

46025B0943/00H000
46025B0943/00K000
46025B0944/00T003
46025B0944/00W002
46025B0944/00Z000
46025B0944/00Z003
46025B0945/00C004
46025B0945/00F005
46025B0945/00G006
46025B0945/00H006
46025B0945/00K005
46025B0945/00K006
46025B0945/00L005
46025B0945/00P003
46025B0945/00P005

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 21 november 2018.

FILIP

Van Koningswege :
De Minister van Financiën,
J. VAN OVERTVELDT

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 21 novembre 2018.

PHILIPPE

Par le Roi :
Le Ministre des Finances,
J. VAN OVERTVELDT

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2018/32241]

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. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 24 september 2017 tot vaststelling van de technische voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat (*Belgisch Staatsblad* van 11 oktober 2017).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2018/32241]

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. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 24 septembre 2017 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 (*Moniteur belge* du 11 octobre 2017).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2018/32241]

24. SEPTEMBER 2017 — Königlicher Erlass zur Festlegung der technischen Anforderungen, die für die Zulassung zum Luftverkehr von historischen Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Inhaber einer Musterzulassung bestimmt sind — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 24. September 2017 zur Festlegung der technischen Anforderungen, die für die Zulassung zum Luftverkehr von historischen Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Inhaber einer Musterzulassung bestimmt sind.

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

Luftverkehr

24. SEPTEMBER 2017 — Königlicher Erlass zur Festlegung der technischen Anforderungen, die für die Zulassung zum Luftverkehr von historischen Luftfahrzeugen und von Luftfahrzeugen ohne Inhaber einer Musterzulassung bestimmt sind

PHILIPPE, König der Belgier,
Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!
Aufgrund des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt, Artikel 2 und 5 § 1, abgeändert durch das Gesetz vom 2. Januar 2001;
Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 11. Oktober 2016;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 11. April 2017;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 61.711/2/V des Staatsrates vom 17. Juli 2017, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

In Erwägung des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten und durch das Gesetz vom 30. April 1947 gebilligten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt;

In Erwägung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, Anhang II;

In Erwägung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben;

In Erwägung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates;

In Erwägung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010;

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Mobilität,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

KAPITEL 1 — *Definitionen*

Artikel 1 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

- 1.) historisches Luftfahrzeug: ein Luftfahrzeug, das einer der folgenden Kategorien angehört:
 1. nicht-komplexe Luftfahrzeuge, deren:
 - a) ursprüngliche Auslegung vor dem 1. Januar 1955 festgelegt wurde; und deren
 - b) Produktion vor dem 1. Januar 1975 eingestellt wurde;
 2. Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung, aufgrund:
 - a) der Teilnahme an einem bemerkenswerten historischen Ereignis; oder
 - b) als wichtiger Schritt in der Entwicklung der Luftfahrt; oder
 - c) aufgrund einer wichtigen Rolle innerhalb der Streitkräfte eines Mitgliedstaats der Europäischen Union;
 3. Luftfahrzeuge, die eine Musterzulassung in Belgien erhalten haben und für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis gemäß Artikel 2 Absatz 1 Nr. 4 vom Minister oder seinem Beauftragten ausgestellt wurde;
 4. Nachbildungen der in den Nummern 1 und 2 erwähnten Luftfahrzeuge.
- 2.) Luftfahrzeug ohne Inhaber einer Musterzulassung: Ein Luftfahrzeug, bei dem zum Zeitpunkt des Antrags:
 1. die ursprüngliche Auslegung vor mehr als 40 Jahren festgelegt wurde; und
 2. die Produktion seit mindestens 25 Jahre eingestellt wurde; und
 3. dessen Musterzulassung zurückgegeben, ausgesetzt oder annulliert wurde; und
 4. keine Person oder Einrichtung die Informationen oder die notwendige materielle Unterstützung zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der ursprünglichen Lufttüchtigkeitsdokumente mehr liefert.
- 3.) zugelassene Werkstatt: der gemäß den vom Minister festgelegten Bedingungen für die Instandhaltung der in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeuge zugelassene technische Dienst;
- 4.) zugelassenes Personal: die Person, die die vom Minister festgelegten Bedingungen für die Instandhaltung der in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeuge erfüllt;
- 5.) gewöhnliches Lufttüchtigkeitszeugnis (CofA): das in Anwendung von Anhang 8 des Abkommens von Chicago oder der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben ausgestellte Lufttüchtigkeitszeugnis;
- 6.) eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis (RCofA): das in Anwendung des vorliegenden Erlasses ausgestellte Lufttüchtigkeitszeugnis;
- 7.) Lufttüchtigkeitsanweisung: ein durch den Entwurfsstaat des Luftfahrzeugs oder durch den Generaldirektor ausgestelltes Dokument, durch das an einem Luftfahrzeug oder einer Komponente eines Luftfahrzeugs Maßnahmen zur Wiederherstellung eines ausreichenden Sicherheitsniveaus vorgeschrieben werden, wenn erkennbar ist, dass die Sicherheit dieses Luftfahrzeugs oder dieser Komponente eines Luftfahrzeugs unzureichend sein könnte;
- 8.) Abkommen von Chicago: das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete und durch das Gesetz vom 30. April 1947 gebilligte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt;
- 9.) Generaldirektor: der Generaldirektor der Generaldirektion Luftverkehr;
- 10.) GDLV: die Generaldirektion Luftverkehr;
- 11.) EASA: die Europäische Agentur für Flugsicherheit;
- 12.) Prüfung der Lufttüchtigkeit: die durch die Beamten der GDLV durchgeführte Prüfung mit dem Ziel, die Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs festzustellen und die aus einer vollständigen dokumentierten Prüfung der Luftfahrzeugaufzeichnungen sowie einer physikalischen Prüfung des Luftfahrzeugs besteht;
- 13.) Instandhaltung: die Überholung, die Reparatur, die Inspektion, mit Ausnahme der Vorflugkontrolle, der Austausch, die Änderung oder die Fehlerbehebung an einem Luftfahrzeug oder an einer Komponente des Luftfahrzeugs, oder eine Kombination dieser Aufgaben;
- 14.) Minister: der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Luftverkehr gehört;
- 15.) erhebliche Änderung: jede Änderung der Musterbauart eines Luftfahrzeugs, die sich auswirkt auf die Masse, den Trimm, die Formstabilität, die Zuverlässigkeit, die Betriebskenndaten, die Lärmentwicklung, das Ablassen von Kraftstoff, die Abgasemissionen oder jedes andere Merkmal, das die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinflusst;

16.) erhebliche Reparatur: jede Reparatur eines Luftfahrzeugs, die sich auswirkt auf die Masse, den Trimm, die Formstabilität, die Zuverlässigkeit, die Betriebskennndaten, die Lärmentwicklung, das Ablassen von Kraftstoff, die Abgasemissionen oder jedes andere Merkmal, das die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinflusst;

17.) Nachbildung: ein Luftfahrzeug, dessen Konstruktion dem historischen Original-Luftfahrzeug ähnelt;

18.) Wiederherstellung: eine der folgenden Aufgaben oder eine Kombination mehrerer Aufgaben bestehend aus der Inspektion, der Reparatur, der Überholung, der Änderung oder dem Wiederaufbau, die an einem Luftfahrzeug vorgenommen wird, das:

a) seit mehr als 6 Monaten nicht mehr über ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein gleichwertiges Dokument verfügt; oder

b) nicht mehr flugtauglich ist;

19.) gewerblicher Luftverkehr (CAT): der Betrieb eines Luftfahrzeugs zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen;

20.) VFR: die verwendete Abkürzung für Sichtflugregeln;

21.) VMC: die verwendete Abkürzung für Sichtflugwetterbedingungen;

22.) Verordnung (EU) Nr. 1178/2011: die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, abgeändert durch die Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 und alle folgenden Änderungen;

23.) Ballongruppe: eine Ballongruppe wie festgelegt in Anhang I, FCL.010 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011;

24.) Höchstzulässige Startmasse: das Höchstgewicht mit dem das, gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses, zum Betrieb zugelassene Luftfahrzeug verwendet wird. Diese Masse beinhaltet alles an Bord, die Masse der Struktur, die Triebwerkanlage, die Pflichtausrüstung, jede Betriebsausrüstung mit einem festen Platz, den festen Ballast, den Treibstoff und gegebenenfalls das Öl und die Kühlflüssigkeit, die hydraulischen Flüssigkeiten der optional installierten Ausrüstungen, die Fracht und die Insassen, deren Standardmasse auf 86 kg festgelegt ist;

25.) Musterberechtigung „Anhang II“: ein obligatorischer Vermerk auf einer nationalen Anlage zur Pilotenlizenz, um den Typ eines historischen Luftfahrzeugs oder eines Luftfahrzeugs ohne Inhaber einer Musterzulassung zu führen, für den eine zusätzliche Ausbildung und/oder zusätzliche Prüfungen gefordert werden;

26.) Musterberechtigung „Anhang II(A)“: eine Musterberechtigung „Anhang II“, um ein historisches Flugzeug oder ein Flugzeug ohne Inhaber einer Musterzulassung zu führen;

27.) Musterberechtigung „Anhang II(H)“: eine Musterberechtigung „Anhang II“, um einen historischen Hubschrauber oder einen Hubschrauber ohne Inhaber einer Musterzulassung zu führen.

KAPITEL 2 — Geltungsbereich

Art. 2 - Der vorliegende Erlass ist anwendbar auf historische Luftfahrzeuge und auf Luftfahrzeuge ohne Inhaber einer Musterzulassung, die folgende Bedingungen kumulativ erfüllen:

1. im belgischen Luftfahrtregister eingetragen sein;

2. einer der folgenden Kategorien angehören:

a) Ballone;

b) Flugzeuge mit einem oder mehreren Propellerantrieben mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5.700 kg;

c) Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von 3.175 kg;

3. nicht über eine gültige Musterzulassung oder über ein anderes gleichwertiges Dokument verfügen, das die Erteilung eines gewöhnlichen Lufttüchtigkeitszeugnisses erlaubt;

4. zum Zeitpunkt des Antrags auf Ausstellung eines RCofA, über ein noch gültiges oder seit weniger als sechs Monate abgelaufenes Lufttüchtigkeitszeugnis oder über ein gleichwertiges Dokument verfügen, das ausgestellt wurde:

a) durch den Minister oder seinen Beauftragten; oder

b) durch die zuständige Luftfahrtbehörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, von Island, Liechtenstein, Norwegen oder der Schweiz; oder

c) durch die Federal Aviation Administration der Vereinigten Staaten (US FAA); oder

d) durch die Transport Canada Civil Aviation (TCCA) von Kanada.

Die in Absatz 1 Nr. 1 und Nr. 4 erwähnten Bedingungen gelten nicht für ein Nachbildungs- oder Wiederherstellungsprojekt.

KAPITEL 3 — Eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis

Abschnitt 1 — Allgemeines

Art. 3 - Die Artikel 21 bis 29 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1954 zur Regelung der Luftfahrt sind nicht anwendbar auf in Artikel 2 erwähnte Luftfahrzeuge, wenn die Bedingungen des vorliegenden Erlasses erfüllt sind.

Die Zulassung zum Luftverkehr von in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeugen wird durch die Ausstellung eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses (RCofA) erteilt.

Art. 4 - Der Eigentümer ist verantwortlich für die Genauigkeit der Daten in den Dokumenten, die er der GDLV im Rahmen seines Antrags auf Ausstellung oder Erneuerung eines RCofA übermittelt.

Abschnitt 2 — Erstmalige Ausstellung eines RCofA

Art. 5 - § 1 - Der Generaldirektor bestimmt die Form des Antrags für ein RCofA.

Der Antrag auf Ausstellung eines RCofA wird vom Eigentümer beim Generaldirektor eingereicht.

Der Antrag enthält:

1. eine technische Akte, die mindestens folgende Daten enthält:

a) die Nachweise, aus denen hervorgeht, dass das Luftfahrzeug die Bestimmungen von Artikel 2 erfüllt;

b) die wichtigsten technischen Merkmale des Luftfahrzeugs;

c) die Übersicht der am Luftfahrzeug durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen;

d) die Liste aller eventuell durchgeführten erheblichen Reparaturen und/oder erheblichen Änderungen;

e) alle zusätzlichen Informationen über das Luftfahrzeug, die für die Prüfung des Antrags erforderlich sind;

2. ein Betriebshandbuch des Luftfahrzeugs, mit allen erforderlichen Informationen für die Durchführung von Flügen und die Instandhaltung; und

3. ein Instandhaltungsprogramm mit einer detaillierten Beschreibung aller auszuführenden Instandhaltungsarbeiten und -intervallen, einschließlich aller besonderen Aufgaben im Zusammenhang mit der Art und der Spezifität der geplanten Aufgaben.

Die Form und der Inhalt des Betriebshandbuchs und des Instandhaltungsprogramms werden durch den Generaldirektor festgelegt.

Der Eigentümer des Luftfahrzeugs gibt auf einfachen Antrag den Beamten der GDLV freien Zugang zu allen verfügbaren Akten und technischen Informationen über das Luftfahrzeug.

§ 2 - Nur ein Luftfahrzeug, das seiner ursprünglichen Musterbauart entspricht oder eine zuvor durch die GDLV genehmigte Änderung erfahren hat, kann Gegenstand eines Antrags auf Ausstellung eines RCofA sein.

Wurde das Luftfahrzeug ohne vorherige Genehmigung der GDLV einer Änderung unterzogen, so ist der GDLV diese Änderung vor dem Antrag auf Ausstellung eines RCofA zur Genehmigung vorzulegen.

Der in Absatz 1 erwähnte Antrag enthält den Nachweis der durch die GDLV genehmigten Änderung.

§ 3 - Wird der Antrag gemäß den Bestimmungen der Paragraphen 1 und 2 eingereicht, führen die Beamten der GDLV eine Prüfung der Lufttüchtigkeit durch.

Art. 6 - § 1 - Wenn die in Artikel 5 Paragraph 3 erwähnte Prüfung der Lufttüchtigkeit aufzeigt, dass das Luftfahrzeug lufttüchtig ist, stellt der Minister oder sein Beauftragter einen Luftfahrtpass aus, damit das Luftfahrzeug den Boden- und Flugprüfungen unterzogen werden kann.

§ 2 - Die in Paragraph 1 erwähnten Boden- und Flugprüfungen werden nach einem vom Eigentümer vorgeschlagenen und von der GDLV akzeptierten Plan durchgeführt, um die Konformität des Luftfahrzeugs mit den in der technischen Akte beschriebenen technischen Merkmalen zu bescheinigen.

Diese Prüfungen werden unter der Verantwortung des Eigentümers von einem Piloten, der die in den Artikel 20 bis 24 erwähnten Bedingungen erfüllt, durchgeführt, der vom Eigentümer vorgeschlagen und von der GDLV akzeptiert wurde.

§ 3 - Nach Abschluss der in Paragraph 2 erwähnten Prüfungen, legt der Eigentümer der GDLV einen Prüfungsbericht sowie eine Erklärung zur Luftfahrtauglichkeit des Luftfahrzeugs vor.

Art. 7 - Auf der Grundlage der durch den Eigentümer vorgelegten Dokumente stellt der Minister oder sein Beauftragter das RCofA für das betreffende Luftfahrzeug aus.

Das RCofA ist ein Jahr gültig, ab dem im RCofA verzeichneten Ausstellungsdatum.

Abschnitt 3 — Erneuerung des RCofA

Art. 8 - Zum Zeitpunkt des Antrags auf Erneuerung des RCofA werden das Luftfahrzeug und die seine Lufttüchtigkeit nachweisenden Dokumente auf dem Staatsgebiet des Königreichs den Beamten der GDLV vorgelegt.

Das RCofA kann von den Beamten der GDLV nur erneuert werden, wenn die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs nach einer Prüfung der Lufttüchtigkeit bestätigt wird.

Art. 9 - Der Minister oder sein Bevollmächtigter setzt das RCofA aus bis die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ordnungsgemäß umgesetzt sind, wenn:

1. das Luftfahrzeug große Risiken oder erhebliche Gefahren birgt; oder
2. das Luftfahrzeug nicht mehr die in Artikel 10 § 1 erwähnten Anforderungen zur Lufttüchtigkeit erfüllt; oder
3. der Eigentümer der GDLV nicht die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung stellt, die die Einhaltung des Instandhaltungsprogramms, der durchgeführten Änderungen oder der nötigen Reparaturen für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit bescheinigen; oder
4. die Instandhaltung nicht gemäß den Artikeln 17 und 18 durchgeführt wird; oder
5. der Eigentümer auf Ersuchen eines Beamten der GDLV keinen Zugang zum Luftfahrzeug gewährt.

KAPITEL 4 — Benutzung und Beschränkungen

Art. 10 - § 1 - Ein RCofA erlaubt die Benutzung eines Luftfahrzeugs, wenn:

1. das Luftfahrzeug keiner Reparatur oder Änderung unterzogen wurde, die nicht durch die GDLV genehmigt wurde; oder

2. das Luftfahrzeug nach einer Instandhaltung zum Betrieb freigegeben wurde, gemäß den Bestimmungen des Ministeriellen Erlasses vom 2. August 1990 zur Festlegung der an Luftfahrzeugen durchzuführenden Instandhaltungsarbeiten, der Modalitäten für die Einreichung des Antrags auf Erneuerung des Lufttüchtigkeitszeugnisses sowie der vorzulegenden Dokumente, um die Erhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge festzulegen; oder

3. das Luftfahrzeug nach einem Zwischenfall oder einem Unfall repariert wurde, gemäß den Bestimmungen des Ministeriellen Erlasses vom 2. August 1990 zur Festlegung der an Luftfahrzeugen durchzuführenden Instandhaltungsarbeiten, der Modalitäten für die Einreichung des Antrags auf Erneuerung des Lufttüchtigkeitszeugnisses sowie der vorzulegenden Dokumente, um die Erhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge festzulegen;

§ 2 - Das in Paragraph 1 erwähnte Luftfahrzeug muss gemäß den in seinem RCofA verzeichneten und im Betriebshandbuch des Luftfahrzeugs festgelegten Beschränkungen betrieben werden.

Ungeachtet der in Absatz 1 erwähnten besonderen Beschränkungen, ist die Zulassung zum Luftverkehr eines mit einem RCofA versehenen Luftfahrzeugs auf das Staatsgebiet des Königreichs beschränkt, außer bei den in den Vereinbarungen zwischen der GDLV und der zuständigen Luftfahrtbehörde eines anderen Staates enthaltenen Ausnahmen, oder im Rahmen einer durch einen anderen Staat gewährten besonderen Genehmigung.

Nur Flüge mit Sichtflugregeln am Tag unter Sichtwetterbedingungen (VMC) sind gestattet, unter den in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 und dem Königlichen Erlass vom 19. Dezember 2014 über die Luftverkehrsregeln und die Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung vorgesehenen Bedingungen.

Art. 11 - Der gewerbliche Luftverkehrsbetrieb (CAT) von Punkt A nach Punkt B an Bord eines in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeugs ist verboten.

Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT) von Punkt A nach Punkt A an Bord eines historischen Luftfahrzeugs gemäß Artikel 1 Nr. 1) Nr. 2 oder dessen Nachbildungen kann nach den in Artikel 13 und 14 erwähnten Bedingungen genehmigt werden, wenn dieser die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates erfüllt.

Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT) von Punkt A nach Punkt A an Bord eines anderen historischen Luftfahrzeugs als dem in Artikel 1 Nr. 1) Nr. 2 erwähnten oder an Bord eines Luftfahrzeugs ohne Inhaber einer Musterzulassung oder an Bord dessen Nachbildung kann nach den in den Artikeln 13 und 14 erwähnten Bedingungen genehmigt werden, wenn er die folgenden Bedingungen erfüllt:

1. die Anzahl der Insassen ist auf sechs Personen begrenzt, einschließlich des Piloten;
2. die Flugdauer beträgt höchstens 60 Minuten;

In Abweichung von den Absätzen 1 und 2 sind Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis an Bord eines historischen Luftfahrzeugs gemäß Artikel 1 Nr. 1) Nr. 2 oder dessen Nachbildungen zugelassen gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates.

In Abweichung von den Absätzen 1 und 3 sind die anderen Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis an Bord eines historischen Luftfahrzeugs, die nicht in Artikel 1 Nr. 2 erwähnt sind, eines Luftfahrzeugs ohne Inhaber einer Musterzulassung oder dessen Nachbildungen, zugelassen, unter der Bedingung, dass die Zahl der Insassen auf sechs Personen begrenzt ist, einschließlich des Piloten, und dass die direkten Kosten zwischen dem Piloten und seinen Passagieren aufgeteilt werden.

Art. 12 - Luftarbeitseinsätze an Bord eines in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeugs können unter den in den Artikeln 13 und 14 definierten Bedingungen genehmigt werden.

Eine Ausbildung an Bord eines Luftfahrzeugs erwähnt in Artikel 2 ist verboten, mit Ausnahme von Ausbildungsflügen für den Erwerb oder die Aufrechterhaltung des nationalen Qualifikationsnachweises des Piloten, wenn dieser von der GDLV gefordert wird.

Die Luftarbeitseinsätze, die aus Kunstflügen mit Fluggästen an Bord eines in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeugs bestehen, können unter den in den Artikeln 13 und 14 definierten Bedingungen nur genehmigt werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. die Anzahl der Insassen ist auf sechs Personen begrenzt, einschließlich des Piloten;
2. die Flugdauer beträgt höchstens 60 Minuten.

Art. 13 - § 1 - Der Betreiber muss mindestens zehn Tage vor dem ersten gewerblichen Luftverkehrsbetrieb oder dem ersten Luftarbeitseinsatz einen Antrag auf Genehmigung bei der GDLV beantragen.

Der Generaldirektor bestimmt die Form und den Inhalt dieses Antrags.

§ 2 - Der Minister oder sein Beauftragter stellt eine Genehmigung aus, wenn die in den Artikeln 11 oder 12 erwähnten Bedingungen erfüllt sind und nachdem das Betriebshandbuch des Luftfahrzeugs durch die GDLV angenommen wurde.

Der Minister oder sein Beauftragter legt in der Genehmigung die Durchführungsbedingungen für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb oder die Luftarbeitseinsätze fest.

§ 3 - Die Genehmigung wird ausgestellt für die von der Genehmigung vorgesehene Dauer. Diese darf höchstens 12 Monate betragen.

Auf Antrag des Betreibers kann die Genehmigung verlängert werden, wenn die Ergebnisse der von der GDLV vorgenommenen Aufsichtstätigkeiten innerhalb der Genehmigungsdauer zufriedenstellend sind und wenn die Ausstellungsbedingungen einer Genehmigung erfüllt sind.

§ 4 - Der Betreiber darf den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb oder die Luftarbeitseinsätze sofort nach Erhalt der entsprechenden Genehmigung beginnen.

Art. 14 - § 1 - Bei Änderung der im Genehmigungsantrag genannten Informationen mit einem Einfluss auf den Anwendungsbereich der Genehmigung oder auf den zuvor genehmigten gewerblichen Luftverkehrsbetrieb oder auf die Luftarbeitseinsätze, stellt der Betreiber mindestens zehn Tage vor dem angestrebten Datum der Einführung dieser Änderung einen Antrag auf Genehmigung dieser Änderung bei der GDLV, dessen Form und Inhalt vom Generaldirektor festgelegt werden.

§ 2 - Der Antrag auf Genehmigung einer Änderung enthält:

1. alle erforderlichen Dokumente, sodass der Generaldirektor beurteilen kann, ob der auf diese Weise geänderte gewerbliche Luftverkehrsbetrieb oder die geänderten Luftarbeitseinsätze stets die Anforderungen des vorliegenden Erlasses erfüllen;
2. eine Kopie der Änderungen des Betriebshandbuchs, die sich auf den geänderten gewerblichen Luftverkehrsbetrieb oder die geänderten Luftarbeitseinsätze beziehen.

§ 3 - Nachdem er sichergestellt hat, dass der geplante gewerbliche Luftverkehrsbetrieb oder die geplanten Luftarbeitseinsätze die Bedingungen der Artikel 11 oder 12 erfüllen, kann der Generaldirektor:

1. die Änderung ohne Abänderung der zuvor ausgestellten Genehmigung genehmigen;
2. die Änderung genehmigen und die zuvor ausgestellte Genehmigung in diesem Sinn abändern;
3. die Änderung ablehnen.

§ 4 - Die Änderung darf erst nach Erhalt der Genehmigung des Generaldirektors durchgeführt werden.

Art. 15 - Die in den Artikeln 11 und 12 erwähnte Genehmigung kann ausgesetzt, entzogen oder eingeschränkt werden durch den Minister oder seinen Beauftragten:

1. bei Verletzung der Bedingungen des vorliegenden Erlasses oder der Genehmigung;
2. bei vorsätzlicher oder versehentlicher Verletzung der geltenden Luftverkehrsvorschriften;
3. bei Gefährdung der Flugsicherheit oder der Sicherheit von Personen oder Gegenständen am Boden;
4. wenn die Gebühren für die Genehmigung nicht bezahlt sind.

Der Betreiber informiert die GDLV schriftlich, sobald er seinen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb oder seine Luftarbeitseinsätze eingestellt hat. Seine Genehmigung endet von Gesetzes wegen automatisch am Datum dieser Mitteilung.

Art. 16 - In jedem der in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeuge sind ein oder mehrere feuerfeste Schilder an der Instrumententafel und am/an den Zugangspunkt(en) für den/die Fluggast/Fluggäste, gut lesbar für den Piloten und den/die Fluggast/Fluggäste, mit folgender Aufschrift anzubringen:

„Dieses Luftfahrzeug fliegt im Rahmen eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses. Es erfüllt nicht die Bedingungen für die Erteilung und die Aufrechterhaltung eines gewöhnlichen Lufttüchtigkeitszeugnisses.“

KAPITEL 5 — *Instandhaltung*

Art. 17 - § 1 - Der Eigentümer eines Luftfahrzeugs mit einem RCofA ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dieses Luftfahrzeugs verantwortlich.

Die Instandhaltung eines in Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe *a*) oder *b*) erwähnten Luftfahrzeugs, mit einer höchstzulässigen Startmasse von höchstens 2.000 kg muss durch den Piloten/Eigentümer und/oder durch zugelassenes Personal und/oder durch eine zugelassene Werkstatt durchgeführt werden.

Die Instandhaltung eines in Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe *a*) oder *b*) erwähnten Luftfahrzeugs mit einer höchstzulässigen Startmasse von höchstens 2.000 kg und das für den gewerblichen Luftverkehr (CAT) oder Luftarbeitseinsätze verwendet wird, muss durch eine zugelassene Werkstatt durchgeführt werden.

Die Instandhaltung eines in Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe *b*) erwähnten Luftfahrzeugs mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2.000 kg muss durch eine zugelassene Werkstatt durchgeführt werden.

Die Instandhaltung eines in Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe *c*) erwähnten Luftfahrzeugs muss durch eine zugelassene Werkstatt durchgeführt werden.

Der Minister legt die Bedingungen fest, die das Personal und die zugelassenen Werkstätten, die für die Instandhaltung der in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeuge verantwortlich sind, erfüllen müssen.

§ 2 - Die Instandhaltungsarbeiten werden durchgeführt gemäß:

1. dem in Artikel 5 § 1 Nr. 3 genannten Instandhaltungsprogramm;
2. den zum Zeitpunkt der Ausstellung des RCofA geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen;
3. jeder neuen Lufttüchtigkeitsanweisung, die der Entwurfsstaat nach Ausstellung des RCofA erlässt;
4. jeder durch den Generaldirektor erlassenen technischen Anweisung.

Art. 18 - Keine Änderung oder Reparatur, die nicht zuvor durch die GDLV oder den Hersteller genehmigt wurde, darf vorgenommen werden.

KAPITEL 6 — *Technische Spezifikationen*

Art. 19 - § 1 - Das Luftfahrzeug, das nicht mehr lufttüchtig ist oder nicht mehr über ein Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein in Artikel 2 Nr. 4 festgelegtes gleichwertiges Dokument verfügt, muss nach einem zuvor von der GDLV genehmigten Programm wiederhergestellt werden, bevor für dieses Luftfahrzeug ein Antrag für den Erhalt eines RCofA gestellt werden kann.

§ 2 - Bei der Erstellung einer Nachbildung eines historischen Luftfahrzeugs oder bei der Wiederherstellung eines in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeugs, sorgt der Eigentümer dafür, dass das Luftfahrzeug so weit wie möglich seinem ursprünglichen Zustand entspricht.

Der Minister oder sein Beauftragter kann die Einleitung des Verfahrens für die Ausstellung eines RCofA ablehnen, wenn sich herausstellt, dass der vorgeschlagene Entwurf derart vom Original abweicht, dass es nicht mehr als eine Nachbildung oder eine getreue Wiederherstellung angesehen werden kann.

§ 3 - In Abweichung von den Bestimmungen von Paragraph 2 können bestimmte vom Eigentümer vorgeschlagene Änderungen, die der Verbesserung der Sicherheit des Luftfahrzeugs dienen, vom Generaldirektor genehmigt werden, wenn das Luftfahrzeug nach diesen Änderungen noch stets als eine Nachbildung oder eine getreue Wiederherstellung des ursprünglichen Luftfahrzeugs angesehen werden kann.

Um ein angemessenes Sicherheitsniveau des Luftfahrzeugs zu gewährleisten, kann der Generaldirektor bestimmte Änderungen am Luftfahrzeug fordern.

KAPITEL 7 — *Lizenzen*

Art. 20 - Gemäß Artikel 30 § 3 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1954 zur Regelung der Luftfahrt besitzt der Pilot eines historischen Luftfahrzeugs oder eines Luftfahrzeugs ohne Inhaber einer Musterzulassung eine Pilotenlizenz gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 und die erforderlichen nationalen Qualifikationsnachweise für das Luftfahrzeug, in dem er seine Tätigkeiten ausübt.

Der Inhaber der in Absatz 1 erwähnten Lizenz und Qualifikationsnachweise ist dazu berechtigt, ausschließlich über nationalem Hoheitsgebiet, Flüge an Bord eines historischen Luftfahrzeugs oder eines Luftfahrzeugs ohne Inhaber einer Musterzulassung, das die Bedingungen des vorliegenden Erlasses erfüllt, durchzuführen.

Art. 21 - Um Flüge an Bord eines in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeugs durchführen zu können, muss der Pilot Inhaber eines gültigen ärztlichen Attests sein, das der Pilotenlizenz gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 entspricht, deren Inhaber er ist.

Art. 22 - Um Flüge an Bord eines historischen Ballons oder an Bord eines Ballons ohne Inhaber einer Musterzulassung durchführen zu können, muss der Pilot mindestens Inhaber einer gültigen Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz für Ballone (LAPL(B)) oder einer gültigen Ballonpilotenlizenz (BPL) sein und darf die Befugnisse dieser Lizenz in der jeweiligen Ballongruppe ausüben.

Art. 23 - Um Flüge an Bord eines historischen Hubschraubers oder eines Hubschraubers ohne Inhaber einer Musterzulassung durchführen zu können, ist der Pilot Inhaber:

a) einer gültigen Privatpilotenlizenz für Hubschrauber (PPL(H)), Berufspilotenlizenz für Hubschrauber (CPL(H)) oder Verkehrspilotenlizenz für Hubschrauber (ATPL(H));

b) einer Musterberechtigung „Anhang II (H)“, ausgestellt nach dem erfolgreichen Abschluss eines Lehrplans, der durch einen Ausbilder, abhängig vom verwendeten Hubschrauber und der Erfahrung des Bewerbers, festgelegt wird.

Der Lehrplan wird vorab von der GDLV genehmigt.

Art. 24 - § 1 - Auf der Grundlage ihrer technischen Merkmale erstellt der Generaldirektor eine Liste der historischen Flugzeuge und der Flugzeuge ohne Inhaber einer Musterzulassung, für die eine Musterberechtigung erforderlich ist.

§ 2 - Um Flüge an Bord eines historischen Flugzeugs oder eines Flugzeugs ohne Inhaber einer Musterzulassung durchzuführen, das nicht auf der Liste der Flugzeuge steht, für die eine Musterberechtigung erforderlich ist, muss der Pilot:

a) Inhaber einer gültigen Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (PPL(A)), Berufspilotenlizenz für Flugzeuge (CPL(A)) oder Verkehrspilotenlizenz für Flugzeuge (ATPL(A)) sein; und

b) Inhaber einer gültigen Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantrieb gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sein;

c) eine Ausbildung mit einem Ausbilder erfolgreich abgeschlossen haben, deren Inhalt vom Ausbilder je nach den Merkmalen des Luftfahrzeugs und der Flugerfahrung des Bewerbers festgelegt wird.

Der Ausbilder vermerkt den erfolgreichen Abschluss dieser Flugausbildung im Bordbuch des Piloten.

§ 3 - Um Flüge an Bord eines historischen Flugzeugs oder eines Flugzeugs ohne Inhaber einer Musterzulassung durchzuführen, das in der Liste der Flugzeuge steht, für die eine Musterberechtigung erforderlich ist, ist der Pilot Inhaber:

a) einer gültigen Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (PPL(A)), Berufspilotenlizenz für Flugzeuge (CPL(A)) oder Verkehrspilotenlizenz für Flugzeuge (ATPL(A)); und

b) einer Musterberechtigung „Anhang II (A)“, ausgestellt nach dem erfolgreichen Abschluss eines Lehrplans, der abhängig vom verwendeten Flugzeug und der Erfahrung des Bewerbers durch einen Ausbilder festgelegt wird.

Der Lehrplan wird vorab von der GDLV genehmigt.

Art. 25 - Die Musterberechtigung „Anhang II“ ist gültig bis zum letzten Tag des zwölften Monats nach dem Ausstellungsdatum oder bis zum Ende des Gültigkeitsdatums, wenn sie innerhalb des Gültigkeitszeitraums erneuert wurde.

Die Berechtigung wird in einer Anlage aufgenommen, deren Form der Generaldirektor festlegt, zur in Anwendung des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ausgestellten Lizenz.

Die Musterberechtigung „Anhang II“ wird erneut für gültig erklärt, wenn der Bewerber innerhalb der letzten drei Monaten vor Ende des Gültigkeitsdatums der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung auf einem Luftfahrzeug desselben Typs besteht.

Wenn die nationale Musterberechtigung „Anhang II“ abgelaufen ist, wird diese erneuert, nachdem der Bewerber einen Lehrplan erfolgreich abgeschlossen hat, der abhängig vom verwendeten Luftfahrzeug und der Erfahrung des Bewerbers durch einen Ausbilder festgelegt wird.

Der Lehrplan wird vorab von der GDLV genehmigt.

Art. 26 - Niemand darf die in Artikel 24 § 2 Buchstabe c) genannte Ausbildung oder die für die Ausstellung einer Musterberechtigung „Anhang II“ erforderliche Ausbildung durchführen, wenn er nicht Inhaber:

a) einer Lizenz ist und über die entsprechenden Befugnisse, für die von ihm zu erteilende Ausbildung verfügt;

b) einer gemäß dem Punkt FCL.905.FI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ausgestellten gültigen Fluglehrerberechtigung ist.

Art. 27 - Niemand darf die praktischen Prüfungen oder die Befähigungsüberprüfungen für die Ausstellung, die Erneuerung, die Gültigkeitserklärung oder die Verlängerung einer Musterberechtigung „Anhang II“ durchführen, wenn er nicht:

a) Inhaber einer Lizenz und der Musterberechtigungen ist, die den von ihm durchzuführenden praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen entsprechen;

b) Inhaber einer gemäß dem Punkt FCL.905.FI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ausgestellten gültigen Fluglehrerberechtigung ist;

c) Inhaber eines gemäß dem Punkt FCL.1005.FE der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ausgestellten gültigen Berechtigung als Flugprüfer ist;

d) zu diesem Zweck durch den Generaldirektor ernannt wurde.

Art. 28 - Der Generaldirektor kann die Musterberechtigung „Anhang II“ oder die in den Artikeln 22 bis 27 erwähnten Befugnisse aussetzen oder entziehen:

1. wenn ihr Inhaber nicht mehr die in den Artikeln 20 bis 27 erwähnten Bedingungen erfüllt;

2. wenn die Berechtigung durch Fälschen des vorgelegten Beweismaterials erhalten wurden;

3. bei nachlässiger Ausübung seiner Befugnisse;

4. im Fall der vorsätzlichen oder versehentlichen Verletzung der geltenden Luftverkehrsvorschriften;

5. bei Ausübung seiner Befugnisse unter Alkohol- oder Drogeneinfluss.

KAPITEL 8 — Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 29 - Die gültigen Lufttüchtigkeitszeugnisse und die Luftfahrtpässe, die vor Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses für die in Artikel 2 erwähnten Luftfahrzeuge ausgestellt oder erneuert wurden, werden durch ein RCofA ersetzt, in Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden Erlasses, spätestens am Ablaufdatum dieses Lufttüchtigkeitszeugnisses oder dieses Luftfahrtpasses.

Art. 30 - Bis zum 8. April 2018 darf der Inhaber einer belgischen Pilotenlizenz für Freiballone die Befugnisse dieser Lizenz an Bord eines historischen Ballons oder eines Ballons ohne Inhaber einer Musterzulassung in derselben Kategorie von Ballonen ausüben.

Art. 31 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Luftfahrt gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 24. September 2017

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität
Fr. BELLOT