nabij het Parlementsgebouw in Philipsburg, tot en met 50 meter vanaf de ligging van de grens;
 - h. het gebied nabij het "Courthouse" in Philipsburg, tot en met 50 meter vanaf de ligging van de grens;
 - i. het gebied nabij de Centrale Bank van Curaçao en Sint Maarten in Philipsburg, tot en met 50 meter vanaf de ligging van de grens;
 - j. het gebied nabij het Brandweer gebouw en het Hospitaal in "Cay hill", tot en met 50 meter vanaf de ligging van de grens;
 - k. het gebied nabij de Haven te Philipsburg, tot en met 500 meter vanaf de ligging van de grens;
 - l. de Marina`s, te Philipsburg (Bobby`s Marina`s, Dock Maarten,), te Cole Bay (Yacht club Port de Plaisance, Lagoon Marina, Budget Marina), te Cupecoy (Porto Cupecoy Yachtclub), Oysterpond (Oyster Bay Marina), Simpson Bay (Isle del Sol Marina, Simpson Bay Yacht Club, Pelican Marina, Palapa Marina), tot en met 100 meter vanaf de ligging van de grens;
 - m. het gebied nabij GEBE te "Cay Bay", SOL, Texaco "bunker station" te "Cay Bay", en TELEM te Philipsburg, tot en met 50 meter vanaf de ligging van de grens.
2. De minister kan in bijzondere gevallen ontheffing verlenen om in de gebieden, genoemd in het eerste lid, de luchtvaart met een RPAS uit te oefenen.
3. De minister kan aan de ontheffing voorwaarden verbinden.
4. Bij het uitoefenen van de luchtvaart met een RPAS in andere dan bovengenoemde gebieden, worden de in bijlage B genoemde veiligheidsregels strikt in acht genomen.

Handhaving

Artikel 3

Artikel 50, eerste tot en met derde lid, van de Luchtvaartlandsverordening is van overeenkomstige toepassing op deze regeling.

Inwerkingtreding

Artikel 4

1. Deze regeling treedt, zodra deze in het Afkondigingsblad is geplaatst, in werking met ingang van de eerste dag van de zevende week na de datum van bekrachtiging.
2. In afwijking van het eerste lid, treedt deze regeling:
 - a. in werking met ingang van de eerste dag van de derde week na de beslissing van het Constitutioneel Hof indien de Ombudsman een zaak aanhangig heeft gemaakt als bedoeld in artikel 127, derde lid, van de Staatsregeling; of,
 - b. niet in werking indien het Constitutioneel Hof oordeelt dat deze regeling niet verenigbaar is met de Staatsregeling.

Deze regeling wordt met de toelichting in het Afkondigingsblad geplaatst.

De *twaalfde* maart 2019
De Minister van Toerisme,
Economische Zaken, Verkeer
en Telecommunicatie

Uitgegeven de *vijftiende* maart 2019
De minister van Algemene Zaken
Namens deze,
Hoofd Afdeling Juridische Zaken & Wetgeving

TOELICHTING

Algemeen deel

Het is noodzakelijk gebleken in het belang van de veiligheid van de luchtvaart het gebruik van RPAS te beperken bij kritische infrastructuur van Sint Maarten en enkele overheidsinstanties. In bijlage A is een "No-Fly Zone" vastgesteld. Het omvat de gebieden rondom, het luchtvaartterrein van Sint Maarten en boven de territoriale wateren nabij het luchtvaartterrein tot en met drie kilometer van de ligging van de grens van het luchtvaartterrein, nabij de "Maho Beach", "Simpson Bay Beach", "Mullet Bay Beach", "Kimsha Beach", nabij "Beacon Hill", "Cay Bay", de "Simpson Bay Lagoon", het Politiebureau te Philipsburg en Simpson Bay, de Gevangenis te Pointe Blanche, de "Government Administration Building", het Hospitaal, het Brandweer gebouw, de Centrale Bank van Curaçao en Sint Maarten, het Kustwachtgebouw, het Parlementsgebouw, het "Courthouse", de Haven te Philipsburg, de Marina's te Philipsburg, te Cole Bay, te Simpson Bay, te Cupecoy en Oysterpond, het gebied nabij GEBE, SOL en Texaco "bunker station", en TELEM. De uitgesloten gebieden nabij het luchtvaartterrein en boven de territoriale wateren nabij het luchtvaartterrein tot en met drie kilometer van de ligging van de grens, nabij "Maho Beach", "Simpson Bay Beach", "Mullet Bay Beach", "Kimsha Beach", "Beacon Hill", "CayBay", en het gebied boven de "Simpson Bay Lagoon" van Sint Maarten bevinden zich direct bij de aanvliegroete van het vliegveld.

