

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2014/14925]

19 DECEMBER 2014. — Koninklijk besluit betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures

FILIP, Koning der Belgen,

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

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

Gelet op de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010;

Gelet op het koninklijk besluit van 18 februari 1991 houdende reglementering van de reclamesleepvluchten;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen, gewijzigd door het koninklijk besluit van 19 juli 2002;

Gelet op het koninklijk besluit van 23 november 2000 tot vaststelling van de voor het luchtverkeer te gebruiken seinen;

Gelet op de samenwerking tussen gewestregeringen die bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op advies 55.289/4 van de Raad van State, gegeven op 5 maart 2014 en advies 56.727/4 van de Raad van State gegeven op 12 november 2014, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende de Overeenkomst betreffende de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, bijlage 2;

Overwegende dat de uitvoeringsverordening (UE) nr 923/2012 van de Commissie, in het kader van uitvoeringsmaatregelen van de Europese regelgeving van het Europese Gemeenschappelijk Luchtruim, gemeenschappelijke luchtverkeersregels bepaalt, gebaseerd op normen en aanbevolen werkwijzen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures vaststelt.

Overwegende dat die verordening, van toepassing in België vanaf 4 december 2014, sommige uitvoeringsmaatregelen in nationaal recht oproept;

Op voordracht van de Minister van Mobiliteit en de Minister van Financiën,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — *Definities*

Artikel 1. § 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° *Minister* : de minister bevoegd voor de luchtvaart;

2° *directeur-generaal* : de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart;

3° *verordening nr. 923/2012* : de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010;

4° *Bijlage 2* : bijlage 2 van de Overeenkomst betreffende de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947;

5° *AFIS-dienst* : vluchtinformatiedienst (Aerodrome Flight Information Service) voor luchtvaartterreinverkeer;

6° *AFIS-luchtvaartterrein* : een niet-gecontroleerd luchtvaartterrein waar vluchtinformatiedienst en waarschuwingdienst worden gegeven ten behoeve van het luchtvaartterreinverkeer;

7° *vluchtinformatiecentrum (FIC – Flight Information Center)* : centrum dat in niet gecontroleerde luchtruimen de vluchtinformatiedienst verstrekt;

8° *FIC personeel (FICO – Flight Information Center Officer)* : personeel dat de vluchtinformatiedienst in een FIC verstrekt;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2014/14925]

19 DECEMBRE 2014. — Arrêté royal relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne

PHILIPPE, 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, l'article 5, § 1^{er}, modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010;

Vu l'arrêté royal du 18 février 1991 portant réglementation des vols de remorquage de panneaux publicitaires;

Vu l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air, modifié par l'arrêté royal du 19 juillet 2002;

Vu l'arrêté royal du 23 novembre 2000 fixant les signaux à utiliser pour la circulation aérienne;

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

Vu l'avis 55.289/4 du Conseil d'Etat, donné le 5 mars 2014 et l'avis 56.727/4 du Conseil d'Etat, donné le 12 novembre 2014, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

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, l'annexe 2;

Considérant que le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission, dans le cadre des mesures d'exécution de la réglementation européenne du Ciel unique européen, établit des règles de l'air communes, basées sur les Normes et Pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et met en place des dispositions opérationnelles communes relatives aux services et aux procédures de la navigation aérienne;

Considérant que ledit règlement, d'application en Belgique à partir du 4 décembre 2014, appelle certaines mesures d'exécution en droit national;

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité et du Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Définitions*

Article 1^{er}. § 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° *Ministre* : le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions;

2° *directeur général* : le directeur général de la Direction générale Transport aérien;

3° *règlement n° 923/2012* : le Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010;

4° *Annexe 2* : l'Annexe 2 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947.

5° *service AFIS* : service d'information de vol (Aerodrome Flight Information Service) pour la circulation d'aérodrome;

6° *aérodrome AFIS* : un aérodrome non contrôlé où le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome;

7° *centre d'information de vol (FIC – Flight Information Center)* : centre fournissant le service d'information de vol en espaces aériens non contrôlés;

8° *personnel FIC (FICO – Flight Information Center Officer)* : personnel assurant le service d'information de vol dans un FIC;

§ 2. Bovendien zijn de definities van de verordening nr. 923/2012 van toepassing op dit besluit.

Onder deze, wordt begrepen onder de definitie van “overgangshoogte” van artikel 2, (134) een hoogte van 4500 voet.

De Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, mag een andere hoogte bepalen, in verband met de operationele noden.

HOOFDSTUK 2. — Aanvullende bepalingen bij luchtverkeersregels

Afdeling 1. — Toepasselijkheid en naleving

Art. 2. § 1. De luchtverkeersregels vastgesteld door de verordening nr. 923/2012 en zoals door dit besluit aangevuld zijn van toepassing op de luchtvaartuigen :

a) die zich bevinden in het vluchtinformatiegebied van Brussel met uitzondering van het luchtruim waarin de luchtverkeersdienstverlening verzekerd wordt door de autoriteiten van het Groothertogdom Luxemburg;

b) die de Belgische nationaliteits- en inschrijvingskenmerken dragen, waar zij zich ook bevinden, voor zover deze regels niet in tegenspraak zijn met de reglementering uitgevaardigd door de Staat onder het gezag waarvan het overvlogen grondgebied is geplaatst. Zij zijn er toe gehouden deze laatste regels in acht te nemen wanneer zij verschillen van de nationale regels of er een aanvulling op zijn.

