

Art. 25. Le rapporteur rédige un rapport sur la base des données reçues. Ce rapport intègre les données précitées et les avis de la Personne morale et du représentant de l'OCAM. Le rapporteur communique son rapport aux membres du Comité. Si nécessaire, il peut au préalable demander des données complémentaires aux personnes, visées à l'article 19, et conformément à cet article.

TITRE VIII. — Disposition finale

Art. 26. Les données visées aux articles 22 et 24 qui doivent être communiquées par un membre de la Personne morale peuvent également l'être par la Personne morale. Les données fournies font apparaître quels membres de la Personne morale elles concernent.

Le mode d'échange de données et le contenu des données peuvent faire l'objet d'une convention entre le Comité et la Personne morale.

L'application du présent article ne porte pas préjudice à la faculté du président ou la personne désignée dans le règlement d'ordre intérieur de prendre contact directement avec les membres de la Personne morale pour obtenir ou commenter des données.

Art. 25. De verslaggever maakt op basis van de verkregen inlichtingen een verslag. Hij neemt voormelde gegevens en de adviezen van de Rechtspersoon en de vertegenwoordiger van het OCAD op in zijn verslag. Hij deelt het verslag mee aan de leden van het Comité. Hij kan voorafgaand eventueel bijkomende gegevens vragen aan de personen, bedoeld in en overeenkomstig artikel 19.

TITEL VIII. — Slotbepaling

Art. 26. De gegevens, bedoeld in de artikelen, 22 en 24 die dienen meegedeeld worden door een lid van de Rechtspersoon kunnen eveneens meegedeeld worden door de Rechtspersoon. Uit de verstrekte gegevens blijkt op welke leden van de Rechtspersoon zij betrekking hebben.

De wijze van gegevensuitwisseling en de inhoud van de gegevens kunnen het voorwerp uitmaken van een overeenkomst tussen het Comité en de Rechtspersoon.

De toepassing van dit artikel verhindert niet dat de voorzitter of de het huishoudelijke reglement aangeduide persoon rechtstreeks contact opnemen met de leden van de Rechtspersoon voor het bekomen of toelichten van de gegevens.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2009 — 2799

[C - 2009/14197]

12 JUILLET 2009. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 réglementant les licences civiles de pilote d'hélicoptères

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5, § 1^{er} modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu l'arrêté royal du 21 juin 2004 réglementant les licences de pilote d'hélicoptères;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 45.161/4 donné le 23 mars 2009;

Considérant la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947, notamment l'annexe 1^{re};

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er}, § 1^{er} de l'arrêté royal du 21 juin 2004 réglementant les licences civiles de pilote d'hélicoptères sont apportées les modifications suivantes :

1° La définition « hélicoptère multipilote » est remplacée comme suit :

« Hélicoptère multipilote : type d'hélicoptère requis d'être piloté avec un copilote comme spécifié dans le manuel de vol, le certificat de transport aérien ou un document équivalent. »

2° Dans la première phrase de la définition « copilote » les mots « aéronef certifié pour être piloté par un équipage d'au moins 2 pilotes ou lorsque la présence d'au moins 2 pilotes est requise par la réglementation opérationnelle. » sont remplacés par les mots « hélicoptère multipilote. »

3° Entre la définition « copilote » et la définition « planeur avec dispositif d'envol incorporé (TMG) » sont insérées deux définitions rédigées comme suit :

« Opération multipilote : opération approuvée par la Direction générale Transport aérien requérant au moins 2 pilotes, travaillant en équipage sur un hélicoptère multipilote. »

« Opération monopilote : opération exécutée par un seul pilote. »

4° La définition « temps de vol » est remplacée comme suit :

« Temps de vol : total du temps entre le moment où les pales du rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise et les pales du rotor s'arrêtent. »

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2009 — 2799

[C - 2009/14197]

12 JULI 2009. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van helikopters

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5, § 1, gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 juni 2004 tot regeling van burgerlijke vergunningen van bestuurder van helikopters;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 45.161/4, gegeven op 23 maart 2009;

Overwegende het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944, en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, inzonderheid bijlage 1;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 1, § 1 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van helikopters worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° De definitie « meerpiloot helikopter » wordt vervangen als volgt :

« Meerpiloot helikopter : helikoptertype dat moet bestuurd worden met een medebestuurder zoals die gespecificeerd wordt in het vlieg-handboek, in het bewijs van luchtvaartexploitant of in een gelijkwaardig document. »

2° In de eerste zin van de definitie « medebestuurder » worden de woorden « luchtvaartuig gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van ten minste 2 bestuurders of wanneer de aanwezigheid van ten minste 2 bestuurders vereist wordt door de operationele reglementering. » vervangen door de woorden « meerpiloot helikopter. »

3° Tussen de definitie « medebestuurder » en de definitie « gemotoriseerd zweefvliegtuig (TMG) » worden twee definities ingevoegd, luidende :