Met de beperking van het gebruik van RPAS nabij bovengenoemde gebieden wordt bereikt dat dalende en opstijgende vliegtuigen veilig kunnen opereren. Met name hoofdstukken 1, 3 en 6 van het Internationale burger luchtvaartverdrag en bijlage 14 daarbij, 'Aerodromes Design and Operations', duiden aan dat er zich geen obstakels mogen bevinden rondom het luchtvaartterrein. In de genoemde gebieden ondervindt de luchtvaart hindernis van opererende RPAS, die in de meeste gevallen de vliegveiligheid en de beveiliging in gevaar brengen of kunnen brengen ("security threat"). De verscheidene recente "Incident/Accident reports" van de "Princes Juliana International Airport (hierna: PJIAE), Air Traffic Services", met betrekking tot landende en opstijgende vliegtuigen, vormen de aanleiding om bepaalde gebieden nabij het luchtvaartterrein uit te sluiten voor het uitoefenen van de luchtvaart voor wat betreft het gebruik van RPAS. Deze rapporten hebben betrekking op vogels nabij de aanvliegroete en het waarnemen van RPAS nabij de aanvliegroete van het luchtvaartterrein. De andere bovengenoemde kritische infrastructuren en overheidsinstanties dienen ook beschermd te worden tegen onveilig en roekeloos gebruik van RPAS, die een verstoring in de diensten kunnen veroorzaken ingeval van een incident. Bijlage B bij deze regeling beschrijft de veiligheidsregels voor het opereren van de RPAS in de niet uitgesloten gebieden.

Financiële paragraaf

Deze regeling heeft (voorlopig) geen financiële gevolgen voor de overheid van Sint Maarten. Wanneer de geharmoniseerde drone regelgeving voor het Koninkrijk in werking treedt, zullen er mogelijk extra kosten gemaakt moeten worden voor bijvoorbeeld een drone registratie database, geo-fencing app kosten, een drone inspecteur voor het houden van toezicht. In dit verband is er een drone expert groep vastgesteld, bestaande uit een vertegenwoordiger van de luchtvaartautoriteiten van Sint Maarten, Aruba, Curaçao en Nederland (Bonaire, Saba en Statia). Deze groep komt twee keer per jaar bijeen om de ontwikkelingen voor drone regeling te bespreken en hoe tot geharmoniseerde

drone regelgeving te komen voor de landen binnen het Koninkrijk. In de maand juni van dit jaar is de volgende bijeenkomst van de groep en rond eind mei wordt de eerste concept drone regeling voor de "drone friendly" zone rond gestuurd ter bespreking.

Artikelsgewijs deel

Artikel 1

Dit artikel regelt onder meer een definitie van het begrip RPA/drone en RPAS. Deze definitie is afgeleid van de Nederlandse drone wetgeving. Het artikel betreft verder een definitie van het begrip "No Fly Zone" en grens. De definitie van "No Fly Zone" is afgeleid van de JARUS ("Joint Authorities for rulemaking on unmanned systems") regeling¹.

Artikel 2, eerste lid

In het belang van de veiligheid van de luchtvaart wordt het gebruik van RPAS boven kritische infrastructuur beperkt. Dit betreft het gebied nabij het luchtvaartterrein van Sint Maarten en boven de territoriale wateren nabij het luchtvaartterrein tot en met drie kilometer van de ligging van de grens van het luchtvaartterrein, nabij de "Maho Beach", "Simpson Bay Beach", "Mullet Bay Beach", "Kimsha Beach", nabij "Beacon Hill", "Cay Bay", de "Simpson Bay Lagoon", die zich direct bevinden bij de aanvliegroute van het luchtvaartterrein. Het gebruik van RPAS nabij deze gebieden vormen een gevaar voor de opererende vliegtuigen. Ook worden middels deze regeling andere kritische infrastructuren en overheidsinstanties beschermd tegen het onveilig gebruik van RPAS, zoals het Politiebureau te Philipsburg en Simpson Bay, de Gevangenis te Pointe Blanche, de "Government Administration Building", het Parlementsgebouw, het Kustwachtgebouw, de "Courthouse", het Brandweer gebouw, het Hospitaal, de Centrale Bank van Curaçao en Sint Maarten, de Haven te Philipsburg, de Marina's in Philipsburg, Cole Bay, Simpson Bay, Cupecoy en Oyster pond, GEBE, SOL en Texaco "Bunker Station" en TELEM. Het Ministerie van Justitie en VROMI is gevraagd om feedback op de regeling. De opmerking van het Ministerie van VROMI heeft betrekking op Bijlage A (drone map), de "No Fly Zone", waarbij VROMI aangeeft dat de gebieden in Philipsburg (Politie bureau, Courthouse, Parlement gebouw) bij elkaar kunnen in de cirkel van de "No Fly Zone", zodat handhaving makkelijker wordt. De opmerking van het Ministerie van Justitie heeft betrekking op de definitie van RPA en RPAS en het vaststellen van een mogelijke drone vliegzone en toeristen richtlijn voor het opereren van een drone. De opmerkingen zijn verwerkt in de regeling (bijlage A en bijlage B).