§ 2. De begrenzingen van het vluchtinlichtingsgebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaartterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgesteld bij beslissing van de Minister of door de directeur-generaal.

Art. 3. Wanneer overmacht een piloot ertoe dwingt af te wijken van de vliegverkeersregels of van de klaringen brengt de gezagvoerder onverwijld de eenheid voor luchtverkeersdiensten, bevoegd voor het luchtruim waarin het luchtvaartuig vliegt, hiervan op de hoogte en brengt hij hierover binnen tien dagen verslag uit bij de directeur-generaal.

Afdeling 2. — Algemene regels en het vermijden van botsingen

Onderafdeling 1. — Bescherming van personen en zaken

Art. 4. De Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, levert de toestemming AF bedoeld in punt 3105 van de Bijlage bij de verordening nr. 923/2012.

Art. 5. Behalve de verboden gebieden bepaald door de Koning krachtens artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart kunnen er gevaarlijke gebieden en gebieden met beperkingen bestaan. Zij worden bepaald door de directeur-generaal die, volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer omschrijft.

Art. 6. Uit een luchtvaartuig in vlucht mag niets geworpen of verstoven worden zonder toestemming van de Minister of van zijn gemachtigde, de directeur-generaal, en conform de toestemmingen van de ATS-eenheden.

Brandstoflozing of lossen van ballast mag nochtans plaatsvinden op de wijze vermeld in de luchtvaartinlichtingen en de toestemmingen.

Art. 7. In de luchtverkeersleidingsgebieden mag het slepen in de lucht slechts plaatsvinden in overeenstemming met de bepalingen van artikelen 8 tot 14 en conform de toestemmingen.

Art. 8. Boven het Belgisch grondgebied is het verboden een reclamesleepvlucht uit te voeren beneden een hoogte van 425 meter (1500 ft) boven de grond of het water, behalve voor het opnemen of afwerpen van reclamesleepdoeken.

Het vliegen met reclamesleepdoeken is bovendien verboden :

1° in het verticaal cilindervormig luchtruim, waarvan de basis begrensd is door een cirkel met een straal van 9 km rond het referentiepunt van het luchtvaartterrein van Oostende (51°11'59" N - 02°51'49" E), behoudens toelating van de verkeersleidingsdienst van het luchtvaartterrein van Oostende, onder de voorwaarden gesteld door de Minister;

2° langs de kust op een afstand van minder dan 500 meter langs zeezijde en van minder dan 1000 meter langs landzijde van de scheidinglijn tussen het strand en de zee, met uitzondering van het luchtruim bedoeld onder 1°.

§ 2. En outre, les définitions du règlement n° 923/2012 sont d'application au présent arrêté.

Parmi celles-ci, la définition d'« altitude de transition » de l'article 2, (134) s'entend comme l'altitude de 4500 pieds.

Le Ministre ou son délégué, le directeur général, peut fixer une altitude différente en fonction des nécessités opérationnelles.

CHAPITRE 2. — Dispositions complémentaires en matière de règles de l'air

Section 1. — Domaine d'application et conformité

Art. 2. § 1^{er}. Les règles de l'air établies par le règlement n° 923/2012 et telles que complétées par le présent arrêté sont d'application aux aéronefs :

a) évoluant dans la région d'information de vol de Bruxelles, à l'exclusion de l'espace aérien dans lequel les services de la circulation aérienne sont assurés par les autorités du grand-duché de Luxembourg;

b) portant les marques de nationalité et d'immatriculation belges où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règlements édictés par l'Etat sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé. Ils sont tenus d'observer ces dernières règles lorsqu'elles diffèrent des règles nationales ou leur sont complémentaires.

§ 2. Les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle, des routes à service consultatif, des routes ATS, des zones de circulation d'aérodrome et des classes d'espaces aériens ATS comprises dans l'espace aérien défini au § 1^{er} sont fixées par décision du Ministre ou du directeur général.

Art. 3. Si un cas de force majeure amène un pilote à s'écarter des règles de l'air ou des autorisations, le pilote commandant de bord en avise dans les délais les plus courts l'organisme des services de la circulation aérienne compétent pour l'espace aérien où l'aéronef évolue et en rend compte dans les dix jours au directeur général.

Section 2. — Règles générales et prévention des abordages

Sous-section 1^{re}. — Protection des personnes et des biens

Art. 4. Le Ministre ou son délégué, le directeur général, délivre l'autorisation visée au point 3105 de l'Annexe au règlement n° 923/2012.