« Meerpiloot operatie : operatie goedgekeurd door het Directoraat-generaal Luchtvaart, waarbij ten minste 2 bestuurders, die in onderlinge samenwerking functioneren op een meerpiloot helikopter, vereist zijn. »

« Eenpiloot operatie : operatie die uitgevoerd wordt door één enkele bestuurder. »

4° De definitie « vliegtijd » wordt vervangen als volgt :

« Vliegtijd : globale tijd gerekend vanaf het ogenblik dat de rotorbladen van de helikopter beginnen te draaien tot wanneer de helikopter tot stilstand komt en de rotorbladen niet langer draaien. »

Art. 2. A l'article 1^{er}, § 2 du même arrêté, il est inséré entre l'abréviation « MPH » et l'abréviation « OTD » une abréviation rédigée comme suit :

« OPC — Operational Prof Check — Operationele bekwaamheidsproef — Contrôle de compétence opérationnelle. »

Art. 3. A l'article 7, § 4 du même arrêté, le mot « avions » est remplacé par le mot « hélicoptères ».

Art. 4. A l'article 8 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° Dans le § 3 les mots « en tant que commandant de bord » sont insérés entre les mots « une qualification » et les mots « en cours de validité » et le paragraphe est complété par les mots « et IR(H) » après les mots « l'épreuve d'aptitude ATPL(H). »

2° Entre le § 3 et les §§ 4 et 5, qui deviennent § 5 et § 6, il est inséré un nouveau § 4, rédigé comme suit :

« § 4. Le titulaire d'une ATPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1^{re} de la Convention de Chicago par un Etat non-membre des JAA et qui compte 1 000 heures de vol en tant que commandant de bord ou de copilote sur des hélicoptères multipilotes peut être dispensé de la formation préalablement requise pour pouvoir présenter les examens théoriques et pratiques ATPL(H) pour autant que sa licence comporte une qualification en tant que commandant de bord en cours de validité pour le type d'hélicoptère multipilote qui sera utilisé lors de l'épreuve d'aptitude ATPL(H). »

Art. 5. A l'article 18 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° Dans le § 6 les mots « , CPL(H) ou d'une IR(H) » sont remplacés par les mots « ou une CPL(H) »;

2° Entre le § 7 et le § 8, qui devient le § 9, il est inséré un nouveau § 8, rédigé comme suit :

« § 8. Le candidat ayant réussit l'examen théorique pour l'obtention d'une CPL(H) ou d'une IR(H) peut être exempté de certaines matières/épreuves comme déterminé par le Directeur général par référence aux dispositions JAR-FCL. »

Art. 6. A l'article 22 du même arrêté est apportée la modification suivante :

Entre le § 1^{er} et les §§ 2, 3 et 4 qui deviennent §§ 3, 4 et 5, il est inséré un nouveau § 2, rédigé comme suit :

« § 2. Dans des conditions spéciales acceptables par la Belgique et par un autre Etat membre des JAA, un candidat ayant entamé sa formation dans cet autre Etat membre des JAA peut poursuivre sa formation en Belgique conformément au présent arrêté. »

Outre l'acceptation de ces circonstances spéciales par les deux Etats et la détermination de l'Etat qui sera « l'Etat de délivrance de la licence » une telle autorisation ne peut concerner que :

- 1° toute la formation théorique et les examens y attenants;
- 2° l'examen médical;
- 3° tout l'entraînement en vol et l'épreuve contrôle d'aptitude. »

Art. 7. A l'article 26 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° Dans le § 1^{er} le dernier alinéa est remplacé comme suit :

« Un copilote agissant en qualité de pilote commandant de bord sous la surveillance du commandant de bord d'un hélicoptère multipilote peut inscrire ce temps de vol au titre de temps de vol en tant que commandant de bord sous réserve que ce temps effectué en tant que PICUS soit contresigné par le commandant de bord responsable de sa surveillance. »

2° Le § 2 est remplacé comme suit :

« § 2. Temps de vol en qualité de copilote

Le titulaire d'une licence de pilote occupant en tant que copilote un siège de pilote peut inscrire comme temps de vol de copilote tout le temps de vol accompli en tant que copilote à bord d'un hélicoptère multipilote. »

Art. 2. In artikel 1, § 2 van hetzelfde besluit wordt tussen de afkorting « MPH » en de afkorting « OTD » een afkorting ingevoegd, luidende :

« OPC — Operational Prof Check — Operationele bekwaamheidsproef — Contrôle de compétence opérationnelle. »

Art. 3. In artikel 7, § 4 van hetzelfde besluit wordt het woord « vliegtuigen » vervangen door het woord « helikopters ».

