MTL. - 1 - 1 coördinatie bureau L.3215/2.

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 21e October 1952 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot regeling der luchtvaart", zoals het door de Minister op 18 December 1952 en 1 April 1953 gewijzigd werd, heeft de 18e Juni 1953 het volgend advies gegeven:

ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 21 octobre 1952, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "réglementant la navigation aérienne", tel qu'il a été amendé par le Ministre les 18 décembre 1952 et 1er avril 1953, a donné le 18 juin 1953 l'avis suivant :

De strekking van het ontwerp van koninklijk besluit is tweeërlei : enerzijds het in werking brengen van de wet van 27 Juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 November 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, welke wet, luidens haar artikel 42, pas op de bij koninklijk besluit bepaalde datum in werking zal treden, anderzijds het vaststellen van de reglementsbepalingen inzake de luchtvaart. Rechtsgrond voor de reglementsbepalingen van het ontwerp vormen de artikelen 5 en 8 der wet van 27 Juni 1937. Artikel 5 verleent de Koning de macht tot het uitvaardigen van "al de reglementsvoorschriften betreffende de luchtvaart en inzonderheid die betreffende de luchtvaartuigen, dezer bemanning, de luchtvaart en het luchtverkeer, het domein en de openbare diensten bestemd voor die luchtvaart en dat luchtverkeer, de bij de reglementen voorziene rechten, taksen, vergoedingen of gelden waaraan het gebruik van die domeinen en openbare diensten onderworpen is".

Artikel 8 verklaart de wetsbepalingen betreffende de in-, uit- en doorvoer van goederen te water en te land toepasselijk op de in-, uit- en doorvoer door de lucht, en machtigt de Koning tot het uitvaardigen van bijzondere reglementsvoorschriften betreffende het luchtverkeer. Dit artikel vormt de rechtsgrond voor de bepalingen van het ontwerp met betrekking tot de douanecontrôle op de goederen die door de lucht worden vervoerd. Die bepalingen zijn vervat in de artikelen 37, 81 bis en 82 van het ontwerp; in de door de Raad van State voorgestelde tekst zijn zij in de artikelen 45, 84 en 85 opgenomen.

.../...

De Staten, die de 7e December 1944 te Chicago ondertekende overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart hebben gesloten, hebben zich bij artikel 37 van die overeenkomst er toe verbonden, naar de grootst mogelijke mate van eenvormigheid in de regeling te streven, wanneer zodanige eenvormigheid de luchtvaart kan vergemakkelijken en ten goede komen.

Om dat doel te bereiken heeft de overeenkomst onder de naam "Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie" een internationaal lichaam ingesteld, dat namelijk tot taak heeft aanbevelingen,"bijlagen bij de overeenkomst"genoemd, uit te werken en aan de verdragsluitende Staten ter kennis te brengen.

Het in werking treden van een bijlage doet voor iedere Staat de verplichting ontstaan, zijn regeling aan de aanbevolen normen aan te passen. Absoluut is die verplichting evenwel niet : volgens artikel 38 der overeenkomst heeft immers iedere Staat het recht de aanbevelingen der Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie niet in alle opzichten na te leven, wanneer hij dat niet kan of wanneer hij het nodig acht voorschriften te aanvaarden welke in een bepaald opzicht van de aanbevolen voorschriften afwijken.

Daar de overeenkomst van Chicago bij de wet van 30 April 1947 is goedgekeurd, moeten de op basis van de wet van 27 Juni 1937 uitgevaardigde reglementsbepalingen zoveel enigszins mogelijk met de aanbevelingen der Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie overeenstemmen. Volgens het verslag aan de

.../...

Koning is die verplichting nageleefd. Ook voor de Minister, aan wie het ontwerp de macht opdraagt tot het regelen van sommige technische punten, zal die verplichting gelden.

\+

\+ \+

Met inachtneming van de door de Regering voorgestelde amendementen, waarvan sommige beantwoorden aan opmerkingen welke de Raad van State tijdens de bespreking van het ontwerp heeft gemaakt, stelt de Raad van State een nieuwe tekst voor waarbij wel enige uitleg moet worden gegeven.

Het in werking treden der wet van 27 Juni 1937 is een essentiële en voorafgaande maatregel, die dan ook in een voorafgaand hoofdstuk moet worden aangekondigd, en niet onder de slotbepalingen, zoals in het ontwerp het geval was.

Volgens de artikelen 29 en 31 van de overeenkomst van Chicago moet elk in de internationale luchtvaart gebezigde luchtvaartuig voorzien zijn van een bewijs van luchtwaardigheid; derhalve zal het luchtvaartuig, waarvoor de "luchtvaartpas" genoemd in artikel 16 van het ontwerp (artikel 27 van de hierna voorgestelde tekst) is afgegeven, enkel in het nationaal luchtruim mogen vliegen.

.../...

Artikel 35 van de hierna voorgestelde tekst brengt een juistere formulering van de in artikel 89 van het Regeringsontwerp vervatte bepaling, welke de Minister machtigt tot het vaststellen van de voorwaarden waaronder de luchtvaartscholen en -cursussen door de Staat worden erkend. Volgens de inlichtingen welke de door de Minister van Verkeerswezen gemachtigde ambtenaar heeft verstrekt, heeft de Regering de bedoeling de houders van een door een school of erkende cursus afgegeven getuigschrift te ontslaan van alle of van sommige examens die voor het bekomen der vergunningen en bevoegdverklaringen worden ingericht. De door de Raad van State voorgestelde tekst omschrijft de draagwijdte der erkenning nader en brengt de bepaling betreffende de luchtvaartscholen en -cursussen onder hoofdstuk IV "Vergunningen voor het personeel". Gelet op de gevolgen der erkenning hoort de zoëven bedoelde bepaling immers veeleer bij die welke verband houden met het afgeven der vergunningen dan bij die betreffende de exploitatie, waaronder zij in het Regeringsontwerp voorkomt.

De artikelen 54, 61 en 65 van het ontwerp (artikelen 61, 68 en 71 in de voorgestelde tekst) bepalen dat de luchtvaartuigen in sommige omstandigheden de lichten moeten voeren als bepaald in bijlage 2 bij de overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart, en dat alleen de in die bijlage genoemde seinen mogen gebruikt worden. Het in die artikelen bedoelde document is enkel een aanbeveling van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie aan de Staten die de overeenkomst van Chicago hebben goedgekeurd. Het is in België niet bekendgemaakt en moet er ook niet worden bekendgemaakt.

.../...

Om niet te moeten verwijzen naar teksten die het publiek niet op officiële wijze ter kennis zijn gebracht, stelt de Raad van State voor, de Minister te belasten met het bepalen van de te gebruiken lichten en seinen. Overeenkomstig de bepalingen der overeenkomst van Chicago zal de Minister, wanneer hij van die verordenende bevoegdheid gebruik maakt, zijn regeling in overeenstemming moeten brengen met de door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie aan de Staten medegedeelde aanbevelingen.

Over de manoeuvres op het water wordt gehandeld in de artikelen 56 tot 61 van het ontwerp (artikelen 63 tot 68 in de voorgestelde tekst).

Die artikelen regelen de vaart der watervliegtuigen en inzonderheid de voorrang bij het passeren tussen watervliegtuigen en schepen. De in die artikelen vervatte bepalingen zijn aanbevolen door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, die het woord "vaartuig" gebruikt en daarvoor als definitie geeft : "elk drijvend voorwerp, anders dan een watervliegtuig op het water gebruikt of in staat te worden gebruikt als een middel van vervoer te water".

Daar aan het woord "schip" (of zeeschip) in het Belgisch recht een nauwkeurige definitie is gegeven, namelijk die van artikel 1 van Boek II van het Wetboek van Koophandel, stelt de Raad van State voor deze te vervangen door de uitdrukking "ander vaartuig". Het woord "vaartuig" wordt immers gebruikt in het koninklijk besluit van 22 Januari 1929 houdende politiereglement

.../...

van de scheepvaart in de wateren van de Belgische kust en van haar havens in de betekenis van "alle bodem, schip, boot, schuit, vlot, drijvend tuig, met inbegrip van alle watervliegtuig, gebezigd voor de zee-, rivier- of kanaalvaart".

Artikel 62 van het ontwerp bepaalt dat in de gevallen, waarin het internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee toepasselijk is, de op het water manoeuvrerende luchtvaartuigen de voorschriften van dat reglement in acht moeten nemen. De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie heeft het aannemen van die bepaling aanbevolen, er op wijzende dat dit reglement bijlage B vormde bij de slotakte van de in 1948 te Londen gehouden internationale conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee. Het door die conferentie uitgewerkte verdrag is bij de wet van 28 December 1951 goedgekeurd. Die goedkeuring heeft echter geen betrekking op het internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, dat geen gedeelte van het verdrag is, doch een bijlage die eenvoudig aan de verdragsluitende Staten is aanbevolen.

Dat reglement, waarvan het aannemen wordt aanbevolen, is in België nog niet in werking gesteld. Derhalve kan het bepaalde in artikel 62 van het ontwerp worden weggelaten. In de regeling betreffende de luchtvaart zal het eerst moeten worden ingevoegd, wanneer het internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee in werking treedt.

.../...

Daarom is die bepaling in de door de Raad van State voorgestelde tekst niet opgenomen.

De artikelen 63 en 64 van het ontwerp betreffen het vliegplan. Volgens de inlichtingen, die de door de Minister van Verkeerswezen aangewezen ambtenaar heeft verstrekt, is het vliegplan verplicht in het geval waarvan sprake in artikel 79, namelijk bij instrumentvlucht in het gecontrôleerde luchtruim, terwijl het in de andere gevallen facultatief is. In de voor de artikelen 69 en 70 voorgestelde tekst wordt nader bepaald in welke gevallen het vliegplan wel en in welke gevallen het niet verplicht is.

In de door de Raad van State voorgestelde tekst zijn de bij de artikelen 72 en 74 van het ontwerp gestelde regelen niet opgenomen. Volgens artikel 72 moet elk gezagvoerder van een luchtvaartuig die een zichtvlucht uitvoert alle nuttige maatregelen treffen om zijn luchtvaartuig in de voor die vlucht bepaalde voorwaarden te handhaven. Artikel 74 bepaalt dat elk gezagvoerder van een luchtvaartuig die zijn luchtvaartuig niet in de voorwaarden voor zichtvluchten kan handhaven, van de vlucht afziet, ze onderbreekt of zich gedraagt naar de bepalingen betreffende de instrumentvluchten. Die artikelen leggen geen enkele verplichting op die niet reeds volgt uit artikel 71 van het ontwerp (artikel 76 voorgestelde tekst), waar bepaald wordt onder welke voorwaarden zichtvluchten mogen worden uitgevoerd. Luidens artikel 86 van het ontwerp is de gezagvoerder van een luchtvaartuig, of hij de stuurorganen bedient of niet, verantwoordelijk voor het naleven der bepalingen inzake het luchtverkeer, ongeacht de door een lid van het stuurpersoneel persoonlijk opgelopen verantwoordelijkheden.

.../...

De strafrechtelijke aansprakelijkheid van de gezagvoerder van een luchtvaartuig en van de leden van het stuurpersoneel is geregeld in hoofdstuk II der wet van 27 Juni 1937. Artikel 21 van die wet stelt namelijk de gezagvoerder van een luchtvaartuig verantwoordelijk voor het naleven van de reglementsbepalingen inzake het verkeer der luchtvaartuigen. En voor de leden van het stuurpersoneel is de verantwoordelijkheid namelijk geregeld in artikel 31, dat straffen bepaalt voor al wie onvrijwillig of bij gemis van vooruitzicht of bij gebrek aan voorzorg een zodanig feit zal hebben gepleegd, dat de zich aan boord van een luchtvaartuig bevindende personen in gevaar komen.

Artikel 5 der wet van 27 Juni 1937, dat de Koning bevoegdheid verleent om de luchtvaart te regelen, machtigt hem niet om van de in die wet opgenomen strafbepalingen af te wijken. Artikel 86 van het ontwerp heeft dan ook geen andere draagwijdte dan de in hoofdstuk II van de wet vervatte strafbepalingen in herinnering te brengen, zonder ze in bijzonderheden over te nemen. Daar het geen nut heeft, in een verordenende tekst aan die wetsbepalingen te herinneren, is het bepaalde in artikel 86 van het ontwerp niet in de door de Raad van State voorgestelde tekst overgenomen.