Art. 5. Outre les zones interdites définies par le Roi en vertu de l'article 4 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il peut exister des zones dangereuses et des zones réglementées. Elles sont définies par le directeur général, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne.

Art. 6. Rien ne peut être jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sans l'autorisation du Ministre ou de son délégué, le directeur général, et conformément aux autorisations émises par les organismes ATS.

Toutefois, le largage de carburant et de lest peut être effectué de la manière indiquée dans les informations aéronautiques et les autorisations.

Art. 7. Le remorquage aérien ne peut être effectué dans les espaces aériens contrôlés que conformément aux dispositions des articles 8 à 14 et aux autorisations.

Art. 8. Au-dessus du territoire belge, il est interdit d'effectuer un vol de remorquage de panneaux publicitaires à une altitude inférieure à 425 mètres (1500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau, sauf pour l'enlèvement ou le largage de panneaux publicitaires.

En outre, le remorquage aérien de panneaux publicitaires est interdit :

1° dans l'espace aérien cylindrique vertical, dont la base est délimitée par une circonférence de 9 km de rayon centrée sur le point de référence de l'aérodrome d'Ostende (51°11'59" N - 02°51'49" E), sauf autorisation accordée par le service de contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome d'Ostende, aux conditions fixées par le Ministre;

2° le long du littoral à moins de 500 mètres côté mer et de 1000 mètres côté terre de la ligne de séparation entre la plage et la mer, à l'exception de l'espace aérien visé au 1°.

Art. 9. Reclamesleepvluchten zijn enkel toegelaten op de weekdagen tussen 10 uur en 19 uur en op zon- en feestdagen tussen 14 uur en 18 uur, behoudens afwijkingen toegestaan door de Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, na advies van de burgemeester van de gemeente op wiens grondgebied personen bijeen zijn voor wie de reclameboodschap in hoofdzaak bestemd is.

Art. 10. De Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, kan verbieden dat enige reclamesleepvlucht wordt uitgevoerd boven massamanifestaties.

Art. 11. Boven een bebouwde kom van een gemeente of stad mag een reclamesleepvlucht niet langer dan 45 minuten worden uitgevoerd. Boven eenzelfde locatie mag een sleepvlucht niet langer dan 15 minuten duren. Deze tijdsperioden gelden per geadverteerde tekst per dag.

Art. 12. Reclamesleepvluchten in formatie mogen maximaal door drie toestellen uitgevoerd worden.

Art. 13. Helicopters die reclamesleepvluchten uitvoeren houden een minimale vliegsnelheid aan van 40 knopen.

Art. 14. § 1. De technische voorwaarden waaraan het luchtvaartuig en de uitrusting, gebruikt voor reclamesleepvluchten, dienen te voldoen, worden vastgesteld in de bijlagen tot het luchtwaardigheidsbewijs van het betreffend luchtvaartuig. De gewichten verbonden aan de reclamesleepdoeken dienen uitgerust te worden met valschermschermen overeenkomstig de voorschriften opgenomen in voormelde bijlagen.

§ 2. Aan boord van de sleepvaartuigen wordt een transponder van het type "mode C" geïnstalleerd.

Art. 15. Behoudens in noodgevallen mogen valschermsprongen slechts uitgevoerd worden met de toestemming van de Minister of van zijn gemachtigde, de directeur-generaal, en in overeenstemming met de in deze toestemming vastgestelde voorwaarden.

Valschermsprongen mogen slechts worden uitgevoerd in een gecontroleerd luchtruim wanneer zij in overeenstemming zijn met de toestemmingen.

Art. 16. § 1. Het is verboden kunstvluchten uit te voeren met een luchtvaartuig, behalve :

1° onder zichtweersomstandigheden en met een vliegzicht van minstens 5 km en op minstens 900 m (3000 voet) hoogte boven de grond, tenzij de Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, een lagere hoogte toestaat, en

2° op de wijze vermeld in de luchtvaartinlichtingen, adviezen en/of toestemmingen van de bevoegde eenheid voor luchtverkeerdiensten.

§ 2. Het is verboden kunstvluchten uit te voeren boven steden, bebouwde kommen van gemeenten, woonzones, industriële complexen, de LNG-terminal te Zeebrugge, nucleaire centrales of mensenverzamelingen in open lucht, alsmede in verkeersleidingsgebieden of gebieden met beperkingen, behoudens voorafgaande toestemming van de autoriteit waaronder deze gebieden ressorteren.

§ 3. Kunstvluchten zijn verboden in gevaarlijke gebieden, tenzij deze alleen voor die kunstvluchten bestemd zijn.

Art. 17. § 1. Formatievluchten zijn slechts toegestaan in overeenstemming met de voorwaarden bepaald onder punt 3135 van de Bijlage bij de verordening nr. 923/2012, alsmede met de volgende voorwaarden :

a) formatievluchten zijn slechts toegestaan onder zichtweersomstandigheden;

b) landen en opstijgen in formatie zijn onderworpen aan de voorafgaande toestemming van de directeur-generaal;

c) formatievluchten zijn verboden voor luchtvaartuigen die passagiers tegen vergoeding vervoeren.