Art. 4. In artikel 8 van hetzelfde besluit worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° In § 3 worden de woorden « als gezagvoerder » ingevoegd tussen het woord « bevoegdverklaring » en het woord « bezit » en worden de woorden « en IR(H) » ingevoegd tussen de woorden « ATPL(H) » en « vaardigheidstest »;

2° Tussen § 3 en §§ 4 en 5, die § 5 en § 6 worden, wordt een nieuwe § 4 ingevoegd, luidende :

« § 4. De houder van een ATPL(H), uitgereikt in overeenstemming met Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago door een Staat die geen lid is van de JAA en die 1 000 vlieguren heeft als gezagvoerder of medebestuurder op meerpiloot helikopters, kan van de voorafgaandelijk vereiste opleiding om de theoretische en praktische ATPL(H) examens te kunnen afleggen vrijgesteld worden, indien zijn vergunning een geldige bevoegdverklaring als gezagvoerder omvat voor het type meerpiloot helikopter dat bij de ATPL(H) vaardigheidstest zal gebruikt worden. »

Art. 5. In artikel 18 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° In § 6 worden de woorden « , CPL(H) of IR(H) » vervangen door de woorden « of een CPL(H) »;

2° Tussen de § 7 en de § 8, die § 9 wordt, wordt een nieuwe § 8 ingevoegd, luidende :

« § 8. De kandidaat die geslaagd is voor het theoretisch examen voor het bekomen van een CPL(H) of van een IR(H), kan vrijgesteld worden van bepaalde materies/proeven zoals bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL. »

Art. 6. In artikel 22 van hetzelfde besluit wordt volgende wijziging aangebracht :

Tussen § 1 en §§ 2, 3 en 4 die §§ 3, 4 en 5 worden, wordt een nieuwe § 2 ingevoegd, luidende :

« § 2. In bijzondere omstandigheden die door België en een andere JAA-Lidstaat aanvaard kunnen worden, mag een kandidaat die zijn opleiding in die andere JAA-Lidstaat startte, zijn opleiding eventueel in België verder zetten volgens deze reglementering. »

Naast de aanvaarding van deze bijzondere omstandigheden door beide landen en de bepaling welke staat de « Staat van uitreiking van de vergunning » zal worden, kan een dergelijke toelating enkel gelden voor :

- 1° de volledige theoretische opleiding en de erbij behorende examens;
- 2° de medische keuring;
- 3° de volledige vliegopleiding en vaardigheidstest. »

Art. 7. In artikel 26 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° In § 1 wordt het laatste lid vervangen als volgt :

« Een medebestuurder die handelt als gezagvoerder onder toezicht van een gezagvoerder van een meerpiloot helikopter kan deze vliegtijd volledig inschrijven als vliegtijd in de hoedanigheid van gezagvoerder, onder voorbehoud dat de vliegtijd als PICUS medeondertkend wordt door de gezagvoerder die voor het toezicht verantwoordelijk is. »

2° § 2 wordt vervangen als volgt :

« § 2. Vliegtijd als medebestuurder

De houder van een vergunning van bestuurder die als medebestuurder de plaats inneemt van een bestuurder kan als vliegtijd in de hoedanigheid van medebestuurder de volledige tijd inschrijven die werd uitgevoerd in de hoedanigheid van medebestuurder in een meerpiloot helikopter. »

3° L'article est complété par un § 4, rédigé comme suit :

« § 4. Temps de vol sur des hélicoptères multipilotes

Le titulaire d'une licence peut inscrire le temps de vol comme temps de vol sur hélicoptères multipilotes si le temps de vol a été exécuté sur un hélicoptère multimoteur piloté par au moins 2 pilotes qui possèdent une qualification sur ce type d'hélicoptère et qui opèrent conformément aux règles approuvées de l'exploitant pour autant que l'hélicoptère soit équipé en permanence et de manière suffisante de doubles organes de commande, de deux tableaux de bord indépendants et que tous les organes de commande nécessaires pour piloter l'hélicoptère en toute sécurité peuvent être utilisés à partir de chaque siège. »

Art. 8. Dans l'article 37, § 1^{er}, 3° du même arrêté, le mot « certifié » est inséré entre le mot « hélicoptère » et le mot « monopilote ».

Art. 9. Dans le texte néerlandais de l'article 39, § 1^{er} du même arrêté les mots « die gespecialiseerd is » sont remplacés par le mot « gespecialiseerd ».

Art. 10. Dans l'article 40, § 1^{er}, du même arrêté, le mot « peut » est remplacé par le mot « doit ».

Art. 11. A l'article 43, § 1^{er}, du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° La première phrase est complétée avec les mots suivants :

« excepté comme commandant de bord sur des hélicoptères multipilotes. »

2° Entre la première et la deuxième phrase il est insérée la phrase suivante :

« Afin de pouvoir exercer les privilèges de commandant de bord sur hélicoptères multipilotes, le titulaire doit avoir effectué 350 heures de vol aux instruments comme pilote, dont au moins la moitié doit être effectuée sur des hélicoptères. »

Art. 12. L'article 44 du même arrêté est remplacé comme suit :

« Art. 44. § 1^{er}. La durée de validité d'une IR(H) est d'1 an à partir de la date de la délivrance ou du renouvellement, ou à partir de la date d'expiration en cas de revalidation.

