

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Transport aérien

[C – 2017/13467]

24 SEPTEMBRE 2017. — Arrêté royal fixant les conditions techniques destinées à l'admission à la circulation aérienne des aéronefs présentant un caractère historique et des aéronefs sans titulaire de certificat de type

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

Vu l'association des gouvernements des Régions;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 11 octobre 2016;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 11 avril 2017;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 61.711/2/V, donné le 17 juillet 2017, 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;

Considérant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, l'annexe II;

Considérant le règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production;

Considérant le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil;

Considérant 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;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — Définitions

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

1° aéronef historique : un aéronef qui appartient à l'une des catégories suivantes :

1° les aéronefs non complexes dont :

a) la conception d'origine a été réalisée avant le 1^{er} janvier 1955, et dont

b) la production a cessé avant le 1^{er} janvier 1975;

2° les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste en raison :

a) de leur participation à un événement historique remarquable; ou,
b) de l'avancée importante qu'ils représentent dans l'évolution de l'aviation; ou,

c) du rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un Etat membre de l'Union européenne;

3° les aéronefs qui ont obtenus un certificat de type en Belgique et qui ont disposé d'un certificat de navigabilité, tel que visé à l'article 2, alinéa 1^{er}, 4°, délivré par le ministre ou son délégué;

4° les répliques d'aéronefs visées au 1° et 2°.

2° aéronef sans titulaire de certificat de type : un aéronef dont, à la date de la demande :

1° la conception d'origine a été réalisée depuis plus de 40 ans; et,

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Luchtvaart

[C – 2017/13467]

24 SEPTEMBER 2017. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de technische voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat

FILIP, 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, artikel 2 en artikel 5, § 1 gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 11 oktober 2016;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 11 april 2017;

Gelet op het advies 61.711/2/V van de Raad van State, gegeven op 17 juli 2017, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947;

Overwegende de Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG, bijlage II;

Overwegende de verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties;

Overwegende de verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig de verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad;

Overwegende de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtvaartverkeersregels 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;

Op de voordracht van Onze Minister voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — Definities

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

1° historisch luchtvaartuig : een luchtvaartuig dat tot één van de volgende categorieën behoort :

1° niet-complexe luchtvaartuigen waarvan :

a) het oorspronkelijke ontwerp van vóór 1 januari 1955 dateert, en waarvan

b) de productie vóór 1 januari 1975 is stopgezet;

2° luchtvaartuigen met een duidelijk historisch belang, dat verband houdt met :

a) de deelname aan een opmerkelijke historische gebeurtenis; of,

b) een belangrijke stap in de ontwikkeling van de luchtvaart; of,

c) een belangrijke rol in de strijdkrachten van een Lidstaat van de Europese Unie;

3° luchtvaartuigen die in België een typecertificaat hebben verkregen en waarvoor een bewijs van luchtwaardigheid zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, 4° door de minister of zijn gemachtigde werd uitgereikt;

4° replica's van luchtvaartuigen bedoeld in 1° en 2°.

2° luchtvaartuig zonder houder van typecertificaat : een luchtvaartuig waarvan op de datum van het aanvraag :

1° het oorspronkelijke ontwerp dateert van meer dan 40 jaar geleden; en

2° la production a cessé depuis au moins 25 ans; et,

3° le certificat de type a été rendu, suspendu ou annulé; et,

4° plus aucune personne ou organisme ne diffuse les informations ou les éléments matériels nécessaires au maintien de la validité du document de navigabilité d'origine.

3°) atelier agréé : le service technique agréé selon les conditions définies par le ministre pour la maintenance des aéronefs visés à l'article 2;

4°) personnel agréé : la personne répondant aux conditions définies par le ministre pour la maintenance des aéronefs visés à l'article 2;

5°) certificat de navigabilité normal (CDN) : le certificat de navigabilité délivré en application de l'annexe 8 à la Convention de Chicago ou du Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production;

6°) certificat de navigabilité restreint (CDNR) : le certificat de navigabilité délivré en application du présent arrêté;

7°) consigne de navigabilité : un document émis par l'Etat de conception de l'aéronef ou par le directeur général qui impose des actions à effectuer sur un aéronef ou un composant d'aéronef pour le remettre à un niveau de sécurité acceptable, lorsqu'il est constaté qu'autrement, le niveau de sécurité de cet aéronef ou composant d'aéronef peut être compromis;

8°) convention de Chicago : la convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947;

9°) directeur général : le directeur général de la Direction générale Transport aérien;

10°) DGTA : la Direction générale Transport aérien;

11°) EASA : l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne;

12°) examen de navigabilité : l'inspection réalisée par les fonctionnaires de la DGTA dans le but de constater l'état de navigabilité d'un aéronef et consistant en un examen documenté complet des enregistrements de l'aéronef et en une inspection physique de l'aéronef;

13°) maintenance : la révision, la réparation, l'inspection, à l'exception de la visite pré-vol, le remplacement, la modification ou la correction d'une déféctuosité, effectuées sur un aéronef ou un composant d'aéronef, ou la combinaison de ces tâches;

14°) ministre : le ministre ayant le transport aérien dans ses attributions;

15°) modification majeure : toute modification de la définition de type d'un aéronef qui affecte la masse, le centrage, la résistance de la structure, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles, le bruit, la perte de carburant par la mise à l'air libre, les gaz d'échappement ou toute autre caractéristique affectant la navigabilité de l'aéronef;

16°) réparation majeure : toute réparation d'un aéronef qui affecte la masse, le centrage, la résistance de la structure, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles, le bruit, la perte de carburant par la mise à l'air libre, les gaz d'échappement ou toute autre caractéristique affectant la navigabilité de l'aéronef;

17°) réplique : un aéronef dont la conception structurale est analogue à celle de l'aéronef historique original;

18°) restauration : une opération ou la combinaison de plusieurs opérations d'inspection, de réparation, de révision, de modification ou de reconstruction, réalisées sur un aéronef qui :

a) depuis plus de 6 mois, ne dispose plus d'un certificat de navigabilité ou d'un document tenant lieu de certificat de navigabilité valide; ou,

b) n'est plus en état de vol;

19°) transport aérien commercial (CAT) : l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux;

20°) VFR : abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue;

21°) VMC : abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue;

2° de productie sinds minstens 25 jaar is stopgezet; en

3° het typecertificaat werd teruggegeven, opgeschort of vernietigd; en

4° geen enkele persoon of organisatie nog informatie of de nodige materiële ondersteuning levert om de geldigheid van de oorspronkelijke luchtwaardigheidsdocumenten te kunnen behouden.

3°) erkende werkplaats : de technische dienst erkend overeenkomstig de door de minister bepaalde voorwaarden voor het onderhoud van luchtvaartuigen bedoeld in artikel 2;

4°) erkend personeel : de persoon die voldoet aan de door de minister bepaalde voorwaarden voor het onderhoud van luchtvaartuigen bedoeld in artikel 2;

5°) normaal bewijs van luchtwaardigheid (BVL) : het bewijs van luchtwaardigheid uitgereikt, in overeenstemming met de bijlage 8 bij het Verdrag van Chicago of de Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties;

6°) beperkt bewijs van luchtwaardigheid (BBVL) : het bewijs van luchtwaardigheid dat overeenkomstig dit besluit wordt uitgereikt;

7°) luchtwaardigheidsaanwijzing : een door de Staat van oorsprong van het luchtvaartuig of door de directeur-generaal uitgevaardigd document dat werkzaamheden oplegt die aan een luchtvaartuig of aan een onderdeel ervan moeten worden uitgevoerd om opnieuw een aanvaardbaar veiligheidsniveau tot stand te brengen, als er aanwijzingen zijn dat het veiligheidsniveau van dat luchtvaartuig of onderdeel anders in het gedrang zou kunnen komen;

8°) verdrag Van Chicago : het verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944, en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947;

9°) directeur-generaal : de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart;

10°) DGLV : het Directoraat-generaal Luchtvaart;

11°) EASA : het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart;

12°) herbeoordeling van luchtwaardigheid : de inspectie uitgevoerd door de ambtenaren van het DGLV met tot doel de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig vast te stellen en dat bestaat uit een volledig gedocumenteerde herziening van de luchtvaartuignotities van het luchtvaartuig en een fysieke inspectie van het luchtvaartuig;

13°) onderhoud : de revisie, de herstelling, de inspectie met uitzondering van een direct aan de vlucht voorafgaande inspectie, de vervanging, de wijziging of de herstelling van een defect aan een luchtvaartuig of een onderdeel ervan of een combinatie van deze taken;

14°) minister : de minister bevoegd voor de Luchtvaart;

15°) grote wijziging : elke wijziging aan het typeontwerp van een luchtvaartuig, die een merkbaar effect heeft op de massa, de balans, de structurele sterkte, de betrouwbaarheid, de operationele kenmerken, het geluid, de brandstoflozing, de uitlaatmissie of andere kenmerken die de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig beïnvloeden;

16°) grote herstelling : elke herstelling aan een luchtvaartuig die een merkbaar effect heeft op de massa, de balans, de structurele sterkte, de betrouwbaarheid, de operationele kenmerken, het geluid, de brandstoflozing, de uitlaatmissie of andere kenmerken die de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig beïnvloeden;

17°) replica : een luchtvaartuig waarvan het structureel ontwerp gelijk is aan het oorspronkelijk historische luchtvaartuig;

18°) restauratie : één van de volgende taken of een combinatie van meerdere taken van inspectie, herstelling, revisie, wijziging of wederopbouw, uitgevoerd op een luchtvaartuig dat :

a) sedert meer dan 6 maanden niet meer over een geldig bewijs van luchtwaardigheid of gelijkwaardig document beschikt; of,

b) niet meer luchtwaardig is;

19°) commerciële luchtvervoersactiviteit (CAT) : de exploitatie van een luchtvaartuig voor het vervoer van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of andere beloning;

20°) VFR : letterwoord gebruikt om de zichtvliegvoorschriften aan te duiden;

21°) VMC : letterwoord gebruikt om de zichtweersomstandigheden aan te duiden;

22° règlement (UE) n° 1178/2011 : le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012, et toutes ses modifications ultérieures;

23° groupe de ballons : un groupe de ballons tel que défini à l'Annexe I, FCL.010 du règlement (UE) n° 1178/2011;

24° masse opérationnelle maximum au décollage : la masse maximum à laquelle l'aéronef autorisé suivant les dispositions du présent arrêté sera exploité. Cette masse inclut la totalité de ce qui est à bord, la masse de la structure, du groupe motopropulseur, de l'équipement obligatoire, de tout équipement opérationnel qui a un emplacement fixe, du (des) lest(s) fixe(s), du carburant et si applicable, de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur, du (des) fluide(s) hydraulique(s) de tous les équipements optionnels installés, du fret et des occupants dont la masse standard est fixée à 86 kg;

25° qualification de type "Annexe II" : une mention obligatoire sur une annexe nationale à la licence de pilote pour piloter un type d'aéronef historique ou d'aéronef sans titulaire de certificat de type pour lequel une formation complémentaire et/ou des examens complémentaires sont exigés;

26° qualification de type "Annexe II(A)" : une qualification de type "Annexe II" pour piloter un avion historique ou un avion sans titulaire de certificat de type;

27° qualification de type "Annexe II(H)" : une qualification de type "Annexe II" pour piloter un hélicoptère historique ou un hélicoptère sans titulaire de certificat de type.

CHAPITRE 2. — *Champ d'application*

Art. 2. Le présent arrêté est applicable aux aéronefs historiques et aux aéronefs sans titulaire de certificat de type, qui remplissent les conditions cumulatives suivantes :

1° être inscrits à la matricule aéronautique belge;

2° appartenir à l'une des catégories suivantes :

a) les ballons;

b) les avions équipés d'un ou plusieurs moteurs à pistons d'une masse opérationnelle maximum au décollage de 5.700kg;

c) les hélicoptères d'une masse opérationnelle maximum au décollage de 3.175kg;

3° ne pas être couverts par un certificat de type valide ou par un autre document équivalent autorisant la délivrance d'un certificat de navigabilité normal;

4° au moment de la demande de délivrance d'un CDNR, disposer d'un certificat de navigabilité ou d'un document tenant lieu de certificat de navigabilité, valide ou périmé depuis moins de six mois, délivré :

a) par le ministre ou son délégué; ou

b) par l'autorité aéronautique compétente d'un Etat membre de l'Union Européenne, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse; ou,

c) par la Federal Aviation Administration des Etats Unis (US FAA); ou,

d) par le Transport Canada Civil Aviation (TCCA) du Canada.

Les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, 1° et 4° ne s'appliquent pas à un projet de réplique ou de restauration.

CHAPITRE 3. — *Certificat de navigabilité restreint*

Section 1^{re}. — Généralités

Art. 3. Les articles 21 à 29 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglant la navigation aérienne ne sont pas applicables aux aéronefs visés à l'article 2 si les conditions du présent arrêté sont réunies.

L'admission à la circulation aérienne des aéronefs visés à l'article 2 est constatée par la délivrance d'un certificat de navigabilité restreint (CDNR).

Art. 4. Le propriétaire est responsable de l'exactitude des données contenues dans les documents qu'il transmet à la DGTA dans le cadre de l'examen de sa demande de délivrance ou de renouvellement d'un CDNR.

22° verordening (EU) nr. 1178/2011 : de Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, gewijzigd bij verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie van 30 maart 2012, en alle latere wijzigingen ervan;

23° groep van luchtballonnen : een groep van luchtballonnen zoals bepaald in Bijlage I, FCL.010 van de verordening (EU) nr. 1178/2011;

24° maximum operationele massa bij het opstijgen : de maximale massa waarbij het toestel, toegelaten om te vliegen volgens de bepalingen van dit besluit, gebruikt zal worden. Deze massa omvat alles wat aan boord is, de massa van de structuur, de motor, de verplichte uitrusting, iedere operationele uitrusting met een vaste plaats, vaste ballast, brandstof en indien van toepassing olie en koelvloeistof, hydraulische vloeistof van optioneel geïnstalleerde uitrusting, vracht en de inzittenden, waarvan de massa standaard vastgelegd is op 86 kg;

25° typebevoegdverklaring "Bijlage II" : een noodzakelijke aantekening op een nationale bijlage van het bewijs van bevoegdheid om een type van historische luchtvaartuig of luchtvaartuig zonder houder van typecertificaat te besturen waarvoor bijkomende opleiding en/of bijkomende testen vereist worden;

26° typebevoegdverklaring "Bijlage II (A)" : een typebevoegdverklaring "Bijlage II" om een historische vliegtuig of een vliegtuig zonder houder van typecertificaat te besturen;

27° typebevoegdverklaring "Bijlage II (H)" : een typebevoegdverklaring "Bijlage II" om een historische helikopter of een helikopter zonder houder van typecertificaat te besturen.

HOOFDSTUK 2. — *Toepassingsgebied*

Art. 2. Dit besluit is van toepassing op historische luchtvaartuigen en op luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat die aan de volgende cumulatieve bepalingen voldoen :

1° in het Belgische luchtvaartregister ingeschreven zijn;

2° tot een van de volgende categorieën behoren :

a) ballonnen;

b) vleugelvliegtuigen uitgerust met een of meerdere zuigermotoren met een operationeel maximum opstijgmassa van 5.700kg;

c) helikopters met een operationeel maximum opstijgmassa van 3.175kg;

3° niet over een geldig typecertificaat of over een gelijkwaardig document beschikken dat de uitreiking van een normaal bewijs van luchtwaardigheid toelaat;

4° op het ogenblik van de aanvraag tot aflevering van een BBVL, beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid of over een gelijkwaardig document dat nog geldig is of dat sedert minder dan 6 maanden is vervallen en dat uitgereikt werd :

a) door de minister of zijn gemachtigde; of

b) door de bevoegde overheid van een Lidstaat van de Europese Unie, van IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland;

c) door de Federal Aviation Administration van de Verenigde Staten (US FAA); of

d) door de Transport Canada Civil Aviation (TCCA) van de Canada.

De voorwaarden bedoeld in het eerste lid, 1° en 4° zijn niet van toepassing op een replica- of restauratieproject.

HOOFDSTUK 3. — *Beperkt bewijs van luchtwaardigheid*

Afdeling 1. — Algemeen

Art. 3. De artikelen 21 tot 29 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen bedoeld in artikel 2 indien de voorwaarden van dit besluit zijn vervuld.

De toelating tot het luchtverkeer van luchtvaartuigen bedoeld in artikel 2 wordt verleend door de uitreiking van een beperkt bewijs van luchtwaardigheid (BBVL).

Art. 4. De eigenaar is verantwoordelijk voor de juistheid van de gegevens vermeld in de documenten die hij geeft aan het DGLV in het kader van zijn aanvraag tot aflevering of hernieuwing van een BBVL.

Section 2. — Délivrance initiale du CDNR

Art. 5. § 1^{er}. Le directeur général détermine la forme de la demande de délivrance d'un CDNR.

La demande de délivrance d'un CDNR est adressée, par le propriétaire, au directeur général.

La demande contient :

1° un dossier technique incluant au moins les données suivantes :

a) les éléments démontrant que l'aéronef satisfait aux conditions de l'article 2;

b) les caractéristiques techniques principales de l'aéronef;

c) l'historique des opérations de maintenance effectuées sur l'aéronef;

d) le relevé de toute réparation majeure éventuelle et/ou de toute modification majeure éventuelle;

e) toute information complémentaire relative à l'aéronef et qui est nécessaire à l'examen de la demande;

2° un manuel d'utilisation de l'aéronef, contenant toutes les informations nécessaires à la conduite des vols et à la réalisation de la maintenance; et,

3° un programme de maintenance détaillant l'ensemble des opérations de maintenance à effectuer, leurs fréquences et toutes tâches particulières relatives au type et à la spécificité des opérations envisagées.

La forme et le contenu du manuel d'utilisation et du programme de maintenance sont définis par le directeur général.

Le propriétaire de l'aéronef donne aux fonctionnaires de la DGTA, sur simple demande, libre accès à tous les dossiers et informations techniques disponibles concernant l'aéronef.

§ 2. Seul un aéronef conforme à sa définition de type d'origine ou ayant fait l'objet d'une modification préalablement approuvée par la DGTA peut faire l'objet d'une demande de délivrance d'un CDNR.

Si l'aéronef a fait l'objet d'une modification non préalablement approuvée par la DGTA, cette modification est soumise pour approbation à la DGTA, préalablement à la demande de délivrance d'un CDNR.

La demande visée à l'alinéa 1^{er} contient la preuve de l'approbation de la modification par la DGTA.

§ 3. Si la demande est introduite conformément aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2, les fonctionnaires de la DGTA réalisent un examen de navigabilité.

Art. 6. § 1^{er}. Si l'examen de navigabilité visé à l'article 5, paragraphe 3, démontre que l'aéronef est en état de navigabilité, le ministre ou son délégué délivre un laissez-passer de navigation, afin de permettre la réalisation des épreuves au sol et en vol de l'aéronef.

§ 2. Les épreuves au sol et en vol visées au paragraphe 1^{er} sont conduites de manière à déterminer la conformité de l'aéronef aux caractéristiques techniques décrites dans le dossier technique, selon un plan proposé par le propriétaire et accepté par la DGTA.

Ces épreuves sont réalisées, sous la responsabilité du propriétaire, par un pilote répondant aux conditions visées aux articles 20 à 24, proposé par le propriétaire et préalablement accepté par la DGTA.

§ 3. A l'issue des épreuves visées au paragraphe 2, le propriétaire présente le compte rendu des épreuves à la DGTA ainsi qu'une déclaration concernant l'aptitude au vol de l'aéronef.

Art. 7. Sur la base des documents présentés par le propriétaire, le ministre ou son délégué peut délivrer le CDNR pour l'aéronef concerné.

Le CDNR est valable un an à compter de la date de délivrance figurant sur le CDNR.

Section 3. — Renouvellement du CDNR

Art. 8. Lors de la demande de renouvellement du CDNR, l'aéronef et les documents démontrant son état de navigabilité sont présentés, sur le territoire du Royaume, aux fonctionnaires de la DGTA.

Le CDNR ne peut être renouvelé par les fonctionnaires de la DGTA que si l'état de navigabilité de l'aéronef est confirmé à l'issue d'un examen de navigabilité.

Afdeling 2. — Eerste aflevering van het BBVL

Art. 5. § 1. De directeur-generaal bepaalt de vorm van de aanvraag tot aflevering van een BBVL.

De aanvraag tot aflevering van een BBVL is door de eigenaar geadresseerd aan de directeur-generaal.

De aanvraag bevat :

1° een technisch dossier dat tenminste de volgende gegevens bevat :

a) de elementen die aantonen dat het luchtvaartuig aan de voorwaarden van artikel 2 voldoet;

b) de belangrijke technische karakteristieken van het luchtvaartuig;

c) het historisch overzicht van de onderhoudstaken uitgevoerd op het luchtvaartuig;

d) de lijst van alle eventuele grote herstellingen en/of van alle eventuele grote wijzigingen;

e) elke aanvullende informatie betreffende het luchtvaartuig die nodig is voor het onderzoek van de aanvraag;

2° een gebruikershandboek van het luchtvaartuig met alle noodzakelijke informatie voor de uitvoering van vluchten en van het onderhoud; en,

3° een onderhoudsprogramma met een gedetailleerde beschrijving van het geheel van de onderhoudstaken en hun frequentie, met inbegrip van alle bijzondere taken verbonden aan het type en aan de specificiteit van de beoogde operaties.

De vorm en het inhoud van het gebruikershandboek en het onderhoudsprogramma worden door de directeur-generaal bepaald.

De eigenaar geeft, op eenvoudig verzoek, vrije toegang tot alle beschikbare technische dossiers en inlichtingen betreffende het luchtvaartuig aan de ambtenaren van het DGLV.

§ 2. Een luchtvaartuig kan slechts het voorwerp zijn van een aanvraag tot aflevering van een BBVL indien het met zijn oorspronkelijke basis typeontwerp overeenstemt of het voorwerp was van een wijziging die op voorhand door het DGLV werd goedgekeurd.

Indien het luchtvaartuig het voorwerp was van een wijziging zonder de voorafgaande goedkeuring van het DGLV dient deze wijziging ter goedkeuring aan de DGLV voorgelegd voordat de aanvraag tot de aflevering van een BBVL wordt ingediend.

De aanvraag bedoeld in het eerste lid bevat het bewijs van de goedkeuring door het DGLV van de wijziging.

§ 3. Indien de aanvraag is ingediend in overeenstemming met de bepalingen van paragrafen 1 en 2 voeren de ambtenaren van het DGLV een herbeoordeling van luchtwaardigheid uit.

Art. 6. § 1. Indien de herbeoordeling van luchtwaardigheid bedoeld in artikel 5, paragraaf 3, aantoonde dat het luchtvaartuig luchtwaardig is, reikt de minister of zijn gemachtigde een luchtvaartpas uit om de testen op grond en in vlucht met het luchtvaartuig uit te voeren.

§ 2. De testen op grond en in vlucht bedoeld in paragraaf 1 worden uitgevoerd, volgens een plan door de eigenaar vastgesteld en door het DGLV goedgekeurd, om de gelijkvormigheid te bevestigen van het luchtvaartuig aan de technische karakteristieken die in het technisch dossier zijn beschreven.

Deze testen worden uitgevoerd, onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar, door een piloot die aan de voorwaarden bedoeld in artikelen 20 tot 24 voldoet, door de eigenaar voorgesteld wordt en aanvaard wordt door het DGLV.

§ 3. Na afloop van de testen bedoeld in paragraaf 2, legt de eigenaar het testverslag voor aan het DGLV, samen met een verklaring betreffende de geschiktheid tot vliegen van het luchtvaartuig.

Art. 7. Op basis van de door de eigenaar voorgelegde documenten reikt de minister of zijn gemachtigde het BBVL voor het bedoelde luchtvaartuig uit.

Het BBVL is één jaar geldig, beginnend vanaf de datum van afgifte vermeld op het BBVL.

Afdeling 3. — Hernieuwing van het BBVL

Art. 8. Naar aanleiding van de aanvraag voor de vernieuwing van het BBVL, worden het luchtvaartuig en de documenten die zijn luchtwaardigheid aantonen, op het grondgebied van het Koninkrijk aangeboden aan de ambtenaren van het DGLV.

Het BBVL mag slechts door de ambtenaren van het DGLV hernieuwd worden indien de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig bevestigd wordt na een herbeoordeling van luchtwaardigheid.

Art. 9. Le ministre ou, son délégué suspend le CDNR jusqu'à ce que les mesures correctives nécessaires soient correctement mises en œuvre, lorsque :

- 1° l'aéronef présente des risques ou des dangers graves; ou,
- 2° l'aéronef cesse de réunir les conditions d'aptitude au vol visées à l'article 10, § 1^{er}; ou,
- 3° le propriétaire ne fournit pas à la DGTA les documents requis attestant du respect du programme de maintenance, de l'application des modifications ou des réparations nécessaires au maintien de l'aptitude au vol; ou,
- 4° la maintenance de l'aéronef n'est pas réalisée conformément aux articles 17 et 18; ou,
- 5° le propriétaire ne donne pas accès à l'aéronef suite à une demande d'un fonctionnaire de la DGTA.

CHAPITRE 4. — Utilisation et limitations

Art. 10. § 1^{er}. Un CDNR autorise l'utilisation d'un aéronef si :

- 1° l'aéronef n'a pas subi de réparation ou de modification non approuvée par la DGTA; ou,
- 2° l'aéronef a été approuvé pour remise en service à l'issue d'une opération de maintenance, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 2 août 1990 déterminant les travaux de maintenance auxquels doivent être soumis les aéronefs, les modalités d'introduction de la demande du renouvellement du certificat de navigabilité ainsi que les documents à produire en vue d'établir le maintien de la navigabilité des aéronefs; ou,
- 3° l'aéronef, à la suite d'un incident ou d'un accident, a été remis en état conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 2 août 1990 déterminant les travaux de maintenance auxquels doivent être soumis les aéronefs, les modalités d'introduction de la demande du renouvellement du certificat de navigabilité ainsi que les documents à produire en vue d'établir le maintien de la navigabilité des aéronefs.

§ 2. L'aéronef visé au paragraphe 1^{er} est utilisé conformément aux limitations mentionnées sur son CDNR et dans le manuel d'utilisation de l'aéronef.

Nonobstant les limitations particulières visées à l'alinéa 1^{er}, l'admission à la circulation aérienne d'un aéronef muni d'un CDNR est limitée au territoire du Royaume, sauf exceptions contenues dans des accords entre la DGTA et l'autorité aéronautique compétente d'un autre Etat ou dans le cadre d'une autorisation particulière accordée par un autre Etat.

Seuls les vols VFR de jour en condition VMC sont autorisés, dans les conditions prévues par 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 et l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

Art. 11. Les opérations de transport aérien commercial (CAT) d'un point A à un point B à bord d'un aéronef visé à l'article 2 sont interdites.

Les opérations de transport aérien commercial (CAT) d'un point A à un point A à bord d'un aéronef historique, tel que défini à l'article 1^{er}, 1°), 2°, ou leur réplique peuvent être autorisées, dans les conditions visées aux articles 13 et 14, s'il satisfait aux dispositions du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Les opérations de transport aérien commercial (CAT) d'un point A à un point A à bord d'un aéronef historique autre que ceux visés à l'article 1^{er}, 1°), 2°, ou d'un aéronef sans titulaire de certificat de type ou de leurs répliques peuvent être autorisées, dans les conditions visées aux articles 13 et 14, s'il satisfait aux conditions suivantes :

- 1° le nombre d'occupants n'excède pas six personnes, y compris le pilote;
- 2° la durée du vol n'excède pas 60 minutes;

Art. 9. De minister of zijn gemachtigde schort het BBVL op, tot de nodige corrigerende maatregelen op een correcte manier genomen worden als :

- 1° het luchtvaartuig grote risico's of grote gevaren vertoont; of,
- 2° het luchtvaartuig niet meer aan de in artikel 10, § 1 bepaalde voorwaarden van luchtwaardigheid voldoet; of,
- 3° de eigenaar niet de vereiste documenten voorlegt aan het DGLV ter staving van het respecteren van het onderhoudsprogramma of de uitgevoerde wijzigingen of de nodige herstellingen voor de instandhouding van de luchtwaardigheid; of,
- 4° het onderhoud van het luchtvaartuig niet volgens de bepalingen van de artikelen 17 en 18 wordt uitgevoerd; of,
- 5° de eigenaar geen toegang verleent tot het luchtvaartuig op het verzoek van een ambtenaar van het DGLV.

HOOFDSTUK 4. — Gebruik en beperkingen

Art. 10. § 1. Een BBVL laat het gebruik van een luchtvaartuig toe, als :

- 1° het luchtvaartuig geen herstelling of wijziging heeft ondergaan die niet door het DGLV werden goedgekeurd; of,
- 2° het luchtvaartuig na een onderhoudsbeurt goedgekeurd werd om opnieuw in dienst gesteld te worden, in overeenstemming met de bepalingen van het ministerieel besluit van 2 augustus 1990 houdende vaststelling van de onderhoudswerken waaraan de luchtvaartuigen moeten onderworpen worden, van de modaliteiten tot indiening van de aanvraag tot vernieuwing van het bewijs van luchtwaardigheid evenals van de voor te leggen documenten teneinde het behoud van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen vast te stellen; of,

3° het luchtvaartuig na een incident of een ongeval opnieuw in orde gebracht wordt, in overeenstemming met de bepalingen van het ministerieel besluit van 2 augustus 1990 houdende vaststelling van de onderhoudswerken waaraan de luchtvaartuigen moeten onderworpen worden, van de modaliteiten tot indiening van de aanvraag tot vernieuwing van het bewijs van luchtwaardigheid evenals van de voor te leggen documenten teneinde het behoud van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen vast te stellen.

§ 2. Het luchtvaartuig bedoeld in paragraaf 1 moet worden gebruikt in overeenstemming met de beperkingen die op zijn BBVL en in het gebruikershandboek van het luchtvaartuig worden vermeld.

Onverminderd de bijzondere beperkingen bedoeld in het eerste lid, is de toelating tot het luchtverkeer van een luchtvaartuig met een BBVL beperkt tot het grondgebied van het Koninkrijk behalve de uitzonderingen opgenomen in overeenkomsten tussen het DGLV en de bevoegde overheid van een andere Staat of in het kader van een door een bepaalde Staat toegekende bijzondere machtiging.

Enkel VFR vluchten overdag in VMC zijn toegelaten volgens 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 en het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures.

Art. 11. Commerciële luchtvervoersactiviteiten (CAT) van punt A tot punt B aan boord van een luchtvaartuig bedoeld in artikel 2 zijn verboden.

Commerciële luchtvervoersactiviteiten (CAT) van punt A tot punt A aan boord van een historisch luchtvaartuig, zoals bedoeld in artikel 1, 1°), 2°, of zijn replica's kunnen overeenkomstig de artikelen 13 en 14 toegestaan worden als zij voldoen aan de bepalingen van verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.

Commerciële luchtvervoersactiviteiten (CAT) van punt A tot punt A aan boord van een historisch luchtvaartuig anders dan die bedoeld in artikel 1, 1°), 2°, of van een luchtvaartuig zonder houder van typecertificaat of zijn replica's kunnen overeenkomstig de artikelen 13 en 14 toegestaan worden als zij aan de volgende voorwaarden voldoen :

- 1° het aantal inzittenden is niet hoger dan zes personen, met inbegrip van de piloot;
- 2° de duur van de vlucht is niet langer dan 60 minuten;

Par dérogation aux alinéas 1^{er} et 2, les vols à frais partagés effectués par des particuliers, à bord d'un aéronef historique, tel que définis à l'article 1^{er}, 1^o), 2^o, ou de leur réplique sont autorisés conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Par dérogation aux alinéas 1^{er} et 3, les vols à frais partagés effectués par des particuliers à bord d'un aéronef historique autre que ceux visés à l'article 1^{er}, 2^o, d'un aéronef sans titulaire de certificat de type ou de leurs répliques sont autorisés, à condition que le nombre d'occupants soit limité à six, y compris le pilote, et que le coût direct soit réparti entre le pilote et ses passagers.

Art. 12. Les activités de travail aérien à bord d'un aéronef visé à l'article 2 peuvent être autorisées dans les conditions définies aux articles 13 et 14.

L'apprentissage à bord d'un aéronef visé à l'article 2 est interdit, sauf pour les vols d'apprentissage nécessaires à l'acquisition ou au maintien de la qualification nationale du pilote, lorsque celle-ci est exigée par la DGTA.

L'activité de travail aérien qui consiste en des vols acrobatiques avec des passagers à bord d'un aéronef visé à l'article 2, peut être autorisée dans les conditions définies aux articles 13 à 14 uniquement si les conditions suivantes sont remplies :

1^o le nombre d'occupants n'excède pas six personnes, y compris le pilote;

2^o la durée du vol n'excède pas 60 minutes.

Art. 13. § 1^{er}. L'exploitant introduit au moins dix jours avant la première opération de transport aérien commercial ou activité de travail aérien, une demande d'autorisation auprès de la DGTA.

Le directeur général détermine la forme et le contenu de la demande.

§ 2. Le ministre ou son délégué délivre une autorisation si les conditions visées aux articles 11 ou 12 sont remplies et après acceptation, par la DGTA, du manuel d'exploitation de l'aéronef.

Le ministre ou son délégué fixe, dans l'autorisation, les conditions d'exécution des opérations de transport aérien commercial ou des activités de travail aérien.

§ 3. L'autorisation est délivrée pour la durée prévue par l'autorisation. Celle-ci ne peut pas excéder 12 mois.

A la demande de l'exploitant, l'autorisation peut être prorogée si les résultats des activités de surveillance menées par la DGTA pendant la durée de l'autorisation sont satisfaisants et si les conditions pour la délivrance d'une autorisation, sont remplies.

§ 4. L'exploitant peut débiter les opérations de transport aérien commercial ou les activités de travail aérien dès réception de l'autorisation correspondante.

Art. 14. § 1^{er}. En cas de modification des informations fournies dans la demande d'autorisation et ayant une influence sur le champ d'application de l'autorisation ou sur les opérations de transport aérien commercial ou les activités de travail aérien préalablement approuvées, l'exploitant introduit une demande d'approbation d'une modification auprès de la DGTA, dont la forme et le contenu sont fixés par le directeur général, au moins dix jours avant la date envisagée pour la modification.

§ 2. La demande d'approbation d'une modification comprend :

1^o tous les documents nécessaires pour permettre au directeur général d'apprécier si les opérations de transport aérien commercial ou activités de travail aérien ainsi modifiées répondent toujours aux exigences du présent arrêté;

2^o une copie des modifications du manuel d'exploitation relatives aux opérations de transport aérien commercial ou aux activités de travail aérien modifiées.

§ 3. Après s'être assuré que les opérations de transport aérien commercial ou les activités de travail aérien envisagées répondent aux conditions des articles 11 ou 12, le directeur général peut :

1^o accepter la modification sans modifier l'autorisation délivrée préalablement;

2^o accepter la modification et modifier en ce sens l'autorisation délivrée préalablement;

3^o refuser la modification.

In afwijking van het eerste en tweede lid, zijn vluchten met door particulieren gedeelde kosten aan boord van een historisch luchtvaartuig, zoals bedoeld in artikel 1, 1^o), 2^o, of zijn replica toegelaten overeenkomstig de bepalingen van verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.

In afwijking van het eerste en derde lid, zijn de vluchten aan boord van een historisch luchtvaartuig anders dan die bedoeld in artikel 1, 2^o, een luchtvaartuig zonder houder van typecertificaat of zijn replica's met door particulieren gedeelde kosten toegelaten, op voorwaarde dat het aantal inzittenden, met inbegrip van de piloot, tot zes beperkt is en de rechtstreekse kosten door de piloot en zijn passagiers gedeeld worden.

Art. 12. Luchtarbeidsactiviteiten aan boord van een luchtvaartuig bedoeld in artikel 2 kunnen volgens de voorwaarden bepaald in de artikelen 13 en 14 toegelaten worden.

Opleiding aan boord van een luchtvaartuig bedoeld in artikel 2 is verboden behalve voor oefenvluchten voor het verwerven of het behouden van de nationale bevoegdheidsverklaring van de piloot wanneer deze door het DGLV vereist is.

De luchtarbeidsactiviteit die bestaat uit stuntvluchten met passagiers aan boord van een luchtvaartuig bedoeld in artikel 2 kan overeenkomstig de artikelen 13 tot 14 enkel toegelaten worden als zij aan volgende voorwaarden voldoet :

1^o het aantal inzittenden is niet hoger dan zes personen, met inbegrip van de piloot;

2^o de duur van de vlucht is niet langer dan 60 minuten.

Art. 13. § 1. De exploitant moet minstens tien dagen voor de luchtvervoersactiviteit of luchtarbeidsactiviteit bij het DGLV een toelatingsaanvraag indienen.

De directeur-generaal bepaalt de vorm en de inhoud van de aanvraag.

§ 2. De minister of zijn gemachtigde reikt een toelating uit als de voorwaarden bedoeld in artikelen 11 of 12 zijn voldaan en na aanvaarding van het operationeel handboek van het luchtvaartuig.

De minister of zijn gemachtigde bepaalt in de toelating de uitvoeringsvoorwaarden voor de luchtvervoersactiviteiten of luchtarbeidsactiviteiten.

§ 3. De toelating wordt uitgereikt voor de duur die erin bepaald is. Deze mag niet langer zijn dan 12 maanden.

Op verzoek van de exploitant kan de toelating worden verlengd indien de resultaten van de toezichtactiviteiten van het DGLV tijdens de duur van de toelating positief zijn en indien aan de uitreikingsvoorwaarden voor de toelating, voldaan is.

§ 4. De exploitant mag de luchtvervoersactiviteiten of luchtarbeidsactiviteiten aanvangen vanaf de ontvangst van de bijbehorende toelating.

Art. 14. § 1. Bij wijziging van de informatie die in de toelatingsaanvraag werd verstrekt, en die een invloed heeft op het toepassingsgebied van de toelating of op de voordien goedgekeurde luchtvervoersactiviteiten of luchtarbeidsactiviteiten, moet de exploitant, minstens tien dagen voor de geplande invoering van deze wijziging, een goedkeuringsaanvraag voor de wijziging indienen bij het DGLV onder de vorm en inhoud die door de directeur-generaal werd bepaald.

§ 2. De goedkeuringsaanvraag voor een wijziging bevat :

1^o alle nodige documenten zodat de directeur-generaal kan oordelen of de aldus gewijzigde luchtvervoersactiviteiten of luchtarbeidsactiviteiten steeds aan de vereisten van dit besluit beantwoorden;

2^o een kopie van de wijzigingen van het operationele handboek die betrekking hebben op de gewijzigde luchtvervoersactiviteiten of luchtarbeidsactiviteiten.

§ 3. Na zich te hebben vergewist dat de geplande luchtvervoersactiviteiten of luchtarbeidsactiviteiten aan de voorwaarden van artikelen 11 of 12 voldoen, kan de directeur-generaal :

1^o de wijziging aanvaarden zonder de voorafgaandelijk uitgereikte toelating te wijzigen;

2^o de wijziging aanvaarden en de voorafgaandelijk uitgereikte toelating in dezelfde zin wijzigen;

3^o de wijziging weigeren.

§ 3. La modification ne peut être mise en œuvre qu'après réception de l'acceptation du directeur général.

Art. 15. L'autorisation visée aux articles 11 et 12 peut être suspendue, retirée ou limitée par le ministre ou son délégué :

1° en cas de violation des conditions du présent arrêté ou de l'autorisation;

2° en cas de violation, délibérée ou non, de la réglementation aérienne en vigueur;

3° en cas de mise en péril de la sécurité aérienne ou de la sécurité des personnes ou des biens au sol;

4° si les redevances en lien avec l'autorisation ne sont pas payées.

L'exploitant informe, par écrit, la DGTA dès qu'il a cessé ses opérations de transport aérien commercial ou ses activités de travail aérien. Son autorisation prend fin de plein droit à la date de cette communication.

Art. 16. Dans chaque aéronef visé à l'article 2, une ou des plaquette(s) résistante(s) au feu, parfaitement lisible(s) par le pilote et les passager(s) est (sont) apposée(s) au tableau de bord et au(x) point(s) d'accès du (des) passager(s) avec l'inscription suivante :

« Cet aéronef vole sous le régime du certificat de navigabilité restreint. Il ne répond pas aux conditions de délivrance et de maintien d'un certificat de navigabilité normal. »

CHAPITRE 5. — Maintenance

Art. 17. § 1^{er}. Le propriétaire d'un aéronef muni d'un CDNR est responsable du maintien de la navigabilité de cet aéronef.

La maintenance d'un aéronef visé à l'article 2, 2°, a) ou b), dont la masse opérationnelle maximum au décollage est inférieure ou égale à 2.000 kg, est réalisée par le pilote-propriétaire, et/ou par du personnel agréé et/ou par un atelier agréé.

La maintenance d'un aéronef visé à l'article 2, 2°, a) ou b), dont la masse opérationnelle maximum au décollage est inférieure ou égale à 2.000 kg et qui est utilisé pour des opérations de transport aérien commercial (CAT) ou des activités de travail aérien, est réalisée par un atelier agréé.

La maintenance d'un aéronef visé à l'article 2, 2°, b), dont la masse opérationnelle maximum au décollage est supérieure à 2.000 kg, est réalisée par un atelier agréé.

La maintenance d'un aéronef visé à l'article 2, 2°, c) est réalisée par un atelier agréé.

Le ministre définit les conditions auxquelles doivent satisfaire le personnel et les ateliers agréés chargés de la maintenance des aéronefs visés à l'article 2.

§ 2. Les travaux de maintenance sont réalisés conformément :

1° au programme de maintenance mentionné à l'article 5, § 1^{er}, 3°;

2° aux consignes de navigabilité applicables au moment de la délivrance du CDNR;

3° à toute nouvelle consigne de navigabilité qui pourrait être émise par l'Etat de conception après la délivrance du CDNR;

4° à toute instruction technique émise par le directeur général.

Art. 18. Aucune réparation ou modification qui n'est pas préalable-ment approuvée par la DGTA ou le constructeur ne peut être réalisée.

CHAPITRE 6. — Spécifications techniques

Art. 19. § 1^{er}. L'aéronef qui n'est plus apte au vol ou qui ne dispose pas d'un certificat de navigabilité ou d'un document tenant lieu de certificat de navigabilité tel que défini à l'article 2, 4° doit être restauré conformément à un programme préalablement accepté par la DGTA avant que cet aéronef ne puisse faire l'objet d'une demande d'obtention d'un CDNR.

§ 2. Lors de la réalisation d'une réplique d'un aéronef historique ou de travaux de restauration d'un aéronef visé à l'article 2, le propriétaire veille à ce que l'aéronef soit dans un état le plus proche possible de son état d'origine.

§ 3. De wijziging mag pas worden uitgevoerd na ontvangst van het bericht van de directeur-generaal met de aanvaarding van de wijziging.

Art. 15. De toelating zoals bedoeld in artikelen 11 en 12 kan worden geschorst, ingetrokken of beperkt door de minister of zijn gemachtigde :

1° in geval van overtreding van de voorwaarden van dit besluit of van de toelating;

2° in geval van overtreding, al dan niet opzettelijk, van de vigerende luchtvaartregelgeving;

3° indien de luchtvaartveiligheid of de veiligheid van personen of goederen op de grond in gevaar worden gebracht;

4° indien de vergoedingen die verband houden met de toelating niet betaald zijn.

De exploitant houdt het DGLV schriftelijk op de hoogte zodra hij zijn luchtvervoersactiviteiten of luchtarbeidsactiviteiten beëindigd heeft. Zijn toelating is van rechtswege beëindigd op de datum van die communicatie.

Art. 16. In elk luchtvaartuig bedoeld in artikel 2, worden een of meerder vuurvaste plaatje(s), goed leesbaar voor de piloot en de passagier(s), op het dashboard en aan de toegangspunt(en) voor de passagier(s) aangebracht, met de volgende vermelding :

“ Dit luchtvaartuig vliegt in de kader van een beperkt bewijs van luchtwaardigheid. Het beantwoordt niet aan de voorwaarden voor de uitreiking en het behoud van een normaal bewijs van luchtwaardigheid. ”

HOOFDSTUK 5. — Onderhoud

Art. 17. § 1. De eigenaar van een luchtvaartuig met een BBVL is verantwoordelijk voor de permanente luchtwaardigheid van dit luchtvaartuig.

Het onderhoud van een in artikel 2, 2°, a) of b) bedoeld luchtvaartuig met een maximum operationeel opstijgmassa kleiner dan of gelijk aan 2.000 kg moet worden uitgevoerd, door de piloot-eigenaar, en/of door erkend personeel en/of door een erkende werkplaats.

Het onderhoud van een in artikel 2, 2°, a) of b) bedoeld luchtvaartuig met een maximum operationeel opstijgmassa kleiner dan of gelijk aan 2.000 kg en die voor luchtvervoersactiviteiten of luchtarbeidsactiviteiten wordt gebruikt moet worden uitgevoerd door een erkende werkplaats.

Het onderhoud van een in artikel 2, 2°, b) bedoeld luchtvaartuig met een maximum operationeel opstijgmassa groter dan 2.000 kg moet door een erkende werkplaats uitgevoerd worden.

Het onderhoud van een in artikel 2, 2°, c) moet door een erkende werkplaats uitgevoerd worden.

De minister bepaalt de voorwaarden waaraan het personeel en de erkende werkplaatsen belast met het onderhoud van de luchtvaartuigen bedoeld in artikel 2 moeten voldoen.

§ 2. De onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd conform :

1° het in artikel 5, § 1, 3° bedoelde onderhoudsprogramma;

2° de luchtwaardigheidsaanwijzingen die op het ogenblik van de aflevering van het BBVL van toepassing zijn;

3° iedere nieuwe luchtwaardigheidsaanwijzing die de Staat, waar het luchtvaartuig ontworpen werd, uitvaardigt na de aflevering van het BBVL;

4° iedere technische instructie die de directeur-generaal bekendmaakt.

Art. 18. Geen enkele wijziging of herstelling die niet voorafgaand goedgekeurd is door het DGLV of de constructeur mag uitgevoerd worden.

HOOFDSTUK 6. — Technische specificaties

Art. 19. § 1. Het luchtvaartuig dat niet meer luchtwaardig is of dat niet over een bewijs van luchtwaardigheid of over een gelijkwaardig document beschikt, zoals bedoeld in artikel 2, 4° moet overeenkomstig een door het DGLV voorafgaande goedgekeurd programma worden gerestaureerd voordat dit luchtvaartuig het voorwerp van een aanvraag van een BBVL kan uitmaken.

§ 2. Bij de realisatie van een replica van een historisch luchtvaartuig, evenals in het kader van de restauratiewerken van een in artikel 2 bedoeld luchtvaartuig, zorgt de eigenaar er voor dat het luchtvaartuig zo dicht mogelijk bij zijn oorspronkelijke staat blijft.

Le ministre ou son délégué peut refuser d'engager la procédure de délivrance du CDNR s'il s'avère que le projet proposé diffère de l'aéronef originel de façon telle qu'il ne puisse pas être considéré comme en étant une réplique ou une restauration fidèle.

§ 3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2, certaines modifications proposées par le propriétaire et destinées à améliorer la sécurité de l'aéronef peuvent être approuvées par le directeur général si après ces modifications, l'aéronef peut toujours être considéré comme une réplique ou une restauration fidèle de l'aéronef originel.

Pour assurer un niveau de sécurité suffisant de l'aéronef, le directeur général peut exiger certaines modifications sur l'aéronef.

CHAPITRE 7. — Licences

Art. 20. Conformément à l'article 30, § 3 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, le pilote d'un aéronef historique ou d'un aéronef sans titulaire de certificat de type possède une licence de pilote conforme à l'annexe I du Règlement (UE) n° 1178/2011, et les qualifications nationales requises sur l'aéronef sur lequel il exerce ses fonctions.

Le titulaire d'une licence et des qualifications visées à l'alinéa 1^{er} est autorisé à effectuer, au-dessus du territoire national exclusivement, des vols à bord d'un aéronef historique ou d'un aéronef sans titulaire de certificat de type qui répond aux conditions du présent arrêté.

Art. 21. Pour pouvoir effectuer des vols à bord d'un aéronef visé à l'article 2, le pilote est titulaire d'un certificat médical, en cours de validité, correspondant à la licence de pilote conforme à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011, dont il est titulaire.

Art. 22. Pour pouvoir effectuer des vols à bord d'un ballon historique ou d'un ballon sans titulaire de certificat de type, le pilote est titulaire d'au moins une licence de pilote d'aéronef léger pour ballon (LAPL(B)) en cours de validité, ou d'une licence de pilote de ballon (BPL) en cours de validité, et peut exercer les privilèges de cette licence dans le groupe de ballons concerné.

Art. 23. Pour pouvoir effectuer des vols à bord d'un hélicoptère historique ou d'un hélicoptère sans titulaire de certificat de type, le pilote est titulaire :

a) d'une licence de pilote privé hélicoptères (PPL(H)), de pilote commercial hélicoptères (CPL(H)) ou de pilote de ligne hélicoptères (ATPL(H)), en cours de validité;

b) d'une qualification de type "Annexe II (H)" délivrée après la réussite d'un programme de formation déterminé par un instructeur, en fonction de l'hélicoptère utilisé et de l'expérience du candidat.

Le programme de formation est approuvé préalablement par la DGTA.

Art. 24. § 1^{er}. Sur la base de leurs caractéristiques techniques, le directeur général établit une liste des avions historiques et des avions sans titulaire de certificat de type, sur lesquels une qualification de type est requise.

§2. Pour pouvoir effectuer des vols à bord d'un avion historique ou d'un avion sans titulaire de certificat de type, non inscrit sur la liste des avions pour lesquels une qualification de type est requise, le pilote :

a) est titulaire d'une licence de pilote privé avions (PPL(A)), d'une licence de pilote commercial avions (CPL(A)) ou d'une licence de pilote de ligne avions (ATPL(A)), en cours de validité; et,

b) est titulaire d'une qualification de classe d'avions monomoteurs à pistons conforme à l'annexe I du règlement (UE) n°1178/2011 en cours de validité;

c) a suivi avec succès, une formation avec un instructeur dont le contenu est déterminé par l'instructeur en fonction des caractéristiques de l'aéronef et de l'expérience de vol du candidat.

L'instructeur mentionne le suivi, avec succès, de cette formation au vol dans le carnet de vol du pilote.

De minister of zijn gemachtigde kan weigeren de procedure voor de aflevering van het BBVL aan te vatten, als blijkt dat het voorgestelde ontwerp zodanig van het origineel afwijkt, dat het niet meer als een replica of getrouwe restauratie kan worden beschouwd.

§ 3. In afwijking van de bepalingen bedoeld in paragraaf 2 kunnen bepaalde wijzigingen, voorgelegd door de eigenaar, en bestemd om het veiligheidsniveau van het luchtvaartuig te verbeteren door de directeur-generaal goedgekeurd worden indien na deze wijzigingen het luchtvaartuig nog altijd als een replica of getrouwe restauratie kan beschouwd worden.

Om een voldoende veiligheidsniveau van het luchtvaartuig te verzekeren kan de directeur-generaal bepaalde wijzigingen op het luchtvaartuig eisen.

HOOFDSTUK 7. — Vergunningen

Art. 20. Overeenkomstig artikel 30, § 3 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, bezit de bestuurder van een historisch luchtvaartuig of van een luchtvaartuig zonder houder van typecertificaat een bewijs van bevoegdheid overeenkomstig bijlage I van Verordening (EU) nr. 1178/2011 en de vereiste nationale bevoegdverklaringen voor het luchtvaartuig waarop hij zijn functies uitoefent.

De houder van een bewijs van bevoegdheid en van de in het eerste lid bedoelde bevoegdverklaringen mag, uitsluitend boven het nationale grondgebied, vluchten uitvoeren aan boord van een historisch luchtvaartuig of een luchtvaartuig zonder houder van typecertificaat dat beantwoordt aan de voorwaarden van het huidige besluit.

Art. 21. Om vluchten te kunnen uitvoeren aan boord van een in artikel 2 bedoeld luchtvaartuig, is de bestuurder houder van een geldig medisch certificaat, dat overeenstemt met het bewijs van bevoegdheid overeenkomstig bijlage I van verordening (EU) nr. 1178/2011 waarvan hij houder is.

Art. 22. Om vluchten te kunnen uitvoeren aan boord van een historische luchtballon of van een luchtballon zonder houder van typecertificaat, is de bestuurder minstens houder van een geldig bevoegdheidsbewijs als recreatief piloot voor luchtballonnen (LAPL(B)) of als ballonvaarder (BPL) en mag hij de bevoegdheden van deze vergunning in de betrokken groep van luchtballonnen uitoefenen.

Art. 23. Om vluchten te kunnen uitvoeren met een historische helikopter of een helikopter zonder houder van typecertificaat, is de piloot houder van :

a) een geldig bewijs van bevoegdheid als privépiloot voor helikopters (PPL(H)), als beroepsiloot voor helikopters (CPL(H)) of als verkeerpiloot voor helikopters (ATPL(H));

b) een typebevoegdverklaring "Bijlage II (H)" die is afgeleverd na het slagen voor een opleidingsprogramma dat door een instructeur, naargelang van de gebruikte helikopter en de ervaring van de kandidaat, is bepaald.

Het opleidingsprogramma wordt vooraf door het DGLV goedgekeurd.

Art. 24. § 1. Op basis van hun technische kenmerken, stelt de directeur-generaal een lijst op met historische vleugelvliegtuigen en vleugelvliegtuigen zonder houder van typecertificaat waarvoor een typebevoegdverklaring is vereist.

§2. Om vluchten te kunnen uitvoeren aan boord van een historisch vleugelvliegtuig of van een vleugelvliegtuig zonder houder van typecertificaat dat niet is opgenomen in de lijst met de vleugelvliegtuigen waarvoor een typebevoegdverklaring is vereist, moet de piloot :

a) houder zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid als privépiloot voor vleugelvliegtuigen (PPL(A)), als beroepsiloot voor vleugelvliegtuigen (CPL(A)) of als verkeerpiloot voor vleugelvliegtuigen (ATPL(A));

b) houder zijn van een geldige klassebevoegdverklaring voor éénmotorige zuigervliegtuigen overeenkomstig bijlage I van verordening nr. 1178/2011;

c) succesvol met een instructeur een opleiding hebben gevolgd waarvan de inhoud door de instructeur, afhankelijk van de kenmerken van het luchtvaartuig en van de vliegervaring van de kandidaat, is bepaald.

De instructeur vermeldt in het vliegboek van de kandidaat dat hij met succes deze vliegopleiding heeft gevolgd.

§3. Pour pouvoir effectuer des vols à bord d'un avion historique ou d'un avion sans titulaire de certificat de type inscrit sur la liste des aéronefs pour lesquels une qualification de type est requise, le pilote est titulaire :

a) d'une licence de pilote privé avions (PPL(A)), d'une licence de pilote commercial avions (CPL(A)) ou d'une licence de pilote de ligne avions (ATPL(A)), en cours de validité;

b) d'une qualification de type "Annexe II (A)" délivrée après la réussite d'un programme de formation déterminé par un instructeur en fonction de l'avion utilisé et de l'expérience du candidat.

Le programme de formation est approuvé préalablement par la DGTA.

Art. 25. La qualification de type "Annexe II" est valable jusqu'au dernier jour du douzième mois suivant sa date de délivrance ou sa date d'expiration, si elle a été revalidée au cours de la période de validité.

La qualification est inscrite sur une annexe, dont la forme est établie par le directeur général, à la licence délivrée en application à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011.

La qualification de type "Annexe II" est revalidée si le candidat réussit, dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, un contrôle de compétence sur un aéronef de type correspondant.

Si la validité de la qualification de type "Annexe II" nationale a expiré, celle-ci est renouvelée après que le candidat ait réussi un programme de formation déterminé par un instructeur, en fonction de l'aéronef utilisé et de l'expérience du candidat.

Le programme de formation est approuvé préalablement par la DGTA.

Art. 26. Nul ne peut dispenser la formation visée à l'article 24, § 2, c), ou l'instruction requise pour la délivrance d'une qualification de type "Annexe II", s'il n'est titulaire :

a) d'une licence et des compétences correspondantes à l'instruction qu'il est appelé à dispenser;

b) d'une qualification d'instructeur de vol délivrée conformément au point FCL.905.FI du règlement (UE) n° 1178/2011, en cours de validité.

Art. 27. Nul ne peut être autorisé à conduire les épreuves d'aptitude ou les contrôles de compétence pour la délivrance, la revalidation ou le renouvellement d'une qualification de type "Annexe II" s'il n'est :

a) titulaire d'une licence et des qualifications de type, correspondantes aux épreuves d'aptitude ou aux contrôles de compétence qu'il est appelé à faire passer;

b) titulaire d'une qualification d'instructeur de vol en cours de validité, délivrée conformément au point FCL.905.FI du règlement (UE) n° 1178/2011;

c) titulaire d'une autorisation d'examineur de vol en cours de validité, délivrée conformément au point FCL.1005.FE du règlement (UE) n° 1178/2011;

d) désigné, à cette fin, par le directeur général.

Art. 28. Le directeur général peut suspendre ou retirer la qualification de type "Annexe II" ou les privilèges visés aux articles 22 à 27 :

1° si son titulaire ne satisfait plus aux conditions visées aux articles 20 à 27;

2° si la qualification a été obtenue par falsification des preuves documentaires présentées;

3° en cas de négligence dans l'exercice de ses privilèges;

4° en cas de violation, délibérée ou non, de la réglementation aérienne en vigueur;

5° en cas d'exercice de ses privilèges sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue.

CHAPITRE 8. — Dispositions transitoires et finales

Art. 29. Les certificats de navigabilité et les laissez-passer de navigation valides, délivrés ou renouvelés avant l'entrée en vigueur de cet arrêté à des aéronefs visés à l'article 2, seront remplacés par un CDNR, en application des dispositions du présent arrêté, au plus tard à la date d'échéance de ce certificat de navigabilité ou de ce laissez-passer de navigation.

§3. Om vluchten te kunnen uitvoeren aan boord van een historisch vleugelvliegtuig of van een vleugelvliegtuig zonder houder van typecertificaat dat is opgenomen in de lijst van de luchtvaartuigen waarvoor een typebevoegdverklaring is vereist, is de piloot houder :

a) van een geldig bewijs van bevoegdheid als privépiloot voor vleugelvliegtuigen (PPL(A)), als beroepspiloot voor vleugelvliegtuigen (CPL(A)) of als verkeerspiloot voor vleugelvliegtuigen (ATPL(A));

b) van een typebevoegdverklaring "Bijlage II (A)" die is afgeleverd na het slagen voor een opleidingsprogramma dat afhankelijk van de gebruikte vleugelvliegtuigen en de ervaring van de kandidaat door een instructeur is bepaald.

Het opleidingsprogramma wordt vooraf door het DGLV goedgekeurd.

Art. 25. De typebevoegdverklaring "Bijlage II" is geldig tot de laatste dag van de twaalfde maand volgend op haar afgifedatum of tot haar vervaldatum als zij tijdens de geldigheidsperiode opnieuw werd gevalideerd.

De bevoegdverklaring wordt ingeschreven in een bijlage waarvan de vorm door de directeur-generaal is opgesteld van de vergunning afgeven in toepassing van bijlage I van verordening nr. 1178/2011.

De typebevoegdverklaring "Bijlage II" wordt opnieuw gevalideerd indien de kandidaat, in de drie maanden die voorafgaan aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring, voor een bekwaamheidsproef op een overeenkomstig luchtvaartuig slaagt.