Art. 18. § 1. Zijn onderworpen aan de toestemming van de Minister of van zijn gemachtigde, de directeur-generaal :

1° het opstijgen van bemande vrije gasballons in steden, bebouwde kommen van gemeenten en woonzones;

2° het opstijgen van luchtschepen en kabelballons;

3° het zich voortbewegen in de lucht van toestellen die schade kunnen aanbrengen aan luchtvaartuigen in vlucht zoals telegeleide toestellen, raketten, onbemande vrije ballons;

4° de projectie van laserstralen in het Belgisch luchtruim.

Art. 9. Les vols de remorquage de panneaux publicitaires sont autorisés uniquement entre 10 heures et 19 heures les jours ouvrables et entre 14 heures et 18 heures les dimanches et jours fériés, sauf dérogations accordées par le Ministre ou son délégué, le directeur général, après avis du bourgmestre de la commune sur le territoire de laquelle sont rassemblés les principaux destinataires du message publicitaire.

Art. 10. Le Ministre ou son délégué, le directeur général, peut interdire tout vol de remorquage de panneaux publicitaires au-dessus de manifestations de masse.

Art. 11. Au-dessus d'une partie agglomérée d'une commune ou d'une ville, un vol de remorquage de panneaux publicitaires ne peut être effectué pendant plus de 45 minutes. Un vol de remorquage ne peut durer plus de 15 minutes au-dessus d'un même endroit. Ces périodes valent par jour et par texte publicitaire.

Art. 12. L'exécution de vols de remorquage de panneaux publicitaires en formation est limitée à trois appareils.

Art. 13. Les hélicoptères qui effectuent des vols de remorquage de panneaux publicitaires maintiennent une vitesse de vol minimale de 40 nœuds.

Art. 14. § 1^{er}. Les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire l'aéronef et l'équipement utilisé pour les vols de remorquage de panneaux publicitaires sont fixées dans les annexes au certificat de navigabilité de l'aéronef concerné. Les poids attachés aux panneaux publicitaires doivent être équipés de parachutes, conformément aux dispositions figurant dans les annexes précitées.

§ 2. A bord des aéronefs de remorquage, un transpondeur de type "mode C" est installé.

Art. 15. Les descentes en parachute, sauf en cas de force majeure, ne peuvent être effectuées qu'avec l'autorisation du Ministre ou de son délégué, le directeur général, et conformément aux conditions fixées par cette autorisation.

Les descentes en parachute ne peuvent être effectuées dans les espaces aériens contrôlés que conformément aux autorisations.

Art. 16. § 1^{er}. Aucune acrobatie ne peut être exécutée par un aéronef, si ce n'est :

1° dans les conditions météorologiques de vol à vue, avec une visibilité minimale de 5 km et à une hauteur minimale de 900 m (3000 pieds) au-dessus du sol, à moins que le Ministre ou son délégué, le directeur général, n'autorise une hauteur inférieure, et

2° de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

§ 2. Il est interdit de se livrer à des acrobaties aériennes au-dessus des villes, des parties agglomérées de communes, des zones d'habitation, des complexes industriels, du terminal LNG de Zeebrugge, des centrales nucléaires ou des rassemblements de personnes en plein air, ainsi que dans des espaces aériens contrôlés ou dans des zones réglementées, sauf autorisation préalable de l'autorité dont relèvent ces derniers.

§ 3. Les acrobaties aériennes sont interdites dans les zones dangereuses, à moins qu'elles soient réservées à ces acrobaties.

Art. 17. § 1^{er}. Les vols en formation ne sont permis que conformément aux conditions prévues au point 3135 de l'Annexe au règlement n° 923/2012, ainsi que dans le respect des conditions suivantes :

a) les vols en formation ne sont permis qu'en conditions météorologiques de vol à vue;

b) les atterrissages et les décollages en formation sont subordonnés à l'autorisation préalable du directeur général;

c) les vols en formation sont interdits aux aéronefs transportant des passagers contre rémunération.

Art. 18. § 1^{er}. Sont soumises à l'autorisation du Ministre ou de son délégué, le directeur général :

1° les ascensions de ballons à gaz libres habités dans les villes, les parties agglomérées de communes et les zones d'habitation;

2° les ascensions de dirigeables et de ballons captifs;

3° les évolutions d'engins susceptibles d'endommager un aéronef en vol tels que les engins téléguidés, les fusées, les ballons libres non habités;

4° la projection de rayons laser dans l'espace aérien belge.

De toestemming vermeldt de voorwaarden waaraan deze opstijgbevingen, evoluties en projecties onderworpen zijn.

§ 2. De algemene voorwaarden waaronder de opstijgingen van bemande vrije ballons dienen plaats te vinden worden vastgesteld door de Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal.