Artikel 2, tweede tot en met vierde lid

In bijzondere gevallen kan het noodzakelijk zijn een ontheffing te verlenen. Daarbij kan worden gedacht aan de kustwacht, andere handhavingdiensten en hulpverleningsdiensten. In sommige gevallen kan de ontheffing ook betrekking hebben op commerciële vluchten voor fotografie of inspecties van een bepaald gebied, in opdracht van de bevoegde personen/eigenaren. De mogelijkheid bestaat ook om aan de ontheffing voorwaarden en beperkingen te verbinden. Bij een beperking kan gedacht worden aan de tijd, m.n. op welk uur van de dag de RPAS gebruikt mag worden. Een beperking kan ook zijn de hoogte waarop een RPAS mag vliegen, of het niet mogen vliegen boven mensen menigten. Bij een voorwaarde kan gedacht worden aan

¹ "JARUS Ops/A Recommendation for unmanned aircraft systems, Categorie A operations".

weerstandigheden of dag, avond, zonsopgang of -ondergang. In alle gevallen moeten drone gebruikers de veiligheidsregels in bijlage B strict opvolgen. Wanneer commerciële vluchten plaatsvinden in de "No Fly Zone", dient de aanvrager die een drone wenst te opereren in de "No Fly Zone" voor fotografie of inspecties van een bepaald gebied of gebouw toestemming te hebben gehad van de Sectie Luchtvaart.

Bijlage A en B

In bijlage A zijn middels een map de kritische infrastructuren/"No Fly Zones" aangewezen. In de aangewezen gebieden kunnen er geen RPAS vluchten worden uitgevoerd. Er is een afstand van drie kilometer, 500 meter, 100 meter en 50 meter aangehouden van de ligging van de grenzen van de infrastructuren. In sommige gevallen is er wel een ontheffing mogelijk, voor de handhaving- of reddingdiensten. Soms kan het verzoek tot ontheffing ook komen van de eigenaren of exploitanten van de gebieden die een inspectie of luchtfoto van het gebied wensen. In bijlage B zijn algemene veiligheidsregels genoemd, die door alle RPAS gebruikers gevolgd moeten worden. De veiligheidsregels zijn afgeleid van landen waar drones op grote schaal worden gebruikt, zoals Canada en de EU landen . De drone gebruiker/piloot is uiteindelijk verantwoordelijk, dat de RPAS vluchten op een veilige en verantwoordelijke wijze worden uitgevoerd, om een botsing of gevaar te voorkomen. Te allen tijde moet de RPAS gebruiker er ook voor zorgen dat de privacy van mensen worden gerespecteerd. Dit houdt in dat een RPAS gebruiker niet zonder toestemming mag vliegen over mensen hun eigendommen of zonder toestemming foto's en video's van mensen en hun eigendommen mogen maken.

De bijlagen zijn opgesteld in de Engelse taal. Dit is in principe niet wenselijk bij wetgeving. Echter, dat is gewoonte in de luchtvaart gezien het internationale karakter daarvan. Door het gebruik van de Engelse taal wordt voorkomen dat verwarring kan bestaan over de inhoud van de betreffende begrippen.

Artikel 3

Dit artikel regelt de handhaving en de strafbaarstelling van de bepalingen in deze ministeriele regeling conform artikel 50 van de Luchtvaartlandsverordening. Gelet op de grondslag van deze ministeriële regeling, is het al dan niet opzettelijk handelen in strijd met de voorschriften, gesteld bij of krachtens artikel 25 van de Luchtvaartlandsverordening een strafbaar feit, conform artikel 50 van de Luchtvaartlandsverordening.

Artikel 4

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de regeling.

De Minister van Toerisme, Economische Zaken, Verkeer en Telecommunicatie