Sommige bepalingen van het ontwerp moeten dienen om de douanecontrôle op de per vliegtuig vervoerde goederen te verzekeren. Het betreft de artikelen 37, 81 bis en 82 (artikelen 45, 84 en 85 in de voorgestelde tekst) waarvan het eerste bepaalt, dat de douanevliegvelden mede door de Minister van Financiën worden aangewezen. Het ontwerp moet dan ook voor medeondertekening aan de Minister van Financiën worden voorgelegd.

.../...

Artikel 98 van de hierna voorgestelde tekst houdt rekening met de bedoelingen van de Regering, zoals de gemachtigde van de Minister van Verkeerswezen ze aan de Raad van State heeft uiteengezet.

De andere bij het ontwerp te maken opmerkingen betreffen alleen de vorm en blijken voldoende uit de hierna voorgestelde tekst:

KONINKLIJK BESLUIT TOT REGELING DER LUCHTVAART.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, HEIL.

Gelet op de wet van 27 Juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 November 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op haar artikelen 5, 8 en 42 ;

Gelet op de wet van 30 April 1947 tot goedkeuring van de overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, op 7 December 1944 te Chicago ondertekend ;

Gelet op het advies van de Raad van State ;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

.../...

HOOFDSTUK I. - VOORAFGAANDE BEPALING.

Artikel 1.-

De wet van 27 Juni 1937 treedt ... in werking.

HOOFDSTUK II. - INSCHRIJVING VAN DE LUCHTVAARTUIGEN.

Afdeling 1.- Aanvraag om inschrijving.

Artikel 2.-

Een register voor inschrijving van de luchtvaartuigen, "luchtvaartuigregister" genaamd, wordt ingesteld.

Artikel 3.-

Op aanvraag worden ingeschreven :

1° de Staatsluchtvaartuigen ;

2° de private luchtvaartuigen welke geheel in volle of blote eigendom toebehoren aan Belgen die in België, in Belgisch-Congo of in de onder voogdij staande gebieden hun woonplaats hebben ;

3° de private luchtvaartuigen welke geheel in volle of blote eigendom toebehoren aan rechtspersonen naar Belgisch recht, waarvan de hoofdelijke vennoten, de beherende vennoten, de beheerders, de zaakvoerders of lasthebbers Belgen zijn.

.../...

§ 2. Met machtiging van de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, of van zijn gemachtigde, mogen ingeschreven worden :

1° de private luchtvaartuigen welke gedeeltelijk in volle of blote eigendom toebehoren :

a) aan Belgen die in België, in Belgisch-Congo of in de onder voogdij staande gebieden hun woonplaats hebben ;

b) aan rechtspersonen naar Belgisch recht die voldoen aan de eisen in vorenstaande § 1, 3°, gesteld ;

2° de private luchtvaartuigen welke geheel of gedeeltelijk in volle of blote eigendom toebehoren ;

a) aan Belgen die hun woonplaats in het buitenland hebben, maar met het oog op de inschrijving een gekozen woonplaats in het Koninkrijk hebben ;

b) aan rechtspersonen naar Belgisch recht die niet voldoen aan de eisen in vorenstaande § 1, 3°, gesteld of aan rechtspersonen naar Congolees recht;

c) aan vreemdelingen die gemachtigd zijn hun woonplaats in België te vestigen of in België verblijf te houden en die er sedert ten minste een jaar ononderbroken verblijf houden ;

d) aan vreemdelingen die sedert ten minste een jaar in de kolonie of in de onder voogdij staande gebieden verblijf houden ;

e) aan vreemde rechtspersonen die in het koninkrijk sedert ten minste een jaar een bedrijfszetel, een agentschap of een bureau hebben.

Artikel 4.-

Een uittreksel uit het luchtvaartuigregister wordt afgegeven aan al wie zulks aanvraagt.

Artikel 5.-

Geen enkel in het buitenland ingeschreven luchtvaartuig wordt in België ingeschreven alvorens het in het buitenlands register is doorgehaald.

Artikel 6.-

De inschrijving in het buitenland van een vroeger in het Belgisch luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig heeft in het Rijk slechts uitwerking indien de inschrijving in dat luchtvaartuigregister vooraf is doorgehaald.

Artikel 7.-

§ 1. De in artikel 3 bedoelde personen, die in België een luchtvaartuig wensen te laten inschrijven, richten aan de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is onder aangetekende omslag een ondertekende inschrijvingsaanvraag.

.../...

§ 2. In de inschrijvingsaanvraag wordt opgave gedaan van :

1° de kenmerken van het luchtvaartuig, het jaar waarin het gebouwd is, zijn reeksnummer, het getal van zijn motoren met hun gehomologeerd vermogen ;

2° naam en woonplaats van de bouwer van het luchtvaartuig ;

3° het gebruik waarvoor het luchtvaartuig bestemd is ;

4° zo de eigenaar een natuurlijke persoon is, zijn naam, voornamen, nationaliteit, beroep, woon- en verblijfplaats en, in voorkomend geval, zijn gekozen woonplaats zo de eigenaar een rechtspersoon is, de benaming, de maatschappelijke zetel, de plaats en de datum van oprichting, de naam, voornamen, nationaliteit, woon- en verblijfplaats van de hoofdelijke vennoten, beheerders of zaakvoerders die voor de firma mogen tekenen.

Indien verscheidene natuurlijke of rechtspersonen op het luchtvaartuig rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben, vermeldt de aanvraag de aard en de hoegrootheid van die rechten, alsmede, voor elke van die personen, de hierboven bepaalde aanwijzingen.

§ 3. Bij de aanvraag worden gevoegd :

1° een nationaliteitsbewijs van elke der natuurlijke personen en de statuten van elke der rechtspersonen, die voor de inschrijving in aanmerking worden genomen ;

.../...

2° de titels waaruit de eigendom blijkt ;

3° in voorkomend geval een getuigschrift van doorhaling in het buitenlandse register.

Artikel 8.-

Van elk feit, dat aanleiding geeft tot wijziging van de opgaven die volgens artikel 7 moeten voorkomen in de aanvraag en de bescheiden met het oog op de inschrijving over te leggen, moet binnen dertig dagen door de eigenaar van het luchtvaartuig schriftelijk kennis worden gegeven aan de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

Afdeling 2.- Bewijs van inschrijving.

Artikel 9.-

Een bewijs van inschrijving wordt afgegeven aan de eigenaar van een behoorlijk in het luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig.

Artikel 10.-

In geval van ongewilde buitenbezitstelling van het bewijs, kan de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, of zijn gemachtigde dat vervangen.

Artikel 11.-

§ 1. Het bewijs is niet meer geldig :

.../...

1° ingeval de eigendom van het luchtvaartuig wordt overgedragen;

2° ingeval een der oorzaken van doorhaling van ambtswege van de inschrijving zich voordoet;

3° ingeval doorhaling plaats heeft op grond van artikel 13.

§ 2. Wanneer het bewijs niet meer geldig is, is de eigenaar van het luchtvaartuig gehouden het onmiddellijk terug te zenden aan de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

Afdeling 3.- Doorhaling der inschrijving.

Artikel 12.-

De inschrijving in het luchtvaartuigregister wordt ambtshalve doorgehaald :

1° wanneer het luchtvaartuig buiten gebruik is;

2° wanneer men van het luchtvaartuig geen nieuws meer heeft sedert zes maanden, gerekend van de dag van zijn vertrek of van de dag waarop het laatst ontvangen nieuws betrekking heeft;

3° wanneer niet meer voldaan wordt aan de in artikel 3 omschreven inschrijvingsvoorwaarden.

Artikel 13.-

De inschrijving, die op grond van artikel 3, § 2, heeft plaats gehad, kan te allen tijde door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of door zijn gemachtigde worden doorgehaald.

.../...

Artikel 14.-

§ 1. Van de doorhaling wordt aan de eigenaar van het luchtvaartuig schriftelijk kennis gegeven.

§ 2. Een bewijs van doorhaling wordt afgegeven aan al wie zulks aanvraagt.

Afdeling 4. - Nationaliteits- en inschrijvingskenmerken.

Artikel 15.-

Elk in het luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig voert:

1° de kenmerken der Belgische nationaliteit, namelijk de letters O.O.;

2° het inschrijvingskenmerk, bestaande in een groep van drie letters als bepaald door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

Het nationaliteitskenmerk staat vóór het inschrijvingskenmerk en is hiervan gescheiden door een horizontale streep.

Artikel 16.-

Plaats, afmetingen en letters van de in artikel 15 bedoelde kenmerken worden voorgeschreven door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

.../...

Artikel 17.-

Elk gezagvoerder van een luchtvaartuig moet er voor waken dat de in artikel 15 bedoelde kenmerken goed zichtbaar zijn.

Artikel 18.-

Een identificatieplaat van een vuurvaste stof, waarop de identiteit van de eigenaar, alsmede de nationaliteits- en inschrijvingskenmerken gegraveerd zijn, wordt op een goed in 't oog vallende plaats, dichtbij de hoofdingang op de mand, de gondel of de romp van elk luchtvaartuig bevestigd.

HOOFDSTUK III. - GESCHIKTHEID TOT VLIEGEN VAN DE LUCHTVAARTUIGEN.

Afdeling 1. - Eisen inzake geschiktheid tot vliegen.

Artikel 19.-

De eisen inzake geschiktheid tot vliegen worden vastgesteld door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

Afdeling 2. - Maatregelen in verband met de bouw.

Artikel 20.-

Al wie zich voorneemt een luchtvaartuig te bouwen moet :

.../...

1° daarvan kennis geven aan de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast;

2° alle bescheiden bezorgen en alle proeven verrichten welke geëist worden door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of door dezes gemachtigde;

3° de Minister op de hoogte te brengen van elke wijziging die hij voornemens is in het luchtvaartuig tijdens dezes bouw aan te brengen.

Afdeling 3. - Bewijs van luchtwaardigheid.

Artikel 21.-

De geschiktheid tot vliegen van een in het luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig blijkt uit een bewijs van luchtwaardigheid, uitgereikt door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of door zijn gemachtigde.

Het bewijs van luchtwaardigheid is geldig voor een duur van zes maanden ingaande op de datum waarop het is uitgereikt. Het kan voor opeenvolgende tijdperken van zes maanden worden vernieuwd.

Echter kan de Minister voor sommige categorieën van luchtvaartuigen de geldigheidsduur van het bewijs van luchtwaardigheid op ten hoogste een jaar bepalen.

.../...

Artikel 22.-

§ 1. Met het oog op het uitreiken van het bewijs van luchtwaardigheid controleren de beambten, aangewezen door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, of aan de eisen inzake geschiktheid tot vliegen is voldaan.

§ 2. Met het oog op de vernieuwing van het bewijs van luchtwaardigheid controleren voornoemde beambten of aan de eisen inzake geschiktheid tot vliegen is voldaan. Zij houden daarbij rekening met het onderhoud van het luchtvaartuig en met de contrôle die erkende technische diensten hierop hebben geoefend.

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, bepaalt de eisen inzake erkenning van de technische diensten.

Hij verleent die erkenning, schorst ze of trekt ze in bij een met redenen omklede beslissing.

Artikel 23.-

De Minister of zijn gemachtigde kan weigeren, het bewijs van luchtwaardigheid af te geven, wanneer de bouwer het bepaalde in artikel 20 niet heeft nageleefd.

Artikel 24.-

De in artikel 22 genoemde beambten mogen nagaan hoe het staat met het onderhoud der luchtvaartuigen waarvoor een bewijs van luchtwaardigheid is uitgereikt.

.../...

Artikel 25.-

Het bewijs van luchtwaardigheid waarvan de geldigheidsduur is verstreken en dat niet wordt vernieuwd, moet teruggezonden worden aan de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

Artikel 26.-

§ 1. De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde kan het bewijs van luchtwaardigheid intrekken :

1° ingeval een gedeelte van het luchtvaartuig wordt gewijzigd;

2° ingeval van beschadiging.

§ 2. Het bewijs van luchtwaardigheid wordt door de Minister of zijn gemachtigde ingetrokken :

1° wanneer het luchtvaartuig niet meer voldoet aan de eisen inzake geschiktheid tot vliegen;

2° voor luchtvaartuigen die geheel of gedeeltelijk door een erkende technische dienst worden onderhouden en gecontroleerd, wanneer de erkenning van de technische dienst wordt geschorst of ingetrokken.

Artikel 27.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde, kan voor elk luchtvaartuig een voorlopige vliegvergunning, "luchtvaartpas" genoemd, verlenen.

.../...

Deze pas vermeldt onder welke bijzondere voorwaarden het luchtvaartuig mag gebruikt worden.

Afdeling 4. - Beschadiging, herstellingen en wijzigingen.

Artikel 28.-

De eigenaar of de exploitant van een luchtvaartuig brengt de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast ten spoedigste op de hoogte van elke door een luchtvaartuig opgelopen schade.