Art. 19. In het belang van de veiligheid van het luchtverkeer kan de Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal ofwel verbieden dat enig toestel of bepaalde toestellen in de door hem nader te bepalen gebieden vanop de grond worden opgelaten, ofwel de voorwaarden en hoogtebegrenzings bepalen voor hun gebruik.

Onderafdeling 2. — Vermijden van botsingen

Art. 20. De Minister of zijn afgevaardigde, de directeur-generaal, kan aanvullende periodes bepalen, in overeenstemming met punt 3230, b) in de Bijlage van de verordening nr. 923/2012, voor het gebruik van lichten door luchtvaartuigen op het water.

Afdeling 3. — Vliegplannen

Art. 21. Er moet geen vliegplan ingediend worden voor VFR vluchten in niet gecontroleerde luchtruimen die van een lidstaat van het Schengengebied naar België uitgevoerd worden.

Art. 22. De Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, wordt belast met de uitvoering van punt 4010, b) in de Bijlage van de verordening nr. 923/2012.

Afdeling 4. — Zichtweersomstandigheden, zichtvliegvoorschriften, speciale zicht- en instrumentvliegvoorschriften

Art. 23. § 1. Zichten die beperkt zijn tot niet minder dan 1 500 m worden toegestaan voor vluchten :

1° bij een aangewezen luchtsnelheid (IAS) van 140 kts of minder om voldoende gelegenheid te bieden ander verkeer of eventuele hinderenissen tijdig op te merken en een botsing te vermijden; of,

2° in omstandigheden waarin de waarschijnlijkheid op ontmoetingen met ander verkeer laag is, bv. in gebieden met een laag verkeersvolume en voor luchtwerk op lage hoogte.

§ 2. Helikopters mogen vliegen bij een vliegzicht hoger dan 800 m, voor zover ze worden bestuurd aan een snelheid die voldoende gelegenheid biedt ander verkeer of eventuele hinderenissen tijdig op te merken en een botsing te vermijden. In speciale gevallen mogen activiteiten bij een zicht van minder dan 800 m door de directeur-generaal worden toegestaan, bv. voor medischehulpvluchten, opsporings- en reddingsactiviteiten en brandbestrijding.

Art. 24. VFR-vluchten 's nachts worden toegestaan onder de voorwaarden bepaald onder punt 5005, c) van de Bijlage van de verordening nr. 923/2012.

Art. 25. De directeur-generaal wordt belast met het afleveren van de toelatingen bedoeld onder punten 5005 en 5010 in de Bijlage van de verordening nr. 923/2012.

Afdeling 5. — Luchtruimclassificatie

Art. 26. De directeur-generaal wordt belast met de toewijzingen bedoeld onder punt 6005 in de Bijlage van verordening nr. 923/2012.

Afdeling 6. — Vluchtinformatiediensten voor luchtvaartterreinverkeer (AFIS)

Art. 27. § 1. De doelstelling van de AFIS-diensten is het verstrekken van nuttige informatie voor het veilige en efficiënte verloop van vliegoperaties op en in de omgeving van een luchtvaartterrein.

§ 2. De AFIS-diensten kunnen geleverd worden op luchtvaartterreinen waar :

1° het verstrekken van een plaatselijke verkeersleiding niet gerechtvaardigd is; of,

2° een plaatselijke verkeersleiding niet 24 uur op 24 voorzien is.

§ 3. Op vraag van de kandidaat verleners van AFIS-diensten of op zijn eigen initiatief onderzoekt de directeur-generaal geval per geval of een AFIS-dienst de meest passende oplossing is; meer bepaald in functie van :

1° het type luchtverkeer op het luchtvaartterrein;

2° de verkeersdichtheid op het luchtvaartterrein;

3° de impact op andere eenheden en/of bestaande procedures op het luchtvaartterrein;

4° de meest voorkomende types luchtvaartuigen op het luchtvaartterrein;

L'autorisation mentionne les conditions auxquelles sont subordonnées ces ascensions, évolutions et projections.

§ 2. Le Ministre ou son délégué, le directeur général, fixe les conditions générales dans lesquelles les ascensions de ballons libres habités ont lieu.

Art. 19. Le Ministre ou son délégué, le directeur général, peut, dans l'intérêt de la sécurité de la circulation aérienne, soit interdire dans les zones qu'il détermine le lancement depuis le sol de tous objets, ou de certains d'entre eux, soit fixer les conditions et les limites de leur altitude d'utilisation.

Sous-section 2. — Prévention des abordages

Art. 20. Le Ministre ou son délégué, le directeur général, peut prescrire des périodes complémentaires conformément au point 3230, b) de l'Annexe au règlement n° 923/2012, pour l'utilisation des feux par les aéronefs à flot.

Section 3. — Plans de vol

Art. 21. Un plan de vol ne doit pas être déposé pour les vols VFR exécutés en espaces non contrôlés en provenance d'un Etat membre de l'espace Schengen vers la Belgique.

Art. 22. Le Ministre ou son délégué, le directeur général, est chargé de l'exécution du point 4010, b) de l'Annexe au règlement n° 923/2012.