La revalidation de l'IR(H) doit avoir lieu dans les 3 mois qui précèdent sa date d'expiration.

Lorsque la revalidation de l'IR(H) a lieu en même temps que la revalidation d'une qualification de type, le candidat doit présenter le contrôle de compétence approprié. Cette épreuve peut être présentée sur un simulateur de vol.

Lorsque la revalidation n'a pas lieu en même temps que la revalidation de type, les parties du contrôle de compétences déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL doivent être présentées. Dans ce cas le contrôle peut être présenté sur un simulateur de vol ou un FTD II/III, mais au moins une fois sur deux, ce contrôle de compétence pour la revalidation doit être présenté sur un hélicoptère.

Un candidat qui ne réussit pas toutes les sections du contrôle de compétence IR(H) avant la date d'expiration de sa qualification de vol aux instruments ne peut pas exercer les privilèges liés à cette qualification avant d'avoir présenté avec succès le contrôle de compétence.

Si la qualification est renouvelée, le titulaire doit remplir les conditions ci-dessus ainsi que toutes les conditions complémentaires déterminées par le directeur général.

§ 2. Si l'IR(H) est limité à des opérations multipilotes la revalidation ou le renouvellement doivent avoir lieu au cours d'opérations multipilotes.

§ 3. Le titulaire d'une IR(H) ou d'une IR(A) qui s'abstient d'en exercer les privilèges pendant plus de sept années consécutives doit à nouveau démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges du titulaire d'une qualification IR, et présenter l'épreuve d'aptitude IR(H). »

3° Het artikel wordt aangevuld met een § 4, luidende :

« § 4. Vliegtijd op meerpiloot helikopters

De houder van een vergunning mag de vliegtijd als vliegtijd op meerpiloot helikopters inschrijven indien de vliegtijd uitgevoerd werd op een meermotorige helikopter bestuurd door ten minste 2 bestuurders die een bevoegdverklaring op dit helikoptertype bezitten en opereren volgens de goedgekeurde vliegvoorschriften van de exploitant, en indien de helikopter permanent en voldoende uitgerust is met dubbele besturingsorganen, met twee onafhankelijke instrumentpanelen en indien alle nodige besturingsorganen om de helikopter veilig te besturen van uit elke zetel bediend kunnen worden. »

Art. 8. In artikel 37, § 1, 3° van hetzelfde besluit wordt het woord « gecertificeerde » ingevoegd tussen het woord « éénpiloot » en het woord « helikopters ».

Art. 9. In artikel 39, § 1 van hetzelfde besluit worden in de Nederlandse tekst de woorden « die gespecialiseerd is » vervangen door het woord « gespecialiseerd ».

Art. 10. In artikel 40, § 1, van hetzelfde besluit worden de woorden « kan gevolgd worden » vervangen door de woorden « dient gevolgd te worden ».

Art. 11. In artikel 43, § 1, van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° De eerste zin wordt aangevuld met de volgende woorden :

« uitgezonderd als gezagvoerder op meerpiloot helikopters. »

2° Tussen de eerste en de tweede zin wordt volgende zin ingevoegd :

« Om de voorrechten als gezagvoerder op meerpiloot helikopters te mogen uitoefenen moet de houder ten minste 350 uren vliegtijd met instrumenten als bestuurder uitgevoerd hebben, waarvan ten minste de helft op helikopters moeten uitgevoerd zijn. »

Art. 12. Artikel 44 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« Art. 44. § 1. Een IR(H) is geldig gedurende 1 jaar vanaf de datum van afgifte of hernieuwing, of vanaf de vervaldatum in geval van wedergeldigmaking.

De wedergeldigmaking van de IR(H) moet gebeuren tijdens de 3 maanden voorafgaand aan zijn vervaldatum.

Wanneer de IR(H) wedergeldigmaking samen met de wedergeldigmaking van een typebevoegdverklaring plaatsheeft, moet de kandidaat de betreffende bekwaamheidsproef afleggen. Deze proef mag afgelegd worden op een vluchtnabootser.

Wanneer de wedergeldigmaking niet samen met de wedergeldigmaking van een typebevoegdverklaring plaatsheeft, moeten de delen van de bekwaamheidsproef afgelegd worden die de Directeur-generaal bepaalt met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL. In dit geval mag deze proef afgelegd worden op een vluchtnabootser of een FTD II/III doch moet ten minste om de twee wedergeldigmakingen de bekwaamheidsproef op een helikopter afgelegd worden.

Een kandidaat die niet voor alle secties van de IR(H) bekwaamheidsproef slaagt vóór de vervaldatum van zijn bevoegdverklaring voor instrumentvliegen kan de voorrechten verbonden aan deze bevoegdverklaring niet uitoefenen tot hij met succes de bekwaamheidsproef heeft afgelegd.

Indien de bevoegdverklaring wordt hernieuwd, dient de houder te voldoen aan bovenvermelde voorwaarden en aan alle bijkomende voorwaarden die door de Directeur-generaal zijn vastgesteld.