Artikel 29.-

Zonder machtiging van de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of van zijn gemachtigde mag aan een luchtvaartuig dat van een bewijs van luchtwaardigheid is voorzien generlei herstelling of wijziging worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK IV. - VERGUNNINGEN VOOR HET PERSONEEL.

Afdeling 1. - Vergunningen voor de leden van het stuurpersoneel.

Artikel 30.-

Niemand mag lid zijn van het stuurpersoneel van een luchtvaartuig, zo hij geen houder is van de met zijn functie overeenstemmende vergunning.

.../...

Artikel 31.-

De vergunningen voor de leden van het stuurpersoneel zijn :

1° de oefenvergunning;

2° de beperkte vergunning van privaat vliegtuigbestuurder;

3° de vergunning van privaat vliegtuigbestuurder;

4° de beperkte vergunning van beroepsvliegtuigbestuurder;

5° de vergunning van beroepsvliegtuigbestuurder;

6° de vergunning van beroepsvliegtuigbestuurder 1e klasse;

7° de vergunning van lijnvliegtuigbestuurder;

8° de vergunning van privaat bestuurder van helicopter;

9° de vergunning van beroepsbestuurder van helicopter;

10° de vergunning van zweefvlieger;

11° de vergunning van bestuurder van vrije ballon;

12° de vergunning van navigator;

13° de vergunning van boordwerktuigkundige;

14° de vergunning van boordradio-operator;

15° de vergunning van boordradio-telefonist.

Afdeling 2.- Vergunningen voor personeel dat niet tot het stuurpersoneel behoort.

Artikel 32.-

Niemand mag luchtverkeersleider, werktuigkundige voor het onderhoud van luchtvaartuigen of dispatcher zijn, tenzij hij houder is van de met zijn functie overeenstemmende vergunning.

.../...

Afdeling 3.- Bepalingen gemeen aan alle vergunningen.

Artikel 33.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast bepaalt, zo daartoe aanleiding bestaat, de bijzondere bevoegdverklaringen welke verbonden zijn aan de in de artikelen 31 en 32 opgesomde vergunningen.

Artikel 34.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, stelt vast :

1° de eisen inzake leeftijd, lichamelijke en geestesgeschiktheid, kennis, ervaring en bekwaamheid, waaraan voldaan moet worden om de vergunningen en bevoegdverklaringen te bekomen;

2° de geldigheidsduur der vergunning;

3° de functies die op grond van de vergunningen mogen uitgeoefend worden.

Hij kan examens inrichten voor het bekomen van de vergunningen en bevoegdverklaringen.

Artikel 35.-

§ 1. De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, kan de houders van een door een erkende luchtvaartschool of -cursus uitgereikt getuigschrift vrijstellen van de examens ingericht voor het bekomen van de vergunningen en bevoegdverklaringen.

.../...

§ 2. De Minister stelt de eisen inzake erkenning van de in § 1 bedoelde scholen en cursussen.

Artikel 36.-

§ 1. De vergunningen worden uitgereikt door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of door zijn gemachtigde.

§ 2. De Minister of zijn gemachtigde weigeren of ontnemen de vergunning aan een Belg :

1° indien bewezen is dat hij aan de drank verslaafd is of verdovende middelen gebruikt;

2° indien hij veroordeeld is geweest tot een criminele straf of tot enige straf wegens aanslag op de inwendige of uitwendige veiligheid van de Staat;

3° indien hij twee maal veroordeeld is geweest tot een correctionele straf omdat hij de regeling betreffende de luchtvaart heeft overtreden.

Echter kan het afgeven van de vergunning niet meer geweigerd worden indien sinds de tweede veroordeling vijf jaar zijn verlopen zonder dat een nieuwe veroordeling is opgelopen;

4° indien hij op het kader van het vliegend personeel der luchtmacht geschrapt werd wegens een daad van tuchteloosheid in zake luchtveiligheid.

Echter kan het afgeven van de vergunning niet meer geweigerd worden indien sinds de datum der schrapping vijf jaar zijn verlopen.

.../...

§ 3. De Minister of zijn gemachtigde kan de vergunning te allen tijde aan een vreemdeling weigeren of ontnemen.

Artikel 37.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde kan de houder van een vergunning aan een geneeskundig onderzoek of aan een examen over kennis of bekwaamheid onderwerpen om vast te stellen of de betrokkene nog steeds de lichamelijke en geestesgeschiktheid en de kennis of bekwaamheid bezit die vereist zijn voor het bekomen van de vergunning en van de bevoegdverklaring.

De oproeping tot het onderzoek of tot het examen moet met redenen omkleed zijn.

Artikel 38.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde kan de vergunning schorsen of de er door verleende bevoegdheid beperken :

1° tot de datum der definitieve uitslagen van het onderzoek of de examens in artikel 37 bedoeld.

De duur van de schorsing of van de beperking der vergunning mag evenwel niet meer dan zestig dagen bedragen, behalve zo de betrokkene niet opkomt voor het onderzoek of de examens, waarvoor hij wordt opgeroepen.

.../..

2° voor de duur van elke strafvordering welke een der veroordelingen als bedoeld in 2° en 3° van artikel 36 kan medebrengen.

§ 2. De Minister of zijn gemachtigde kan de vergunning intrekken of de er door verleende bevoegdheid beperken :

1° bij tekortkoming op het stuk van lichaams- of geestesgesteldheid, gebrek aan bekwaamheid of gemis van kennis, blijkende uit het onderzoek of de examens als bedoeld in artikel 37 ;

2° bij nalatigheid in de functies die op grond van de vergunning mogen uitgeoefend worden.

Artikel 39.-

Met in het buitenland uitgereikte vergunningen, behalve indien zij geldig zijn verklaard, is het niet mogelijk deel uit te maken van het stuurpersoneel van een in het Rijk ingeschreven luchtvaartuig, noch in het Rijk de in artikel 32 genoemde functies uit te oefenen. De in het buitenland uitgereikte vergunningen worden geldig verklaard door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of door zijn gemachtigde; dezen mogen te allen tijde aan de geldigheid van die vergunningen een einde maken.

HOOFDSTUK V. - BESCHEIDEN.

Artikel 40.-

Geen luchtvaartuig wordt tot het luchtverkeer toegelaten zo het niet is ingeschreven en zo het de volgende bescheiden niet meevoert :

.../...

1° het bewijs van inschrijving ;

2° het bewijs van luchtwaardigheid of de luchtvaartpas ;

3° de vergunningen der leden van het stuurpersoneel ;

4° het reisdagboek, het zogenaamd "journaal" ;

5° de vergunning voor radio-installatie, indien het daarvan voorzien is ;

6° de lijst met de namen der passagiers die het vervoert en de plaatsen van hun vertrek en van hun bestemming ;

7° een manifest en een gespecificeerde verklaring omtrent de lading indien het goederen vervoert.

Artikel 41.-

De exploitant van het luchtvaartuig houdt een motorboek en een celboek bij, aangelegd voor elke motor en voor elke cel die voor luchtarbeid of luchtvervoer gebezigd worden. Hij tekent daarin alle inlichtingen aan betreffende de werkingsuren, de beschadigingen, de herstellingen en de revisies.

Artikel 42.-

De in de artikelen 40 en 41 genoemde bescheiden worden opgemaakt overeenkomstig de voorschriften van de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast. Zij worden zolang bewaard als in die voorschriften is bepaald.

.../...

HOOFDSTUK VI. - BURGERLIJKE LUCHTVAARTTERREINEN.

Artikel 43.-

Geen burgerlijk luchtvaartterrein mag worden aangelegd zonder machtiging van de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of van zijn gemachtigde.

Deze stelt de technische eisen inzake gebruik van het luchtvaartterrein.

Artikel 44.-

Aan een luchtvaartterrein mag niets worden gewijzigd zonder dat de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast er vooraf in kennis van gesteld is. Bij die gelegenheid kan de Minister de eisen inzake gebruik van het luchtvaartterrein wijzigen.

Artikel 45.-

De douane-luchtvaartterreinen worden in gemeen overleg aangewezen door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast en de Minister van Financiën.

HOOFDSTUK VII.- REGELEN INZAKE HET LUCHTVERKEER.

Afdeling 1. - Het luchtruim.

Artikel 46.-

Het luchtruim boven het grondgebied van het Rijk bestaat uit :

.../...

1° het luchtruim waarin het verkeer geregeld wordt, omvattend de algemene en gewestelijke verkeersgebieden, zoals die omschreven en afgebakend zijn door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast;

2° het luchtruim waarin het verkeer niet geregeld wordt.

Afdeling 2. - Voorbereiding van de vluchten.

Artikel 47.-

Geen vlucht wordt ondernomen zonder te zijn voorbereid met inachtneming van alle nuttige inlichtingen, inzonderheid van de meest recente weerberichten en weerverwachtingen en van de inlichtingen betreffende de grondorganisatie en de luchtvaarthulpmiddelen.

Afdeling 3. - Minimumveiligheidshoogten.

Artikel 48.-

Behalve wanneer het voor het opstijgen en het landen noodzakelijk is of behoudens machtiging van de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, is het verboden een luchtvaartuig te doen evolueren:

1° boven steden en bebouwde gedeelten van gemeenten of mensenverzamelingen in de open lucht, op een te geringe hoogte om in dringende gevallen te kunnen landen zonder de personen of de goederen op de grond

.../...

nodeloos in gevaar te brengen. Die hoogte is nooit minder dan 300 meter boven de hoogste hindernis binnen een kring met een straal van 600 meter rondom het luchtvaartuig;

2° elders, op een geringere hoogte dan 150 meter boven de grond of het water.

Voor het vliegen boven sommige gedeelten van het grondgebied kan de Minister grotere hoogten vaststellen.

Afdeling 4.- Voorkomen van aanvaringen en voorrang voor het passeren.

Artikel 49.-

Het is verboden een luchtvaartuig op zodanige afstand van een ander luchtvaartuig te doen evolueren dat er gevaar voor aanvaring kan uit volgen.

Artikel 50.-

Vluchten in formatie zijn slechts toegestaan onder de voorwaarden voor zichtvluchten gesteld en na voorafgaande afspraak onder gezagvoerders.

Artikel 51.-

Vluchtoefeningen en -proeven onder de fictieve voorwaarden voor instrumentvlucht mogen alleen worden uitgevoerd indien :

.../...

1° het luchtvaartuig met een in volkomen goede staat van werking verkerende inrichting voor dubbele besturing uitgerust is;

2° een veiligheidsbestuurder een zitplaats bij de stuurorganen inneemt, zodat hij als plaatsvervangend bestuurder kan optreden. Zo die bestuurder geen voldoend uitzicht naar voren en aan weerszijden van het luchtvaartuig heeft, moet een met hem in verbinding staand waarnemer een plaats innemen waarvan het gezichtsveld het zijne aanvult.

Artikel 52.-

Wanneer twee luchtvaartuigen recht of bijna recht tegen elkander insturen en er gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar rechts uitwijken.

Artikel 53.-

§ 1. Wanneer twee luchtvaartuigen ongeveer op dezelfde hoogte evolueren en samenlopende koersen volgen, moet het luchtvaartuig dat het andere rechts van zich heeft, zich er van verwijderen.

§ 2. Echter moeten uitwijken :

1° de aerodynen met voortstuwingsinrichting, voor luchtschepen, zweefvliegtuigen en ballons;

2° de luchtschepen, voor zweefvliegtuigen en ballons;

3° de zweefvliegtuigen, voor ballons;

4° de luchtvaartuigen met voortstuwingsinrichting, voor luchtvaartuigen die andere luchtvaartuigen slepen.

.../...

Artikel 54.-

§ 1. Op het ogenblik dat een luchtvaartuig een ander passeert, heeft dit laatste de voorrang en het passerend luchtvaartuig, onverschillig of het zich in stijgvlucht, horizontale vlucht of dalende vlucht bevindt, verwijdert zich van de koers van het ander luchtvaartuig door naar rechts uit te wijken.

Geen verdere wijziging in de posities die beide luchtvaartuigen ten opzichte van elkander innemen ontslaat het passerend luchtvaartuig van die verplichting totdat het het andere luchtvaartuig helemaal gepasseerd en achter zich gelaten heeft.

§ 2. Een passerend luchtvaartuig is een luchtvaartuig dat een ander langs achter nadert onder een azimuth van minder dan 70° met betrekking tot het plan van symmetrie van dit laatste.

Artikel 55.-

Elk vliegend of op grond dan wel op het water manoeuvrerend luchtvaartuig wijkt uit voor luchtvaartuigen die hun landing of hun eindnadering aan het uitvoeren zijn.