Section 4. — Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments

Art. 23. § 1^{er}. Des visibilitées en vol réduites à 1 500 m sont autorisées pour des vols effectués :

1° à des vitesses indiquées (IAS) de 140 kts, ou moins, pour laisser la possibilité de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou,

2° dans des circonstances où la probabilité de rencontrer d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude.

§ 2. Les hélicoptères peuvent voler avec une visibilité en vol supérieure à 800 m s'ils volent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout autre obstacle à temps pour éviter une collision. Les visibilitées en vol inférieures à 800 m peuvent être autorisées par le directeur général dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies.

Art. 24. Les vols VFR de nuit sont autorisés dans les conditions prescrites au point 5005, c) de l'Annexe au règlement n° 923/2012.

Art. 25. Le directeur général est chargé de la délivrance des autorisations visées aux points 5005 et 5010 de l'Annexe au règlement n° 923/2012.

Section 5. — Classification des espaces aériens

Art. 26. Le directeur général est chargé des désignations visées au point 6005 de l'Annexe au règlement n° 923/2012.

Section 6. — Services d'information de vol pour la circulation d'aérodrome (AFIS)

Art. 27. § 1^{er}. Les services AFIS ont pour objectif la fourniture d'informations utiles pour la conduite sûre et efficace des opérations de vol sur et à proximité d'un aérodrome.

§ 2. Les services AFIS peuvent être fournis aux aérodromes où :

1° l'organisation d'un service de contrôle d'aérodrome n'est pas justifiée; ou,

2° le service de contrôle d'aérodrome n'est pas assuré 24 heures sur 24.

§ 3. A la demande du candidat prestataire de service AFIS ou sur sa propre initiative, le directeur général examine au cas par cas si un service AFIS constitue la solution la plus appropriée, en fonction notamment :

1° du type de circulation aérienne sur l'aérodrome;

2° de la densité du trafic sur l'aérodrome;

3° de l'impact sur d'autres unités et/ou procédures existantes sur l'aérodrome;

4° des types d'aéronef prédominants sur l'aérodrome;

- 5° de topografische omstandigheden van het luchtvaartterrein;
 6° de meteorologische omstandigheden op en in de omgeving van het luchtvaartterrein;
 7° milieuoverwegingen op en in de omgeving van het luchtvaartterrein;
 8° de openingstijden van het luchtvaartterrein;
 9° alle andere factoren die als relevant worden beschouwd op het vlak van veiligheid en/of doeltreffendheid.

De aanvraag wordt ingediend samen met een AFIS plan, specifiek voor het luchtvaartterrein, dat de modaliteiten omvat met betrekking tot de opleiding van het AFIS personeel (verwerven en handhaven van praktische en theoretische kennis).

De Minister bepaalt de schikkingen voor het indienen van de aanvraag en voor de besluitvorming door de directeur-generaal.

§ 4. Het verlenen van AFIS diensten wordt als "AFIS" in de A.I.P. vermeld indien :

- 1° de directeur-generaal een positieve beslissing neemt overeenkomstig paragraaf 3;
 2° de verlener van AFIS-diensten het certificaat bedoeld in artikel 4 van het koninklijk besluit van 20 november 2006 betreffende de certificering van verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten en meteorologische diensten heeft verkegen.

§ 5. Indien de dienstverlener op een luchtvaartterrein geen houder is van het certificaat bedoeld in paragraaf 4, 2° is maar de diensten bestaan uit een informatiedienst voor luchtvaartterreinverkeer, wordt het betrokken luchtvaartterrein vermeld als verlener van een basisinformatiedienst voor luchtvaartterreinverkeer ("Basic information") in de A.I.P.

Art. 28. De verlening van vluchtinformatiediensten in een vluchtinformatiecentrum (FIC) wordt door FIC-personeel (FICO) verzorgd en is ondergeschikt aan de voorafgaandelijke goedkeuring van een opleidingsplan, door de Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal.

De Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, bepaalt de schikkingen met betrekking tot de aflevering, het behouden en de schorsing van de goedkeuring bedoeld in het eerste lid.

Art. 29. De luchtvaartterreinen die reeds aangeduid zijn als AFIS-luchtvaartterreinen in de A.I.P. beschikken over 12 maanden te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit om de positieve beslissing en het certificaat bedoeld in artikel 27 te krijgen.

Bij ontstentenis ervan en onverminderd de beslissingsbevoegdheid van de directeur-generaal bepaald in artikel 27, § 4, wordt artikel 27, § 5 toegepast.

Afdeling 7. — Onbemande vrije ballonnen

Art. 30. De directeur-generaal is belast met het afleveren van de toestemming bedoeld in punt 2 van het aanhangsel 2 van de verordening nr. 923/2012. De Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal, wordt belast met het specificeren van de exploitatievoorwaarden ervan.