§ 2. Indien de IR(H) beperkt is tot meerpiloot operaties moet de wedergeldigmaking of de hernieuwing gebeuren in meerpiloot operaties.

§ 3. De houder van een IR(H) of van een IR (A) die gedurende meer dan zeven opeenvolgende jaren de voorrechten van deze bevoegdverklaring niet meer heeft uitgeoefend, moet opnieuw blijken van een graad van theoretische kennis die past bij de voorrechten verleend aan de houder van een IR bevoegdverklaring, en de IR(H) vaardigheidstest afleggen. »

Art. 13. L'article 45 du même arrêté est remplacé comme suit :

« Art. 45. Le candidat à une IR(H) doit être titulaire d'une PPL(H) permettant le vol de nuit, d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H), et doit avoir accompli au minimum 50 heures de vol sur campagne en tant que commandant de bord d'hélicoptères ou d'avions, dont au moins 10 heures auront été effectuées sur hélicoptères. Le candidat qui a suivi et réussi un cours intégré ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) est exempté de l'exigence de 50 heures de vol sur campagne. »

Art. 14. L'article 46, alinéa 1^{er}, est remplacé comme suit :

« Art. 46. Le candidat à une IR(H) doit avoir suivi un cours approuvé de formation théorique auprès d'un FTO. Dans la mesure du possible, ce cours peut être combiné avec le cours de formation au vol. »

Art. 15. A l'article 54 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° Le § 3 est remplacé comme suit :

« § 3. Le titulaire d'une IR(H) valide pour un hélicoptère monomoteur qui veut étendre pour la première fois son IR(H) à un hélicoptère multimoteur doit avoir suivi dans un FTO ou TRTO un cours comprenant au moins 5 heures de vol d'instruction aux instruments en double commande sur ce type, dont 3 heures peuvent être effectuées sur un FS, FTD II/III ou un FNPT II/III et présenter la partie IR de l'épreuve d'aptitude sur le type concerné. »

2° Le § 5 est remplacé par la disposition suivante :

« § 5. Une qualification de type en cours de validité inscrite sur une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être inscrite sur une licence belge à condition que le demandeur :

1° pilote régulièrement ce type d'hélicoptère;

2° satisfasse aux conditions de l'article 57 ou de l'article 58, selon le cas;

3° réussisse un contrôle de compétence sur ce type d'hélicoptère, et ait une expérience en vol :

soit, pour un hélicoptère monomoteur avec une masse au décollage de maximum 3 175 kg ou moins, d'au moins 100 heures comme pilote sur le type d'hélicoptère concerné;

soit, pour tous les autres hélicoptères, d'au moins 350 heures comme pilote sur le type concerné. »

Art. 16. L'article 55 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 55. § 1^{er}. Validité. Les qualifications de type sont valables un an à partir de la date de délivrance, ou de la date d'expiration si elles ont été revalidées au cours de la période de validité.

§ 2. Revalidation. Pour revalider une qualification de type le candidat doit :

1° présenter un contrôle de compétence sur ce type d'hélicoptère, dans les 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification; et

2° voler au cours de la période de validité de la qualification au moins 2 heures en tant que pilote sur ce type d'hélicoptère, la durée de l'épreuve de compétence peut être prise en compte pour ces 2 heures;

3° pour les hélicoptères monomoteur à pistons déterminés par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, un contrôle de compétence doit être effectué sur au moins un des types détenus.

Ce contrôle de compétence peut servir pour revalider les autres types déterminés ci-dessus que le candidat détient à condition qu'il ait effectué au moins 2 heures comme PIC sur chaque type pendant la période de validité de la qualification.

L'épreuve de compétence se déroulera sur le type le moins récemment utilisé pour cette épreuve.

Art. 13. Artikel 45 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« Art. 45. De kandidaat voor een IR(H) moet houder zijn van een PPL(H) die toelaat bij nacht te vliegen, van een CPL(H) of van een ATPL(H) en moet ten minste 50 uren overlandvluchten als gezagvoerder van helikopters of van vliegtuigen, waarvan ten minste 10 uren met helikopters, hebben uitgevoerd. De kandidaat die een geïntegreerde ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR of CPL(H) opleiding gevolgd heeft en geslaagd is wordt vrijgesteld van de vereiste 50 uren overlandvluchten. »

Art. 14. Artikel 46, eerste lid, wordt vervangen als volgt :

« Art. 46. De kandidaat voor een IR(H) moet een goedgekeurde cursus voor theoretische opleiding gevolgd hebben bij een FTO. Deze cursus kan, in de mate van het mogelijke, gecombineerd worden met de cursus vliegopleiding. »

Art. 15. In artikel 54 van hetzelfde besluit worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 3 wordt vervangen als volgt :