Artikel 56.-

Wanneer twee of meer aerodynen een luchtvaartterrein naderen om er te landen, wijkt de zich op de grootste hoogte bevindende aerodyne uit voor die welke zich op de kleinste hoogte bevindt; echter

.../...

mag deze laatste zich op dit voorschrift niet beroepen om zich vóór een andere aerodyne, die zijn eindnadering uitvoert te plaatsen of om deze te passeren. De aerodynen met voortstuwingsinrichting wijken evenwel voor de zweefvliegtuigen uit.

Artikel 57.-

Elk luchtvaartuig dat dringend moet landen heeft de voorrang.

Artikel 58.-

Het luchtvaartuig dat de voorrang heeft, handhaaft zijn koers en zijn snelheid. Een luchtvaartuig dat voor een ander luchtvaartuig uitwijkt, onthoudt er zich van het luchtvaartuig dat de voorrang heeft langs boven of langs onder te passeren of het te kruisen, behalve op ruime afstand.

Artikel 59.-

Opstijgen is verboden zolang er gevaar voor aanvaring bestaat.

Artikel 60.-

Het slepen in de lucht mag slechts geschieden overeenkomstig de voorschriften van de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is.

.../...

Artikel 61.-

De luchtvaartuigen die zich in de lucht bevinden of op het manoeuvreerterrein van een luchtvaartterrein evolueren moeten tijdens de door de Minister vastgestelde uren tussen zonsondergang en zonsopgang de door hem voorgeschreven lichten voeren.

Artikel 62.-

Elk luchtvaartuig dat op een luchtvaartterrein of boven een luchtvaartterrein of zijn omgeving evolueert moet :

1° op het verkeer aldaar letten ten einde botsingen te vermijden;

2° zich in de verkeerskring der andere evoluerende luchtvaartuigen inschakelen of zich er van verwijderd houden;

3° wanneer het nadert om te landen en na het opstijgen, alle bochten naar links beschrijven, behoudens anderslui dende onderrichtingen;

4° volgens de onderrichtingen van de dienst voor regeling van het luchtverkeer landen en opstijgen. Zijn er geen onderrichtingen, dan moet het zoveel mogelijk tegen de wind in landen en opstijgen.

.../...

Afdeling 5. - Manoeuvres op het water.

Artikel 63.-

Wanneer twee luchtvaartuigen of een luchtvaartuig en een ander vaartuig elkander naderen en er gevaar voor aanvaring bestaat, manoeuvreren de luchtvaartuigen behoedzaam en met inachtneming van de omstandigheden, inzonderheid van de mogelijkheden voor de luchtvaartuigen of de andere vaartuigen.

Artikel 64.-

Elk luchtvaartuig dat een luchtvaartuig of een ander vaartuig rechts van zich heeft, wijkt hiervoor uit en houdt zich op afstand.

Artikel 65.-

Een luchtvaartuig dat recht of bijna recht tegen een luchtvaartuig of een ander vaartuig instuurt, verlegt zijn koers naar rechts en houdt zich op afstand.

Artikel 66.-

Het gepasseerd luchtvaartuig of vaartuig heeft de voorrang.

Het passerende luchtvaartuig verlegt zijn koers naar rechts en houdt zich op afstand.

.../...

Artikel 67.-

Een luchtvaartuig dat op het watervlak neerstrijkt of daarvan opstijgt, houdt zich zoveel mogelijk op afstand van al de andere vaartuigen en vermijdt dezer vaart te belemmeren.

Artikel 68.-

Tussen zonsondergang en zonsopgang voeren de luchtvaartuigen op het water de lichten als omschreven door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

Afdeling 6. - Vliegplan.

Artikel 69.-

§ 1. In het gedeelte van het luchtruim waarin het verkeer geregeld wordt mag geen instrumentvlucht worden uitgevoerd zonder dat een vliegplan aan de dienst voor regeling van het luchtverkeer medegedeeld en door die goedgekeurd is.

Voor vluchten onder andere voorwaarden is het opmaken van een vliegplan facultatief. Het mag aan de dienst voor regeling van het luchtverkeer worden medegedeeld.

Elke afwijking van een vliegplan moet ten spoedigste aan de dienst voor regeling van het luchtverkeer ter kennis worden gebracht.

.../...

§ 2. De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, bepaalt welke inlichtingen de vliegplans moeten bevatten en volgens welke regelen die plans moeten medegedeeld en goedgekeurd worden.

Artikel 70.-

Na afloop van een vlucht waarvoor een vliegplan is medegedeeld dient de gezagvoerder van het luchtvaartuig zijn aankomst aan de dienst voor regeling van het luchtverkeer te berichten.

Afdeling 7.- Seinen en televerbindingen.

Artikel 71.-

Alleen de seinen, bepaald door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, mogen worden gebruikt.

Artikel 72.-

Ieder gezagvoerder van een luchtvaartuig die een van die seinen waarneemt, voegt er zich onmiddellijk naar.

Artikel 73.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, stelt de regelen die bij de televerbindingen voor de luchtvaart worden toegepast, alsook de voor die televerbindingen gebruikte meeteenheden, codes, afkortingen en conventionele tekens en uitdrukkingen.

.../...

Afdeling 8. - Regeling van het luchtverkeer.

Artikel 74.-

Elk gezagvoerder van een luchtvaartuig houdt zich strikt aan de voorschriften en onderrichtingen van de dienst voor regeling van het luchtverkeer.

Artikel 75.-

In een gewestelijk verkeersgebied :

1° stelt elke gezagvoerder van een luchtvaartuig zich draadloos in verbinding met de dienst voor regeling van het luchtverkeer en handhaaft die verbinding zonder onderbreking of, is zulks hem onmogelijk, dan waakt hij er voor alle optische seinen waar te nemen;

2° vraagt hij, behoudens vrijstelling, draadloos of door middel van optische seinen aan de dienst voor regeling van het luchtverkeer machtiging voor het uitvoeren van elke manoeuvre vóór en tijdens het taxiën, het landen of het opstijgen.

Afdeling 9. - Zichtvluchten.

Artikel 76.-

§ 1. In het luchtruim waarin het verkeer wordt geregeld mag een luchtvaartuig zichtvluchten uitvoeren :

.../...

1° ingeval het zich in een algemeen verkeersgebied bevindt, wanneer het ten minste 600 m in horizontale en ten minste 150 m in vertikale richting van elke wolkenformatie verwijderd is en het zicht in de lucht niet minder dan 5 km bedraagt;

2° ingeval het zich in een gewestelijk verkeersgebied bevindt, wanneer de onder 1° genoemde voorwaarden vervuld zijn en het zicht op de grond en de hoogte van het wolkendek boven het luchtvaartterrein respectievelijk ten minste 5 km en 300 m bedragen. Echter mag de dienst voor regeling van het luchtverkeer zichtvluchten onder minder gunstige voorwaarden toestaan.

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, kan bijkomende regelen stellen voor zichtvluchten in het luchtruim waarin het verkeer wordt geregeld.

§ 2. In het luchtruim waarin het verkeer niet geregeld wordt mag een luchtvaartuig zichtvluchten uitvoeren :

1° op minder dan 300 m boven de grond, wanneer het uit de wolken is en het zicht in delucht niet minder dan 1,5 km bedraagt;

2° elders, wanneer het ten minste 600 m in horizontale en 150 m in vertikale richting van elke wolkenformatie verwijderd is en het zicht in de lucht niet minder dan 5 km bedraagt.

Artikel 77.-

Tussen zonsondergang en zonsopgang geschieden de zichtvluchten overeenkomstig de regelen, gesteld door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

.../...

Afdeling 10.- Instrumentvluchten.

Artikel 78.-

Voor het uitvoeren van instrumentvluchten moet het luchtvaartuig uitgerust zijn met :

1° alle nodige instrumenten voor blindvliegen ;

2° alle radionavigatietoestellen die voor de te volgen route passen.

Artikel 79.-

Behalve voor het opstijgen en het landen of behoudens machtiging van de dienst voor regeling van het luchtverkeer mag geen instrumentvlucht worden uitgevoerd op minder dan 450 m boven de hoogste hinderpaal binnen 8 km in de omtrek van de vermoedelijke plaats van het luchtvaartuig.

Artikel 80.-

In het luchtruim waarin het verkeer niet geregeld wordt geschieden de instrumentvluchten op een der kwadrantale kruishoogten die overeenkomen met de gevolgde magnetische koers, behalve wanneer het luchtvaartuig zijn hoogte wijzigt.

Die hoogten worden vastgesteld door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

.../...

Artikel 81.-

In het luchtruim waarin het verkeer geregeld wordt geschieden instrumentvluchten overeenkomstig het door de dienst voor regeling van het luchtverkeer goedgekeurd vliegplan.

De gezagvoerder van een luchtvaartuig wijkt slechts van het vliegplan af in geval van overmacht waarbij ogenblikkelijk handelen geboden is. Wordt hij hiertoe genoopt, dan geeft hij daarvan zo spoedig mogelijk kennis aan de dienst voor regeling van het luchtverkeer en vraagt hij een machtiging van die dienst.

Artikel 82.-

Elk gezagvoerder van een luchtvaartuig die een instrumentvlucht uitvoert in het luchtruim waarin het verkeer geregeld wordt, moet :

1° zorgen voor een onafgebroken luisterdienst op de passende radiofrequentie en in staat zijn een bilaterale radioverbinding met de dienst voor regeling van het luchtverkeer tot stand brengen ;

2° aan de dienst voor regeling van het luchtverkeer een positiemelding verstrekken op de vastgestelde uren of bij het voorbijvliegen aan de door die dienst aangewezen punten ;

3° de dienst voor regeling van het luchtverkeer verwittigen wanneer hij het luchtruim, waarin het verkeer geregeld wordt, verlaat ;

.../...

4° aan de dienst voor regeling van het luchtverkeer kennis geven van zijn voornemen om van de instrumentvlucht op zichtvlucht over te gaar.

Artikel 83.-

§ 1. Wanneer de gezagvoerder van een luchtvaartuig door defect aan de radiouitrusting belet wordt zich naar het bepaalde in artikel 82 te voegen, zet hij zijn zichtvlucht voort indien de weersgesteldheid dat mogelijk maakt en landt hij op het geschikste luchtvaartterrein.

§ 2. Wanneer de gezagvoerder van een luchtvaartuig door defect aan de radio-uitrusting belet wordt zich naar het bepaalde in artikel 82 te voegen en indien de weersgesteldheid tot instrumentvlucht verplicht, moet hij :

1° tot aan het voor de landing vooruit bepaalde luchtvaartterrein verder vliegen, waarbij hij zich voegt naar het vliegplan en blijft op de minimumveiligheidshoogte of de laatste aangewezen hoogte waarvan hij de ontvangst heeft bericht, zo deze hoogte boven de minimumveiligheidshoogte ligt.

De minimumveiligheidshoogte is de kruishoogte waarbij volkomen veilig over de hoogste hindernis op het nog af te leggen traject kan worden gevlogen ;

.../...

2° de vlucht zo regelen dat de tijd, waarop hij aan het landingsluchtvaartterrein aankomt, de voor de aankomst voorziene tijd zoveel mogelijk benadert;

3° beginnen te dalen op een ogenblik dat de laatste voorziene naderingstijd waarvan hij de ontvangst heeft bericht, zoveel mogelijk benadert. Heeft hij geen mededeling gekregen van een voorziene naderingstijd of heeft hij er geen ontvangst van bericht, dan begint hij te dalen op een ogenblik dat de in het vliegplan aangegeven tijd van aankomst zoveel mogelijk benadert.

Afdeling 11. - Algemene bepalingen.

Artikel 84.-

De beambten van douanen en accijnzen hebben tot elk luchtvaartterrein toegang om er toezicht uit te oefenen. Zij mogen ieder luchtvaartuig en zijn lading onderzoeken en zich het journaal en ieder stuk betreffende de lading doen overleggen.

Artikel 85.-

Geen enkel gezagvoerder van een luchtvaartuig, die uit het buitenland komt of zich naar het buitenland begeeft, mag buiten een douaneluchtvaartterrein landen of opstijgen. Is hij genoodzaakt elders te landen, dan verwittigt hij onverwijld de Rijkswacht en de douane, en gedraagt hij zich naar de onderrichtingen die hem gegeven worden.

.../...

Artikel 86.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast stelt vast naar welke regelen ieder gezagvoerder van een luchtvaartuig zich heeft te gedragen wanneer hij getuige is van een ongeval dat een luchtvaartuig overkomt of wanneer hij een noodoproep of -bericht opvangt.

