

§ 2 - Der Föderalprokurator ist dafür zuständig, in Belgien jede Person zu verfolgen, die sich außerhalb des Staatsgebiets des Königreichs einer in den Artikeln 3 und 4 des Gesetzes vom 30. Dezember 2009 über die Bekämpfung der Seepiraterie erwähnten Straftat schuldig gemacht hat, wenn die Taten gegen ein belgisches Schiff begangen wurden oder wenn die Verdächtigen von belgischen Militärpersonen ergriffen worden sind.

§ 3 - Die in § 2 erwähnten Verfolgungen können stattfinden, auch wenn die Person nicht auf dem Staatsgebiet des Königreichs gefunden wird.

§ 4 - Der Föderalprokurator beurteilt die Zweckmäßigkeit der Verfolgungen, indem er den konkreten Umständen der Sache Rechnung trägt.

Sofern das betreffende Rechtsprechungsorgan die Eigenschaften der Unabhängigkeit, der Unparteilichkeit und der Billigkeit aufweist, wie dies insbesondere aus den relevanten internationalen Verbindlichkeiten, die Belgien und den Staat dieses Rechtsprechungsorgans binden, hervorgeht, kann er beschließen, dass diese Sache im Interesse einer geordneten Rechtspflege und unter Einhaltung der internationalen Verpflichtungen Belgiens bei einem der folgenden Rechtsprechungsorgane anhängig gemacht wird:

— entweder beim Rechtsprechungsorgan des Staates, dessen Flagge das Schiff, gegen das die Taten begangen wurden, führt,

— oder beim Rechtsprechungsorgan des Staates, dessen Staatsangehöriger der Täter ist, oder des Orts, wo der Täter gefunden werden kann,

— oder beim Rechtsprechungsorgan eines Drittstaats; dies sobald die Bedingungen für diese Verbringung in Übereinstimmung mit dem anwendbaren Völkerrecht mit diesem Staat vereinbart worden sind.

§ 5 - Das Auftreten als Zivilpartei ist erst zulässig, nachdem der Föderalprokurator entschieden hat, die Strafverfolgung auszuüben.

§ 6 - Die Rechtsprechungsorgane von Brüssel sind ausschließlich dafür zuständig, über die in den Artikeln 3 und 4 des Gesetzes vom 30. Dezember 2009 über die Bekämpfung der Seepiraterie erwähnten Straftaten zu erkennen.

#### KAPITEL 3 — Abänderungen des Gerichtsgesetzbuches

**Art. 4 - [Abänderungsbestimmung]**

#### KAPITEL 4 — Inkrafttreten

**Art. 5 -** Vorliegendes Gesetz tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2013/14262]

**29 MAI 2013. — Arrêté ministériel réglementant les atterrissages et décollages des hélicoptères en dehors des aérodromes**

La Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des Chances et le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, l'article 5, § 1<sup>er</sup>;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, l'article 43, § 4, remplacé par l'arrêté royal du 31 août 1979;

Vu l'arrêté ministériel du 24 décembre 1970 réglementant les atterrissages et les décollages d'hélicoptères en dehors des aérodromes;

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

Vu l'avis n° 52.287/4 du Conseil d'Etat, donné le 30 janvier 2013, en application de l'article 3, § 1<sup>er</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973,

Arrêtent :

**Article 1<sup>er</sup>.** § 1<sup>er</sup>. Sauf dans le cas où des hélicoptères doivent participer à des opérations de sauvetage et sans préjudice du respect de toutes autres dispositions légales applicables et des dispositions réglementaires régissant l'exploitation technique des aéronefs, les atterrissages et les décollages d'hélicoptères en dehors des aérodromes sont soumis aux conditions minimales définies ci-après :

1° avant le vol le pilote doit avoir reçu l'autorisation du propriétaire du terrain;

2° l'aire d'approche finale et de décollage doit couvrir un cercle ayant un diamètre d'au moins 1,5 fois la longueur totale de l'hélicoptère;

3° le sol de l'aire d'approche finale et de décollage sera de niveau, constitué d'une surface ferme, non poussiéreuse, et exempt de tout obstacle;

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2013/14262]

**29 MEI 2013. — Ministerieel besluit houdende regeling van het landen en het opstijgen van helikopters buiten de luchtvaartterreinen**

De Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

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

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, artikel 43, § 4, vervangen bij koninklijk besluit van 31 augustus 1979;

Gelet op het ministerieel besluit van 24 december 1970 houdende regeling van de landingen en opstijgingen van hefschroefvliegtuigen buiten de luchtvaartterreinen;

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

Gelet op het advies nr. 52.287/4 van de Raad van State, gegeven op 30 januari 2013, met toepassing van artikel 3, § 1, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973,

Besluiten :

**Artikel 1.** § 1. Behalve wanneer helikopters er moeten deelnemen aan reddingsoperaties en onverminderd de toepassing van alle andere wettelijke van kracht zijnde bepalingen en van de reglementaire bepalingen betreffende de technische exploitatie der luchtvaartuigen, is het landen en het opstijgen van helikopters buiten de luchtvaartterreinen van de hierna gestelde minimale eisen afhankelijk :

1° voor de vlucht moet de piloot een toelating van de eigenaar van het terrein verkregen hebben;

2° het eindnaderings- en opstijgareaal moet een cirkel met een diameter van ten minste 1,5 maal de totale lengte van de helikopter omvatten;

3° de oppervlakte van het eindnaderings- en opstijgareaal moet horizontaal, gehard EN stof- en hindernisvrij zijn;

4° l'aire d'approche finale et de décollage est entourée sur une distance d'au moins 3 mètres d'une surface dégagée d'obstacles;

5° à proximité de l'aire d'approche finale et de décollage, ne peuvent se trouver des objets qui pourraient mettre en danger la sécurité des atterrissages et décollages. De plus, il ne peut y avoir aucune maison à une distance de moins de 50 mètres de l'aire d'approche finale et de décollage, sauf après accord de l'habitant de la maison concernée;

6° l'aire d'approche finale et de décollage doit être accessible via au moins 2 axes formant un angle de minimum 90°;

7° les atterrissages et décollages doivent être réalisés dans des zones pour lesquelles il n'y a aucun obstacle perçant les surfaces ayant une pente de 12,5 % et délimitées par axe comme suit :

- un bord intérieur ayant la même dimension que le diamètre de l'aire d'approche finale et de décollage, tangent à cette dernière et perpendiculaire à l'axe d'approche et de décollage concerné;

- deux côtés de 250 mètres de long, prenant pour point de départ les extrémités de ce bord intérieur et ayant chacun une divergence de 10 % vers l'extérieur par rapport à l'axe.

Sous ces surfaces ne peut se trouver aucune construction à une distance de moins de 150 mètres de l'aire d'approche finale et de décollage;

8° d'autres hélicoptères ne peuvent se trouver sur ou à proximité de l'aire d'approche finale et de décollage, ni sous les axes d'approche et de décollage;

9° l'utilisation du même terrain est limitée à 4 atterrissages et 4 décollages par mois dont maximum 2 atterrissages et 2 décollages par semaine;

Moyennant l'autorisation préalable du Directeur général de la Direction générale Transport aérien, il peut être dérogé aux conditions minimales visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> pour des atterrissages et décollages d'hélicoptères utilisés pour des travaux aériens de génie civil.

§ 2. La représentation schématique de la surface décrite à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 7°, pour 1 axe est établie conformément au modèle annexé au présent arrêté.

§ 3. Lorsque cela est exigé pour la pratique d'exercices spécifiques dans le cadre d'une formation ou d'un examen, il peut être dérogé aux exigences de l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 3° à condition que l'instructeur ou l'examineur signe le carnet de vol pour cet exercice.

**Art. 2.** Sauf lorsque des hélicoptères doivent participer à des opérations de sauvetage, les décollages et atterrissages d'hélicoptères en dehors des aérodromes ne sont pas autorisés sans autorisation préalable du Directeur général de la Direction générale Transport aérien ou de son délégué, dans les cas suivants :

1° décollages et atterrissages pendant la nuit;

2° atterrissages ayant pour but le stationnement de l'hélicoptère pendant plus d'une nuit;

3° décollages et atterrissages à l'intérieur des villes et parties agglomérées de communes. Une aire d'approche finale et de décollage se rattachant à la campagne est considérée comme étant située en dehors des villes et parties agglomérées de communes.

**Art. 3.** Les décollages et atterrissages dans le cadre de baptêmes de l'air ne peuvent avoir lieu en dehors d'un aérodrome.

**Art. 4.** L'arrêté ministériel du 24 décembre 1970 réglementant les atterrissages et les décollages d'hélicoptères en dehors des aérodromes est abrogé.

**Art. 5.** Cet arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2013.

Bruxelles, le 29 mai 2013.

La Ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des Chances,  
Mme J. MILQUET  
Le Secrétaire d'état à la Mobilité  
M. WATHELET

4° rondom het eindnaderings- en opstijgareaal moet zich over een afstand van ten minste 3 meter een hindernisvrije oppervlakte bevinden;

5° er mogen zich in de nabijheid van het eindnaderings- en opstijgareaal geen voorwerpen bevinden die de veiligheid van het landen en het opstijgen in het gedrang kunnen brengen. Bovendien mag er geen enkele woning liggen op een afstand van minder dan 50 meter van het eindnaderings- en opstijgareaal behalve mits toestemming van de bewoner van de desbetreffende woning;

6° het eindnaderings- en opstijgareaal moet toegankelijk zijn via ten minste twee assen, die een hoek van minstens 90° vormen;

7° het landen en het opstijgen moet plaatsvinden in stroken waar geen enkele hindernis uitsteekt boven vlakken met een helling van 12,5 %, die per as als volgt begrensd worden :

- een horizontale binnenrand met dezelfde afmeting als de diameter van het eindnaderings- en opstijgareaal, eraan rakend en loodrecht op de betreffende naderings- en opstijgas;

- twee zijden van 250 meter lang, die vertrekken van de uiteinden van deze binnenrand en die aan weerszijden divergeren met 10 % ten opzichte van de as.

Onder deze vlakken mag zich geen enkel gebouw bevinden op een afstand van minder dan 150 meter van het eindnaderings- en opstijgareaal;

8° er mogen zich geen andere helikopters op of in de nabijheid van het eindnaderings- en opstijgareaal noch onder de naderings- en opstijgassen bevinden;

9° het gebruik van hetzelfde terrein is beperkt tot 4 keer landen en 4 keer opstijgen per maand, waarvan maximaal 2 keer landen en 2 keer opstijgen per week;

Mits een voorafgaande toelating van de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart, mag van de minimale voorwaarden bedoeld in het eerste lid worden afgeweken voor het landen en het opstijgen van helikopters die ten behoeve van de burgerlijke bouwkunde voor luchtarbeid worden gebruikt.

§ 2. De schematische voorstelling van het vlak beschreven in artikel 1, § 1, 7° voor 1 as wordt vastgesteld volgens het als bijlage bij dit besluit gevoegde model.

§ 3. Wanneer dit vereist is voor het uitvoeren van specifieke oefeningen in het kader van een opleiding of examen, mag van de eisen in artikel 1, § 1, 3° afgeweken worden, op voorwaarde dat de instructeur of examinator het vliegboek ondertekent voor deze oefening.

**Art. 2.** Behalve wanneer helikopters er moeten deelnemen aan reddingsoperaties is het opstijgen en het landen van helikopters buiten de luchtvaartterreinen in de volgende gevallen niet toegelaten zonder voorafgaandelijke toelating van de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of van zijn gemachtigde :

1° het opstijgen en het landen gedurende de nacht;

2° het landen met als doel de helikopter langer dan een nacht te stationeren;

3° het opstijgen en het landen in steden en bebouwde gedeelten van gemeenten. Een eindnaderings- en opstijgareaal dat aansluit met het open veld, wordt beschouwd als niet gelegen in steden en bebouwde gedeelten van gemeenten.

**Art. 3.** Het opstijgen en het landen in het kader van luchtdopen mag niet plaatsvinden buiten een luchtvaartterrein.

**Art. 4.** Het ministerieel besluit van 24 december 1970 houdende regeling van de landingen en opstijgingen van helikopters buiten de luchtvaartterreinen wordt opgeheven.

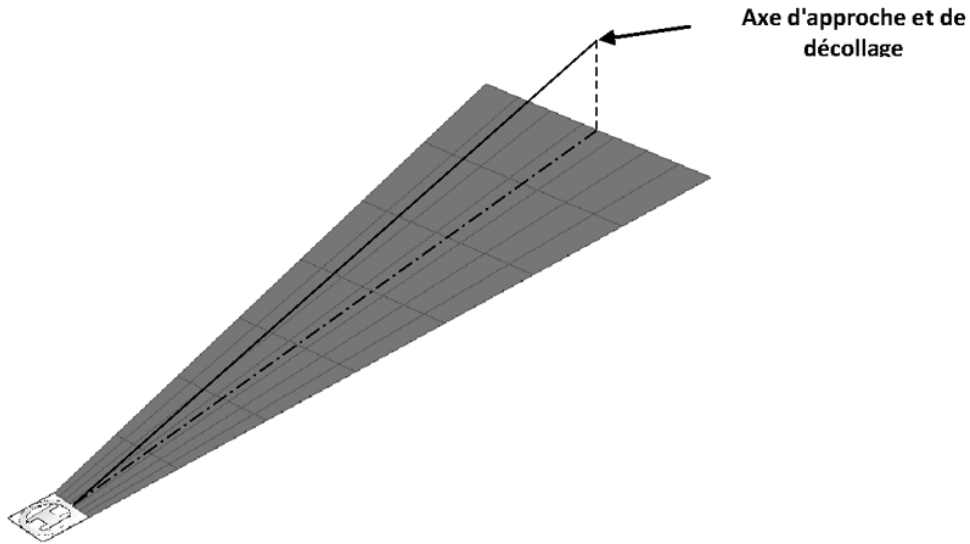
**Art. 5.** Dit besluit treedt in werking op 1 oktober 2013.

Brussel, 29 mei 2013.

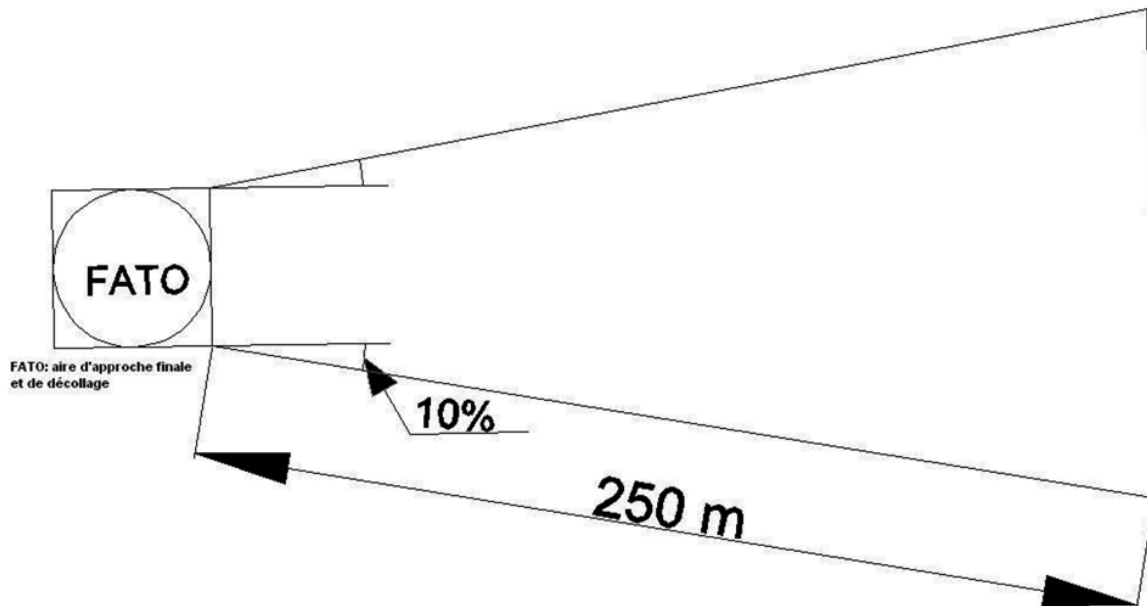
De Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen,  
Mevr. J. MILQUET  
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
M. WATHELET

**Annexe à l'arrêté ministériel du 29 mai 2013 réglementant  
les atterrissages et décollages des hélicoptères en dehors des aérodromes**  
Représentation schématique de la surface décrite à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 7<sup>o</sup>, pour 1 axe

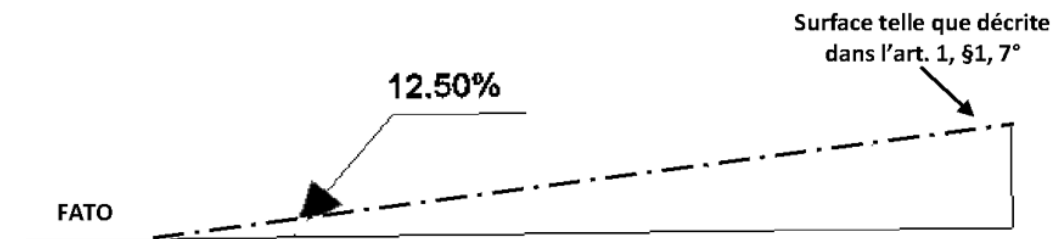
1) Illustration 3D :



2) Vue en élévation :



3) Coupe :

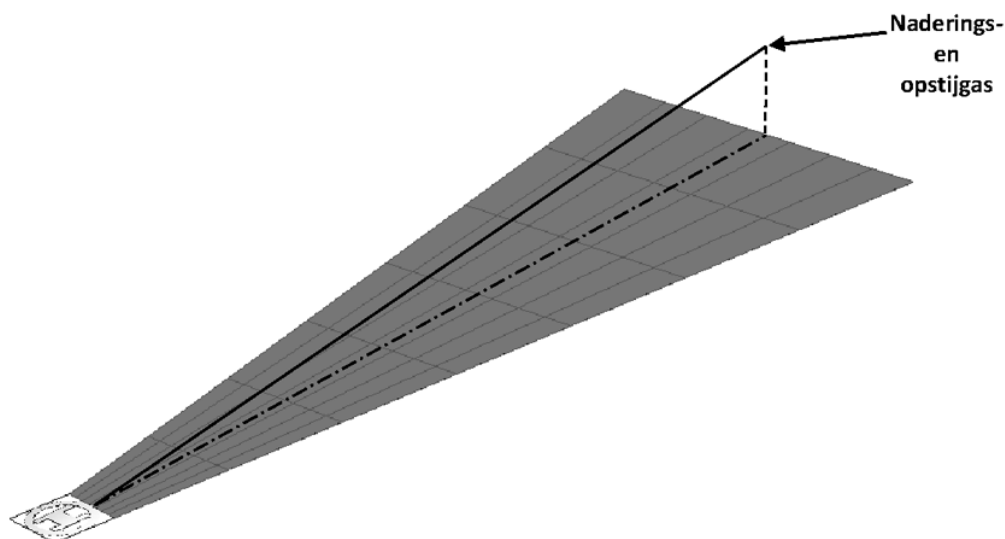


Vu pour être annexé à l'arrêté du 29 mai 2013 réglementant les atterrissages et décollages des hélicoptères en dehors des aérodromes.

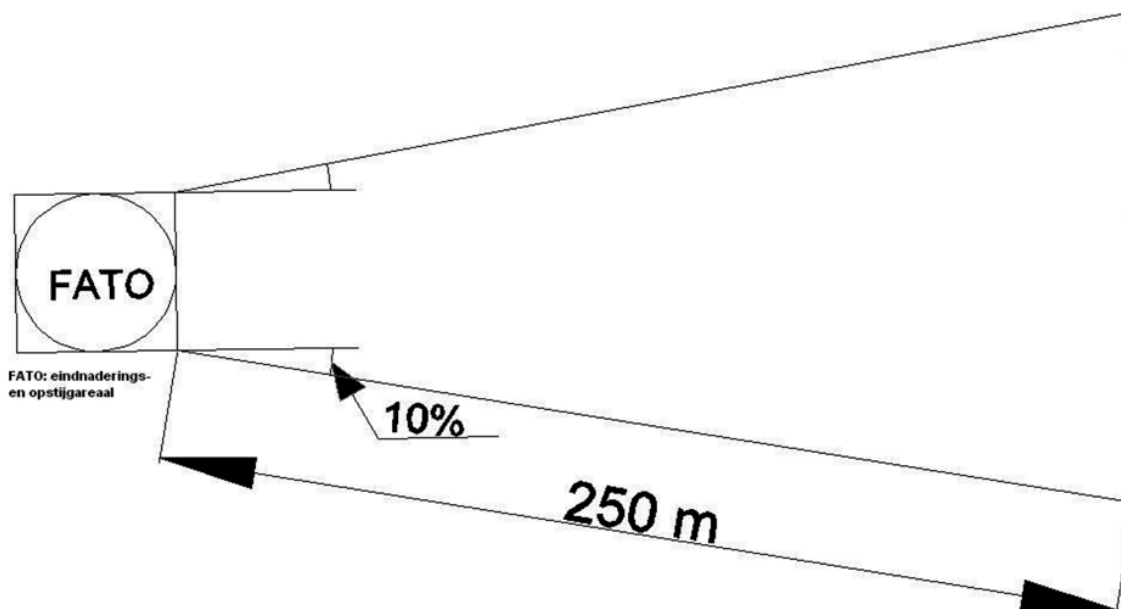
La Ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des Chances,  
Mme J. MILQUET  
Le Secrétaire d'état à la Mobilité,  
M. WATHELET

Bijlage bij het ministerieel besluit van 29 mei 2013  
houdende regeling van het landen en het opstijgen van helikopters buiten de luchtvaartterreinen  
Schematische voorstelling van het vlak beschreven in artikel 1, § 1, 7° voor 1 as :

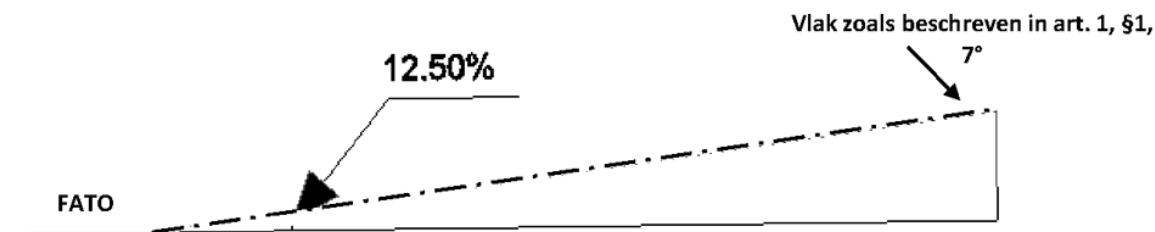
1) 3D illustratie :



2) Bovenaanzicht :



3) Doorsnede :



Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van 29 mei 2013 houdende regeling van het landen en het opstijgen van helikopters buiten de luchtvaartterreinen.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen,  
Mevr. J. MILQUET  
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
M. WATHELET