« § 3. De houder van een geldige IR(H) voor een éénmotorige helikopter die zijn IR(H) voor de eerste maal wil uitbreiden tot een meermotorige helikopter moet in een FTO of TRTO een cursus hebben gevolgd van ten minste 5 uren instrumentvliegen in dubbelbesturing op dit type, waarvan 3 uren mogen uitgevoerd worden in een FS, FTD II/III of een FNPT II/III en het IR-gedeelte van de vaardigheidstest afleggen op het betreffende type. »

2° § 5 wordt vervangen als volgt :

« § 5. Een geldige typebevoegdverklaring, ingeschreven op een door een niet-JAA Lidstaat uitgereikte vergunning kan ingeschreven worden op een Belgische vergunning op voorwaarde dat de aanvrager :

1° regelmatig dit helikoptertype bestuurt;

2° voldoet aan de voorwaarden van artikel 57 of 58, naargelang het geval;

3° slaagt voor een bekwaamheidsproef op dit helikoptertype en een vliegervaring heeft :

ofwel, voor een éénmotorige helikopter met een maximum opstijgingsmassa van 3 175 kg of minder, van ten minste 100 uren als bestuurder op het betreffende type;

ofwel, voor alle andere helikopters, van ten minste 350 uren als bestuurder op het betreffende type. »

Art. 16. Artikel 55 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« Art. 55. § 1. Geldigheid. De typebevoegdverklaringen zijn geldig voor één jaar vanaf de datum van uitreiking, of de vervaldatum indien ze wedergeldig gemaakt zijn tijdens hun geldigheidsduur.

§ 2. Wedergeldigmaking. Om een typebevoegdverklaring wedergeldig te maken moet de kandidaat :

1° binnen de 3 maanden die voorafgaan aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring een bekwaamheidsproef afleggen op het betreffende helikoptertype; en

2° gedurende de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring ten minste 2 uren vliegen als bestuurder van dit helikoptertype, de tijdsduur van de bekwaamheidsproef mag voor deze 2 uren in rekening gebracht worden;

3° voor de éénmotorige helikopters met zuigermotor bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, moet minstens één bekwaamheidsproef afgelegd worden op één van de types die men bezit.

Deze bekwaamheidsproef kan dienen om de andere hierboven bepaalde types wedergeldig te maken die de kandidaat bezit op voorwaarde dat hij, gedurende de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring, ten minste 2 uren op elk type als PIC heeft uitgevoerd.

De bekwaamheidsproef zal uitgevoerd worden op het type dat het langst geleden gebruikt werd voor deze proef.

4° pour les hélicoptères monomoteur à turbine avec une masse totale au décollage de moins ou égale à 3 175 kg, un contrôle de compétence doit être effectué sur au moins un des types détenus à condition que le candidat :

a) ait une expérience d'au moins 300 heures comme PIC sur hélicoptères; et

b) ait une expérience d'au moins 15 heures sur chaque type pour lequel le contrôle de compétence doit servir; et

c) ait effectué pendant la période de validité de la qualification au moins 2 heures comme PIC sur chaque type pour lequel le contrôle de compétence doit servir; et

d) effectuera le contrôle de compétence sur le type le moins récemment utilisé, à moins qu'une autorisation écrite a été obtenue du Directeur général.

§ 3. La revalidation d'une IR(H), si le candidat en détient une, peut être combinée avec le contrôle de compétence visé au § 2, 1° ci-dessus pour la revalidation de type, conformément aux conditions de revalidation de l'IR(H).

§ 4. Le candidat qui ne réussit pas le contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification de type ne peut pas exercer les privilèges liés à cette qualification avant d'avoir présenté avec succès le contrôle de compétence.

Cette limitation est également d'application pour tous les types qui peuvent être revalidés en même temps en vertu du § 2, 3° et 4° mentionnés ci-dessus.

§ 5. Renouvellement. Si la validité d'une qualification de type est expirée, le candidat se conforme aux conditions de formation de rafraîchissement déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL et présente un contrôle de compétence.

La qualification est valide à partir de la date où les conditions de renouvellement sont remplies.

§ 6. Les conditions de revalidation visées au § 2 sont considérées comme étant remplies si le candidat, employé au service d'un exploitant agréé conformément au JAR-OPS, a présenté un contrôle de compétence au pilotage et à l'exécution de procédures d'urgence (OPC), conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 12 septembre 1991 fixant les mesures techniques d'exploitation des aéronefs utilisés dans le transport aérien commercial dont la masse totale maximale autorisée est inférieure à 5 700 kg.

L'exploitant doit démontrer, à la satisfaction du Directeur général, que tous les exercices obligatoires du contrôle de compétence ont été effectués pendant les 12 mois précédant la revalidation.

Le dernier OPC doit néanmoins avoir été effectué dans les 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification.

Art. 17. L'article 57, § 1^{er} du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 57. § 1^{er}. Le candidat à l'entraînement pour l'obtention d'une première qualification de type d'hélicoptère multipilote doit remplir les conditions suivantes :

1° avoir accompli au moins 70 heures de vol en tant que commandant de bord d'un hélicoptère.