HOOFDSTUK 3. — Slotbepalingen

Art. 31. Voor de toepassing van punt 2020 in de Bijlage van de verordening nr. 923/2012 kan de voor een luchtvaartterrein verantwoordelijke autoriteit een beroep doen op de inspecteurs van de luchtvaartinspectie en de inspecteurs van de luchtvaartpolitie om de aanwezigheid van psychoactieve stoffen in het bloed op te sporen.

Deze laatste kunnen de leden van het stuurpersoneel onderwerpen aan :

- 1° een ademtest met gebruik van het toestel, bepaald overeenkomstig artikel 59, § 4, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie van het wegvervoer en gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990; en/of,
 2° een test voor het detecteren van stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden en de spekseltest bedoeld in artikel 61bis van op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie van het wegvervoer en ingevoegd bij de wet van 16 maart 1999 in de condities bedoeld in dit artikel.

Art. 32. De inspecteurs van de luchtvaartinspectie en de ambtenaren van Douane en Accijnzen hebben, teneinde hun toezicht uit te oefenen, toegang tot elk luchtvaartterrein en tot iedere plaats waar luchtvaartuigen landen en opstijgen. Zij mogen elk luchtvaartuig en zijn lading doorzoeken en zich het reisdagboek evenals ieder ander document inzake de lading laten voorleggen.

- 5° des conditions topographiques de l'aérodrome;
 6° des conditions météorologiques sur et à proximité de l'aérodrome;
 7° des considérations environnementales sur et à proximité de l'aérodrome;
 8° des heures d'ouverture de l'aérodrome;
 9° de tous les autres facteurs estimés pertinents du point de vue de la sécurité et/ou de l'efficacité.

La demande est accompagnée d'un plan AFIS spécifique à l'aérodrome, comprenant les modalités liées à la formation du personnel AFIS (acquisition et maintien de connaissances pratiques et théoriques).

Le Ministre détermine les modalités de l'introduction de la demande ainsi que de la décision du directeur général.

§ 4. La prestation de services AFIS est référencée comme « AFIS » dans l'A.I.P. lorsque :

- 1° le directeur général rend une décision positive conformément au paragraphe 3; et,
 2° le prestataire de services AFIS a obtenu le certificat visé à l'article 4 de l'arrêté royal du 20 novembre 2006 relatif à la certification des prestataires de services de navigation aérienne et à la désignation des prestataires de services de la circulation aérienne et de services météorologiques.

§ 5. Lorsque le prestataire de services sur un aérodrome n'est pas titulaire du certificat visé au paragraphe 4, 2° mais que ces services constituent un service d'information d'aérodrome, l'aérodrome concerné est référencé comme offrant un service d'information de vol d'aérodrome élémentaire (« Basic information ») dans l'A.I.P.

Art. 28. La prestation de service d'information de vol dans un centre d'information de vol (FIC) est assurée par du personnel FIC (FICO) et subordonnée à l'approbation préalable, par le Ministre ou son délégué, le directeur général, d'un plan de formation.

Le Ministre ou son délégué, le directeur général, détermine les modalités liées à la délivrance, au maintien et à la suspension de l'approbation visée à l'alinéa 1^{er}.

Art. 29. Les aérodromes déjà référencés comme aérodromes AFIS dans l'A.I.P. disposent de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté pour obtenir la décision positive et le certificat visés à l'article 27.

A défaut, et sans préjudice de la compétence de décision du directeur général prévue à l'article 27, § 4, il est fait application de l'article 27, § 5.

Section 7. — Ballons libres non habités

Art. 30. Le directeur général est chargé de la délivrance des autorisations visées au point 2 de l'Appendice 2 au règlement n° 923/2012. Le Ministre ou son délégué, le directeur-général, est chargé d'en spécifier les conditions d'exploitation.

CHAPITRE 3. — Dispositions finales

Art. 31. Pour l'application du point 2020 de l'Annexe au règlement n° 923/2012, l'autorité responsable d'un aérodrome peut faire appel aux inspecteurs de l'inspection aéronautique et aux inspecteurs de la police aéronautique en vue de déceler la présence de substance psychoactive dans le sang.

Ces derniers peuvent soumettre les membres d'équipage de conduite à :

- 1° une épreuve respiratoire en utilisant l'appareil déterminé en application de l'article 59, § 4 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968 et modifié par la loi du 18 juillet 1990; et/ou,
 2° un test pour la détection de substances qui influencent la capacité de conduite et le test salivaire visés à l'article 61bis des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968 et inséré par la loi du 16 mars 1999, dans les conditions prévues par cet article.

Art. 32. Les inspecteurs de l'inspection aéronautique ainsi que les agents des Douanes et Accises ont, en vue d'y exercer leur surveillance, accès à tout aérodrome et à tout autre lieu où des aéronefs atterrissent ou décollent. Ils peuvent visiter tout aéronef et son chargement et se faire produire le carnet de route et tout document relatif à la cargaison.

Art. 33. Iedere bestuurder die uit een Staat die geen lid is van de Europese Unie of Schengen gebied komt of zich naar zo'n land begeeft mag slechts landen op of opstijgen vanaf een douaneluchtvaartterrein. Wanneer hij ertoe gedwongen is elders te landen moet hij onverwijld de politie of de douane hiervan op de hoogte brengen en de onderrichtingen naleven die hem zullen gegeven worden.