Als de nationale typebevoegdverklaring "Bijlage II" vervallen is, wordt deze hernieuwd nadat de kandidaat is geslaagd voor een opleidingsprogramma dat afhankelijk van het gebruikte luchtvaartuig en van de ervaring van de kandidaat door een instructeur is bepaald.

Het opleidingsprogramma wordt vooraf door het DGLV goedgekeurd.

Art. 26. Niemand kan de opleiding zoals bedoeld in artikel 24, § 2, c) of de opleiding die is vereist voor de afgifte van een typebevoegdverklaring "Bijlage II" verstrekken, als hij niet houder is :

a) van een vergunning en van de bevoegdheden die overeenstemmen met de opleiding die hij moet verstrekken;

b) van een geldige bevoegdverklaring als vlieg-instructeur die overeenkomstig punt FCL.905.FI van Verordening (EU) nr. 1178/2011 is afgeleverd.

Art. 27. Niemand kan de vaardigheidstests of de bekwaamheidsproeven voor de afgifte, de hernieuwing of nieuwe geldigverklaring van een typebevoegdverklaring "Bijlage II" leiden, als hij niet :

a) houder is van een vergunning en van de typebevoegdverklaringen die overeenstemmen met de vaardigheidstests of de bekwaamheidsproeven die hij moet laten afleggen;

b) houder is van een geldige bevoegdverklaring als vlieg-instructeur die overeenkomstig punt FCL.905.FI van Verordening (EU) nr. 1178/2011 is afgeleverd;

c) houder is van een geldige vergunning van vliegexaminator die overeenkomstig punt FCL.1005.FE van Verordening (EU) nr. 1178/2011 is afgeleverd;

d) door de directeur-generaal hiertoe is aangewezen.

Art. 28. De directeur-generaal kan de typebevoegdverklaringen "Bijlage II" of de bevoegdheden zoals bedoeld in de artikelen 22 tot 27 schorsen of intrekken :

1° als de houder niet meer voldoet aan de voorwaarden zoals bedoeld in de artikelen 20 tot 27;

2° als de bevoegdverklaring werd verkregen door vervalsing van de voorgelegde bewijsstukken;

3° in geval van nalatigheid bij de uitoefening van zijn bevoegdheden;

4° in geval van schending, bewust of niet, van de van kracht zijnde luchtvaartreglementering;

5° in geval van uitoefening van zijn bevoegdheden onder invloed van alcohol of van drugs.

HOOFDSTUK 8. — Overgangsbepalingen en slotbepalingen

Art. 29. De geldige luchtwaardigheidsbewijzen en luchtvaartpassen afgeleverd of hernieuwd voor de inwerkingtreding van dit besluit aan de artikel 2 bedoelde luchtvaartuigen zullen door een BBVL vervangen worden, in overeenstemming met de bepalingen van dit besluit, uiterlijk op de vervaldatum van dit luchtwaardigheidsbewijs of deze luchtvaartpas.

Art. 30. Jusqu'au 8 avril 2018, le pilote titulaire d'une licence belge de pilote de ballons libre peut exercer les privilèges de cette licence sur un ballon historique ou un ballon ne disposant pas de certificat de type dans la même catégorie de ballons.

Art. 31. Le ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 24 septembre 2017.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Art. 30. Tot 8 april 2018, mag een piloot houder van een Belgische vergunning van bestuurder van vrije ballon de bevoegdheden van deze vergunning op een historische luchtballon of op een luchtballon zonder houder van typecertificaat in dezelfde categorie van luchtballonnen uitoefenen.

Art. 31. De minister bevoegd voor de luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 24 september 2017.

FILIP

Van Koningswege :
De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

REGIE DES BATIMENTS

[C - 2017/31257]

8 SEPTEMBRE 2017. — Arrêté de l'Administrateur général fixant les subdélégations de pouvoirs au sein de la Régie des Bâtiments

L'Administrateur général de la Régie des Bâtiments,

Vu la loi du 1^{er} avril 1971 portant création d'une Régie des Bâtiments;

Vu l'arrêté ministériel du 30 juin 2017 fixant les délégations de pouvoirs au sein de la Régie des Bâtiments;

Vu les avis du 8 septembre 2017 des syndicats tenant lieu d'avis motivé du comité intermédiaire de concertation de la Régie des Bâtiments;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacé par l'article unique de la loi du 4 juillet 1989 et modifié par l'article 3 de la loi du 4 août 1996,

Arrête :

CHAPITRE I^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. Dans le présent arrêté, on entend par :

- 1° le Ministre : le ministre compétent pour la Régie des Bâtiments;
- 2° l'Administrateur général : l'Administrateur général de la Régie des Bâtiments;
- 3° le Comité de Direction : le Comité de Direction de la Régie des Bâtiments;
- 4° le Membre du Comité de Direction : l'Administrateur général de la Régie des Bâtiments, le Directeur général Stratégie et Gestion immobilière, le Directeur général Services opérationnels, le Directeur général Gestion clients et le Directeur Services d'encadrement;
- 5° le Directeur général : un Directeur général de la Régie des Bâtiments;
- 6° le Directeur Services d'encadrement : le Directeur Services d'encadrement de la Régie des Bâtiments qui est assimilé, en ce qui concerne les subdélégations, à un Directeur général ;
- 7° la Division : la sous-entité identifiée comme telle dans l'organigramme de l'annexe 1^{re} au présent arrêté;
- 8° le Chef de division : le membre du personnel qui est chargé par le Comité de Direction de diriger une Division;
- 9° le Service : la sous-entité identifiée comme telle dans l'organigramme de l'annexe au présent arrêté;
- 10° le Chef de service : le membre du personnel qui est chargé par le Comité de Direction de diriger un Service;
- 11° un Manager de projet : le membre du personnel qui est responsable de la coordination, du contrôle de la qualité et des processus des projets immo, facility ou construction et rénovation dans la région de Bruxelles, Flandre ou Wallonie;
- 12° un Projet : un ensemble d'activités cohérentes dans une association temporaire afin, de fournir, dans des conditions fixées au préalable, un résultat prédéfini au niveau immo, facility, construction et rénovation, ICT ou organisation interne;
- 13° Chef de projet : le membre du personnel qui supervise un Projet;

REGIE DER GEBOUWEN

[C - 2017/31257]

8 SEPTEMBER 2017. — Besluit van de Administrateur-generaal tot vaststelling van de subdelegaties van bevoegdheden bij de Regie der Gebouwen

De Administrateur-Generaal van de Regie der Gebouwen

Gelet op de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van een Regie der Gebouwen;

Gelet op het ministerieel besluit van 30 juni 2017 tot vaststelling van de delegaties van bevoegdheden bij de Regie der Gebouwen;

Gelet op de adviezen van 8 september 2017 van de vakverenigingen geldend als het met redenen omkleed advies van het Tussenoverlegcomité van de Regie der Gebouwen;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen bij enig artikel van de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd bij artikel 3 van de wet van 4 augustus 1996,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder :

- 1° de Minister : de voor de Regie der Gebouwen bevoegde minister;
- 2° de Administrateur-generaal : de Administrateur-generaal van de Regie der Gebouwen;
- 3° het Directiecomité : het Directiecomité van de Regie der Gebouwen;
- 4° het Lid van het Directiecomité : de Administrateur-generaal van de Regie der Gebouwen, de Directeur-generaal Strategie en Vastgoedbeheer, de Directeur-generaal Operationele Diensten, de Directeur-generaal Klantenbeheer en de Directeur Stafdiensten;
- 5° de Directeur-generaal : een Directeur-generaal van de Regie der Gebouwen;
- 6° de Directeur Stafdiensten : de Directeur Stafdiensten van de Regie der Gebouwen die voor wat de subdelegaties betreft, hierna gelijk wordt gesteld met een Directeur-generaal;
- 7° de Afdeling : de sub-entiteit die als zodanig is vermeld in het organogram in bijlage 1 bij dit besluit;
- 8° het Afdelingshoofd : het personeelslid dat door het Directiecomité is belast met de leiding van een Afdeling;
- 9° de Dienst : de sub-entiteit die als zodanig is vermeld in het organogram in bijlage bij dit besluit;
- 10° het Diensthoofd : het personeelslid dat door het Directiecomité is belast met de leiding van een Dienst;
- 11° een Projectmanager : het personeelslid dat verantwoordelijk is voor de coördinatie, kwaliteits- en procesbewaking van de immo-, facility- of bouw- en renovatieprojecten in de regio Brussel, Vlaanderen of Wallonië;
- 12° een Project : een geheel van samenhangende activiteiten in een tijdelijk samenwerkingsverband om, binnen vooraf bepaalde voorwaarden, een van te voren gedefinieerd resultaat op te leveren op het vlak van immo, facility, bouw en renovatie, ICT of interne organisatie;
- 13° Projectleider : het personeelslid dat de leiding heeft over een Project;