Le candidat qui a suivi et réussi un cours intégré ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) et qui a une expérience de moins de 70 heures de vol en tant que commandant de bord sur hélicoptères, peut obtenir la qualification limitée au copilote. Cette limitation peut être abrogée dès que le candidat fait preuve d'une expérience de 70 heures en tant que commandant de bord ou PICUS et a présenté l'épreuve d'aptitude en tant que commandant de bord sur l'hélicoptère multipilote concerné.

4° voor de éénmotorige helikopters met turbinemotor met een maximale opstijgmassa kleiner of gelijk aan 3 175 kg, moet minstens één bekwaamheidsproef afgelegd worden op één van de types die men bezit mits de kandidaat :

a) ten minste 300 uren als PIC op helikopters bezit; en

b) ten minste 15 uren gevlogen heeft op elk type waarvoor de bekwaamheidsproef moet dienen; en

c) gedurende de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring ten minste 2 uren als PIC heeft uitgevoerd op elk van types waarvoor de bekwaamheidsproef moet dienen; en

d) de bekwaamheidsproef zal uitvoeren op het type dat het langst geleden gebruikt werd voor deze proef, tenzij een schriftelijke toestemming van de Directeur-generaal bekomen werd.

§ 3. De wedergeldigmaking van een IR(H), ingeval de kandidaat daarvan houder is, kan gecombineerd worden met de in § 2, 1° hierboven vermelde bekwaamheidsproef voor de typewedergeldigmaking, overeenkomstig de voorwaarden voor de wedergeldigmaking van de IR(H).

§ 4. De kandidaat die niet slaagt voor de bekwaamheidsproef vóór de vervaldag van zijn typebevoegdverklaring, mag de aan deze bevoegdverklaring verbonden voorrechten niet uitoefenen alvorens met succes de bekwaamheidsproef te hebben afgelegd.

Deze beperking geldt ook voor alle types die krachtens § 2, 3° en 4° hierboven tezelfdertijd kunnen wedergeldig gemaakt worden.

§ 5. Hernieuwing. Wanneer de geldigheidsduur van een typebevoegdverklaring verstreken is, vervult de kandidaat de voorwaarden inzake bijscholingstraining bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL en legt hij een bekwaamheidsproef af.

De bevoegdverklaring is geldig vanaf de datum waarop de voorwaarden voor de hernieuwing zijn vervuld.

§ 6. De in § 2 bepaalde voorwaarden voor wedergeldigmaking worden als vervuld beschouwd indien de kandidaat, die bij een volgens de JAR-OPS erkende exploitant tewerkgesteld is, een bekwaamheidsproef bij de besturing en de uitvoering van de noodprocedures (OPC) afgelegd heeft, volgens de bepalingen van het ministerieel besluit van 12 september 1991 tot vaststelling van de technische maatregelen voor de exploitatie van de in het handelsluchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen waarvan de hoogst toegelaten massa lager is dan 5 700 kg.

De exploitant moet ter voldoening van de Directeur-generaal aantonen dat alle verplichte oefeningen van de bekwaamheidsproef tijdens de 12 maanden voorafgaand aan de wedergeldigmaking uitgevoerd werden.

De laatste OPC moet evenwel uitgevoerd zijn binnen de 3 maanden die voorafgaan aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring.

Art. 17. Artikel 57, § 1 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« Art. 57. § 1. De kandidaat die een opleiding wenst te volgen voor het bekomen van een eerste typebevoegdverklaring voor een meerpiloot helikopter moet de volgende voorwaarden vervullen :

1° ten minste 70 vlieguren hebben uitgevoerd als gezagvoerder van een helikopter.

De kandidaat die een geïntegreerde ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR of CPL(H) cursus gevolgd heeft en geslaagd is en die minder dan 70 vlieguren ervaring als gezagvoerder op helikopters heeft kan de bevoegdverklaring beperkt tot medebestuurder bekomen. Deze beperking kan opgeheven worden van zodra de kandidaat een ervaring van 70 uren als gezagvoerder of PICUS kan aantonen en de vaardigheidstest als gezagvoerder op betreffende meerpiloot helikopter heeft afgelegd.

2° être titulaire d'un certificat de réussite d'une formation au travail en équipage (MCC). A défaut, la formation au travail en équipage doit être combinée avec la formation de qualification de type.

Le candidat qui fait preuve d'une expérience d'au moins 500 heures de vol en tant que pilote dans des opérations multipilotes agréées par une autorité, sur des hélicoptères multimoteurs monopilotes, est supposé être titulaire du certificat mentionné ci-dessus.

3° avoir rempli les conditions relatives aux connaissances théoriques pour l'obtention d'une ATPL(H).»