Art. 34. Met uitzondering van de brandstof of de ballast dient voor het werpen van ieder voorwerp uit een luchtvaartuig in vlucht, dat uit het buitenland komt of zich naar het buitenland begeeft, de toestemming bekomen te worden van de Minister van Financiën of van zijn gemachtigde.

Art. 35. Elk vervoer van goederen met een bemande vrije ballon is verboden.

Art. 36. De Minister of de directeur-generaal stelt de bepalingen vast die iedere bestuurder van een luchtvaartuig moet naleven wanneer hij een noodoproep of -bericht ontvangt.

Art. 37. § 1. De bestuurder dient aan de directeur-generaal ieder ongeval of incident mede te delen dat voorkwam tijdens het gebruik van een luchtvaartuig.

Deze procedure geldt ook voor ongevallen en incidenten overkomen buiten het Belgisch grondgebied aan luchtvaartuigen die de Belgische nationaliteits- en inschrijvingskenmerken dragen.

§ 2. De bestuurder moet de gepaste luchtverkeersdienst in kennis stellen van ieder incident dat de veiligheid van luchtvaartuigen, personen en goederen op de grond in het gedrang kan brengen, evenals van de gevallen van bijna aanvaring.

§ 3. Behalve in geval van dringende noodzakelijkheid is het verboden een luchtvaartuig te verplaatsen dat betrokken was bij een ernstig ongeval of dat hier de oorzaak van was, er voorwerpen, overblijfselen of onderdelen van weg te nemen, los te maken of te verplaatsen, zonder daartoe de toestemming bekomen te hebben van een lid van de l'Air Accident Investigation Unit (AAIU).

Art. 38. Het koninklijk besluit van 18 februari 1991 houdende reglementering van de reclamesleepvluchten, het koninklijk besluit van 15 september 1994 betreffende de vliegverkeersregels en het koninklijk besluit van 23 november 2000 tot vaststelling van de voor het luchtverkeer te gebruiken seinen worden opgeheven.

Art. 39. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 4 december 2014.

Art. 40. De minister bevoegd voor de luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 december 2014.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Mevr. J. GALANT
De Minister van Financiën,
J. VAN OVERTVELDT

Art. 33. Aucun pilote venant d'un Etat non membre de l'Union européenne ou de l'Espace Schengen ou s'y rendant n'atterrit ou ne décolle en dehors d'un aéroport international. S'il est contraint d'atterrir ailleurs, il prévient sans délai la police ou la douane et se conforme aux instructions qui lui sont données.

Art. 34. Le jet de tout objet autre que le carburant ou le lest, effectué d'un aéronef en vol venant de l'étranger ou s'y rendant, est soumis à l'autorisation du Ministre des Finances ou de son délégué.

Art. 35. Tout transport de marchandises par ballon libre habité est interdit.

Art. 36. Le Ministre ou le directeur général fixe les dispositions auxquelles tout pilote d'aéronef doit se conformer lorsqu'il reçoit un appel ou un message de détresse.

Art. 37. § 1^{er}. Le pilote est tenu de signaler au directeur général tout accident ou incident survenu lors de l'utilisation d'un aéronef.

Cette procédure s'applique également aux incidents ou accidents survenus en dehors du territoire belge aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation belges.

§ 2. Le pilote est tenu de signaler à l'organe approprié des services de la circulation aérienne tout incident de nature à compromettre la sécurité des aéronefs, des personnes et des biens à la surface, ainsi que les cas de quasi-abordage.

§ 3. Hormis le cas de nécessité, il est interdit de déplacer un aéronef ayant subi ou causé un accident grave, d'enlever, de détacher ou de déplacer des objets, débris ou pièces quelconques provenant de cet aéronef, sans avoir obtenu l'autorisation d'un membre de l'Air Accident Investigation Unit (AAIU).

Art. 38. L'arrêté royal du 18 février 1991 portant réglementation des vols de remorquage de panneaux publicitaires, l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air et l'arrêté royal du 23 novembre 2000 fixant les signaux à utiliser pour la circulation aérienne sont abrogés.

Art. 39. Le présent arrêté produit ses effets le 4 décembre 2014.

Art. 40. Le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 décembre 2014.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité,
Mme J. GALANT
Le Ministre des Finances,
J. VAN OVERTVELDT

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2014/14928]

19 DECEMBER 2014. — Koninklijk besluit tot toekenning van een terugvorderbaar voorschot aan Belgocontrol

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 10 april 2014 houdende de eerste aanpassing van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2014, artikel 10,

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 26 november 2014;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 28 november 2014;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2014/14928]

19 DECEMBRE 2014. — Arrêté royal octroyant une avance récupérable à Belgocontrol

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 10 avril 2014 contenant le premier ajustement du budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2014, article 10,

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 26 novembre 2014;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 28 novembre 2014;