Artikel 87.-

Behoudens noodzaak is het verboden zonder voorafgaande machtiging van de inspecteur der luchtvaartpolitie een luchtvaartuig waaraan een ernstig ongeval is overkomen of dat zulks heeft veroorzaakt, te verplaatsen en gelijk welke voorwerpen, overblijfselen of stukken die van dat luchtvaartuig voortkomen, weg te nemen, los te maken of te verplaatsen.

Artikel 88.-

Het is verboden van het stuurpersoneel van een luchtvaartuig deel uit te maken wanneer men onder de invloed is van alcoholische dranken of van slaap- of verdovingsmiddelen.

HOOFDSTUK VIII. - EXPLOITATIE DER LUCHTVAART VOOR HANDELSDOELEINDEN.

Afdeling 1.- Luchtarbeid en niet geregeld vervoer.

Artikel 89.-

De machtiging van de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of van zijn gemach-

.../...

tigde is vereist voor :

1° de exploitatie van niet geregeld luchtvervoer ;

2° iedere luchtarbeid, onder meer luchtfotografie, publiciteit en propaganda door middel van luchtvaartuigen en de inrichting van vertoningen welke evoluties van luchtvaartuigen omvatten.

Artikel 90.-

§ 1. De machtiging tot het exploiteren van niet geregeld luchtvervoer is algemeen of speciaal.

§ 2. De algemene machtiging, waarvan de geldigheidsduur niet meer dan twee jaar mag bedragen, mag slechts verleend worden voor de exploitatie :

1° van luchttaxi's, dit is van voor het vervoer van minder dan zeven personen gehuurde luchtvaartuigen waarvan de bestemming door de huurder wordt vastgesteld ;

2° van luchtvervoer van goederen.

§ 3. De speciale machtiging wordt tot opzeggens toe verleend; zij kan te allen tijde worden ingetrokken.

Artikel 91.-

De in artikel 89 bedoelde machtigingen kunnen enkel verleend worden aan Belgische natuurlijke personen en aan rechtspersonen naar Belgisch of Congolees recht,

.../...

waarvan de hoofdelijke vennoten, de beherende vennoten, de beheerders, de zaakvoerders of lasthebbers Belgen zijn.

Die machtigingen zijn afhankelijk van de eisen, gesteld door de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

Afdeling 2.- Technische maatregelen.

Artikel 92.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast stelt vast welke technische maatregelen met het oog op de exploitatie der luchtvaartuigen zijn te nemen.

Artikel 93.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast wijst aan welke beambten contrôle oefenen op de toepassing van de in voorgaand artikel bedoelde maatregelen. Die beambten hebben toegang tot de luchtvaartuigen.

Artikel 94.-

De exploitant maakt een verslag op over elk incident in verband met de in artikel 92 bedoelde maatregelen en doet het zo spoedig mogelijk toekomen aan de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast.

.../...

HOOFDSTUK IX. - VERVOER VAN GEVAARLIJKE ZAKEN.

Artikel 95.-

De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast, bepaalt de zaken waarvan het luchtvervoer gevaarlijk is. Hij stelt vast aan welke eisen hun vervoer moet voldoen en bepaalt de zaken waarvan het luchtvervoer is verboden.

HOOFDSTUK X. - STRAFBEPALINGEN.

Artikel 96.-

Misdrijven tegen dit besluit worden gestraft met de straffen bij hoofdstuk II der wet van 27 Juni 1937 bepaald.

HOOFDSTUK XI. - SLOTBEPALINGEN.

Artikel 97.-

De vóór het in werking treden van dit besluit verleende machtigingen tot luchtarbeid en niet geregeld luchtvervoer, zijn na verstrijken van zes maanden volgend op die datum niet langer geldig. Tot die datum blijft de vroeger geldende reglementering daarop van toepassing.

.../...

Artikel 98.-

Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 27 November 1919 houdende regeling van de luchtvaart ;

2° het koninklijk besluit van 11 Mei 1931 hebbende als voorwerp het regelen van de inschrijving der luchtvaartuigen, gewijzigd bij koninklijk besluit van 25 Augustus 1938 en bij besluit van de Regent van 25 April 1947 ;

3° het koninklijk besluit van 31 Juli 1936 houdende vaststelling van de voorwaarden te vervullen door de organismen die zich wijden of wensen zich te wijden aan de opleiding van candidaten voor de bewijzen van geschiktheid als bestuurder van toerismevliegtuigen en inhoudende zekere politiemaatregelen betreffende de luchtvaart, gewijzigd bij koninklijk besluit van 5 Juli 1938 ;

4° het koninklijk besluit van 15 Juni 1937 houdende reglement betreffende de lichten en seinen en het verkeer in de lucht, gewijzigd bij koninklijk besluit van 28 Mei 1939 ;

5° de artikelen 1 tot 71, 115 en 116 van het koninklijk besluit van 18 Augustus 1938 houdende algemeen reglement betreffende de luchtvaart, de politie der luchtvaartterreinen en het gebruik van de door de Staat beheerde openbare luchtvaartterreinen ;

.../...

6° het besluit van de Regent van 3 Januari 1946 houdende voorlopige reglementering betreffende de luchtwaardigheid der luchtvaartuigen ;

7° het besluit van de Regent van 16 April 1946 houdende voorlopige reglementering betreffende de bewijzen en vergunningen van het varend personeel der burgerlijke luchtvaartuigen ;

8° het ministerieel besluit van 17 September 1931 tot vaststelling der vereisten van luchtwaardigheid waaraan moet worden voldaan ter verkrijging van bewijzen en vergunningen van luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, gewijzigd bij de ministeriële besluiten van 30 Augustus 1933 en 17 April 1934 ;

9° het ministerieel besluit van 28 April 1944 betreffende het maximum toegelaten gewicht van de vliegtuigen in vlucht ;

10° het ministerieel besluit van 24 April 1947 houdende vaststelling van de voor het inrichten van vliegfeesten of meetings te vervullen voorwaarden.

Artikel 99.-

Dit besluit treedt ... in werking.

Artikel 100.-

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Financiën zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te ,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Financiën,

Le projet d'arrêté royal a un double objet : d'une part, mettre en vigueur la loi du 27 juin 1937 portant revision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne qui, aux termes de son article 42, ne doit entrer en vigueur qu'à la date fixée par arrêté royal; d'autre part, déterminer les dispositions réglementaires relatives à la navigation aérienne. Les dispositions réglementaires du projet trouvent leur base légale dans les articles 5 et 8 de la loi du 27 juin 1937. L'article 5 donne au Roi le pouvoir d'édicter "toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation, aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de ces domaines et services publics".

L'article 8 rend applicable aux entrées, aux sorties et au transit par voie aérienne, les dispositions légales relatives à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises par terre et par eau, et autorise le Roi à édicter des prescriptions réglementaires spécialement appropriées au trafic aérien. Ce dernier article constitue le fondement légal des dispositions du projet qui assurent le contrôle douanier des marchandises transportées par voie aérienne. Ces dispositions font l'objet des articles 37, 81 bis et 82 du projet et sont reprises aux articles 45, 84 et 85 du texte proposé par le Conseil d'Etat.

.../...

Les Etats qui ont contracté la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, se sont engagés par l'article 37 de cette convention à atteindre le plus haut degré pratique d'uniformité dans la réglementation lorsqu'une telle uniformité peut faciliter et améliorer la navigation aérienne.

Pour atteindre ce but, la convention a institué, sous le nom d'Organisation de l'aviation civile internationale, un organisme international chargé notamment d'élaborer des recommandations dénommées"annexes à la convention"et de les notifier aux Etats contractants.

L'entrée en vigueur d'une annexe crée, pour chaque Etat,l'obligation d'adapter sa réglementation aux normes recommandées. Cette obligation n'est cependant pas absolue; l'article 38 de la convention permet,en effet, à chaque Etat de ne pas se conformer à tous égards aux recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale, lorsqu'il lui est impossible de le faire ou lorsqu'il juge nécessaire d'adopter des règlements différant sur quelque point particulier de ceux qui sont recommandés.

La convention de Chicago étant approuvée par la loi du 30 avril 1947, les dispositions réglementaires édictées sur base de la loi du 27 juin 1937 doivent, dans toute la mesure du possible, être conformes aux recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ainsi que l'indique

.../...

le rapport au Roi, il a été satisfait a cette obligation. Celle-ci s'imposera également au Ministre auquel le projet confie le pouvoir de réglementer certaines matières d'ordre technique.

\+

\+ +

Tenant compte des amendements présentés par le Gouvernement et dont certains répondent à des remarques formulées par le Conseil d'Etat au cours des séances qu'il a consacrées à l'examen du projet, le Conseil d'Etat propose un nouveau texte qui nécessite quelques observations.

La mise en vigueur de la loi du 27 juin 1937 étant une disposition essentielle et préliminaire, il convient d'en faire l'objet d'un chapitre préliminaire plutôt que de l'insérer parmi les dispositions finales comme le fait le projet.

Aux termes des articles 29 et 31 de la convention de Chicago, tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité; dès lors, l'aéronef pour lequel aura été délivré le "laissez-passer de navigation" dont il est question à l'article 16 du projet (article 27 du texte proposé ci-après), ne pourra naviguer que dans l'espace aérien national.

L'article 35 du texte proposé ci-après reprend en la précisant la disposition, figurant à l'article 89 du projet du Gouvernement, qui autorise le Ministre à déterminer les conditions d'agréation par l'Etat, des écoles et des cours de formation aéronautique. Selon les renseignements fournis par le fonctionnaire délégué par le Ministre des Communications, l'intention du Gouvernement serait de dispenser de la totalité ou d'une partie des épreuves organisées en vue de l'obtention des licences et des qualifications, les titulaires d'un certificat délivré par une école ou un cours agréé. Le texte proposé par le Conseil d'Etat précise la portée de l'agréation et place la disposition relative aux écoles et cours de formation aéronautique au chapitre IV "Des licences du personnel". En raison des conséquences de l'agréation, la disposition précitée doit, en effet, figurer parmi celles relatives à la délivrance des licences plutôt que parmi celles relatives à l'exploitation où elle figure dans le projet du Gouvernement.

Les articles 54, 61 et 65 du projet (articles 61, 68 et 71 du texte proposé) disposent que les aéronefs doivent, dans certaines circonstances, porter les feux définis à l'annexe 2 à la convention relative à l'aviation civile internationale, et que seuls peuvent être utilisés les signaux prévus à cette annexe. Le document visé dans ces articles n'est qu'une recommandation faite par l'organisation de l'aviation civile internationale aux états qui ont approuvé la convention de Chicago. Il n'a pas été publié en Belgique et ne doit pas y être publié.

.../...

Afin d'éviter des références à des textes qui n'ont pas été portés à la connaissance du public par une publication officielle, le Conseil d'Etat propose de confier au Ministre le pouvoir de définir les feux et signaux qui doivent être utilisés. Conformément aux stipulations de la convention de Chicago, le Ministre, lorsqu'il fera usage de ce pouvoir réglementaire, aura l'obligation de conformer sa réglementation aux recommandations communiquées aux Etats par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Les manoeuvres à flot font l'objet des articles 56 à 61 du projet (articles 63 à 68 du texte proposé).

Ces articles réglementent la navigation des hydravions, et notamment les priorités de passage entre hydravions et navires. Les dispositions contenues dans ces articles sont recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui définit le navire "tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion amériri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau".

Le terme "navire" ayant en droit belge une définition précise, celle que lui donne l'article 1er du livre II du Code de commerce, le Conseil d'Etat propose d'y substituer l'expression "autre bâtiment". Le terme "bâtiment" est celui qui est utilisé par l'arrêté royal du 22 janvier 1929 portant règlement de police de la navigation dans les eaux du littoral belge et de ses ports dans le sens de "tout vaisseau,

.../...

navire, bateau, embarcation, radeau, flotteur, y compris tout hydravion, utilisé pour la navigation sur la mer, sur les rivières ou sur les canaux".

L'article 62 du projet dispose que dans les cas où le règlement international pour prévenir les abordages en mer est applicable, les aéronefs manoeuvrant à flot se conformeront aux prescriptions dudit règlement. L'Organisation de l'aviation civile internationale a recommandé l'adoption de cette disposition en indiquant que ce règlement constituait l'annexe B à l'acte final de la conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, tenue à Londres en 1948. La convention qui avait été élaborée par cette conférence a été approuvée par la loi du 28 décembre 1951. Cette approbation n'a pas porté sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, qui n'est pas une partie de la convention mais une annexe et ne constitue qu'une recommandation faite aux états contractants.

Ce règlement, dont l'adoption est recommandée, n'a pas encore été mis en vigueur en Belgique. Dès lors, la disposition faisant l'objet de l'article 62 du projet devrait être omise. Elle ne devra être insérée dans la réglementation relative à la navigation aérienne que lorsque le règlement international pour prévenir les abordages en mer sera mis en vigueur.

C'est pour cette raison que cette disposition n'a pas été reprise dans le texte proposé par le Conseil d'Etat.

.../...

Les articles 63 et 64 du projet sont relatifs au plan de vol. Il résulte des renseignements fournis par le fonctionnaire désigné par le Ministre des Communications que le plan de vol est obligatoire dans le cas prévu à l'article 79 du projet qui vise le vol aux instruments effectué dans l'espace aérien contrôlé, et est facultatif dans les autres cas. La rédaction proposée pour les articles 69 et 70 précise les cas dans lesquels le plan de vol est obligatoire et ceux dans lesquels il est facultatif.

Le texte proposé par le Conseil d'Etat n'a pas repris les dispositions des articles 72 et 74 du projet. L'article 72 dispose que tout commandant d'aéronef qui effectue un vol à vue doit prendre toutes dispositions utiles pour maintenir son aéronef dans les conditions spécifiées pour ce vol. L'article 74 dispose que tout commandant d'aéronef qui ne peut maintenir son aéronef dans les conditions du vol a vue, renonce au vol, l'interrompt ou se conforme aux dispositions relatives au vol aux instruments. Ces articles n'imposent aucune obligation qui ne résulte déjà de l'article 71 du projet (article 75 du du texte proposé) définissant les conditions auxquelles le vol à vue peut être effectué. L'article 86 du projet dispose que, sans préjudice des responsabilités encourues personnellement par un membre du personnel de conduite, le commandant d'aéronef, qu'il soit ou non aux commandes, est responsable de l'observation des dispositions relatives à la circulation aérienne.

La responsabilité pénale du commandant d'aéronef et des membres de l'équipage de conduite est réglée par le chapitre II de la loi du 27 juin

.../...

1937. L'article 21 de cette loi rend notamment le commandant d'aéronef responsable de l'observation des dispositions réglementaires relatives à la circulation des aéronefs. Quant aux membres de l'équipage de conduite, leur responsabilité est régie notamment par l'article 31 qui punit quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef.

L'article 5 de la loi du 27 juin 1937 qui attribue au Roi le pouvoir de réglementer la navigation aérienne ne lui permet pas de déroger aux dispositions pénales contenues dans cette loi. Dès lors, l'article 86 du projet n'a d'autre portée que de rappeler, sans en reprendre les détails, les dispositions pénales qui font l'objet du chapitre II de la loi. Ce rappel de dispositions légales dans un texte réglementaire étant inutile, le texte proposé par le Conseil d'Etat n'a pas repris la disposition figurant à l'article 86 du projet.

Certaines dispositions du projet sont destinées à assurer le contrôle douanier des marchandises transportées par voie aérienne. Il s'agit des articles 37, 81 bis et 82 (articles 45, 84 et 85 du texte proposé) dont le premier prévoit l'intervention du Ministre des Finances pour la désignation des aérodromes douaniers. Le projet doit, dès lors, être soumis au contreseing du Ministre des Finances.

L'article 98 du texte proposé ci-après a été rédigé en tenant compte des intentions du Gouvernement telles qu'elles ont été communiquées au Conseil d'Etat par le délégué du Ministre des Communications.

Les autres observations que le projet appelle sont de pure forme et ressortent suffisamment du texte proposé ci-après.

Arrêté royal réglementant la navigation aérienne.

BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant revision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et notamment ses articles 5, 8 et 42;

Vu la loi du 30 avril 1947 portant approbation de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

CHAPITRE 1er. DISPOSITION PRELIMINAIRE.

Article 1er.-

La loi du 27 juin 1937 entre en vigueur le ...

CHAPITRE II.- DE L'IMMATRICULATION DES AERONEFS.

Section 1ère. De la demande d'immatriculation.

Article 2.-

Il est créé un registre matricule des aéronefs dit "matricule aéronautique".

Article 3.-

§ 1er. Sont immatriculés, lorsque la demande en est faite :

1° les aéronefs d'Etat;

2° les aéronefs privés appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue propriété à des Belges domiciliés en Belgique, au Congo belge et dans les territoires sous tutelle;

3° les aéronefs privés appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue propriété à des personnes morales de droit belge, dont les associés solidaires, les commanditès, les administrateurs, les gérants ou mandataires sont des Belges.

§ 2. Peuvent être immatriculés avec l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou de son délégué :

1° les aéronefs privés appartenant en partie, en pleine propriété ou en nue propriété :

a) à des Belges domiciliés en Belgique, au Congo belge et dans les territoires sous tutelle;
b) à des personnes morales de droit belge, répondant aux conditions fixées au § 1er, 3°, ci-dessus;

2° les aéronefs privés appartenant en totalité ou en partie, en pleine propriété ou en nue propriété :

a) à des Belges domiciliés à l'étranger mais ayant dans le Royaume un domicile élu aux fins de l'immatriculation;
b) à des personnes morales de droit belge, ne répondant pas aux conditions fixées au § 1er, 3°, ci-dessus ou à des personnes morales de droit congolais;

.../...

c) à des étrangers autorisés à établir leur domicile en Belgique ou autorisés à résider en Belgique et qui y résident sans interruption depuis un an au moins;

d) à des étrangers résidant dans la colonie ou les territoires sous tutelle depuis un an au moins;

e) à des personnes morales étrangères ayant dans le Royaume un siège d'exploitation, une agence ou un bureau depuis un an au moins.

Article 4.-

Un extrait de la matricule aéronautique est délivré à toute personne qui en fait la demande.

Article 5.-

Aucun aéronef immatriculé à l'étranger n'est immatriculé en Belgique avant d'avoir été rayé du registre étranger.

Article 6.-

L'immatriculation à l'étranger d'un aéronef antérieurement inscrit à la matricule aéronautique belge, ne produit d'effet dans le Royaume que si son inscription à cette matricule a préalablement été rayée.

Article 7.-

§ 1er. Les personnes visées à l'article 3 qui désirent immatriculer un aéronef en Belgique, adressent sous pli recommandé, au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, une demande d'immatriculation signée.

§ 2. La demande d'immatriculation mentionne :

1° les caractéristiques de l'aéronef, l'année de sa construction, son numéro de série, le nombre de ses moteurs et leur puissance homologuée;

2° les nom et domicile du constructeur de l'aéronef;

3° l'usage auquel l'aéronef est destiné;

4° si le propriétaire est une personne physique, ses nom, prénoms, nationalité, profession, domicile et résidence, et éventuellement son domicile élu; si le propriétaire est une personne morale, la dénomination, le siège social, le lieu et la date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence des associés solidaires, administrateurs ou gérants ayant la signature sociale.

Si plusieurs personnes physiques ou morales ont, sur l'aéronef, des droits en propriété ou en usufruit, la demande indique la nature et la quotité de ceux-ci, et porte, pour chacune d'elles, les mentions énumérées ci-dessus.

§ 3. La demande est accompagnée :

1° d'un certificat de nationalité de chacune des personnes physiques et des statuts de chacune des personnes morales prises en considération aux fins de l'immatriculation;

2° des titres établissant la propriété;

3° éventuellement d'une attestation de radiation du registre étranger.

.../...

Article 8.-

Tout fait appelant une modification des mentions que doivent contenir, aux termes de l'article 7, la demande et les documents à produire aux fins de l'immatriculation, doit être notifié dans les trente jours au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, par le propriétaire de l'aéronef.

Section 2. - Du certificat d'immatriculation.

Article 9.-

Un certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit à la matricule aéronautique.

Article 10.-

En cas de dépossession involontaire du certificat, le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué peut le remplacer.

Article 11.-

§ 1er. Le certificat cesse d'être valable :

1° en cas de transmission de la propriété de l'aéronef;

2° en cas de survenance d'une des causes de radiation d'office de l'inscription;

3° en cas de radiation effectuée sur la base de l'article 13.

§ 2. Lorsque le certificat cesse d'être valable, le propriétaire de l'aéronef est tenu de le renvoyer immédiatement au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

Section 3. - De la radiation de l'inscription.

Article 12.-

L'inscription à la matricule aéronautique est rayée d'office :

1° lorsque l'aéronef est hors d'usage;

2° lorsque l'on est sans nouvelles de l'aéronef depuis six mois à compter du jour du départ de l'aéronef ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues;

3° lorsque les conditions d'immatriculation prévues à l'article 3 ne sont plus remplies.

Article 13.-

L'inscription effectuée sur la base de l'article 3, § 2, peut être rayée à tout moment par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué.

Article 14.-

§ 1er. La radiation est notifiée au propriétaire de l'aéronef.

§ 2. Un certificat de radiation est délivré à toute personne qui en fait la demande.

Section IV. - Des marques de nationalité et d'immatriculation.

Article 15.-

Tout aéronef inscrit à la matricule aéronautique porte :

1° les marques de la nationalité belge, à savoir les lettres O.O.;

2° la marque de l'immatriculation consistant dans un groupe de trois lettres, déterminé par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

La marque de la nationalité précède la marque de l'immatriculation et en est séparée par un trait horizontal.

Article 16.-

L'emplacement, les dimensions et les caractères des marques visées à l'article 15 sont arrêtés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

Article 17.-

Tout commandant d'aéronef est tenu de veiller à la parfaite visibilité des marques prévues à l'article 15.

Article 18.-

Tout aéronef porte, fixée de façon apparente à la nacelle, ou au fuselage, près de l'entrée principale, une plaque d'identification en matière à l'épreuve du feu, sur laquelle sont gravées l'identité du propriétaire ainsi que les marques de la nationalité et de l'immatriculation.

.../...

CHAPITRE III. - DE L'APTITUDE AU VOL DES AERONEFS. -

Section 1ère. - Conditions de l'aptitude au vol.

Article 19.-

Les conditions de l'aptitude au vol sont arrêtées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

Section 2. - Des mesures en rapport avec la construction.

Article 20.-

Toute personne qui se propose de construire un aéronef doit :

1° en informer le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique;

2° fournir tout document et effectuer tous essais exigés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par son délégué;

3° informer le Ministre de toute modification qu'elle a l'intention d'apporter à l'aéronef au cours de sa construction.

Section 3. - Du certificat de navigabilité.

Article 21.-

L'aptitude au vol d'un aéronef inscrit à la matricule aéronautique est constatée par un certificat de navigabilité délivré par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué.

Le certificat de navigabilité est valable pour une durée de six mois, à partir de la date de sa délivrance. Il peut être renouvelé pour des périodes successives de six mois.

Le Ministre peut toutefois fixer à un an au maximum la durée de la validité du certificat de navigabilité de certaines catégories d'aéronefs.

Article 22.-

§ 1er. En vue de la délivrance du certificat de navigabilité, le contrôle de la réunion des conditions de l'aptitude au vol est effectué par les agents désignés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

§ 2. En vue du renouvellement du certificat de navigabilité, le contrôle de la réunion des conditions de l'aptitude au vol est effectué par les agents précités. Ils tiennent compte de l'entretien de l'aéronef et des contrôles effectués sur celui-ci par des services techniques agréés.

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique arrête les conditions d'agréation des services techniques.

Il accorde, suspend ou retire cette agréation par décision motivée.

Article 23.-

Le Ministre ou son délégué peut refuser de délivrer le certificat de navigabilité lorsque le constructeur ne s'est pas conformé aux dispositions de l'article 20.

Article 24.-

Les agents déterminés à l'article 22 peuvent vérifier l'état d'entretien des aéronefs pour lesquels un certificat de navigabilité a été délivré.

Article 25.-

Le certificat de navigabilité dont la durée de validité est expirée et qui n'est pas renouvelé, doit être renvoyé au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

Article 26.-

§ 1er.- Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué peut retirer le certificat de navigablité :

1° en cas de modification d'une partie de l'aéronef;

2° en cas d'avarie;

§ 2. Le certificat de navigabilité est retiré par le Ministre ou son délégué :

1° lorsque l'aéronef cesse de réunir les conditions de l'aptitude au vol;

2° pour les aéronefs entretenus et contrôlés, en tout ou en partie par un service technique agréé, en cas de suspension ou de retrait de l'agréation du service technique.

.../...

Article 27.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué peut accorder pour tout aéronef une autorisation provisoire de vol dite "laisser-passer de navigation".

Celle-ci mentionne les conditions spéciales d'utilisation de l'aéronef.

Section 4. - Des avaries, des réparations et des modifications.

Article 28.-

Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef informe au plus tôt le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique de toute avarie survenue à un aéronef.

Article 29.-

Aucune réparation ou modification ne peut être effectuée à un aéronef pourvu d'un certificat de navigabilité, sans l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou de son délégué.

CHAPITRE IV. - DES LICENCES DU PERSONNEL.

Section 1ère. - Des licences des membres d'équipage de conduite.

Article 30.-

Nul ne peut être membre de l'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire de la licence correspondant à ses fonctions.

/

Article 31.-

Les licences des membres d'équipage de conduite sont :

1° la licence d'entraînement;

2° la licence restreinte de pilote privé d'avion;

3° la licence de pilote privé d'avion;

4° la licence restreinte de pilote professionnel d'avion;

5° la licence de pilote professionnel d'avion;

6° la licence de pilote professionnel de 1ère classe d'avion;

7° la licence de pilote de ligne d'avion;

8° la licence de pilote privé d'hélicoptère;

9° la licence de pilote professionnel d'hélicoptère;

10° la licence de pilote de planeur;

11° la licence de pilote de ballon libre;

12° la licence de navigateur aérien;

13° la licence de mécanicien navigant;

14° la licence d'opérateur radio navigant;

15° la licence d'opérateur radiotéléphoniste.

Section 2. - Des licences du personnel autre que les membres d'équipage de conduite.

Article 32.-

Nul ne peut être contrôleur de la circulation aérienne, mécanicien d'entretien d'aéronef ou dispatcher s'il n'est titulaire de la licence correspondant à ses fonctions.

.../...

Section 3. - Dispositions communes à toutes les licences.

Article 33.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique détermine, s'il y a lieu, les qualifications particulières des licences énumérées aux articles 31 et 32.

Article 34.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique arrête :

1° les conditions d'âge, d'aptitude physique et mentale, ainsi que les connaissances, l'expérience et l'habileté requises pour obtenir les licences et les qualifications;

2° la durée de validité de la licence;

3° les fonctions que les licences permettent d'exercer.

Il peut organiser des épreuves pour l'obtention des licences et des qualifications.

Article 35.-

§ 1er. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique peut dispenser les titulaires d'un certificat délivré par une école ou un cours de formation aéronautique agréé, des épreuves organisées pour l'obtention des licences et des qualifications.

§ 2. Le Ministre détermine les conditions d'agréation des écoles et cours visés au § 1er.

.../...

Article 36.-

§ 1er. Les licences sont délivrées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par son délégué.

§ 2. Le Ministre ou son délégué refuse ou retire la licence à un Belge :

1° s'il est constant qu'il s'adonne à la boisson ou fait usage de stupéfiants;

2° s'il a été condamné à une peine criminelle ou à une peine quelconque pour atteinte à la sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat;

3° s'il a subi deux condamnations à une peine correctionnelle du chef d'infractions à la réglementation sur la navigation aérienne.

La délivrance de la licence ne pourra toutefois plus être refusée s'il s'est écoulé depuis la seconde condamnation cinq années sans qu'une nouvelle condamnation ne soit intervenue;

4° s'il a été rayé du cadre du personnel navigant de la force aérienne pour acte d'indiscipline en matière de sécurité aérienne.

La délivrance de la licence ne pourra toutefois plus être refusée s'il s'est écoulé cinq années depuis la date de la radiation.

§ 3. Le Ministre ou son délégué peut refuser ou retirer à tout moment la licence à un étranger.

.../...

Article 37.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué peut soumettre le titulaire d'une licence à un examen médical ou à une épreuve de connaissance ou d'habileté, en vue de constater si l'intéressé possède toujours l'aptitude physique et mentale, ainsi que les connaissances ou l'habileté requises pour l'obtention de la licence et de la qualification.

La convocation à l'examen ou à l'épreuve doit être motivée.

Article 38.-

§ 1er. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué peut suspendre la licence ou en restreindre la portée :

1° jusqu'à la date des résultats définitifs de l'examen ou des épreuves prévus à l'article 37.

La durée de la suspension ou de la restriction de la licence ne peut toutefois excéder soixante jours, sauf si l'intéressé s'abstient de se présenter à l'examen ou aux épreuves auxquels il est convoqué;

2° pendant la durée de toute action pénale pouvant entraîner une des condamnations visées aux 2° et 3° de l'article 36.

.../...

§ 2. Le Ministre ou son délégué peut retirer la licence ou en restreindre la portée :

1° en cas de déficience physique ou mentale, de manque d'habileté ou de défaut de connaissance constatés à la suite de l'examen ou des épreuves prévues à l'article 37;

2° en cas de négligence dans les fonctions dont la licence permet l'exercice.

Article 39.-

A moins d'être validées les licences délivrées à l'étranger ne permettent pas de faire partie de l'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé dans le Royaume ni d'exercer dans le Royaume les fonctions prévues à l'article 32. Les licences délivrées à l'étranger sont validées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué; ceux-ci peuvent à tout moment mettre fin à la validité de ces licences.

.../...

CHAPITRE V. - DES DOCUMENTS.

Article 40.-

Nul aéronef n'est admis à la circulation aérienne s'il n'est immatriculé et s'il n'a à son bord :

1° le certificat d'immatriculation;

2° le certificat de navigabilité ou le laisser-passer de navigation;

3° les licences des membres d'équipage de conduite;

4° le carnet de route, dit "livre de bord";

5° la licence de la station de radiocommunication de bord, s'il est équipé d'appareils de radiocommunication;

6° la liste nominative des passagers qu'il transporte, indiquant leurs points d'embarquement et de destination;

7° un manifeste et des déclarations détaillées du chargement s'il transporte des marchandises.

Article 41.-

L'exploitant de l'aéronef tient à jour un livret demoteur ainsi qu'un livret de cellule, établis pour tout moteur et toute cellule utilisés au travail ou au transport aérien. Il y inscrit tous renseignements concernant les heures de fonctionnement, les avaries, les réparations et les revisions.

.../...

Article 42.-

Les documents visés aux articles 40 et 41 sont établis conformément aux dispositions arrêtées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique. Ils sont conservés pendant la période fixée par ces dispositions.

CHAPITRE VI. - DES AERODROMES CIVILS.

Article 43.-

Aucun aérodrome civil ne peut être établi sans l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou de son délégué.

Celui-ci fixe les conditions techniques d'utilisation de l'aérodrome.

Article 44.-

Aucune modification ne peut être apportée à un aérodrome sans que le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique en ait été informé au préalable. Le Ministre peut à cette occasion modifier les conditions d'utilisation de l'aérodrome.

Article 45.-

Les aérodromes douaniers sont désignés de commun accord par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique et le Ministre des Finances.

CHAPITRE VII. - DES REGLES RELATIVES A LA CIRCULATION AERIENNE.

Section 1ère. - De l'espace aérien.

Article 46.-

L'espace aérien au-dessus du territoire du Royaume comprend :

1° l'espace aérien contrôlé, comprenant les régions et zones de contrôle telles qu'elles sont définies et délimitées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique;

2° l'espace aérien non contrôlé.

Section 2. - De la préparation des vols.

Article 47.-

Aucun vol n'est entrepris sans avoir été préparé compte tenu de tous les renseignements utilisés et notamment des informations et prévisions météorologiques les plus récentes et des renseignements relatifs à l'infrastructure et aux aides à la navigation aérienne.

Section 3. - Des hauteurs minima de sécurité.

Article 48.-

Sauf pour les besoins du décollage ou de

.../...

l'atterrissage ou sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, il est interdit de faire évoluer un aéronef :

1° au-dessus des villes et des parties agglomérées des communes ou des rassemblements de personnes en plein air, à une hauteur insuffisante pour permettre, en cas d'urgence, un atterrissage sans que soient indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface. Cette hauteur n'est jamais inférieure à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé, situé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef;

2° ailleurs, à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus du sol ou de l'eau.

Le Ministre peut fixer des hauteurs supérieures pour le survol de certaines parties du territoire.

Section 4. - De la prévention des abordages et des priorités de passage.

Article 49.-

Il est interdit de faire évoluer un aéronef à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

Article 50.-

Les vols en formation ne sont permis qu'aux conditions fixées pour le vol à vue et moyennant entente préalable entre commandants de bord.

Article 51.-

Les exercices et les épreuves de vol aux conditions fictives du vol aux instruments ne peuvent avoir lieu que si :

1° l'aéronef est équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement;

2° un pilote de sécurité occupe un siège aux commandes, lui permettant d'intervenir comme pilote suppléant. Si ce pilote n'a pas un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef, un observateur en communication avec lui occupe un emplacement dont le champ de vision complète le sien.

Article 52.-

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chaque aéronef doit dévier vers la droite.

Article 53.-

§ 1er. Lorsque deux aéronefs évoluent environ à la même altitude et suivent des routes convergentes, celui qui a l'autre à sa droite doit s'en écarter.

§ 2. Doivent toutefois céder le passage :

1° les aérodynes motopropulsés, aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons;

2° les dirigeables, aux planeurs et aux ballons;

3° les planeurs, aux ballons;

4° les aéronefs motopropulsés, aux aéronefs remorquant d'autres aéronefs.

Article 54.-

§ 1er. Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en palier ou en descente, s'écarte de la trajectoire de l'autre aéronef en déviant vers la droite.

Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

§ 2. Un aéronef dépassant est un aéronef qui s'approche d'un autre par l'arrière sous un azimut de moins de 70 ° par rapport au plan de symétrie de ce dernier.

Article 55.-

Tout aéronef en vol ou manoeuvrant au sol ou sur l'eau, cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en cours d'approche finale.

Article 56.-

Lorsque deux ou plusieurs aérodynes approchent d'un aérodrome afin d'y atterrir, l'aérodyne

.../...

se trouvant à l' altitude la plus élevée cède le passage à celui dont l'altitude est la plus basse, mais ce dernier ne peut se prévaloir de cette règle pour se placer devant un autre aérodyne effectuant son approche finale ou pour le dépasser. Toutefois, les aérodynes motopropulsés cèdent le passage aux planeurs.

Article 57.-

Tout aéronef contraint d'effectuer un atterrissage d'urgence a la priorité de passage.

Article 58.-

L'aéronef qui a la priorité de passage conserve sa route et sa vitesse. L'aéronef qui cède le passage à un autre aéronef s'abstient de voler au-dessus ou au-dessous de l'aéronef prioritaire ou de voler par son travers, sauf à bonne distance.

Article 59.-

Il est interdit de décoller tant qu'il y a risque d'abordage.

Article 60.-

Le remorquage aérien ne peut être effectué que conformément aux dispositions prescrites par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

.../...

Article 61.-

Les aéronefs en vol ou évoluant sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome doivent porter aux heures fixées par le Ministre entre le coucher et le lever du soleil les feux qu'il détermine.

Article 62.-

Tout aéronef evoluant sur un aérodrome ou au-dessus d'un aérodrome ou de ses abords doit :

1° surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions;

2° s'intégrer dans le circuit de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tenir à l'écart;

3° effectuer tous les virages à gauche quand il approche en vue de l'atterrissage et après le décollage, sauf instructions contraires;

4° atterrir et décoller conformément aux instructions du service de la circulation aérienne. S'il n'y a pas d'instructions, il doit, dans la mesure du possible, atterrir et décoller face au vent.

Section 5. - Des manoeuvres à flot.

Article 63.-

Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un autre bâtiment approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage, les aéronefs évoluent avec

.../...

précaution en tenant compte des circonstances et notamment des possibilités des aéronefs ou des autres bâtiments.

Article 64.-

Tout aéronef ayant un aéronef ou un autre bâtiment à sa droite cède le passage à celui-ci et se tient à distance.

Article 65.-

Un aéronef qui se rapproche de face ou presque de face d'un aéronef ou d'un autre bâtiment modifie son cap vers la droite et se tient à distance.

Article 66.-

L'aéronef ou le bâtiment dépassé a la priorité de passage.

L'aéronef dépassant modifie son cap vers la droite et se tient à distance.

Article 67.-

Un aéronef amerrissant ou décollant à la surface de l'eau se tient, dans la mesure du possible, à distance de tous autres bâtiments et évite d'entraver leur navigation.

.../...

Article 68.-

Entre le coucher et le lever du soleil, les aéronefs à flot portent les feux définis par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

Section 6. - Du plan de vol.

Article 69.-

§ 1er. Dans l'espace aérien contrôlé, le vol aux instruments ne peut être effectué sans qu'un plan de vol ait été communiqué au service de contrôle de la circulation aérienne et ait été approuvé par ce service.

Pour les vols à effectuer dans d'autres conditions, l'établissement d'un plan de vol est facultatif. Il peut être communiqué au service du contrôle de la circulation aérienne.

Toute dérogation apportée à un plan de vol doit être portée au plus tôt à la connaissance du service du contrôle de la circulation aérienne.

§ 2. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique détermine les renseignements que doivent contenir les plans de vol ainsi que les règles à suivre pour la communication et l'approbation de ces plans.

.../...

Article 70.-

A l'issue d'un vol pour lequel un plan de vol a été communiqué, le commandant d'aéronef est tenu d'aviser de son arrivée le service du contrôle de la circulation aérienne.

Section 7.- Des signaux et des télécommunications.

Article 71.-

Seuls les signaux définis par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique peuvent être utilisés.

Article 72.-

Tout commandant d'aéronef qui perçoit un de ces signaux s'y conforme immédiatement.

Article 73.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique arrête les règles appliquées pour les télécommunications aéronautiques ainsi que les unités de mesures, les codes, les abréviations et les signes et expressions conventionnels utilisés pour ces télécommunications.

.../...

Section 8. - Du contrôle de la circulation aérienne.

Article 74.-

Tout commandant d'aéronef se conforme strictement aux prescriptions et instructions du service du contrôle de la circulation aérienne.

Article 75.-

Dans une zone de contrôle, tout commandant d'aéronef :

1° établit et maintient sans interruption des communications par radio avec le service du contrôle de la circulation aérienne, ou bien, s'il lui est impossible de le faire, il veille à percevoir tous signaux optiques;

2° demande, sauf dispense, par radio ou signaux optiques au service du contrôle de la circulation aérienne, l'autorisation d'effectuer toute manoeuvre avant et pendant la circulation au sol, l'atterrissage ou le décollage.

Section 9. - Du vol à vue.

Article 76.-

§ 1er. Un aéronef peut pratiquer le vol à vue dans l'espace aérien contrôlé :

1° au cas où il se trouve dans une région de contrôle, s'il est éloigné de toute formation nuageuse, d'au moins 600 mètres horizontalement et d'au moins 150 mètres verticalement, la visibilité en vol n'étant pas inférieure à 5 kilomètres;

2° au cas où il se trouve dans une zone de contrôle, quand les conditions prévues au 1° sont réunies et que la visibilité au sol et le plafond à l'aérodrome sont respectivement de 5 km et de 300 m au moins. Le service du contrôle de la circulation aérienne peut toutefois autoriser des vols à vue dans des conditions moins favorables.

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique peut soumettre à des règles complémentaires les vols à vue effectués dans l'espace aérien contrôlé.

§ 2. Un aéronef peut pratiquer le vol à vue dans l'espace aérien non contrôlé :

1° à une hauteur inférieure à 300 m au-dessus du sol, lorsqu'il est hors des nuages, la visibilité en vol n'étant pas inférieure à 1,5 km;

2° ailleurs, lorsqu'il est éloigné de toute formation nuageuse d'au moins 600 m horizontalement et d'au moins 150 m verticalement, la visibilité en vol n'étant pas inférieure à 5 km.

Article 77.-

Entre le coucher et le lever du soleil, les vols à vue s'effectuent conformément aux dispositions arrêtées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

.../...

Section 10. - Du vol aux instruments.

Article 78.-

Pour effectuer un vol aux instruments, l'aéronef doit être pourvu :

1° de tous instruments nécessaires au pilotage sans visibilité;

2° de tous appareils de radionavigation appropriés à la route à suivre.

Article 79.-

Sauf pour le décollage et l'atterrissage ou sauf autorisation du service du contrôle de la circulation aérienne, le vol aux instruments ne peut être effectué à une hauteur inférieure à 450 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

Article 80.-

Dans l'espace aérien non contrôlé, le vol aux instruments s'effectue à l'un des niveaux quadrantaux de croisière correspondant à la route magnétique suivie, sauf lorsque l'aéronef change d'altitude.

Ces niveaux sont fixés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

.../...

Article 81.-

Dans l'espace aérien contrôlé, le vol aux instruments s'effectue conformément au plan de vol approuvé par le service du contrôle de la circulation aérienne.

Le commandant d'aéronef ne déroge au plan de vol qu'en cas de force majeure nécessitant une action immédiate. S'il y est contraint, il en avise dès que possible le service du contrôle de la circulation aérienne et demande une autorisation de ce service.

Article 82.-

Tout commandant d'aéronef qui effectue un vol aux instruments dans l'espace aérien contrôlé doit :

1° assurer une écoute permanente sur la fréquence radioélectrique appropriée et être à même d'établir une communication bilatérale avec le service du contrôle de la circulation aérienne;

2° transmettre au service du contrôle de la circulation aérienne un compte rendu de position aux heures spécifiées ou lors du passage aux points désignés par ce service;

3° aviser le service du contrôle de la circulation aérienne lorsqu'il quitte l'espace aérien contrôlé;

4° informer le service du contrôle de la circulation aérienne lorsqu'il décide de passer du vol aux instruments au vol à vue.

.../...

Article 83.-

§ 1er. Lorsqu'une panne de l'équipement radioélectrique empêche le commandant d'aéronef de se conformer à l'article 82, il poursuit son vol à vue si les conditions météorologiques le permettent et atterrit à l'aérodrome qui convient le mieux.

§ 2. Lorsqu'une panne de l'équipement radioélectrique empêche le commandant d'aéronef de se conformer à l'article 82 et si les conditions météorologiques imposent le vol aux instruments, il doit :

1° poursuivre le vol jusqu'à l'aérodrome d'atterrissage prévu en se conformant au plan de vol et en restant au niveau minimum de sécurité ou au dernier niveau assigné dont il a accusé réception si celui-ci est supérieur au niveau minimum de sécurité.

Le niveau minimum de sécurité est le niveau de croisière qui permet de survoler en toute sécurité l'obstacle le plus élevé se trouvant sur le trajet restant à parcourir;

2° régler le vol de manière à arriver à l'aérodrome d'atterrissage à une heure aussi proche que possible de l'heure d'arrivée prévue;

3° commencer la descente à une heure aussi proche que possible de la dernière heure d'approche prévue dont il a accusé réception. S'il n'a reçu communication d'aucune heure d'approche prévue ou s'il n'en a pas accusé réception, il commence la descente à une heure aussi proche que possible de l'heure d'arrivée spécifiée au plan de vol.

.../...

Section 11. - Dispositions générales.

Article 84.-

Les agents des douanes et accises ont accès à tout aérodrome en vue d'y exercer leur surveillance. Ils peuvent visiter tout aéronef et son chargement et se faire produire le carnet de route et tout document relatif à la cargaison.

Article 85.-

Aucun commandant d'aéronef venant de l'étranger ou s'y rendant n'atterrit ou ne décolle en dehors d'un aérodrome douanier. S'il est contraint d'atterrir ailleurs, il prévient sans délai la gendarmerie et la douane et se conforme aux instructions qui lui sont données.

Article 86.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique arrête les dispositions auxquelles tout commandant d'aéronef doit se conformer lorsqu'il est témoin d'un accident survenu à un aéronef ou lorsqu'il reçoit un appel ou un message de détresse.

Article 87.-

Hormis le cas de nécessité, il est interdit de déplacer un aéronef ayant subi ou causé un accident grave, d'enlever, de détacher ou de déplacer des

objets, débris ou pièces quelconques provenant de cet aéronef, sans avoir obtenu l'autorisation de l'inspecteur de la police aéronautique.

Article 88.-

Il est interdit de faire partie de l'équipage de conduite d'un aéronef lorsqu'on se trouve sous l'influence de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants.

CHAPITRE VIII. - DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE DE LA NAVIGATION AERIENNE.

Section 1ère. - Du travail aérien et des transports non réguliers.

Article 89.-

Sont soumis à l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou de son délégué :

1° l'exploitation des transports aériens non réguliers;

2° tout travail aérien, notamment la photographie aérienne, la publicité et la propagande au moyen d'aéronefs, et l'organisation de spectacles comportant des évolutions d'aéronefs.

Article 90.-

§ 1er. L'autorisation d'exploiter des transports aériens non réguliers est générale ou spéciale.

§ 2. L'autorisation générale, dont la durée ne peut excéder deux ans, ne peut être accordée que pour l'exploitation :

1° de taxis aériens, c'est-à-dire d'aéronefs loués pour le transport de moins de sept personnes et dont la destination est fixée par le preneur;

2° de transports aériens de marchandises.

§ 3. L'autorisation spéciale est accordée à titre précaire; elle peut être retirée à tout moment.

Article 91.-

Les autorisations prévues à l'article 89 ne peuvent être accordées qu'aux personnes physiques belges et aux personnes morales de droit belge ou de droit congolais dont les associés solidaires, les commandités, les administrateurs, les gérants ou mandataires sont des Belges.

Ces autorisations sont subordonnées aux conditions arrêtées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

.../...

Section 2. - Des mesures techniques.

Article 92.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique arrête les mesures techniques à prendre en vue de l'exploitation des aéronefs.

Article 93.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique désigne les agents chargés de contrôler l'application des mesures prévues à l'article précédent. Ces agents ont accès aux aéronefs.

Article 94.-

L'exploitant établit un rapport sur tout incident se rapportant aux mesures prévues à l'article 92 et le transmet au plus tôt au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique.

CHAPITRE IX. - DU TRANSPORT DE CHOSES DANGEREUSES.

Article 95.-

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique détermine les choses dont le transport aérien est dangereux. Il en fixe les conditions de transport et détermine les choses dont le transport aérien est interdit.

CHAPITRE X. - DES DISPOSITIONS PENALES.

Article 96.-

Les infractions au présent arrêté sont punies des peines prévues par le chapitre II de la loi du 27 juin 1937.

CHAPITRE XI. - DISPOSITIONS FINALES.

Article 97.-

Les autorisations de travail aérien et de transport non régulier accordées avant l'entrée en vigueur du présent arrêté cessent d'être valables à l'expiration des six mois qui suivent cette date. La réglementation antérieurement en vigueur leur demeure applicable jusqu'à cette date.

Article 98.-

Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 27 novembre 1919 réglementant la navigation aérienne;

2° l'arrêté royal du 11 mai 1931 ayant pour objet la réglementation de l'immatriculation des aéronefs,modifié par l'arrêté royal du 25 août 1938 et par l'arrêté du Régent du 25 avril 1947;

3° l'arrêté royal du 31 juillet 1936 fixant les conditions à remplir par les organismes qui se

consacrent ou désirent se consacrer à l'instruction des candidats aux brevets de pilotes d'avions de tourisme et édictant certaines dispositions de police relatives à la navigation aérienne, modifié par l'arrêté royal du 5 juillet 1938;

4° l'arrêté royal du 15 juin 1937 portant règlement sur les feux et signaux et la circulation aérienne, modifié par l'arrêté royal du 28 mai 1939;

5° les articles 1er à 71, 115 et 116 de l'arrêté royal du 18 août 1938 portant règlement général relatif à la navigation aérienne, à la police des aérodromes et à l'utilisation des aérodromes publics administrés par l'Etat;

6° l'arrêté du Régent du 3 janvier 1946 portant réglementation provisoire sur la navigabilité des aéronefs;

7° l'arrêté du Régent du 16 avril 1946 portant réglementation provisoire sur les brevets et licences du personnel de conduite des aéronefs civils;

8° l'arrêté ministériel du 17 septembre 1931 fixant les conditions de navigabilité qui doivent être réunies pour l'obtention des certificats et licences de navigabilité des aéronefs, modifié par les arrêtés ministériels des 30 août 1933 et 17 avril 1934;

9° l'arrêté ministériel du 28 avril 1944 relatif au poids total maximum autorisé des aéronefs en vol;

10° l'arrêté ministériel du 24 avril 1947 fixant les conditions à remplir pour l'organisation de fêtes ou meetings aériens.

.../...

Article 99.-

Le présent arrêté entre en vigueur le ...

Article 100.-

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à , le

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

Le Ministre des Finances,

De kamer was samengesteld uit La chambre était composée de

de Heren : F.LEPAGE,	raadsheer van State,	voorzitter,
Messieurs:	conseiller d'Etat,	président,
J.COYETTE,	raadsheren van State,	
K.MEES,	conseillers d'Etat,	
J.VAUTHIER,	bijzitters van de afdeling wetgeving,	
L.FREDERICQ,	assessseurs de la section de législation,	
J.CYPRES,	adjunct-griffier,	griffier.
	greffier adjoint,	greffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H.MEES.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M.MEES.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J.CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F.LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H.Minister
expédition délivrée à M. le Ministre

van Verkeerswezen.
des Communications.

De 1953.

Le 1953.

De Griffier van de Raad van State, Le Greffier du Conseil d'Etat,

R.DECKMYN.