Art. 18. L'article 58 du même arrêté est remplacé comme suit :

« Art. 58. Le candidat à une première qualification de type d'hélicoptère multimoteur monopilote doit :

1° avoir accompli au moins 70 heures de vol en tant que commandant de bord d'un hélicoptère;

2° suivre la formation théorique préalable déterminée par le directeur général avec référence aux dispositions des JAR-FCL, fournie dans un FTO ou TRTO ou avoir réussi les examens prévus à l'article 64.

Le fait de suivre la formation théorique préalable n'est pas pris en considération pour satisfaire aux exigences prévues à l'article 64. »

Art. 19. A l'article 59, § 4 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le deuxième alinéa les mots « (MCC/IR) ou 15 heures (MCC/VFR) » sont insérés entre les mots « et 20 heures » et les mots « de formation pratique »;

2° dans le cinquième alinéa les mots « (MCC/IR) ou 7 heures (MCC/VFR) » sont insérés entre les mots « jusqu'à 10 heures » et les mots « si un simulateur ».

Art. 20. A l'article 64, § 1^{er} du même arrêté la dernière phrase est supprimée.

Art. 21. Dans l'article 74, 1° du même arrêté les mots « 300 heures de vol » sont remplacés par les mots « 250 heures de vol ».

Art. 22. Dans l'article 78 du même arrêté les mots « 100 heures » sont remplacés par les mots « 50 heures » et les abréviations « FI, IRI » sont remplacées par les abréviations « FI(H), TRI(H), IRI(H) ».

Art. 23. A l'article 80, § 1^{er} sont apportées les modifications suivantes :

1° Dans la disposition du 2° les mots « et multimoteur » sont supprimés et les mots « 500 heures » sont remplacés par les mots « 250 heures ».

2° Entre la disposition du 2° et les dispositions du 3°, 4° et 5°, qui deviennent respectivement 4°, 5° et 6°, un nouveau 3° est inséré, rédigé comme suit :

« 3° pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes multimoteurs avoir effectué au moins 500 heures comme pilote d'hélicoptère, comprenant au moins 100 heures comme commandant de bord sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs. »

Art. 24. Le Ministre qui a la Navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 12 juillet 2009.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
H. VAN ROMPUY

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

2° houden zijn van een attest van slagen voor een opleidingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC). Bij gebrek hieraan dient de opleiding MCC gecombineerd te worden met de opleiding voor de typebevoegdverklaring.

De kandidaat die een ervaring kan aantonen van ten minste 500 vlieguren als bestuurder in meerpijloot operaties erkend door een overheid, op meermotorige éénpijloot helikopters wordt geacht houder te zijn van voornoemd attest.

3° voldoen aan de voorwaarden inzake theoretische kennis voor het bekomen van een ATPL(H). »

Art. 18. Artikel 58 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« Artikel 58. De kandidaat voor het bekomen van een eerste typebevoegdverklaring voor meermotorige éénpijloot helikopters moet :

1° ten minste 70 vlieguren hebben uitgevoerd als gezagvoerder van een helikopter;

2° de voorafgaande theoretische opleiding bepaald door de directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, gegeven in een FTO of TRTO, volgen of geslaagd zijn voor de examens voorzien in artikel 64.

Het volgen van de bovenvermelde voorafgaande theoretische opleiding wordt niet in aanmerking genomen om te voldoen aan de vereisten voorzien in artikel 64. »

Art. 19. In artikel 59, § 4 van hetzelfde besluit worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het tweede lid worden de woorden « (MCC/IR) of 15 uren (MCC/VFR) » ingevoegd tussen de woorden « alsook 20 uren » en de woorden « praktische opleiding »;

2° in het vijfde lid worden de woorden « (MCC/IR) » of 7 uren (MCC/VFR) ingevoegd tussen de woorden « tot 10 uur » en de woorden « als een vluchtnabootser ».

Art. 20. In artikel 64 § 1 van hetzelfde besluit vervalt de laatste zin.

Art. 21. In artikel 74 van hetzelfde besluit worden in de bepaling onder 1° de woorden « 300 vlieguren » vervangen door de woorden « 250 vlieguren ».

Art. 22. In artikel 78 van hetzelfde besluit worden de woorden « 100 uren » vervangen door de woorden « 50 uren » en worden de afkortingen « FI, IRI » vervangen door de afkortingen « FI(H), TRI(H), IRI(H) ».

Art. 23. In artikel 80, § 1 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° In de bepaling onder 2° vervallen de woorden « en meermotorige » en worden de woorden « 500 uren » vervangen door de woorden « 250 uren ».

2° Tussen de bepalingen onder 2° en de bepalingen onder 3°, 4° en 5°, die 4°, 5° en 6° worden, wordt een nieuwe 3° ingevoegd, luidende :

« 3° voor een bevoegdverklaring TRI(H) voor meermotorige éénpijloot helikopters, ten minste 500 uren als bestuurder van helikopters uitgevoerd hebben, waarvan ten minste 100 uren als gezagvoerder op meermotorige éénpijloot helikopters. »

Art. 24. De Minister bevoegd voor de Luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 12 juli 2009.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
H. VAN ROMPUY

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPE