

KONINKRIJK BELGIEROYAUME DE BELGIQUEMINISTERIE VAN DEFENSIEMINISTERE DE LA DEFENSE

**ONTWERP VAN KONINKLIJK BESLUIT
HOUDENDE REGELING VAN HET
MILITAIR LUCHTVAART REGISTER,
DE LUCHTWAARDIGHEID VAN
MILITAIRE LUCHTVAARTUIGEN EN
TOT OPRICHTING VAN DE BELGIAN
MILITARY AIRWORTHINESS
AUTHORITY**

**PROJET D'ARRETE ROYAL
REGLEMENTANT LA MATRICULE
AERONAUTIQUE MILITAIRE, LA
NAVIGABILITE DES AERONEFS
MILITAIRES ET PORTANT CREATION
DE LA BELGIAN MILITARY
AIRWORTHINESS AUTHORITY**

FILIP, Koning der Belgen,

PHILIPPE, Roi des Belges,

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

A tous, présents et à venir, Salut.

Gelet op de wet van 31 juli 2020
betreffende de luchtwaardigheid van militaire
luchtvaartuigen.

Vu la loi du 31 juillet 2020 relative à la
navigabilité des aéronefs militaires.

Gelet op het advies van de Inspectie van
Financiën, gegeven op 18 september 2023;

Vu l'avis de l'inspection des Finances, donné
le 18 septembre 2023 ;

Gelet op de akkoordbevinding van de
Staatssecretaris voor Begroting gegeven op 23
april 2024;

Vu l'accord de la Secrétaire d'état au Budget,
donné le 23 avril 2024

Gelet op de impactanalyse van de regelgeving
uitgevoerd overeenkomstig artikelen 6 en 7
van de wet van 15 december 2013 houdende
diverse bepalingen inzake administratieve
vereenvoudiging;

Vu l'analyse d'impact de la réglementation
réalisée conformément aux articles 6 et 7 de
la loi du 15 décembre 2013 portant des
dispositions diverses en matière de
simplification administrative;

Gelet op het advies van de Raad van State,
gegeven op ..., met toepassing van artikel 84,
§ 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad
van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le ... en
application de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°,
des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le
12 janvier 1973 ;

Op voordracht van de minister van
Defensie en op het advies van de in Raad
vergaderde ministers.

Sur la proposition du ministre de la
Défense et sur l'avis des ministres qui en ont
délibéré en Conseil

**HEBBEN WIJ BESLOTEN EN
BESLUITEN WIJ:**

**NOUS AVONS ARRETE ET
ARRETONS :**

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

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

1° «de wet»: de wet van 31 juli 2020 betreffende de luchtwaardigheid van militaire luchtvaartuigen;

2° «de minister»: de minister van Defensie;

3° «de luchtwaardigheidscode»: de verzameling van luchtwaardigheidsspecificaties toepasselijk op het ontwerpen van producten, welke is goedgekeurd door een bevoegde luchtwaardigheidsautoriteit;

4° «kwalificatie»: de verklaring op een bewijs van bevoegdheid, waarin voorrechten, speciale voorwaarden of beperkingen die op dat bevoegdheidsbewijs van toepassing zijn, worden uiteengezet;

5° «operationele zone»: gebieden waarin operaties worden gevoerd zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 6 juli 1994 houdende bepaling van de vormen van operationele inzet, hulpverlening en militaire bijstand, en van de voorbereidingsactiviteiten met het oog op de aanwending van de krijgsmacht.

6° «luchtvaartuigexploitatie-autoriteit»:

De bevelhebber van een stafdepartement, algemene directie, component of een ander orgaan of onderafdeling binnen Defensie die verantwoordelijk is voor het uitbaten van luchtvaartuigen.

In het geval van buitenlandse staatsluchtvaartuigen zal de luchtvaartuigexploitatie-autoriteit worden bepaald in het intergouvernementeel akkoord.

7° «Belgian Military Airworthiness Authority»:

Certificerings- en controleautoriteit voor de luchtwaardigheid van militaire luchtvaartuigen, afgekort als BMAA.

8° «Ballon»:

Een luchtvaartuig dat lichter is dan lucht, niet door middel van een motor wordt aangedreven

Chapitre 1 – Dispositions générales

Art.1. Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

1° « la loi » la loi du 31 juillet 2020 relative à la navigabilité des aéronefs militaires ;

2° « le ministre » : le ministre de la Défense.

3° « le code de navigabilité » : le recueil de spécifications de navigabilité applicables à la conception des produits et approuvé par une autorité de navigabilité compétente ;

4° « qualification » : la déclaration portée sur un certificat, indiquant les prérogatives, les conditions spéciales ou les limitations attachées à cette licence ;

5° « zone opérationnelle » : : territoire sur lequel sont conduites des opérations visées par l'arrêté royal du 6 juillet 1994 portant détermination des formes d'engagement opérationnel, d'assistance et d'appui militaire et des activités préparatoires en vue de la mise en œuvre des forces armées.

6° « autorité exploitante de l'aéronef » :

Le commandant du département d'état-major, direction générale, composante ou autre organe ou subdivision de la Défense qui est responsable pour l'exploitation d'aéronefs.

Dans le cas d'aéronefs étatiques étrangers, l'autorité exploitante de l'aéronef sera définie dans l'accord intergouvernemental.

7° «Belgian Military Airworthiness Authority»:

autorité de certification et de contrôle de la navigabilité des aéronefs militaires, en abrégé la BMAA.

8° «Ballon»:

Un aéronef non motorisé plus léger que l'air et capable de s'élever grâce à l'utilisation soit

en in de lucht blijft door middel van gas dat lichter is dan lucht of een brander aan boord. Vallen onder deze definitie:

- gasballons, heteluchtballons, gemengde ballons;
- luchtschepen, hoewel aangedreven door een motor.

9° “Complex motoraangedreven luchtvaartuig”:

- a. Een vliegtuig dat voldoet aan minstens één van de volgende voorwaarden:
 - een maximum gecertificeerde startmassa hebben groter dan 5700 kg;
 - gecertificeerd zijn voor een maximale passagiersconfiguratie groter dan negentien;
 - gecertificeerd zijn voor uitbating met een minimale bemanning van ten minste twee piloten;
 - uitgerust zijn met één of meerdere turbojet motor(en) of meer dan één turboprop motor.
- b. Een helikopter die voldoet aan minstens één van de volgende voorwaarden:
 - een maximum gecertificeerde startmassa hebben groter dan 3175 kg;
 - gecertificeerd zijn voor een maximale passagiersconfiguratie groter dan negen;
 - gecertificeerd zijn voor inzet met een minimale bemanning van ten minste twee piloten.
- c. Een tilt-rotor luchtvaartuig

10° “Niet-complex motoraangedreven luchtvaartuig”:

Een luchtvaartuig dat niet beantwoordt aan de definitie van een complex motoraangedreven luchtvaartuig.

de gaz plus léger que l’air, soit d’un brûleur embarqué. Tombent sous cette définition :

- les ballons à gaz, les ballons à air chaud, les ballons mixtes ;
- les dirigeables, même s’ils sont motorisés.

9° « Aéronef à motorisation complexe » :

- a. Un avion qui répond à au moins l’un des critères suivants :
 - avoir une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700 kg ;
 - être certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf ;
 - être certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimale d’au moins deux pilotes ;
 - être équipé d’un ou plusieurs turboréacteur(s) ou de plus d’un turbopropulseur.
- b. Un hélicoptère qui répond à au moins l’un des critères suivants :
 - avoir une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 3175 kg ;
 - être certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf ;
 - être certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimale d’au moins deux pilotes.
- c. Un aéronef à rotor basculant

10° « Aéronef à motorisation non-complexe » :

Un aéronef qui ne répond pas à la définition d’aéronef à motorisation complexe.

Hoofdstuk 2 – Het militair luchtvaartregister

Art.2. §1. Een register voor inschrijving van militaire luchtvaartuigen, “militair luchtvaartregister” genaamd, wordt opgesteld waarin de luchtvaartuigen van Defensie worden ingeschreven.

Het luchtvaartregister wordt georganiseerd en bijgehouden door de militaire autoriteit aangewezen door de minister.

§2. Mogen ook ingeschreven worden, de luchtvaartuigen van de krijgsmachten van andere Staten.

§3. De minister kan de voorwaarden en modaliteiten tot inschrijving in het militair luchtvaartregister preciseren en wijst de militaire autoriteit aan die belast is met de oprichting en de uitbating van het militair luchtvaartregister.

Art.3. Voor ieder ingeschreven luchtvaartuig, zal het register volgende gegevens vermelden :

1° de kentekens van nationaliteit en inschrijving ;

2° de datum van inschrijving ;

3° het type luchtvaartuig, het bouwjaar, het serienummer, het motortype(s) en het schroeftype(s) indien van toepassing ;

4° de identiteit, domicilie of sociale zetel van de constructeur van het luchtvaartuig, de motor(en) en de schroef of schroeven indien van toepassing ;

5° de aanduiding van de exploitatie-autoriteit van het luchtvaartuig ;

6° de aanduiding van het organisme dat belast is met het beheer van de permanente luchtwaardigheid ;

7° de referentie van het luchtwaardigheidsbewijs of de vliegvergunning.

Indien het een luchtvaartuig van de krijgsmacht van een andere Staat betreft, zal het register ook volgende gegevens vermelden:

1° de betrokken Staat ;

Chapitre 2 – De la matricule aéronautique militaire

Art.2. §1. Il est créé un registre matricule des aéronefs militaires, dit « matricule aéronautique militaire » où sont immatriculés les aéronefs de la Défense.

La matricule est organisée et tenue à jour par l'autorité militaire désignée par le ministre.

§2. Peuvent également y être immatriculés les aéronefs des forces armées d'autres Etats.

§3. Le ministre peut préciser les conditions et les modalités d'immatriculation dans la matricule aéronautique militaire et désigne l'autorité militaire chargée de la mise en place et l'exploitation de la matricule aéronautique militaire..

Art.3. Pour chaque aéronef immatriculé, le registre matricule mentionne :

1° les marques de nationalité et d'immatriculation ;

2° la date de l'immatriculation ;

3° le type de l'aéronef, l'année de sa construction, son numéro de série et le type de(s) moteur(s) et d'hélice(s), si applicable;

4° l'identité, le domicile ou le siège social du constructeur de l'aéronef, du ou des moteurs et de(s) (l')hélice(s) si applicable ;

5° l'indication de l'autorité exploitante de l'aéronef ;

6° l'indication de l'organisme chargé de la gestion du maintien de la navigabilité ;

7° la référence du certificat de navigabilité ou le permis de vol.

S'il s'agit d'un aéronef de forces armées d'un Etat étranger, le registre mentionne également:

1° l'Etat concerné ;

2° de aanvraag van deze Staat tot het inschrijven van het luchtvaartuig in het militair luchtvaartregister zoals opgesteld door huidig besluit.

Indien het een luchtvaartuig betreft dat in het kader van een leasing-overeenkomst of dienstencontract op het militair luchtvaartregister wordt ingeschreven zal het register ook de eigenaar van het luchtvaartuig vermelden.

Hoofdstuk 3 – Het inschrijvingsbewijs

Art.4. Een inschrijvingsbewijs wordt afgeleverd voor elk behoorlijk in het militair luchtvaartregister ingeschreven luchtvaartuig.

§ 1. De houder van het inschrijvingsbewijs is de luchtvaartuigexploitatie-autoriteit.

§ 2. Het bewijs is niet meer geldig:

1° indien het luchtvaartuig uit omloop is genomen;

2° in geval van schrapping op basis van artikel 6.

§3. Indien het bewijs niet meer geldig is, is de houder van het bewijs gehouden aan het onmiddellijk terugsturen van het bewijs naar de militaire autoriteit aangewezen door de minister.

Hoofdstuk 4 – Het schrappen van de inschrijving

Art.5. De inschrijving in het militair luchtvaartregister wordt automatisch geschrapt bij een uit omloop name van het luchtvaartuig.

Art.6. §1. Een inschrijving op basis van artikel 2, kan op elk moment geschrapt worden door de militaire autoriteit aangewezen door de minister.

§2. De geschrapte inschrijvingen worden bewaard in het militair luchtvaartregister, waarin expliciet deze schrapping en de datum van de schrapping vermeld worden.

Hoofdstuk 5 – Kentekens van nationaliteit en inschrijving.

2° la demande de cet Etat d'immatriculer l'aéronef à la matricule aéronautique militaire organisée par le présent arrêté.

S'il s'agit d'un aéronef inscrit à la matricule aéronautique militaire dans le cadre d'un contrat de location ou d'un contrat de services, le registre mentionne également le propriétaire de l'aéronef.

Chapitre 3 – Du certificat d'immatriculation.

Art.4. Un certificat d'immatriculation est délivré pour tout aéronef régulièrement inscrit à la matricule aéronautique.

§ 1. Le titulaire du certificat d'immatriculation est l'autorité exploitante de l'aéronef.

§ 2. Le certificat cesse d'être valable:

1° lorsque l'aéronef est retiré d'emploi ;

2° en cas de radiation effectuée sur la base de l'article 6.

§ 3. Lorsque le certificat cesse d'être valable, son titulaire est tenu de le renvoyer immédiatement à l'autorité militaire désignée par le ministre.

Chapitre 4 – De la radiation de l'inscription.

Art.5. L'inscription à la matricule aéronautique est rayée d'office lors d'un retrait d'emploi de l'aéronef.

Art.6. §1. L'inscription effectuée sur la base de l'article 2, peut être rayée à tout moment par l'autorité militaire désignée par le ministre.

§2. Les inscriptions rayées sont conservées à la matricule aéronautique militaire, qui fait mention explicite de cette radiation et de la date de cette radiation

Chapitre 5 – Des marques de nationalité et d'immatriculation.

Art.7. Elk luchtvaartuig ingeschreven in het militair luchtvaartregister heeft een inschrijvingskenteken bestaande uit een groep van 2 lettertekens die het type toestel identificeren. Deze groep wordt gevolgd door een koppelteken en een tweede groep van 2 of 3 cijfertekens.

Art.8. De samenstelling en de kenmerken van het inschrijvingsteken zoals voorzien in artikel 7 kunnen gepreciseerd worden door de minister. Onder kenmerk kan verstaan worden de locatie, de afmetingen, de typografie en de tekens van het inschrijvingsteken.

Art.9. Elk gezagvoerder van een luchtvaartuig moet erover waken dat de in artikel 7 bedoelde kentekens goed zichtbaar zijn.

Art.10. De minister kan, in afwijking van artikelen 7 en 8, voorzien in andere kentekens voor staatsluchtvaartuigen behorende tot een andere Staat.

Hoofdstuk 6 – Luchtwaardigheid van militaire luchtvaartuigen

Art.11. De minister bepaalt de luchtwaardigheidsspecificaties, die de essentiële luchtwaardigheidseisen omvatten die in dit besluit worden opgenomen.

De minister kan een delegatie geven aan de militaire autoriteit die hij aanwijst om een vrijstelling toe te kennen van de luchtwaardigheidsspecificaties opgenomen in dit besluit en om alternatieve luchtwaardigheidsspecificaties te bepalen voor de onbemande luchtvaartuigen, de lichte niet-complexe motoraangedreven luchtvaartuigen met een maximale startmassa van minder dan 2000 kg en de ballons.

De BMAA certificeert de overeenstemming met de luchtwaardigheidsspecificaties van de luchtvaartuigen die ingeschreven zijn in het militair luchtvaartregister conform artikel 4 van dit besluit, alsook de conformiteit van de andere producten (motoren en propellers) en de conformiteit van onderdelen en uitrustingsstukken die hierop geïnstalleerd zijn.

Art.7. Tout aéronef inscrit à la matricule aéronautique militaire porte une marque d'immatriculation composée d'un groupe de deux caractères constitué par des lettres identifiant le type d'aéronef. Ce groupe de caractères est suivi d'un trait horizontal et d'un groupe de deux ou trois chiffres.

Art.8. La composition et les caractéristiques de la marque d'immatriculation visée à l'article 7 peuvent être précisées par le ministre. Par caractéristique, il y a lieu d'entendre l'emplacement, les dimensions, la typographie et les caractères de la marque d'immatriculation.

Art.9. Tout commandant d'aéronef est tenu de veiller à la parfaite visibilité de la marque prévue à l'article 7.

Art.10. Le ministre peut, par dérogation aux articles 7 et 8, prévoir d'autres marques pour les aéronefs étatiques appartenant à un Etat étranger.

Chapitre 6 – La navigabilité des aéronefs militaires

Art.11. Le ministre définit les spécifications de navigabilité, qui intègrent les exigences essentielles de navigabilité reprises en annexe du présent arrêté.

Le ministre peut donner une délégation à l'autorité militaire qu'il désigne pour accorder une exemption aux spécifications de navigabilité reprises dans le présent arrêté et pour définir des spécifications de navigabilité alternatives pour les aéronefs militaires sans pilote, les aéronefs à motorisation non-complexes légers qui présentent une masse maximale au décollage maximale inférieure à 2000 kg, ainsi que pour les ballons.

La BMAA certifie la conformité aux spécifications de navigabilité des aéronefs militaires inscrits à la matricule aéronautique militaire conformément à l'article 4 du présent arrêté, ainsi que la conformité des autres produits (moteurs et hélices) et la conformité des pièces et équipements installés sur ceux-ci.

De luchtwaardigheidsspecificaties omvatten de volgende voorschriften:

1° elk product wordt gedekt door een typecertificaat. Het typecertificaat heeft eveneens betrekking op alle onderdelen en uitrustingsstukken die gemonteerd zijn op het product;

2° indien het conform is aan een typecertificaat, kan een militair luchtvaartuig eveneens voorzien zijn van een luchtwaardigheidsbewijs;

3° in afwijking van paragraaf 1°, worden de onderdelen en uitrustingsstukken, die niet gedekt zijn door een typecertificaat zoals voorzien in paragraaf 1°, door de BMAA voorzien van een individueel certificaat indien aangetoond werd dat zij conform zijn aan de specifieke luchtwaardigheidsspecificaties die de conformiteit aan de essentiële luchtwaardigheidseisen waarborgen;

4° in afwijking van paragraaf 2° kan een vliegvergunning afgeleverd worden door de BMAA indien werd aangetoond dat het militair luchtvaartuig in staat is om een vlucht in alle veiligheid uit te voeren. Deze toelating zal worden afgeleverd mits bijkomende toepasselijke beperkingen om de veiligheid van derden te waarborgen.

Art.12. Organisaties die belast zijn met de luchtwaardigheidscontrole, met het ontwerpen en bouwen en de permanente luchtwaardigheid van producten, onderdelen en uitrustingsstukken evenals de organisaties belast met de opleiding moeten beschikken over een goedkeuring van de organisatie waarin bevestigd wordt dat zij het vermogen en de middelen bezitten om hun verplichtingen en daaraan verbonden voorrechten te vervullen. De goedkeuring vermeldt de voorrechten van de goedgekeurde organisatie en de draagwijdte van deze goedkeuring.

Art.13. Het personeel dat belast is met de vrijgave na reparatie of onderhoud van een product, onderdeel of uitrustingsstuk moet

Les spécifications de navigabilité intègrent les prescriptions suivantes :

1° chaque produit est couvert par un certificat de type. Le certificat de type couvre également toutes les pièces et tous les équipements installés sur le produit;

2° pour autant qu'il soit conforme à un certificat de type, un aéronef militaire peut également être muni d'un certificat de navigabilité ;

3° par dérogation au point 1°, les pièces et équipements non couverts par le certificat de type délivré en vertu du point 1°, sont munis d'un certificat particulier par la BMAA lorsqu'il est démontré qu'ils sont conformes aux spécifications de navigabilité particulières définies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles ;

4° Par dérogation au point 2° une autorisation de vol peut être délivrée par la BMAA lorsqu'il est démontré que l'aéronef militaire est en mesure d'effectuer un vol en toute sécurité. Cette autorisation est délivrée assortie de limitations appropriées, notamment en vue de garantir la sécurité des tiers.

Art.12. Les organismes en charge du suivi de la navigabilité, de la conception, de la fabrication et du maintien de la navigabilité des produits pièces et équipements ainsi que les organismes responsables de la formation doivent disposer d'un agrément d'organisme, qui atteste qu'ils ont les capacités et les moyens de s'acquitter de leurs obligations et prérogatives associées. L'agrément précise les prérogatives de l'organisme agréé et la portée de cet agrément.

Art.13. Le personnel responsable de la remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement après réparation ou entretien doit

over de door de BMAA afgeleverde kwalificaties of certificaten beschikken.

disposer des qualifications ou certificats délivrés par la BMAA.

Art.14. De minister of de militaire autoriteit die hij aanwijst is gemachtigd om een ontheffing toe te kennen die de door hem aangeduide luchtvaartuigen onttrekt van de naleving van de eisen van dit besluit, voor een beperkte duur in uitzonderlijke gevallen en om operationele redenen, als de volgende voorwaarden vervuld zijn:

Art.14. Le ministre ou l'autorité militaire qu'il désigne est habilité à accorder une dérogation afin de soustraire les aéronefs qu'il détermine aux exigences du présent arrêté, pour une durée limitée, dans des circonstances exceptionnelles et à des fins opérationnelles, si les conditions suivantes sont réunies :

1° het behoud van de eisen voorzien in dit besluit kan leiden tot het verlies van het toestel of ernstige lichamelijke letsels aan het Defensiepersoneel of derden en

1° le maintien des exigences définies dans le présent arrêté entraînerait la perte de l'aéronef ou des dommages corporels graves au personnel de la Défense ou aux tiers et

2° het toestel bevindt zich in operationele zone.

2° l'aéronef se trouve en zone opérationnelle.

Deze ontheffing door de minister of de militaire autoriteit die hij aanwijst leidt automatisch tot het opheffen van het luchtwaardigheidsbewijs door de BMAA.

Cette dérogation du ministre ou de l'autorité militaire qu'il désigne entraîne la suspension automatique du certificat de navigabilité par la BMAA.

Hoofdstuk 7 – Belgian Military Airworthiness Authority

Chapitre 7 – La Belgian Military Airworthiness Authority

Art.15. De Belgian Military Airworthiness Authority, afgekort BMAA, is een dienst die rechtstreeks afhangt van de chef Defensie, en die beheerd wordt door de autoriteit die hij aanwijst.

Art.15. La Belgian Military Airworthiness Authority, en abrégé BMAA, est un service qui dépend directement du chef de la Défense et qui est dirigé par l'autorité qu'il désigne.

Art.16. De opdrachten van de BMAA zijn:

Art.16. Les missions de la BMAA sont:

1° het uitschrijven van richtinggevende richtlijnen met betrekking tot de uitvoering van dit besluit en de daartoe vastgestelde uitvoeringsvoorschriften;

1° émettre tout document d'orientation concernant l'application du présent arrêté et de ses règles de mise en œuvre;

2° het voorstellen aan de minister van de luchtwaardigheidsspecificaties, luchtwaardigheidscodes en aanvaardbare wijzen van naleving;

2° proposer au ministre les spécifications de navigabilité, les codes de navigabilité et les moyens acceptables de mise en conformité ;

3° de afgifte, wijziging, opschorting of intrekking van de goedkeuringen, bewijzen en certificaten bepaald in dit besluit verzorgen. Deze certificaten worden afgegeven, wanneer de aanvrager conform de modaliteiten van dit besluit heeft

3° délivrer, modifier, suspendre ou retirer les agréments, les licences et les certificats prévus par le présent arrêté. Ces certificats sont délivrés lorsque la conformité aux exigences essentielles de navigabilité a pu être démontrée par le

kunnen aantonen dat er wordt voldaan aan de essentiële luchtwaardigheidseisen;

De BMAA kan een goedkeuring, een bewijs of certificaat intrekken indien:

(i) een nieuw element verschijnt dat een invloed heeft op de toekenningsvoorwaarden of de rechten van de houder;

(ii) de houder niet langer de toekenningsvoorwaarden respecteert;

De minister kan de voorwaarden voor toekenning en intrekking vaststellen voor de goedkeuringen, bewijzen en certificaten voorzien in dit besluit.

4° de verslagen uitvaardigen die werden opgesteld naar aanleiding van de normalisatie- en bewakingsinspecties uitgevoerd in de organisaties die kandidaat zijn voor een luchtwaardigheidsgoedkeuring en in de reeds geaccrediteerde organisaties, teneinde er de naleving te controleren van de afgiftevoorwaarden van de genoemde goedkeuringen;

5° zelf of met behulp van gekwalificeerde instanties onderzoeken uitvoeren in verband met de certificering van personen, organisaties, producten, onderdelen en uitrustingsstukken;

6° de typecertificeringsgrondslag bepalen en bekendmaken voor ieder product, waarvoor een typecertificaat of een wijziging in een typecertificaat wordt gevraagd;

7° de luchtwaardigheid controleren van de luchtvaartuigen ingeschreven in het militair luchtvaartregister conform artikel 4. van dit besluit, met het oog op de afgifte en de handhaving van een luchtwaardigheidsbewijs.

In voorkomend geval houdt de BMAA rekening met de door goedgekeurde technische diensten uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden;

demandeur conformément aux modalités du présent arrêté;

La BMAA peut retirer un agrément, une licence ou un certificat, si :

(i) un nouvel élément apparaît de nature à exercer une influence sur les conditions d'octroi ou les droits du titulaire ;

(ii) le titulaire ne respecte plus les conditions d'octroi ;

Le ministre peut arrêter les modalités d'octroi et de retrait des agréments, des licences et des certificats prévus par le présent arrêté.

4° émettre les rapports établis à la suite des inspections de normalisation et de surveillance effectuées dans les organismes candidats à un agrément de navigabilité ainsi que dans les organismes déjà accrédités afin d'y vérifier le respect des conditions de délivrance desdits agréments ;

5° effectuer, elle-même ou par l'intermédiaire d'entités qualifiées, les enquêtes liées à la certification des personnes, des organismes, des produits, des pièces et des équipements;

6° déterminer et notifier la base de certification de type pour chaque produit pour lequel un certificat de type ou une modification d'un certificat de type sont requis;

7° contrôler l'aptitude au vol des aéronefs inscrits à la matricule aéronautique conformément à l'article 4. du présent arrêté, en vue de la délivrance et du maintien d'un certificat de navigabilité.

Le cas échéant, la BMAA tient compte des travaux de maintenance effectués par des services techniques agréés ;

8° de specifieke luchtwaardigheidsspecificaties bepalen en bekendmaken voor ieder product waarvoor een beperkt luchtwaardigheidsbewijs wordt gevraagd;

9° de passende certificeringsgrondslag bepalen en bekendmaken voor ieder product waarvoor een beperkt typecertificaat wordt gevraagd;

10° de luchtwaardigheidsspecificaties bepalen en bekendmaken voor ieder onderdeel of uitrustingsstuk waarvoor een certificaat wordt gevraagd;

11° luchtwaardigheidsnormen en -procedures opleggen voor luchtvaartuigen waarvoor een vliegvergunning moet worden afgegeven, wanneer is aangetoond dat het luchtvaartuig veilig een eenvoudige vlucht kan uitvoeren. Deze vergunning kan gepaard gaan met passende beperkingen, in het bijzonder om de veiligheid van derden te waarborgen;

12° in voorkomend geval en binnen een redelijke termijn, op veiligheidsproblemen reageren in het kader van de permanente luchtwaardigheid en luchtwaardigheidscontrole in verband met de producten, onderdelen en uitrustingsstukken waarop zij toezicht houdt en de toepasselijke informatie ter handhaving van de veiligheid van het personeel aan boord en van derden verstrekken en verspreiden.

Art.17. De BMAA kan bepaalde certificeringstaken toevertrouwen aan de gekwalificeerde instanties die zij aanwijst.

Art.18. De beampten van de BMAA en van de gekwalificeerde instanties kunnen te allen tijde controleren of de voorwaarden die ten grondslag hebben gelegen aan de afgifte van de certificaten nog altijd vervuld zijn en desgevallend de nodige corrigerende acties eisen.

Art.19. In het kader van haar opdrachten kan de BMAA rekening houden met elementen die de afgifte ondersteunen van de certificaten

8° déterminer et notifier les spécifications de navigabilité particulières pour chaque produit pour lequel un certificat de navigabilité restreint est requis;

9° déterminer et notifier la base de certification appropriée pour chaque produit pour lequel un certificat de type restreint est requis;

10° déterminer et notifier les spécifications de navigabilité pour chaque pièce ou équipement pour lequel un certificat est requis ;

11° établir, pour les aéronefs pour lesquels une autorisation de vol doit être délivrée, des normes et procédures en matière de navigabilité, lorsqu'il est démontré que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol basique en toute sécurité. Cette autorisation peut être assortie de limitations appropriées, notamment en vue de garantir la sécurité des tiers ;

12° réagir, le cas échéant et dans un délai raisonnable, en cas de problème de sécurité dans le cadre du maintien et du suivi de la navigabilité des produits, pièces et équipements qui sont sous sa surveillance, et émettre et diffuser les informations utiles visant à maintenir la sécurité du personnel à bord et des tiers.

Art.17. La BMAA peut confier certaines tâches de certification aux entités qualifiées qu'elle désigne.

Art.18. Les agents de la BMAA et des entités qualifiées peuvent vérifier à tout moment si les conditions qui ont présidé à la délivrance des certificats sont toujours rencontrées et exiger, le cas échéant, les actions correctrices nécessaires.

Art.19. Dans le cadre de ses missions, la BMAA peut tenir compte des éléments supportant la délivrance des certificats

verleend door de Belgische burgerluchtvaartautoriteiten, door een buitenlandse autoriteit of door een instelling van internationaal publiekrecht of opgesteld door een door deze autoriteiten of deze instelling erkende technische dienst.

Art.20. De BMAA bepaalt de lijst van de Belgische en buitenlandse luchtvaartautoriteiten, de instellingen van internationaal publiekrecht en de door deze autoriteiten of instellingen erkende technische diensten, waarvan de certificaten zonder bijkomende vereiste of evaluatie worden erkend. Deze certificaten zijn gelijkgesteld aan de krachtens dit besluit afgegeven certificaten.

Hoofdstuk 8 – Prestaties tegen betaling

Art.21. De prestaties van het personeel van de BMAA zijn bij voorrang bestemd voor de taken van Defensie, alsook op de in het Belgisch militair luchtvaartregister ingeschreven producten, maar ook op de producten, onderdelen en uitrustingsstukken waarvan de aanschaf in uitvoering is of die Defensie op het oog heeft voor een aanstaande aanschaf.

Art.22. De minister sluit vooraf de overeenkomsten betreffende de uitvoering van prestaties van de BMAA ten behoeve van de aanvrager.

Art.23. Wanneer de aanvrager een orgaan of onderafdeling van de krijgsmacht is, worden de door de BMAA of een gekwalificeerde instantie geleverde prestaties voor de aanvrager gratis uitgevoerd.

Art.24 § 1. De prestaties worden voornamelijk aan de hand van de volgende factoren geraamd:

1° de personeelskosten: bezoldigingen, toelagen en vergoedingen verschuldigd aan de personeelsleden van de krijgsmacht die voor de uitvoering van de prestaties worden ingezet, op basis van het aantal gepresteerde werkuren en van het tijdstip waarop ze worden gepresteerd;

2° de kosten voor het gebruik of verbruik van de roerende en onroerende goederen die in het kader van de prestaties worden gebruikt;

attribués par les autorités de l'aviation civile belge, une autorité étrangère ou une institution de droit international public, ou établis par un service technique reconnu par ces autorités ou cette institution.

Art.20. La BMAA arrête la liste des autorités aéronautiques belges et étrangères, des institutions de droit international public, et des services techniques reconnus par ces autorités ou ces institutions dont les certificats sont reconnus sans exigence ni évaluation supplémentaire. Ces certificats sont équivalents aux certificats délivrés en vertu du présent arrêté.

Chapitre 8– Prestations contre paiement

Art.21. Les prestations du personnel de la BMAA sont prioritairement réservées aux tâches de la Défense, ainsi que les produits inscrits à la matricule militaire belge mais également les produits, pièces et équipements en cours d'acquisition, ou visés par une prochaine acquisition par la Défense.

Art.22. Le ministre conclut au préalable les conventions relatives à l'exécution de prestations de la BMAA au profit du demandeur.

Art.23. Lorsque le demandeur est un organe ou une subdivision des forces armées, les prestations fournies par la BMAA ou une entité qualifiée sont exécutées à titre gratuit pour le demandeur.

Art.24 § 1. Les prestations sont estimées en fonction notamment, des facteurs suivants:

1° les frais de personnel : traitements, allocations et indemnités dus aux membres du personnel des forces armées mis en œuvre pour l'exécution des prestations, sur base du nombre d'heures de travail prestées et du moment pendant lequel celles-ci sont prestées;

2° les coûts d'utilisation ou de consommation des biens mobiliers et immobiliers qui sont utilisés dans le cadre des prestations ;

3° de administratieve kosten: de kosten betreffende de voorbereiding, de coördinatie en de algemene steun van de te verrichten prestatie.

4° de contractuele kosten: in het kader van artikel 17 van dit besluit, de kosten aangerekend aan Defensie door de gekwalificeerde instantie met betrekking tot de prestaties verricht ten behoeve van de aanvrager;

5° de beheerskosten met betrekking tot de inzet van personeelsleden en het gebruik van materiële middelen;

6° de afschrijvingskosten te wijten aan de normale slijtage van de roerende en onroerende goederen die in het kader van de prestaties worden gebruikt.

§ 2. De raming wordt gemaakt op basis van standaardkosten, vastgesteld door de minister.

Art.25. De betrokken begrotingsdiensten bezorgen de aanvrager een kostenraming voor iedere aanvraag van een prestatie die binnen het kader van de opdrachten van de BMAA zal vallen.

3° les coûts administratifs : les coûts relatifs à la préparation, à la coordination et au soutien général de la prestation à effectuer.

4° les coûts contractuels : dans le cadre de l'article 17 du présent arrêté, les coûts facturés à la Défense par l'entité qualifiée et relatifs aux prestations effectuées au profit du demandeur ;

5° les coûts de gestion liés à l'engagement de membres du personnel et à l'utilisation des ressources matérielles ;

6° les coûts d'amortissement dus à l'usure normale des biens meubles et immeubles qui sont utilisés dans le cadre des prestations.

§ 2. L'évaluation est effectuée sur la base de coûts standards, fixés par le ministre.

Art.25. Une estimation des coûts est fournie au demandeur par les services budgétaires concernés pour chaque demande de prestation qui rentrerait dans le cadre des missions de la BMAA.

Art.26. Wanneer een prestatie niet of slechts gedeeltelijk wordt verricht om redenen die niet toe te schrijven zijn aan de BMAA, kunnen de kosten van alle handelingen, die met betrekking tot de prestatie werden verricht, van de aanvrager worden geëist.

Hoofdstuk 9 – Slot- en overgangsbepalingen

Art.27. De minister, of de militaire autoriteit die hij aanwijst, kan een vrijstelling toekennen van de naleving van bepaalde luchtwaardigheidsspecificaties en kan de types luchtvaartuigen die hij aanwijst geheel of gedeeltelijk te onttrekken aan de toepassing van dit besluit:

1° hetzij als het type luchtvaartuig al in gebruik was bij de Belgische krijgsmacht vóór de inwerkingtreding van dit besluit;

2° hetzij als een equivalent niveau van veiligheid kan worden aangetoond, ondanks het niet naleven van de luchtwaardigheidsspecificatie.

Het toekennen van een vrijstelling kan gepaard gaan met voorwaarden en beperkingen.

Art.28. De organisaties zoals bedoeld in artikel 12, beschikken over een periode van vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit, voor het behalen van de vereiste goedkeuring of goedkeuringen.

Art.29. De minister, of de militaire autoriteit die hij aanwijst, beschikt over een periode van één jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit, voor het oprichten van de BMAA.

Art.26. Lorsqu'une prestation n'est pas effectuée ou n'est effectuée que partiellement pour des raisons qui ne sont pas imputables à la BMAA, les coûts de tous les actes effectués en rapport avec la prestation peuvent être réclamés au demandeur.

Chapitre 9 – Dispositions transitoires et finales

Art.27. Le ministre, ou l'autorité militaire qu'il désigne, peut accorder une exemption de conformité à des spécifications de navigabilité spécifiques et peut soustraire les types d'aéronefs militaires qu'il désigne à l'application en tout ou partie du présent arrêté :

1° soit si le type d'aéronef était déjà en usage au sein des forces armées belges avant l'entrée en vigueur du présent arrêté ;

2° soit si un niveau de sécurité équivalent peut être démontré, malgré la non-conformité à la spécification de navigabilité.

L'octroi d'une exemption peut être associé à des conditions et des limitations.

Art.28. Les organismes visés à l'article 12 disposent d'une période de cinq ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté pour obtenir l'agrément ou les agréments requis.

Art.29. Le ministre, ou l'autorité militaire qu'il désigne dispose d'une période d'un an à partir de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté pour mettre en place la BMAA.

Art.30. Voor het personeel zoals bedoeld in artikel 13 van dit besluit is het de BMAA die de gelijkstelling kan vaststellen van de gevolgde opleidingen en van de dienstervaring opgedaan door de technici vóór de inwerkingtreding van dit besluit rekening houdend met de toekenningsvoorwaarden van de certificaten en die een certificaat met de passende beperkingen of uitbreidingen afgeeft.

Art. 31. De certificaten die Defensie vóór de inwerkingtreding van dit besluit heeft afgegeven, blijven geldig.

Art. 32. De minister van Defensie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Art 30. Pour le personnel visé à l'article 13 du présent arrêté, la BMAA détermine l'équivalence des formations suivies et des expériences en service acquises par les techniciens avant l'entrée en vigueur du présent arrêté compte tenu des conditions d'octroi des certificats, et délivre un certificat assorti des limitations ou extensions idoines.

Art. 31. Les certificats délivrés par la Défense avant l'entrée en vigueur du présent arrêté restent valables.

Art. 32. Le ministre de la Défense est chargé de l'exécution du présent arrêté.

,

, le

Van Koningswege:

Par le Roi :

De minister van Defensie,

La ministre de la Défense,



Ludivine DEDONDER

**Annexe à l'arrêté royal réglementant la matricule aéronautique militaire, la navigabilité des
aéronefs militaires et portant création de la Belgian Military Airworthiness Authority**

EXIGENCES ESSENTIELLES DE LA NAVIGABILITÉ MILITAIRE

1. Intégrité du produit

L'intégrité du produit doit être assurée dans toutes les conditions de vol et opérations au sol prévisibles pour la durée d'exploitation de l'aéronef. La conformité avec l'ensemble des exigences doit être démontrée au moyen d'évaluations ou d'analyses, étayées, le cas échéant, par des essais.

a. Structures et matériaux

L'intégrité de la structure doit être assurée pour toute l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef, y compris de son système de propulsion, et suffisamment au-delà, et maintenue pendant la durée d'exploitation de l'aéronef.

- (1) Toutes les pièces de l'aéronef dont la défaillance pourrait réduire son intégrité structurelle doivent répondre aux conditions ci-après sans déformation ou défaillance préjudiciable. Sont inclus tous les éléments de masse significative et leurs dispositifs de fixation.
 - (a) Toutes les combinaisons de charge susceptibles de survenir dans les limites des poids, de la gamme de centrage, de l'enveloppe opérationnelle et de la durée d'exploitation de l'aéronef, et même au-delà de ces limites, doivent être envisagées. Cela inclut les charges dues à des rafales, à des manœuvres, à la pressurisation, aux surfaces mobiles, aux systèmes de contrôle et de propulsion tant en vol qu'au sol.
 - (b) Il doit être tenu compte des charges et des défaillances probables dues à des atterrissages ou amerrissages d'urgence.
 - (c) Les effets dynamiques doivent être couverts dans la réponse des structures à ces charges.
- (2) L'aéronef doit être exempt de toute instabilité aéroélastique et de vibrations excessives.
- (3) Les procédés de fabrication et les matériaux utilisés pour la construction d'un aéronef doivent se traduire par des propriétés structurelles connues et reproductibles. Tout changement des performances du matériel lié à l'environnement opérationnel doit être justifié.
- (4) Les effets d'un effort cyclique, de la dégradation de l'environnement, des dommages accidentels ou provenant d'une source discrète ne doivent pas ramener l'intégrité structurelle en dessous d'un niveau acceptable de résistance résiduelle. Toutes les instructions nécessaires pour assurer le suivi de la navigabilité à cet égard doivent être diffusées.

b. Propulsion

L'intégrité du système de propulsion (à savoir le moteur et, le cas échéant, les hélices) doit être démontrée dans toute l'enveloppe opérationnelle, et suffisamment au-delà, du système de propulsion et être maintenue pendant la durée d'utilisation du système de propulsion.

- (1) Le système de propulsion doit produire, dans les limites déclarées, la poussée ou la puissance demandée dans toutes les conditions de vol requises, compte tenu des effets et des conditions de l'environnement.
- (2) Le processus de fabrication et les matériaux utilisés pour la construction du système de propulsion doivent se traduire par un comportement structurel connu et reproductible. Tout changement des performances du matériau lié à l'environnement opérationnel doit être justifié.

- (3) Les effets d'un effort cyclique, de la dégradation de l'environnement et du fonctionnement et les défaillances partielles susceptibles de se produire ultérieurement ne doivent pas ramener l'intégrité du système de propulsion en dessous de niveaux acceptables. Toutes les instructions nécessaires pour assurer le suivi de la navigabilité à cet égard doivent être diffusées.
- (4) Toutes les instructions, informations et exigences nécessaires pour assurer une interface correcte et sûre entre le système de propulsion et l'aéronef doivent être diffusées.

c. Systèmes et équipements (autres que les équipements non installés)

- (1) L'aéronef ne doit pas présenter de caractéristiques ou de détails de conception dont l'expérience a montré qu'ils étaient dangereux.
- (2) L'aéronef, y compris les systèmes, équipements et dispositifs nécessaires pour la certification de type ou au titre des règles d'exploitation, doit fonctionner comme prévu dans toutes les conditions d'utilisation prévisibles dans toute l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef et suffisamment au-delà, en tenant dûment compte de l'environnement opérationnel du système, de l'équipement ou du dispositif. D'autres systèmes, équipements et dispositifs qui ne sont pas exigés pour la certification de type ou au titre des règles d'exploitation, qu'ils fonctionnent de manière satisfaisante ou non, ne doivent pas diminuer la sécurité et ne doivent pas compromettre le bon fonctionnement de tout autre système, équipement ou dispositif. Les systèmes, équipements et dispositifs doivent pouvoir être utilisés sans compétence ou force exceptionnelles.
- (3) Les systèmes de bord, les équipements et les dispositifs associés, pris séparément et en liaison les uns avec les autres, y compris les stations de contrôle, liaisons de données, etc. des drones, doivent être conçus de telle manière qu'une seule défaillance n'entraîne pas une situation de défaillance catastrophique dont il n'est pas démontré qu'elle est extrêmement improbable. Une relation inverse doit également exister entre la probabilité d'une situation de défaillance et la gravité de ses effets sur l'aéronef, ses occupants et les tiers. S'agissant du critère de la défaillance unique ci-dessus, il est admis qu'il faut tenir dûment compte de la taille et de la configuration globale de l'aéronef, y compris de ses systèmes spécifiquement militaires et de leurs modes spécifiques d'opération, et qu'il peut en découler que certaines pièces et certains systèmes des hélicoptères et des avions de petite taille ne satisfont pas à ce critère.
- (4) Les informations nécessaires pour le bon contrôle de la conduite du vol et les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité doivent être fournies à l'équipage, ou, le cas échéant, au personnel d'entretien d'une manière claire, cohérente et non ambiguë. Les systèmes, équipements et dispositifs de contrôle, y compris les indications et les annonces, doivent être conçus et placés de manière à minimiser les erreurs qui pourraient contribuer à l'apparition de dangers.
- (5) Des précautions de conception doivent être prises pour minimiser les dangers résultant, pour l'aéronef, ses occupants et les tiers, de menaces raisonnablement probables, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'aéronef, y compris la protection contre le risque d'une défaillance grave ou d'une rupture d'un dispositif de l'aéronef.

d. Equipements non installés

- (1) Les équipements non installés doivent remplir leur fonction de sécurité ou leur fonction pertinente pour la sécurité comme prévu dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, sauf si cette fonction peut également être remplie par d'autres moyens.

- (2) Les équipements non installés doivent pouvoir être utilisés sans nécessiter une compétence ou une force exceptionnelle.
- (3) Les équipements non installés, qu'ils fonctionnent correctement ou non, ne doivent pas réduire la sécurité et ne doivent pas affecter le bon fonctionnement de tout autre équipement, système ou appareil.

e. Maintien de la navigabilité

- (1) Des instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent être établies pour garantir que la norme de navigabilité de la certification militaire de type de l'aéronef soit maintenue pendant toute la durée d'exploitation de l'aéronef.
- (2) Il faut prévoir les moyens permettant d'inspecter, de régler, de lubrifier, de retirer ou de remplacer toute pièce et équipement si cela s'avère nécessaire, pour garantir le maintien de la navigabilité.
- (3) Les instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent se présenter sous la forme d'un ou de plusieurs manuels (électroniques ou sur papier), selon qu'il conviendra, en fonction du volume d'informations à fournir. Les manuels doivent contenir les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien, les procédures de diagnostic et d'inspection et être d'une utilisation facile.
- (4) Les instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent contenir des limitations de navigabilité précisant chaque date de remplacement obligatoire, les intervalles d'inspection obligatoires, et les procédures d'inspection obligatoires y afférentes.

2. Aspects du fonctionnement d'un produit liés à la navigabilité

- a. Il faut démontrer que les éléments ci-après ont été pris en considération pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant pour les personnes à bord de l'aéronef ou au sol pendant le fonctionnement du produit.
 - (1) Les types d'exploitation pour lesquels l'aéronef est agréé doivent être déterminés et les restrictions et informations nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation, y compris les limitations et performances environnementales, doivent être établies.
 - (2) L'aéronef doit pouvoir être contrôlé et manœuvré en toute sécurité dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, et ce, jusqu'à ce que le système d'extraction d'urgence en vol du personnel de bord soit activé ou que le système de recouvrement d'urgence du drone soit activé. Il faut tenir dûment compte de la force du pilote, de l'environnement du poste de pilotage, de la charge de travail du pilote et d'autres facteurs humains, ainsi que de la phase de vol et de sa durée.
 - (3) Il doit être possible de passer sans heurts d'une phase de vol à une autre sans que cela n'implique en matière de pilotage une compétence, une vigilance, une force ou une charge de travail exceptionnelle dans les conditions de fonctionnement susceptibles de se présenter.
 - (4) L'aéronef doit présenter une manœuvrabilité telle que les exigences imposées au pilote ne soient pas excessives compte tenu de la phase de vol et de sa durée.
 - (5) Il faut établir des procédures pour le fonctionnement normal, les défaillances et les situations d'urgence.
 - (6) Il faut prévoir des alarmes ou des signaux dissuasifs pour empêcher le dépassement de l'enveloppe de vol normale, en fonction du type.
 - (7) Les caractéristiques de l'aéronef et de ses systèmes doivent permettre de rétablir la situation en toute sécurité à partir des conditions extrêmes de l'enveloppe de vol qui peuvent être rencontrées.

- b. Les limites d'exploitation et les autres informations nécessaires pour assurer la sécurité du fonctionnement doivent être portées à la connaissance des membres de l'équipage.
- c. Le fonctionnement des produits doit être protégé contre les risques résultant de conditions externes et internes défavorables, y compris les conditions environnementales.

- (1) En particulier, une attention particulière doit être portée à l'exposition à des phénomènes tels que (cette énumération n'étant pas exhaustive): mauvaises conditions météorologiques, foudre, impact d'oiseau, champ de rayonnement de haute fréquence, ozone, etc., qui pourraient éventuellement survenir lors du fonctionnement du produit.
- (2) Le cas échéant, les compartiments de cabine doivent garantir aux passagers des conditions de transport adéquates et une protection appropriée contre tout danger prévisible arrivant lors des opérations en vol ou résultant des situations d'urgence, y compris le feu, la fumée, les gaz toxiques et les risques de décompression rapide. Des dispositions doivent être prises pour donner aux occupants des chances raisonnables d'éviter des blessures graves et d'évacuer rapidement l'aéronef et pour les protéger contre l'effet des forces de décélération en cas d'atterrissage ou d'amerrissage d'urgence. Une signalisation et des annonces claires et sans ambiguïté doivent être prévues, le cas échéant, pour informer les occupants quant aux comportements de maintien de la sécurité et à l'emplacement et à l'utilisation correcte des équipements de sécurité. Les équipements de sécurité nécessaires doivent être facilement accessibles.
- (3) Les postes d'équipage doivent être conçus de manière à faciliter les opérations en vol, et notamment à permettre une prise de conscience des différentes situations, ainsi que la gestion de toute situation prévisible et situation d'urgence. L'environnement des postes d'équipage ne doit pas compromettre la capacité de l'équipage de s'acquitter de sa mission et leur conception doit permettre d'éviter toute interférence dans la manœuvre des commandes ainsi que toute manœuvre incorrecte de celles-ci.

3. Organismes, y compris une personne physique engagée dans une activité de conception, de construction, de maintenance ou de formation du personnel technique responsable de la remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement après réparation ou entretien

- a. Les organismes impliqués dans des tâches de conception, y compris les vols de test, dans des tâches de production (fabrication) et des tâches de maintenance doivent satisfaire aux conditions suivantes:
 - (1) L'organisme doit disposer des moyens nécessaires pour réaliser les travaux de la portée de l'agrément. Sans être exhaustifs, ces moyens comprennent notamment: installations, personnel, équipements, outils et matériel, documentation relative aux tâches, aux responsabilités et aux procédures, accès aux données utiles et archivage;
 - (2) L'organisme doit mettre en œuvre et gérer un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles en matière de navigabilité, et s'employer à l'améliorer en permanence;
 - (3) L'organisme doit établir, en tant que de besoin, avec d'autres organismes, les accords qui sont nécessaires pour assurer le maintien de la conformité avec ces exigences essentielles en matière de navigabilité;
 - (4) L'organisme doit établir un système de rapports des événements et/ou de traitement des incidents, qui doit être traité dans le cadre du système de gestion visé au point 3.a.(2) ci-dessus et des accords prévus au point 3.a.(3), afin de contribuer à atteindre l'objectif d'une amélioration permanente de la sécurité des produits.

- b. Les conditions énumérées aux points 3.a.(3) et 3.a.(4) ne s'appliquent pas dans le cas des organismes chargés de la formation du personnel technique responsable de la remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement après réparation ou entretien.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du réglementant la matricule aéronautique militaire, la navigabilité des aéronefs militaires et portant création de la Belgian Military Airworthiness Authority

Par le Roi:

La ministre de la Défense,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ludivine', with a large loop at the start and a horizontal line extending to the right.

Ludivine DEDONDER

**Bijlage aan het koninklijk besluit houdende regeling van het militair luchtvaart register, de
luchtwaardigheid van militaire luchtvaartuigen en tot oprichting van de Belgian Military
Airworthiness Authority**

ESSENTIËLE MILITAIRE LUCHTWAARDIGHEIDSEISEN

1. Productintegriteit

De productintegriteit moet voor de levensduur van het luchtvaartuig gewaarborgd zijn voor alle voorziene vluchtomstandigheden en grondoperaties. De conformiteit met alle voorschriften moet aangetoond worden door middel van beoordeling of analyse, zo nodig ondersteund door tests.

a. Structuren en materialen

De integriteit van de structuur moet worden gewaarborgd, binnen de operationele begrenzingen van het luchtvaartuig met inbegrip van het aandrijfsysteem, met een voldoende ruime marge, en gehandhaafd blijven tijdens de levensduur van het luchtvaartuig.

- (1) Alle onderdelen van het luchtvaartuig waarvan een storing de structurele integriteit zou kunnen aantasten, moeten voldoen aan de volgende voorwaarden zonder dat schadelijke vervormingen of storingen optreden. Dit heeft mede betrekking op alle onderdelen met een significante massa en de bevestigingsmiddelen daarvan.
 - (a) Alle belastingscombinaties die redelijkerwijze te verwachten zijn binnen en in voldoende mate ook buiten de gewichten, het zwaartepuntbereik, de operationele begrenzingen en de levensduur van het luchtvaartuig, moeten in aanmerking worden genomen. Dit heeft mede betrekking op belasting door windvlagen, manoeuvres, drukverandering, beweegbare oppervlakken, regel- en aandrijfsystemen, zowel tijdens de vlucht als op de grond.
 - (b) Belastingen en storingen die kunnen optreden bij noodlandingen op land of water moeten in aanmerking worden genomen.
 - (c) Voor de structurele reactie op die belastingen moet rekening worden gehouden met dynamische effecten.
- (2) Het luchtvaartuig mag geen aero-elastische instabiliteit of buitensporige vibraties vertonen.
- (3) Bij de bouw van het luchtvaartuig moeten fabricagemethoden, procedés en materialen worden gebruikt die resulteren in bekende, reproduceerbare structurele eigenschappen. Veranderingen in de materiaalprestaties in verband met de gebruiksomgeving moeten worden opgegeven.
- (4) De effecten van cyclische belasting, verslechtering van de gebruiksomgeving, schade door ongevallen en diverse bronnen mogen de structurele integriteit niet zozeer aantasten dat een aanvaardbaar sterkteniveau niet meer bereikt wordt. In dit verband moeten de nodige instructies worden gegeven om blijvende luchtwaardigheid te garanderen.

b. Aandrijving

De integriteit van het aandrijfsysteem (d.w.z. de motor en, waar van toepassing, de propeller) moet worden aangetoond voor de operationele begrenzingen van het aandrijfsysteem, met een voldoende ruime marge, en gehandhaafd blijven tijdens de levensduur van het aandrijfsysteem.

- (1) Het aandrijfsysteem moet onder alle vluchtomstandigheden binnen de opgegeven grenzen zijn stuwkracht of vermogen leveren, de effecten en omstandigheden van de omgeving in aanmerking genomen.

- (2) Het fabricageprocedé en de voor de bouw van het aandrijfsysteem gebruikte materialen moeten resulteren in een bekend, reproduceerbaar structureel gedrag. Veranderingen in de materiaalprestaties in verband met de gebruiksomgeving moeten worden opgegeven.
- (3) De effecten van cyclische belasting, verslechtering van de gebruiksomgeving en de operationele omstandigheden, en eventueel daarna optredende storingen aan onderdelen mogen de integriteit van het aandrijfsysteem niet zozeer aantasten dat aanvaardbare niveaus niet meer worden bereikt. In dit verband moeten de nodige instructies worden gegeven om blijvende luchtwaardigheid te garanderen.
- (4) Voor een veilige en juiste interface tussen aandrijfsysteem en luchtvaartuig moeten de nodige instructies, gegevens en voorschriften worden verstrekt.

c. Systemen en apparatuur (met uitzondering van niet-geïnstalleerde apparatuur)

- (1) Het luchtvaartuig mag geen ontwerpeigenschappen of kenmerken hebben waarvan gebleken is dat zij gevaarlijk zijn.
- (2) Het luchtvaartuig, met inbegrip van de systemen, apparatuur en uitrusting die vereist zijn voor de typecertificering, of op grond van de vluchtuitvoeringsvoorschriften, moeten onder alle verwachte vluchtuitvoeringsomstandigheden binnen de operationele begrenzingen van het luchtvaartuig, met een voldoende ruime marge, de beoogde werking hebben, waarbij terdege rekening moet worden gehouden met de gebruiksomgeving van het systeem, de apparatuur en de uitrustingsstukken. Andere systemen, apparatuur en uitrustingsstukken die niet vereist zijn voor de typecertificering of op grond van de vluchtuitvoeringsvoorschriften, mogen de veiligheid bij juiste of onjuiste werking niet aantasten, en de goede werking van andere systemen, apparatuur en uitrustingsstukken niet nadelig beïnvloeden. De systemen, apparatuur en uitrustingsstukken moeten bediend kunnen worden zonder dat daarvoor buitengewone vaardigheid of kracht nodig is.
- (3) De systemen, de apparatuur en de uitrustingsstukken van het luchtvaartuig, met inbegrip van de controlestations, de dataverbindingen, enz. van de drones, moeten afzonderlijk en in hun onderlinge samenhang op zodanige wijze ontworpen zijn dat een ernstige storingstoestand niet het gevolg kan zijn van één storing waarvan niet is aangetoond dat die uiterst onwaarschijnlijk is. Er moet ook een verband van omgekeerde evenredigheid bestaan tussen de kans op een storingstoestand en de ernst van de gevolgen daarvan voor het luchtvaartuig, de inzittenden en derden. Met betrekking tot bovengenoemd criterium van één enkele storing wordt aanvaard dat terdege rekening moet worden gehouden met de afmetingen en brede configuratie van het luchtvaartuig, met inbegrip van de specifiek militaire systemen en hun specifieke werkingsmodi, en dat daardoor voor sommige onderdelen en sommige systemen van helikopters en kleine vleugelvliegtuigen wellicht niet aan dit criterium van een enkele storing kan worden voldaan.
- (4) De informatie die nodig is voor een veilig vluchtverloop en de informatie over onveilige factoren moet op duidelijke, consistente en ondubbelzinnige wijze aan de bemanning, dan wel, waar van toepassing, het onderhoudspersoneel, worden verstrekt. De systemen, apparatuur en bedieningsinrichtingen, met inbegrip van aanwijzingen en mededelingen, moeten zodanig ontworpen en geplaatst zijn dat er een zo gering mogelijke kans is op vergissingen die tot het ontstaan van gevaren zouden kunnen leiden.
- (5) Er moeten in het ontwerp voorzorgsmaatregelen worden genomen om gevaren waarop een redelijke kans bestaat, zowel in als buiten het luchtvaartuig, voor het luchtvaartuig, de inzittenden en derden zo gering mogelijk te maken, hetgeen mede betrekking heeft op

bescherming tegen de mogelijkheid van een significante storing aan, of de uitval van, enig uitrustingsstuk van het luchtvaartuig.

d. Niet-geïnstalleerde apparatuur

- (1) Niet-geïnstalleerde apparatuur moet haar veiligheidsfunctie of voor de veiligheid relevante functie onder alle te verwachten bedrijfsomstandigheden naar behoren vervullen, tenzij die functie ook op andere wijze kan worden vervuld.
- (2) Niet-geïnstalleerde apparatuur moet kunnen worden bediend zonder dat daarvoor buitengewone vaardigheid of kracht nodig is.
- (3) Niet-geïnstalleerde apparatuur mag, ongeacht of zij goed of slecht functioneert, de veiligheid niet verminderen en geen nadelige invloed hebben op de goede werking van andere apparatuur, systemen of uitrustingen.

e. Permanente luchtwaardigheid

- (1) Er worden instructies voor de permanente luchtwaardigheid vastgesteld om te garanderen dat de luchtwaardigheidsnorm van de militaire typecertificering van het luchtvaartuig gedurende de gehele levensduur van het luchtvaartuig bereikt wordt.
- (2) Er moeten middelen worden geboden om inspectie, afstelling, smering en demontage of vervanging van onderdelen en uitrustingsstukken mogelijk te maken wanneer dat nodig is voor de permanente luchtwaardigheid.
- (3) De instructies voor de permanente luchtwaardigheid moeten worden verstrekt in de vorm van een handboek of meerdere handboeken (elektronisch of op papier), naargelang van de hoeveelheid te verstrekken gegevens. De handboeken moeten onderhouds- en herstellingsinstructies, informatie inzake het servicen, probleemoplossing en inspectieprocedures omvatten, in een presentatie die is afgestemd op een praktische afhandeling.
- (4) De instructies voor de permanente luchtwaardigheid moeten luchtwaardigheidsbeperkingen behelzen die alle verplichte termijnen voor vervanging, inspectiefrequenties en inspectieprocedures vastleggen.

2. Luchtwaardigheidsaspecten van productgebruik

- a.** Aangetoond moet worden dat aan het volgende voldoende is gedaan om tijdens het gebruik van het product een bevredigend veiligheidsniveau voor de personen aan boord of op de grond te waarborgen.
- (1) Vastgesteld moet worden voor welke soorten vluchtuitvoering het luchtvaartuig is goedgekeurd evenals de beperkingen en gegevens die nodig zijn voor een veilige vluchtuitvoering, met inbegrip van milieubeperkingen en -prestaties.
 - (2) Het luchtvaartuig moet onder alle verwachte vluchtuitvoeringsomstandigheden veilig bestuurd en gemanoeuvreerd kunnen worden, tot het noodevacuatiesysteem van het boordpersoneel tijdens de vlucht of het noodrecuperatiesysteem van de drone geactiveerd is. Er moet terdege rekening worden gehouden met de kracht van de piloot, de inrichting van de cockpit, de belasting van de piloot en andere menselijke factoren, en met de vluchtfase en de duur van de vlucht.
 - (3) Een vloeiende overgang van de ene vluchtfase naar de andere moet mogelijk zijn zonder dat daarvoor onder aannemelijke vluchtuitvoeringsomstandigheden een buitengewone vaardigheid, oplettendheid, kracht of belasting van de piloot vereist is.
 - (4) Het luchtvaartuig moet zodanig bestuurbaar zijn dat er geen buitensporige eisen aan de piloot worden gesteld, de vluchtfase en de duur van de vlucht in aanmerking genomen.

- (5) Er moeten procedures zijn vastgesteld voor normale vluchtuitvoeringen, storingen en noodgevallen.
 - (6) Er moet voorzien zijn in waarschuwingssignalen of in andere tegenmaatregelen om overschrijding van de normale operationele begrenzingsen te voorkomen, naar gelang van het type.
 - (7) Het luchtvaartuig en de systemen daarvan moeten zodanige eigenschappen hebben dat zij het bereiken van de uiterste operationele begrenzingsen veilig kunnen doorstaan.
 - b. Informatie over vluchtuitvoeringsbeperkingen en andere informatie die nodig is voor een veilige vluchtuitvoering moeten ter beschikking van de bemanningsleden staan.
 - c. De producten mogen bij het gebruik niet blootstaan aan gevaar ten gevolge van ongunstige externe en interne omstandigheden, met inbegrip van omgevingsomstandigheden.
 - (1) Er moet in het bijzonder aandacht worden besteed aan blootstelling aan verschijnselen als, onder andere, ongunstige weersomstandigheden, bliksem, vogelaanvaring, gebieden met hoogfrequente straling, ozon en dergelijke, waarvan redelijkerwijs verwacht mag worden dat zij gedurende het gebruik van het product zullen optreden.
 - (2) Cabinecompartimenten dienen, voor zover nodig, de passagiers behoorlijke vervoersomstandigheden en passende bescherming te bieden tegen alle te voorziene gevaren die kunnen voortvloeien uit de vlucht of uit noodsituaties, met inbegrip van vuur, rook en giftige gassen en de gevolgen van een snelle drukverlaging. Er moeten voorzieningen worden getroffen om inzittenden een redelijke kans te geven ernstig letsel te vermijden en het luchtvaartuig snel te verlaten en om hen te beschermen tegen de gevolgen van de remmende krachten in geval van een noodlanding op land of water. Er moet gezorgd worden voor duidelijke, ondubbelzinnige tekens of mededelingen, voor zover nodig, om de inzittenden te wijzen op het juiste veilige gedrag en de plaats en het juiste gebruik van veiligheidsvoorzieningen. De vereiste veiligheidsvoorzieningen moeten onmiddellijk toegankelijk zijn.
 - (3) Bemanningscompartimenten moeten zijn ingericht met het oog op het vergemakkelijken van de voor de vlucht vereiste handelingen, onder meer door middelen die situationeel bewustzijn verschaffen, en van de beheersing van alle te voorziene situaties en noodgevallen. De omgeving van de bemanningscompartimenten mag het vermogen van de bemanning om haar taken uit te voeren niet in gevaar brengen, en het ontwerp moet zodanig zijn dat storingen tijdens de vluchtuitvoering en onjuiste bediening van de besturingsorganen worden voorkomen.
- 3. Organisaties en natuurlijke personen die een ontwerp-, vervaardigings- of onderhoudsactiviteit uitoefenen of instaan voor de vorming van het technisch personeel dat verantwoordelijk is voor de vrijgave na reparatie of onderhoud van een product, onderdeel of uitrustingsstuk**
- a. Organisaties die betrokken zijn bij ontwerptaken, met inbegrip van testvluchten, vervaardigings- (constructie-) taken en onderhoudstaken moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - (1) De organisatie beschikt over alle middelen die voor de uitvoering van haar werk nodig zijn. Die middelen omvatten onder meer: faciliteiten, personeel, uitrusting, instrumenten en materiaal, documentatie voor taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en administratie;
 - (2) Er wordt door de organisatie een managementsysteem toegepast en in stand gehouden dat inachtneming van de essentiële eisen voor luchtwaardigheid garandeert, en er wordt naar voortdurende verbetering van dat systeem gestreefd;

- (3) De organisatie treft regelingen met andere bevoegde organisaties, voor zover nodig, om permanente inachtneming van de essentiële eisen voor luchtwaardigheid te garanderen;
 - (4) De organisatie voert een systeem van rapportage en/of afhandeling van voorvallen in, dat in het managementsysteem, bedoeld in punt 3.a.(2), en de regelingen, bedoeld in punt 3.a.(3), wordt gebruikt om bij te dragen tot de voortdurende verbetering van de productveiligheid.
- b.** De voorwaarden onder de punten 3.a.(3) en 3.a.(4) zijn niet van toepassing op organisaties die instaan voor de vorming van het technisch personeel dat verantwoordelijk is voor de vrijgave na reparatie of onderhoud van een product, onderdeel of uitrustingsstuk.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van houdende regeling van het militair luchtvaart register, de luchtwaardigheid van militaire luchtvaartuigen en tot oprichting van de Belgian Military Airworthiness Authority

Van Koningswege:

De minister van Defensie,



Ludivine DEDONDER

KONINKRIJK BELGIE

MINISTERIE VAN LANDSVERDEDIGING

**ONTWERP VAN KONINKLIJK BESLUIT
HOUDENDE REGELING VAN HET
MILITAIR LUCHTVAART REGISTER, DE
LUCHTWAARDIGHEID VAN MILITAIRE
LUCHTVAARTUIGEN EN TOT
OPRICHTING VAN DE BELGIAN MILITARY
AIRWORTHINESS AUTHORITY**

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

A. Doel van het besluit

Het besluit dat wij de eer hebben aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, wordt genomen in uitvoering van de wet van 31 juli 2020 betreffende de luchtwaardigheid van militaire luchtvaartuigen.

Aansluitend bij de hoofddoelstelling van de veiligheid bedoeld door de wet, beoogt dit ontwerp een geheel van technische voorwaarden met betrekking tot de luchtwaardigheid vast te leggen waaraan de militaire luchtvaartuigen moeten voldoen. Deze voorwaarden moeten Defensie in staat stellen haar opdrachten voldoende veilig voor de personen aan boord, de andere gebruikers van het luchtruim en de overvlogen bevolking uit te voeren. Deze technische voorwaarden worden ook luchtwaardigheidsspecificaties genoemd.

Vervolgens regelt dit ontwerp ook de certificering met betrekking tot de militaire luchtvaartuigen, meerbepaald door het vastleggen van de voorwaarden voor uitgifte, behoud, wijziging, opschorting en intrekking van de certificaten die de conformiteit van de producten, onderdelen en uitrustingsstukken, van de organisaties en personen met de luchtwaardigheidsspecificaties bevestigen.

Daartoe beoogt dit ontwerp enerzijds om de inschrijving voor de militair luchtvaart te creëren in de vorm van een register dat de luchtvaartuigen bevat die door Defensie werden ingeschreven en anderzijds om een certificerings- en controleautoriteit op te richten onder de naam Belgische Autoriteit voor Militaire

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

**PROJET D'ARRETE ROYAL
REGLEMENTANT LA MATRICULE
AERONAUTIQUE MILITAIRE, LA
NAVIGABILITE DES AERONEFS
MILITAIRES ET PORTANT CREATION DE
LA BELGIAN MILITARY AIRWORTHINESS
AUTHORITY**

RAPPORT AU ROI

Sire,

A. But de l'arrêté

L'arrêté que nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté, est pris en exécution de la loi du 31 juillet 2020 relative à la navigabilité des aéronefs militaires.

S'inscrivant dans le cadre de l'objectif principal de sécurité visé par la loi, le présent projet a pour objet de fixer un ensemble de conditions techniques relatives à l'aptitude au vol auxquelles doivent satisfaire les aéronefs militaires. Ces conditions sont destinées à permettre à la Défense d'être capable d'exécuter ses missions en offrant un niveau de sécurité satisfaisant aux personnes à bord, aux autres usagers de l'espace aérien et aux populations survolées. Ces conditions techniques sont appelées des spécifications de navigabilité.

Ensuite, le présent projet règle également la certification relative aux aéronefs militaires en fixant notamment les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension et de retrait des certificats qui attestent de la conformité des produits, des pièces et équipements, des organismes et des personnes à ces spécifications de navigabilité.

A ces fins, le présent projet vise à créer d'une part, une matricule aéronautique militaire reprenant sous la forme d'un registre, l'ensemble des aéronefs immatriculés par la Défense et d'autre part, une autorité de certification et de contrôle, sous la dénomination d'Autorité Belge de Navigabilité Militaire ou Belgian Military Airworthiness

Luchtwaardigheid of Belgian Military Airworthiness Authority (BMAA) die bevoegd is de bovengenoemde certificaten af te leveren wanneer bewezen kan worden dat deze specificaties worden nageleefd. Het ontwerp bepaalt tevens de opdrachten van de BMAA en van de autoriteit die verantwoordelijk is voor het militair luchtvaartregister.

Aangezien de BMAA als onderdeel van de administratie geen regelgevende bevoegdheid kan uitvoeren waarbij normatieve bepalingen worden aangenomen die rechten en plichten doen ontstaan bij derde partijen buiten Defensie, komt het de minister van Defensie toe om de uitvoeringsmodaliteiten vast te leggen waarbinnen de BMAA haar met dit besluit toegekende bevoegdheden kan uitvoeren.

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Dit hoofdstuk introduceert de modaliteiten om een militair luchtvaartuig luchtwaardig te verklaren

Artikel 1

Dit artikel definieert de begrippen “de wet”, “de minister”, “luchtwaardigheidscode”, “kwalificatie”, “operationele zone”, “luchtvaartuigexploitatie-autoriteit”, “Belgian Military Airworthiness Authority”, “ballon”, “complex motoraangedreven luchtvaartuig” en “niet-complex motoraangedreven luchtvaartuig”.

Hoofdstuk 2 – Het militair luchtvaartregister

Dit hoofdstuk bepaalt de modaliteiten met betrekking tot de inschrijving van militaire luchtvaartuigen.

Artikel 2

Dit artikel betreft de invoering van de inschrijving voor de militaire luchtvaart onder de vorm van een register dat alle luchtvaartuigen bevat die ingeschreven werden door Defensie. De invoering van het militair luchtvaartregister alsook de beheersregels die eruit voortvloeien behoren tot de bevoegdheid van de minister. Het artikel voorziet dat de minister het oprichten en uitbaten van het militair luchtvaartregister kan toewijzen aan een bevoegde militaire autoriteit.

Artikel 3

Dit artikel geeft de essentiële informatie weer die moet worden opgenomen in het militair luchtvaartregister.

Hoofdstuk 3 – Het inschrijvingsbewijs

Authority (BMAA) habilitée à délivrer lesdits certificats lorsque le respect de ces spécifications est attesté. Il définit également les missions qui sont attribuées à la BMAA et à l'autorité en charge de la matricule aéronautique militaire.

Vu que la BMAA, faisant partie de l'administration, ne peut pas exécuter de pouvoir réglementaire par lequel des dispositions normatives sont adoptées qui créent des droits et obligations auprès de tiers en-dehors de la Défense, il incombe au ministre de déterminer les modalités d'exécution dans lesquelles la BMAA peut exécuter ses responsabilités accordées par le présent arrêté.

Chapitre 1er – Dispositions générales

Ce chapitre introduit les modalités permettant de déclarer un aéronef militaire apte au vol.

Article 1

Cet article définit les notions de « loi » ; de « ministre » ; de « code de navigabilité » ; de « qualification » ; de « zone opérationnelle » ; de « Belgian Military Airworthiness Authority » ; de « ballon » ; de « aéronef à motorisation complexe » et de « aéronef à motorisation non-complexe »

Chapitre 2 - Du matricule aéronautique militaire

Ce chapitre établit les modalités relatives à l'immatriculation des aéronefs militaires.

Article 2

Cet article porte la création de la matricule aéronautique militaire sous la forme d'un registre reprenant les aéronefs immatriculés par la Défense. L'établissement de la matricule aéronautique militaire ainsi que les règles de gestion qui en découlent sont une compétence du ministre. L'article prévoit que le ministre peut attribuer la mise en place et l'exploitation de la matricule aéronautique militaire à une autorité militaire compétente.

Article 3

Cet article liste les informations essentielles qui doivent être consignées dans la matricule.

Chapitre 3 - Du certificat d'immatriculation

Dit hoofdstuk bepaalt de modaliteiten met betrekking tot de inschrijvingsbewijzen.

Artikel 4

Dit artikel bepaalt de beheersmodaliteiten van de inschrijvingsbewijzen alsook hun geldigheid.

Hoofdstuk 4 – Het schrappen van de inschrijving

Dit hoofdstuk bepaalt de modaliteiten met betrekking tot de schrapping van luchtvaartuigen die voordien ingeschreven waren in het militair luchtvaartregister.

Artikel 5

Dit artikel bepaalt het verband tussen de uit omloop name en de schrapping van een luchtvaartuig uit het militair luchtvaartregister.

Artikel 6

Dit artikel kent de mogelijkheid toe aan de militaire autoriteit aangewezen door de minister, om een luchtvaartuig te schrappen uit het militair luchtvaartregister. Deze schrapping van ambtswege zal steeds gepaard gaan met een bijhorende motivatie.

Hoofdstuk 5 – Kentekens van nationaliteit en inschrijving

Dit hoofdstuk bepaalt de modaliteiten met betrekking tot de kentekens van nationaliteit en inschrijving van de luchtvaartuigen ingeschreven in het militair luchtvaartregister.

Artikel 7

Dit artikel beschrijft de identificatiekentekens aangebracht op luchtvaartuigen die geldig werden ingeschreven in het militair luchtvaartregister.

Artikel 8

Dit artikel bepaalt de bevoegdheid van de minister, voor de plaatsing, afmetingen, typografie en karakters van de identificatiekentekens.

Artikel 9

Dit artikel stelt de bevelhebber van het luchtvaartuig verantwoordelijk voor de goede zichtbaarheid van de identificatiekentekens.

Artikel 10

Dit artikel voorziet de mogelijkheid voor de minister, om af te zien van artikels 7 en 8 in het geval dat buitenlandse luchtvaartuigen ingeschreven zijn in het Belgisch militair luchtvaartregister.

Ce chapitre établit les modalités relatives aux certificats d'immatriculation.

Article 4

Cet article établit les modalités de gestion des certificats d'immatriculation de même que leur validité.

Chapitre 4 - De la radiation de l'inscription.

Ce chapitre établit les modalités relatives à la radiation des aéronefs préalablement inscrits à la matricule aéronautique militaire.

Article 5

Cet article établit le lien entre le retrait d'emploi et la radiation d'un aéronef de la matricule aéronautique militaire.

Article 6

Cet article octroi la possibilité à l'autorité désigné par le ministre de rayer un aéronef de la matricule aéronautique militaire. Cette radiation d'office sera toujours accompagnée d'une motivation correspondante.

Chapitre 5 - Des marques de nationalité et d'immatriculation

Ce chapitre établit les modalités relatives aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs inscrits à la matricule aéronautique militaire.

Article 7

Cet article décrit les marques d'identification apposées sur les aéronefs valablement inscrits à la matricule aéronautique militaire.

Article 8

Cet article établit la compétence du ministre pour l'emplacement, les dimensions, la typographie et les caractères des marques d'identification.

Article 9

Cet article rend responsables les commandants d'aéronefs pour la bonne visibilité des marques d'identification.

Article 10

Cet article prévoit la possibilité pour le ministre de déroger aux articles 7 et 8 dans le cas où des aéronefs étrangers sont inscrits à la matricule aéronautique militaire belge.

Hoofdstuk 6 – Luchtwaardigheid van de militaire luchtvaartuigen

Dit hoofdstuk bepaalt de modaliteiten voor de afgifte van de certificaten die bewijzen dat de essentiële eisen inzake de militaire luchtwaardigheid nageleefd worden en voorziet in mogelijke afwijkingen van de noodzaak houder te zijn van dergelijke certificaten.

Artikel 11

Dit artikel wordt genomen in uitvoering van het artikel 3 van de wet. Met de certificering van de luchtwaardigheid van de militaire luchtvaartuigen wordt de term van de essentiële eisen inzake militaire luchtwaardigheid ingevoerd. Dit begrip is geïnspireerd op de Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en van de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA), houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG en meer in het bijzonder van de bijlage I. Ook al worden de producten, onderdelen en uitrustingsstukken die worden ingezet voor militaire, douane-, politie- of soortgelijke operaties uitgesloten van het toepassingsgebied van deze verordening, wordt hierin voorgeschreven dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat deze operaties naar behoren worden geleid en voor zover mogelijk rekening houdend met de doelstellingen van dit reglement.

De essentiële luchtwaardigheidseisen in bijlage bij dit ontwerp zijn van toepassing op de producten, onderdelen en uitrustingsstukken van de militaire luchtvaart, de burger- of militaire organisaties die tussenkomen in de uitbating en het onderhoud van de luchtvaartuigen ingeschreven op het Belgisch militair luchtvaartregister en op de burgers of militairen die verantwoordelijk zijn voor de vrijgave van een product, onderdeel of uitrustingsstuk na een reparatie of onderhoud.

Deze essentiële luchtwaardigheidseisen maken het mogelijk op algemene en absolute wijze in overeenstemming met onze partners van het Europees Defensieagentschap (European Defence Agency – EDA) en in lijn met de essentiële eisen inzake de luchtwaardigheid van toepassing in de burgersector, een algemene standaard op te stellen die de veiligheid van het personeel aan boord van de militaire luchtvaartuigen en de veiligheid van derden garandeert.

Chapitre 6 – La navigabilité des aéronefs militaires

Ce chapitre établit les modalités relatives à la délivrance des certificats qui attestent du respect des exigences essentielles en matière de navigabilité militaire et prévoit les dérogations possibles à la nécessité de détenir de tels certificats.

Article 11

Cet article est pris, en exécution de l'article 3 de la loi. Avec la certification de l'aptitude au vol des aéronefs militaires, il introduit le terme d'exigences essentielles en matière de navigabilité militaire. Cette notion est inspirée du Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA), et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le Règlement (CE) no 1592/2002 et la directive 2004/36/CE et plus particulièrement de l'annexe I. Bien que ce Règlement exclut de son champ d'application les produits, pièces et équipements affectés à des opérations militaires, de douane ou de police ou à des opérations analogues, il enjoint les Etats membres à veiller à ce que ces opérations soient menées en tenant dûment compte, dans la mesure du possible, des objectifs du Règlement.

Les exigences essentielles de navigabilité, reprises en annexe du présent projet, sont applicables aux produits, pièces et équipements aéronautiques militaires, aux organismes civils ou militaires intervenant dans l'exploitation et la maintenance des aéronefs inscrits à la matricule aéronautique militaire belge et aux personnes civiles ou militaires responsables de la remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement après réparation ou entretien.

Ces exigences essentielles de navigabilité permettent d'établir de manière générale et absolue, en consensus avec nos partenaires de l'Agence Européenne de Défense (European Defence Agency – EDA) et en ligne avec les exigences essentielles en matière de navigabilité civile, un standard commun garantissant la sécurité du personnel à bord des aéronefs militaires et des tiers.

Deze eisen vormen de belangrijkste principes die de basis leggen voor het begrip luchtwaardigheid. Ze dekken allereerst de voorwaarden met betrekking tot de technische integriteit van de militaire luchtvaartproducten die in alle voorzienbare vluchtomstandigheden voor de gebruiksduur van het luchtvaartuig verzekerd moet zijn. Deze principes hebben ook betrekking op de werkingsaspecten van een product door aan te tonen dat de essentiële elementen in aanmerking genomen werden om een toereikend veiligheidsniveau voor de personen aan boord en derden te verzekeren. Bovendien voorzien deze principes dat de gebruikslimieten en de andere nodige informatie om een veilige werking te garanderen meegedeeld worden aan de bemanningsleden. Door het naleven van deze principes is het overigens mogelijk te garanderen dat de werking van de producten beschermd wordt tegen risico's die voortvloeien uit ongunstige externe en interne voorwaarden, met inbegrip van de weersomstandigheden. Ten slotte betreffen deze principes de belangrijkste eisen met betrekking tot de organisatie, met inbegrip van de fysieke personen die zich bezighouden met het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de militaire luchtvaartproducten of de vorming van het personeel dat instaat voor de vrijgave van een product, onderdeel of uitrustingsstuk na reparatie of onderhoud.

Dit artikel beoogt dus hoofdzakelijk de overeenstemming van het begrip luchtwaardigheid met de invulling van de essentiële luchtwaardigheidseisen. De controle van de overeenstemming met de essentiële luchtwaardigheidseisen gebeurt aan de hand van toepasselijke luchtwaardigheidsspecificaties, en wordt gestalte gegeven door een document dat door het certificerings- en controleorgaan van de militaire luchtwaardigheid, de BMAA, afgeleverd wordt.

Het artikel laat de minister toe om een delegatie te geven aan een militaire autoriteit om af te wijken van de algemene luchtwaardigheidsspecificaties opgenomen in het koninklijk besluit voor de onbemande luchtvaartuigen, de lichte niet-complexe motoraangedreven luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 2000 kg en de ballons. Deze mogelijkheid tot afwijking vindt zijn oorsprong in de afweging die moet gemaakt worden betreffende het verzekeren van een niveau van veiligheid proportioneel aan de complexiteit van het luchtvaartuig. Een gelijkaardige proportionele aanpak wordt gehanteerd door EASA voor de burgerluchtvaart, waar uitzonderingsregels bepaald werden voor bepaalde categorieën luchtvaartuigen.

Het artikel is gestructureerd in 4 punten en beschrijft de certificaten die worden toegekend aan de luchtvaartuigen wanneer bewezen is dat deze aan de essentiële luchtwaardigheidseisen en de

Ces exigences constituent les principes majeurs établissant la base de la notion de navigabilité. Ils couvrent tout d'abord les conditions relatives à l'intégrité technique des produits aéronautiques militaires qui doit être assurée dans toutes les conditions de vol prévisibles pour la durée d'exploitation de l'aéronef. Ces principes ont trait également aux aspects du fonctionnement d'un produit par la démonstration que les éléments essentiels ont été pris en considération pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant pour les personnes à bord et les tiers. En outre, ces principes prévoient que les limites d'exploitation et les autres informations nécessaires pour assurer la sécurité du fonctionnement, sont portées à la connaissance des membres de l'équipage. Par ailleurs, le respect de ces principes permet de garantir que le fonctionnement des produits est protégé contre les risques résultant de conditions externes et internes défavorables, y compris les conditions environnementales. Enfin, ces principes visent les exigences principales relatives aux organismes, y compris les personnes physiques engagées dans une activité de conception, de construction, de maintenance de produits aéronautiques militaires ou de formation des personnes responsables de la remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement après réparation ou entretien.

Cet article vise donc essentiellement la rencontre de la notion d'aptitude au vol avec la satisfaction des exigences essentielles de navigabilité. Le contrôle de la conformité aux exigences essentielles de navigabilité se fait au moyen des spécifications de navigabilité applicables et sera matérialisée par un document délivré par l'organe de certification et de contrôle de la navigabilité militaire, la BMAA.

L'article permet au ministre de donner délégation à une autorité militaire de dévier des spécifications de navigabilité générales reprises dans l'arrêté royal pour les aéronefs sans pilote, les aéronefs à motorisation non-complexes légers avec une masse au décollage inférieure à 2000 kg et les ballons. Cette possibilité de déviation trouve son origine dans l'évaluation qui doit être faite du niveau de sécurité proportionnel à la complexité de l'aéronef. Une approche proportionnelle est utilisée par l'EASA pour l'aviation civile, où des règles d'exception ont été définies pour certaines catégories d'aéronefs.

Cet article est structuré en 4 points et décrit les certificats octroyés aux aéronefs lorsqu'il est démontré qu'ils répondent aux exigences essentielles de navigabilité et aux spécifications de navigabilité applicables.

toepasselijke luchtwaardigheidsspecificaties voldoen.

In punt 1° wordt bepaald dat teneinde de overeenstemming van het ontwerp van een product met de essentiële eisen te bevestigen, een typecertificaat door de BMAA wordt toegekend.

Een typecertificaat is geldig voor een volledige vloot van luchtvaartproducten (luchtvaartuigen, motoren of propellers) van hetzelfde type. Dit besluit bepaalt bijgevolg dat een typecertificaat enkel wordt afgegeven indien de aanvrager heeft aangetoond dat het product voldoet aan een typecertificeringsgrondslag.

Een typecertificeringsgrondslag is een lijst van luchtwaardigheidsspecificaties die alle bestanddelen van een product moet omvatten. Deze specificaties worden geformuleerd in de vorm van individuele te bereiken doelstellingen en zodanig opgesteld dat de doelen nagestreefd door de essentiële luchtwaardigheidseisen bereikt kunnen worden indien de aanvrager de overeenstemming met deze specificaties aantoonst.

De certificeringsgrondslag wordt door de aanvrager van een typecertificaat voorgedragen aan de BMAA die deze certificeringsgrondslag goedkeurt en zich ervan vergewist dat alle bestanddelen van het bedoelde product zijn opgenomen.

Deze certificeringsgrondslag bestaat uit een verzameling van de volgende elementen:

- de luchtwaardigheidscode, de verzameling van de luchtwaardigheidsspecificaties die op het type van het bedoelde product van toepassing zijn, is de meest directe vertaling van de essentiële eisen;
- de voorschriften waarmee een gelijkwaardig veiligheidsniveau kan worden bereikt en die door de BMAA aanvaard werden; of
- de gedetailleerde technische specificaties.

Deze gedetailleerde technische specificaties worden gebruikt wanneer de voorschriften van een luchtwaardigheidscode onvoldoende of ontoereikend blijken te zijn. Ze laten de aanvrager toe om aan te tonen dat het product desalniettemin aan de essentiële eisen voldoet.

De meest gangbare luchtwaardigheidscodes werden door EASA en de Amerikaanse Federal Aviation Authority (FAA) uitgegeven. Bepaalde Europese of Amerikaanse certificerings- en controleautoriteiten voor de militaire luchtwaardigheid, zoals de United States Air Force, zijn ook bevoegd om dergelijke codes uit te geven. Ongeacht de oorsprong van deze code, burgerlijk of militair, is het aan de minister of zijn gemachtigde om te beslissen over de toepasbaarheid van een code voor de certificeringsgrondslag van een product waarvoor de BMAA een certificeringsactiviteit uitvoert.

Dans le point 1°, il est stipulé qu'afin d'attester de la conformité de la conception d'un produit aux exigences essentielles, un certificat de type est octroyé par la BMAA.

Un certificat de type est valable pour toute une flotte de produits aéronautiques (aéronefs, moteurs ou hélices) de même type. Par conséquent cet arrêté détermine qu'un certificat de type n'est octroyé que si le demandeur a démontré que le produit est conforme à une base de certification.

Une base de certification de type est une liste de spécifications de navigabilité qui doit couvrir tous les éléments constitutifs d'un produit. Ces spécifications sont formulées sous la forme d'objectifs individuels à atteindre et rédigées de telle manière que la démonstration par le demandeur de la conformité à ceux-ci permet d'atteindre les buts visés par les exigences essentielles de la navigabilité.

La base de certification est proposée par le demandeur d'un certificat de type à la BMAA et cette dernière approuvera celle-ci en s'assurant notamment que tous les éléments constitutifs du produit visé sont couverts.

Cette base de certification est composée d'un assemblage des éléments suivants :

- le code de navigabilité qui, en rassemblant les spécifications de navigabilité applicables au type de produit visé, est la traduction la plus directe des exigences essentielles ;
- les dispositions permettant d'atteindre un niveau équivalent de sécurité et qui ont été acceptées par la BMAA ; ou
- les spécifications techniques détaillées.

Ces spécifications techniques détaillées sont utilisées lorsque les dispositions d'un code de navigabilité s'avèrent être insuffisantes ou inadéquates. Elles permettent au demandeur de démontrer que le produit satisfait aux exigences essentielles.

Les codes de navigabilité les plus répandus sont édités par l'EASA et la Federal Aviation Authority américaine (FAA). Certaines autorités européennes ou américaines, comme l'United States Air Force, de certification et de contrôle de la navigabilité militaire ont également la capacité d'éditer de tels codes. Que l'origine de ces codes soit civile ou militaire, c'est le ministre ou son délégué qui décidera de l'applicabilité d'un code pour la base de certification d'un produit visé par une activité de certification de la BMAA.

De luchtwaardigheidscodes worden per type en productcategorie (grote of kleine luchtvaartuigen, motoren, propellers) gegroepeerd en omvatten in het bijzonder het volgende individuele materieel: lichte vliegtuigen met een maximale opstijgmasse van 5.670 kg of minder en met een configuratie van maximum negen zetels (met uitzondering van de piloot), grote vliegtuigen die deze waarden overstijgen, lichte helikopters van 3.175 kg of minder of met maximum 9 passagierszetels, grote helikopters die deze waarden overstijgen, ballonnen, motoren, propellers, enz.

Uiteindelijk is een certificeringsgrondslag een samenstelling van individuele specificaties die, eens samengevoegd, het totale bedoelde product omvatten, en wanneer aan hen is voldaan, kan de aanvrager de overeenstemming van zijn product met de essentiële luchtwaardigheids-eisen aantonen.

Behoudens de afwijkingen, zoals in punt 3° van dit artikel uiteengezet, bevestigt een typecertificaat tevens dat alle op een product geïnstalleerde onderdelen en uitrustingsstukken door het voormelde certificaat gedekt zijn en dat de overeenstemming met de essentiële eisen niet aanvullend moet worden aangetoond.

Punt 2° betreft het luchtwaardigheidsbewijs. Dit document, indien door de BMAA uitgereikt of als geldig beschouwd, is een bewijs dat de door de wet bedoelde doelstellingen zijn bereikt. Het bevestigt namelijk dat het individuele product in overeenstemming is met zijn typecertificaat en dat het overeenkomstig de essentiële eisen is onderhouden. De documentatie, technische inspecties en tests helpen om deze overeenstemming aan te tonen.

Behoudens afwijkingen, zoals in punt 4° van dit artikel uiteengezet, mag geen enkel in het Belgisch militair luchtvaartregister ingeschreven luchtvaartuig worden gebruikt indien het niet voorzien is van een geldig luchtwaardigheidsbewijs. Dit certificaat heeft geen geldigheidsduur, aangezien het als altijd geldig wordt beschouwd, behalve indien het tegendeel kan worden aangetoond. In dat geval wordt het certificaat door de BMAA opgeschort, ingetrokken of beëindigd.

In punt 3° wordt in afwijking van punt 1° de mogelijkheid geboden om een certificaat toe te kennen aan onderdelen en uitrustingsstukken die oorspronkelijk niet betrokken werden bij een typecertificeringsproces van een product waarop ze zouden worden geïnstalleerd. De mogelijkheid wordt dus geboden om aan te tonen dat een onderdeel of uitrustingsstuk op individuele wijze aan de gedetailleerde luchtwaardigheidspecificaties voldoet en dus aan de door de wet bedoelde doelstelling.

Les codes de navigabilité sont regroupés par types et catégories de produits (aéronefs de grandes ou petites tailles, moteurs ou hélices) et couvrent notamment les matériels suivants de manière individuelle: les avions légers de 5.670 kg ou moins de masse maximale au décollage et d'une configuration de maximum neuf sièges (à l'exclusion du pilote), les grands avions excédant ces limites, les hélicoptères légers de 3.175 kg ou moins ou de maximum 9 sièges passagers, les grands hélicoptères excédant ces limites, les ballons, les moteurs, les hélices, etc.

En conclusion, une base de certification est une composition de spécifications individuelles qui, une fois mises ensemble, couvrent la totalité du produit visé, et une fois rencontrées, permettent au demandeur de démontrer la conformité de son produit aux exigences essentielles de navigabilité.

Sauf exception telle que décrite au point 3° de cet article, un certificat de type atteste que toutes les pièces et équipements installés sur un produit sont couverts par ledit certificat et ne doivent pas être l'objet d'une démonstration supplémentaire de conformité aux exigences essentielles.

Le point 2°, vise le certificat de navigabilité. Ce document, lorsqu'il est réputé valable par la BMAA, matérialise la rencontre des objectifs visés par la loi. Il atteste en effet que le produit est conforme à son certificat de type et qu'il a été maintenu en accord avec les exigences essentielles. Les documents, inspections techniques et essais contribuent à démontrer cette conformité.

Sauf dérogations, telles que développées au point 4° de cet article, aucun aéronef inscrit à la matricule aéronautique militaire belge ne peut être exploité s'il n'est pas muni d'un certificat de navigabilité valable. Ce certificat ne comporte pas de durée de validité car il est réputé être toujours valable sauf si la démonstration du contraire peut être faite. Le cas échéant, le certificat est suspendu, abrogé ou retiré par la BMAA.

Au point 3° en dérogation du point 1°, est présentée la possibilité d'octroyer un certificat à des pièces et équipements qui n'ont pas été initialement associés à un processus de certification de type d'un produit sur lequel ils auraient été installés. Il est donc offert la possibilité de démontrer qu'une pièce ou un équipement satisfait de manière individuelle à des spécifications de navigabilité détaillées, et donc à l'objectif visé par la loi.

Volgens punt 4° kan, in afwijking van punt 2°, onder bepaalde voorwaarden een vliegvergunning afgegeven worden. Dit document wordt opgesteld om aan te tonen dat aan de essentiële luchtwaardigheidseisen is voldaan indien de vlucht verloopt in bepaalde omstandigheden en met welbepaalde beperkingen alsook met een beperkte duur, die van tevoren door de aanvrager zijn vastgelegd en door de BMAA of door de organisatie die daarvoor het prerogatief heeft ontvangen, zijn bekrachtigd.

Deze machtiging wordt bijvoorbeeld gevraagd bij de ontwikkeling van een prototype of het overbrengen van een luchtvaartuig tussen twee productieplaatsen, omdat het a priori niet mogelijk is om de volledige overeenstemming van een product met een certificeringsgrondslag aan te tonen en om dus over een luchtwaardigheidsbewijs te beschikken om een vlucht te kunnen uitvoeren in overeenstemming met de eisen van punt 2°.

In overeenstemming met de door de minister bepaalde modaliteiten en net als voor de vluchtvoorwaarden wordt de vliegvergunning bekrachtigd door de bevoegde certificerings- en controleautoriteit of door een productieorganisatie, indien zij via haar goedkeuring daarvoor het prerogatief heeft ontvangen.

Artikel 12

Dit artikel maakt de lijst op van de certificaten voor de organisaties, ook goedkeuringen genoemd, die een invloed uitoefenen op de luchtwaardigheid van de producten, onderdelen en uitrustingsstukken. Zij creëert de voorwaarden aan dewelke deze organisaties moeten voldoen teneinde het bereiken van de doelstellingen van de wet concretiseren.

De beoogde organisaties zijn deze belast met de luchtwaardigheidscontrole, het ontwerpen, het bouwen en de permanente luchtwaardigheid (het plannen en uitvoeren van onderhoud) van producten, onderdelen en uitrustingsstukken evenals de organisaties belast met de opleiding van vliegtuigtechnici.

De aanvrager moet aan het certificerings- en controleorgaan kunnen aantonen dat de bedoelde organisatie het vermogen en de middelen bezit om haar taken te vervullen. Dit kan worden aangetoond door een controle op basis van documenten en inspecties ter plaatse. Tijdens deze controles tracht de organisatie aan de BMAA aan te tonen dat zij correct uitgerust is, over voldoende opgeleid personeel en een goed werkend kwaliteitssysteem beschikt, dat er een communicatiekanaal is opgericht in onderling akkoord tussen de ontwerp- en productieorganisaties van eenzelfde product, dat de

Le point 4° en dérogation du point 2°, détermine que dans certaines conditions, une autorisation de vol peut être délivrée. Ce document est constitué afin de démontrer que les exigences essentielles de navigabilité sont rencontrées si le vol se déroule dans certaines conditions et limitations ainsi que pour une durée limitée, établies au préalable par le demandeur et validées par la BMAA ou l'organisme qui en aurait reçu la prérogative.

Cette dérogation est demandée, par exemple, lors du développement d'un prototype ou lors du transfert d'un aéronef entre deux endroits de production, car à ce moment il est à priori impossible de démontrer la conformité complète à la base de certification et donc de disposer d'un certificat de navigabilité permettant d'effectuer un vol en accord avec les conditions du paragraphe 2°.

Conformément aux modalités définies par le ministre et à l'instar des conditions de vol, l'autorisation de vol est validée par l'autorité de certification et de contrôle compétente ou par, s'il en a reçu la prérogative via son agrément, un organisme de production.

Article 12

Cet article établit la liste des certificats, également appelés agréments, des organismes, qui exercent une influence sur la navigabilité des produits, pièces et équipements. Il détermine les conditions auxquelles les organismes doivent se conformer afin d'atteindre les objectifs de la loi.

Les organismes visés sont ceux responsables du suivi de la navigabilité, de la conception, de la fabrication et du maintien de la navigabilité (planification et exécution de la maintenance) des produits, pièces et équipements et aux organismes responsables de la formation des techniciens avion.

Le demandeur doit démontrer à l'organisme de contrôle et de certification que l'organisme visé possède les moyens et est en mesure d'accomplir ses tâches. La démonstration se fera par le biais d'un contrôle sur base documentaire ainsi que de visites sur site. Durant ces contrôles l'organisme tentera de démontrer à la BMAA qu'il possède les moyens suffisants, de suffisamment de personnel, d'un système d'assurance qualité adéquat, que des lignes de communication existent de commun accord entre les organismes de conception et de production d'un même produit, que les organismes de production

productieorganisatie over alle noodzakelijke ontwerpgegevens beschikt om haar taken te vervullen, enz.

De goedkeuring van een ontwerp- of productieorganisatie stelt deze organisaties ook in staat om een bijzondere rol te spelen in de luchtwaardigheidscontrole. Deze luchtwaardigheidscontrole betreft alle te vervullen taken om ervoor te zorgen dat aan de voorwaarden die aanleiding hebben gegeven tot de afgifte van een typecertificaat of een aanvullend typecertificaat steeds wordt voldaan gedurende de hele nuttige levensduur van het product. Deze luchtwaardigheidscontrole houdt met name in dat problemen die tijdens het ontwerp of tijdens de productie van producten, onderdelen of uitrustingsstukken ontdekt worden en die de veiligheid van de personen aan boord of van derden in gevaar zouden kunnen brengen, op volkomen transparante wijze aan de onderhoudsorganisaties gemeld worden. Deze evaluatie van de ernst van een technisch probleem gebeurt op basis van door de Minister of haar gemachtigde gegeven instructies.

De organisaties die belast zijn met het onderhoud van producten, onderdelen en uitrustingsstukken (het verzekeren van de permanente luchtwaardigheid) moeten evenzeer in het bezit zijn van een goedkeuring. Het onderhoud moet ervoor zorgen dat een luchtvaartuig de luchtwaardigheidseisen op elk moment van zijn nuttige leven naleeft en op een veilige manier gebruikt kan worden. De organisatie die een dergelijke goedkeuring aanvraagt, moet aan de BMAA aantonen dat zij over een contractueel vastgelegd communicatiekanaal beschikt met de houder van het typecertificaat van de producten waarvoor hij met het onderhoud belast is.

Een organisatie die een opleiding wil organiseren voor personen die over een certificaat voor onderhoud van luchtvaartuigen wensen te beschikken, moet in het bezit zijn van een goedkeuring, die slechts wordt toegekend indien zij heeft kunnen aantonen dat zij in staat is zich van haar taken te kwijten en aan de essentiële eisen te voldoen. De organisatie kan dit aantonen door haar interne organisatie en de verdeling van de verantwoordelijkheden uiteen te zetten, door het bewijs te leveren dat ze over voldoende gekwalificeerd personeel, toereikend uitgeruste klaslokalen, een kwaliteitscontrole van verstrekte opleidingen, enz. beschikt. Deze voorwaarden worden door de minister gespecificeerd en ze kunnen door de aanvragende organisatie aangetoond worden door aan de BMAA geleverde documenten en bij inspecties van de BMAA ter plaatse.

possèdent les données de conception relatives à l'accomplissement de ses tâches, etc.

L'agrément d'un organisme de conception ou de production donne la possibilité à ces organismes de jouer également un rôle important dans le maintien de la navigabilité. Le maintien de la navigabilité concerne toutes les tâches garantissant le remplissage des conditions ayant conduit à l'octroi d'un certificat de type ou d'un certificat de type supplémentaire durant toute la durée de vie du produit. Le maintien de la navigabilité comprend également la communication transparente vers les organismes de maintenance de problèmes ayant un impact sur la sécurité des personnes à bord ou des tiers découverts lors de la conception ou durant la production des produits, pièces et équipements. L'évaluation du degré d'impact est effectuée sur base des instructions du Ministre ou de son délégué.

Les organismes chargés du maintien des produits, pièces et équipements (le maintien de la navigabilité) doivent également posséder un agrément. Le maintien doit assurer qu'un aéronef reste conforme aux exigences essentielles de navigabilité et doit assurer une utilisation en toute sécurité durant toute la durée de vie de l'aéronef. L'organisme demandeur d'un tel agrément doit démontrer à la BMAA qu'il possède un moyen de communication contractuel avec le détenteur du certificat de type des produits pour lesquels il est chargé de maintenance.

L'organisme souhaitant mettre en place une formation pour les personnes souhaitant obtenir une licence de maintenance d'aéronefs, doit être agréé comme organisme de formation après avoir démontré qu'il possède les moyens et est en mesure d'accomplir ses tâches et de répondre aux exigences essentielles de navigabilité. L'organisme peut le démontrer en présentant preuve à l'appui qu'il possède suffisamment de personnel qualifié, de locaux de classe équipés, d'un système de contrôle de qualité de la formation etc... Les conditions d'octroi sont spécifiées par le ministre et peuvent être démontrées sur présentation des documents requis et d'inspections sur site par la BMAA.

In overeenstemming met de praktijken van EASA en van sommige van onze Europese militaire partners kan de BMAA prerogatieven toekennen aan de houders van goedkeuringen van de organisatie. Een ontwerporganisatie kan eventueel zelf een als “klein” gekwalificeerde wijziging op het typecertificaat certificeren en een productieorgaan kan eventueel en op basis van een verklaring van overeenstemming, een luchtwaardigheidsbewijs namens de BMAA uitgeven voor het product dat hij heeft gebouwd, zonder enige aanvullende bewijsvoering. Een onderhoudsorganisme kan bijvoorbeeld een luchtwaardigheidsbewijs controleren, bevestigen en vernieuwen namens het certificerings- en controleorgaan, de BMAA.

Ten slotte kan een opleidingsorganisatie bepaalde prerogatieven krijgen die behoren tot de bevoegdheid van het certificerings- en controleorgaan, de BMAA. Eén van deze prerogatieven zou de machtiging kunnen zijn om examens te organiseren en om ad hoc opleidingscertificaten af te geven.

Artikel 13

Dit artikel heeft betrekking op de personen die belast zijn met het bevestigen dat de vrijgave van een product, onderdeel of uitrustingsstuk de door de wet bedoelde doelstelling niet in gevaar brengt. Deze personen moeten houder zijn van een geschikt certificaat. Dit certificaat wordt door de BMAA afgegeven indien de persoon heeft kunnen aantonen dat hij in staat is om de vrijgave van een product, onderdeel of uitrustingsstuk op geldige wijze toe te staan zodat dit de essentiële luchtwaardigheideisen bij het gebruik ervan niet in gevaar brengt. Deze opleidingen bestaan met name uit, zowel theoretische als praktische, algemeen technische en luchtvaarttechnische cursussen en uit een proefperiode in een onderhoudsorganisatie.

Artikel 14

Bij het voeren van militaire operaties kan het gebeuren dat door buitengewone omstandigheden of dringende operationele behoeften een ontheffing van de in dit besluit voorziene eisen noodzakelijk is.

Enkel de minister of de militaire autoriteit die hij aanduidt, is gemachtigd om een ontheffing toe te kennen die luchtvaartuigen aan de bepalingen van dit besluit onttrekt indien volgende uitzonderlijke omstandigheden zijn verenigd:

1° het behoud van de eisen voorzien in dit besluit zal leiden tot het verlies van het toestel of ernstige lichamelijke letsels aan het personeel of derden en
2° het toestel bevindt zich in operationele zone
Dit artikel zou bijvoorbeeld kunnen worden ingeroepen in het kader van een operatie in het buitenland, waarbij een technische richtlijn van de

Conformément aux pratiques de l'EASA et de certains de nos partenaires militaires européens, la BMAA peut octroyer des prérogatives aux détenteurs d'agrément. Un organisme de conception peut par exemple approuver au nom de la BMAA un changement qualifié comme « mineur » au certificat de type, un organisme de production peut éventuellement, sur base d'une déclaration de conformité, délivrer un certificat de navigabilité, sans preuve complémentaire au nom de la BMAA pour un produit qu'il a construit.

Un organisme de maintenance peut par exemple vérifier un certificat de navigabilité, le valider ou le renouveler au nom de l'organisme de contrôle et de certification, la BMAA.

Finalement un organisme de formation peut obtenir certaines prérogatives appartenant à l'organisme de contrôle et de certification, la BMAA. Une de ces prérogatives est l'organisation d'examens et la délivrance de certificats de formations ad hoc.

Article 13

Cet article vise les personnes chargées d'attester que la remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement ne compromet pas l'objectif visé par la loi. Ces personnes doivent être titulaires d'un certificat approprié. Ce certificat sera délivré par la BMAA si la personne a pu démontrer au travers de formations suivies ou d'expérience accumulée, qu'elle est capable de valablement autoriser la remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement de telle manière que celui-ci ou celle-ci ne compromette par les exigences essentielles de la navigabilité lors de son exploitation. Ces formations seront notamment composées de cours techniques généraux et aéronautiques, théoriques et pratiques et d'une période de mise à l'épreuve dans un organisme de maintenance.

Article 14

Dans la conduite des opérations militaires, il peut arriver que les circonstances exceptionnelles ou les nécessités opérationnelles urgentes justifient une dérogation aux exigences prévues dans le présent arrêté.

Seul le ministre ou l'autorité militaire qu'il désigne est habilité à accorder une dérogation qui soustrait des aéronefs aux dispositions de cet arrêté si les circonstances suivantes sont réunies :

1° le maintien des exigences définies dans l'arrêté entraînerait la perte de l'aéronef ou des dommages corporels graves au personnel de la Défense ou aux tiers et

2° l'aéronef se trouve en zone opérationnelle.

Cet article pourrait par exemple être invoqué dans le cadre d'une mission à l'étranger, si une directive

BMAA een onmiddellijke inspectie van de F-16's zou opleggen waardoor de vloot relatief lang onbeschikbaar zou zijn. Inlichtingen wijzen echter op elementen die aangeven dat een aanval op de basis waar de F-16's gestationeerd zijn imminent is waardoor de toestellen met quasi zekerheid zouden worden vernietigd. In dergelijk geval zijn voorwaarden 1° en 2° aanwezig en is de CHOD (of een andere aangewezen autoriteit) gemachtigd om snel een analyse van de situatie te maken om tijdelijk een éénnmalige evacuatievlucht toe te staan onder aanvaardbare veiligheidsomstandigheden van de nog te inspecteren F-16's. Dit is echter in afwijking van de beginselen van dit besluit, en zal leiden tot een onmiddellijke opheffing van de betrokken luchtwaardigheidsbewijzen tot bewezen is dat deze toestellen terug beantwoorden aan de beginselen van dit besluit. In het aangegeven voorbeeld wil dit zeggen het uitvoeren van de opgelegde inspectie met eventuele bijkomende controles.

Hoofdstuk 7 – De Belgian Military Airworthiness Authority

Dit hoofdstuk betreft de oprichting van de militaire luchtwaardigheidsautoriteit, de BMAA, en de haar toevertrouwde opdrachten.

Artikel 15

Dit artikel vergt geen bijzondere commentaar.

Artikel 16

De opdrachten van de BMAA omvatten de volgende gebieden:

1. De BMAA is verplicht om richtlijnen en voorschriften op te stellen en te publiceren om de aanvragers te informeren over de gedetailleerde uitvoeringsbepalingen van dit besluit.

2. In uitvoering van artikel 11 van dit besluit is de BMAA belast met het voorstellen aan de minister van de luchtwaardigheidsspecificaties die de aanvrager van een typecertificaat moet gebruiken om aan te tonen dat het product waarvoor de aanvraag wordt ingediend, voldoet aan de essentiële eisen inzake militaire luchtwaardigheid. De BMAA is ook verantwoordelijk voor het voorstellen aan de minister van de aanvaardbare wijzen van naleving welke aanvullende inlichtingen zijn, afgeleid van de luchtwaardigheidsspecificaties. Deze aanvaardbare wijzen van naleving kunnen door de aanvragers worden gebruikt om de specificaties beter te begrijpen en om de overeenstemming van hun product met deze specificaties op eenduidige wijze aan te tonen.

technique de la BMAA impose une inspection immédiate sur les F-16, causant une indisponibilité relativement prolongée de la flotte. Les renseignements indiquant une attaque imminente suite à laquelle les appareils seraient détruits avec une quasi-certitude. Dans ce cas les conditions 1° et 2° sont réunies et le CHOD (ou une autre autorité désignée), sera autorisé à rapidement faire une analyse de la situation et à autoriser temporairement un vol d'évacuation unique des F-16 à inspecter dans des conditions acceptables de sécurité. Ceci déroge aux principes du présent arrêté, et entraînera la suspension immédiate du certificat de navigabilité jusqu'à la démonstration que les aéronefs répondent à nouveau aux exigences essentielles de navigabilité du présent arrêté. Dans le présent exemple cela veut dire exécution de l'inspection imposée avec d'éventuels contrôles supplémentaires.

Chapitre 7 – La Belgian Military Airworthiness Authority

Ce chapitre vise la création de l'Autorité Belge de Navigabilité Militaire, la BMAA et les missions qui lui sont confiées.

Article 15

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 16

Les missions de la BMAA couvrent les domaines suivants :

1. La BMAA est tenue de rédiger et de publier des documents d'orientation permettant de mieux informer les demandeurs sur les modalités d'exécution du présent arrêté.

2. En exécution de l'article 11 du présent arrêté, la BMAA est chargée de proposer au ministre les spécifications de navigabilité que le demandeur d'un certificat de type doit utiliser pour démontrer que le produit visé par la demande respecte les exigences essentielles de navigabilité militaire. La BMAA sera également en charge de proposer au ministre les moyens acceptables de mise en conformité qui sont des informations supplétives déduites des spécifications de navigabilité. Ces moyens acceptables de mise en conformité peuvent être utilisés par les demandeurs pour mieux comprendre les spécifications et démontrer de manière univoque la conformité de leur produit à celles-ci.

3. De BMAA is de autoriteit die de certificaten, goedkeuringen en vergunningen kan afgeven, wijzigen, opschorten of intrekken. De afgifte of toevoeging van bepalingen door wijziging van een certificaat bevestigt dat de essentiële luchtwaardigheidseisen worden nageleefd. De wijziging door het intrekken van bepalingen, de opschorting of de intrekking van het certificaat worden doorgevoerd indien deze essentiële eisen niet worden nageleefd. De voorwaarden voor toekenning en intrekking van goedkeuringen, bewijzen en certificaten door de BMAA worden bepaald door de minister.

4. De BMAA publiceert verslagen naar aanleiding van de inspecties die worden uitgevoerd in het kader van de toekenning van een certificaat of het behoud van de geldigheid van dit certificaat.

5. De BMAA controleert producten, onderdelen en uitrustingsstukken volgens de in dit ontwerp bedoelde voorschriften. In overeenstemming met artikel 4 van de wet kan een gekwalificeerde instantie onderzoeken uitvoeren in naam van de BMAA.

6. In overeenstemming met artikel 11 van dit besluit en op basis van een door de aanvrager gemaakt voorstel stelt de BMAA de aanvrager van een typecertificaat in kennis van de typecertificeringsgrondslag. Dit stelt de aanvrager in staat om zijn certificeringsdossier op een reeds a priori door de autoriteit herziene en gevalideerde basis samen te stellen. Zo kan a posteriori het risico beperkt worden dat een certificering misloopt ten gevolge van nalatigheden die eventueel vastgesteld worden in de certificeringsgrondslag waarin bijvoorbeeld niet in alle aspecten van het product is voorzien.

7. Eens het product met een typecertificaat in overeenstemming met de essentiële eisen inzake de militaire luchtwaardigheid is vervaardigd, kan de afgifte van een luchtwaardigheidsbewijs door de BMAA bevestigen dat een luchtvaartuig geschikt is tot vliegen. Met dat doel gaat de BMAA over tot de controle van de overeenstemming van het bedoelde product met de essentiële luchtwaardigheidseisen en, in het bijzonder, met de certificeringsgrondslag en de controle van de uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden.

8. In het specifieke geval van een beperkt luchtwaardigheidsbewijs bepaalt de BMAA de specifieke luchtwaardigheidsspecificaties en stelt zij de aanvrager daarvan in kennis. Deze specifieke luchtwaardigheidsspecificaties laten toe om af te wijken van de essentiële eisen zonder de door de wet nagestreefde veiligheidsdoelstelling in gevaar te

3. La BMAA est l'autorité qui peut délivrer, modifier, suspendre ou retirer les certificats, agréments et licences. La délivrance ou l'ajout de modalités par modification d'un certificat atteste du respect des exigences essentielles de navigabilité. La modification par retrait de modalités, la suspension ou le retrait du certificat sont exécutés en cas de non-respect de ces exigences essentielles. Les modalités d'octroi et de retrait des agréments, des licences et des certificats prévus par la BMAA seront arrêtées par le ministre.

4. La BMAA publie des rapports suite aux inspections faites dans le cadre de l'octroi d'un certificat ou du maintien de la validité de celui-ci.

5. La BMAA contrôle les produits, pièces et équipements selon les modalités visées par le présent projet. Conformément à l'article 4 de la loi, une entité qualifiée peut effectuer des enquêtes au nom de la BMAA.

6. Conformément à l'article 11 du présent arrêté et sur base d'une proposition faite par le demandeur, la BMAA notifie la base de certification de type au demandeur d'un certificat de type. Ceci permet notamment au demandeur de constituer son dossier de certification sur une base déjà revue et validée a priori par l'autorité et permet donc de limiter a posteriori le risque d'un éventuel échec de la certification suite aux manquements constatés le cas échéant, dans la base de certification qui ne couvrirait pas, par exemple, tous les aspects du produit.

7. Une fois le produit certifié de type fabriqué conformément aux exigences essentielles de la navigabilité militaire, la délivrance d'un certificat de navigabilité par la BMAA permet d'attester de l'aptitude au vol d'un aéronef. A cette fin, la BMAA procède au contrôle de la conformité du produit visé par rapport aux exigences essentielles de navigabilité et, notamment, à la base de certification et au contrôle des travaux de maintenance effectués.

8. Dans le cas particulier d'un certificat de navigabilité restreint, la BMAA détermine et notifie au demandeur les spécifications de navigabilité particulières qui permettent de s'écarter des exigences essentielles sans toutefois compromettre l'objectif de sécurité poursuivi par la loi.

brengen.

9. In het specifieke geval van een beperkt typecertificaat en op basis van een door de aanvrager gemaakt voorstel bepaalt de BMAA de passende certificeringsgrondslag en stelt zij de aanvrager daarvan in kennis. De BMAA zal bijzondere aandacht schenken aan het feit dat het bedoelde gebruik van dergelijke producten soms beperkt is tot zeer bijzondere omstandigheden en, in voorkomend geval, een kleiner risico voor derden vormt. Een voorbeeld hiervan is het gebruik van dergelijke luchtvaartuigen uitsluitend boven de zee of onbewoonde gebieden, enz.

10. In het specifieke geval van een certificaat voor een onderdeel of uitrustingsstuk en op basis van een door de aanvrager gemaakt voorstel bepaalt de BMAA de luchtwaardigheidsspecificaties waarmee de overeenstemming van het onderdeel of uitrustingsstuk met de essentiële luchtwaardigheidseisen kan worden aangetoond en stelt zij de aanvrager daarvan in kennis.

11. De BMAA kent een vliegvergunning toe en bevestigt de voorwaarden en beperkingen volgens dewelke de vlucht moet worden uitgevoerd. In het geval dat een productieorganisatie hiervoor het prerogatief heeft gekregen, kunnen deze documenten op rechtsgeldige wijze door deze organisatie worden toegekend.

12. In uitvoering van de processen van de luchtwaardigheidscontrole en de permanente luchtwaardigheid is de BMAA belast met het verstrekken van nuttige instructies of, in uitvoering van artikel 16, paragraaf 3, met het nemen van nodige acties (tegen de uitgegeven certificaten) in geval van veiligheidsproblemen om een situatie die de veiligheid van de personen aan boord en van derden in gevaar brengt, niet te laten voortduren. Gelet op de met deze situatie verbonden risico's moeten de acties binnen een redelijke termijn worden ondernomen.

Artikel 17

In uitvoering van artikel 5 van de wet kan de Koning een beroep doen in onderaanneming op gekwalificeerde instanties om bepaalde opdrachten van de BMAA uit te voeren. De afgifte van certificaten blijft echter een bevoegdheid van de BMAA of van de organisatie die daartoe via zijn goedkeuring het prerogatief heeft gekregen.

Artikel 18

Teneinde zich te vergewissen van de geldigheid van de afgegeven certificaten en van de overeenstemming van personen, organisaties,

9. Dans le cas particulier d'un certificat de type restreint et sur base d'une proposition faite par le demandeur, la BMAA détermine et notifie au demandeur la base de certification appropriée. Une attention particulière sera portée par la BMAA au fait que l'emploi visé de tels produits est parfois limité à des circonstances très particulières et présentant, le cas échéant, un risque moindre pour les tiers. On citera par exemple une utilisation de tels aéronefs uniquement au-dessus de la mer ou de zones inhabitées.

10. Dans le cas particulier d'un certificat pour une pièce ou un équipement et sur base d'une proposition faite par le demandeur, la BMAA détermine et notifie à celui-ci les spécifications de navigabilité permettant de démontrer la conformité de la pièce ou de l'équipement aux exigences essentielles de navigabilité.

11. La BMAA octroie une autorisation de vol et valide les conditions dans lesquelles et les limitations selon lesquelles le vol doit s'effectuer. Dans le cas où un organisme de production en aurait reçu la prérogative, ces documents peuvent être valablement octroyés par celui-ci.

12. En exécution des processus de maintien et de suivi de la navigabilité, la BMAA est chargée d'émettre les instructions utiles ou, en exécution de l'article 16, paragraphe 3, de prendre en cas de problème de sécurité les actions utiles (à l'encontre des certificats émis) afin de ne pas laisser perdurer une situation tendant à compromettre la sécurité des personnes à bord et des tiers. Eu égard aux risques inhérents à cette situation, les actions doivent être prises dans un délai raisonnable.

Article 17

En exécution de l'article 5 de la loi, le Roi peut recourir en sous-traitance, à l'utilisation d'entités qualifiées pour exécuter certaines missions de la BMAA. Cependant, la délivrance des certificats reste une compétence de la BMAA ou de l'organisme qui en aurait reçu la prérogative via son agrément.

Article 18

Aux fins de s'assurer de la validité des certificats délivrés et de la conformité des personnes, organismes, produits, pièces et équipements aux

producten, onderdelen en uitrustingsstukken met de essentiële eisen inzake militaire luchtwaardigheid, kunnen de beambten van de BMAA of van de gekwalificeerde instanties op elk moment van de houders van deze certificaten eisen dat zij de bewijsstukken overleggen.

In voorkomend geval en onverminderd artikel 6, punt c., kan de BMAA de nodige corrigerende acties eisen van de houders van de certificaten.

Artikel 19

Deze bepaling is geïnspireerd op artikel 20, § 3, van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der (burger)luchtvaart. Ze heeft tot doel toe te staan dat elementen die de afgifte ondersteunen van certificaten verleend door de Belgische burgerluchtvaartautoriteiten, door een buitenlandse autoriteit, door een instelling van internationaal publiekrecht of door een technische dienst, geldig kunnen worden hergebruikt.

In dat geval wordt het eindcertificaat door de BMAA afgegeven.

Wanneer men spreekt van een buitenlandse autoriteit of een instelling van internationaal publiekrecht, kan het onder meer gaan om:

- het EASA bij de certificering van luchtvaartuigen of onderdelen van luchtvaartuigen door het overnemen van de activiteiten van de Europese burgerluchtvaartautoriteiten;
- een burgerluchtvaartautoriteit van een staat waarvan de certificeringswerkzaamheden door het EASA werden overgenomen;
- een burgerluchtvaartautoriteit van een staat waarmee de Europese Unie of de Belgische staat bilaterale akkoorden heeft betreffende de wederzijdse erkenning van certificeringswerkzaamheden;
- een buitenlandse militaire overheid.

Artikel 20

Deze bepaling voorziet de erkenning door de BMAA van certificaten uitgaande van Belgische en buitenlandse luchtvaartautoriteiten, instellingen van internationaal publiekrecht en technische diensten die belast zijn met de certificering en de controle van de luchtwaardigheid van producten uit derde landen, die niet voorkomen in het Belgische militaire luchtvaartregister. Daartoe moet de BMAA verzekeren dat de werking en de luchtwaardigheidseisen die door deze autoriteiten/instellingen/diensten nageleefd worden, gelijkgesteld zijn aan degene die door dit besluit worden ingesteld.

De bepaling van dit besluit staat een ambtshalve gelijkstelling toe van de door deze autoriteiten/instellingen/diensten uitgegeven certificaten en in dit geval gebeurt de certificering niet door de BMAA.

exigences essentielles de navigabilité militaire, les agents de la BMAA ou les entités qualifiées, peuvent à tout moment se faire produire les pièces justificatives par les titulaires de ces certificats.

Le cas échéant et sans préjudice de l'article 16, paragraphe 3, la BMAA peut exiger les actions correctives nécessaires de la part des titulaires de certificats.

Article 19

Cette disposition est inspirée par l'article 20, § 3, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne (civile). Elle vise à permettre de valablement réutiliser des éléments supportant la délivrance de certificats octroyés par les autorités de l'aviation civile belge, une autorité étrangère ou par une institution internationale publique ou par un service technique.

Dans ce cas, la certification finale est délivrée par la BMAA.

Lorsque l'on parle d'autorité étrangère ou d'institution internationale publique, il peut s'agir, entre autres:

- de l'EASA lorsqu'elle certifie des aéronefs ou des parties d'aéronefs en reprenant les activités des autorités de l'aviation civile européennes;
- d'une autorité de l'aviation civile d'un Etat dont les travaux de certification ont été repris par l'EASA;
- d'une autorité de l'aviation civile d'un Etat avec lequel l'Union Européenne ou l'Etat belge a des accords bilatéraux portant sur la reconnaissance mutuelle des travaux de certification;
- d'une autorité militaire étrangère.

Article 20

Cette disposition prévoit la reconnaissance par la BMAA des certificats émanant des autorités aéronautiques belges et étrangères, des institutions de droit international public et des services techniques en charge de la certification et du contrôle de la navigabilité de produits tiers, non repris sur la matricule aéronautique militaire belge. A cette fin la BMAA doit s'assurer que le fonctionnement et les exigences de navigabilité observés par ces autorités/institutions/services sont équivalents à ceux mis en place par le présent arrêté.

La disposition du présent article permet une assimilation d'office des certificats émis par ces autorités/institutions/services et dans ce cas, la certification n'est pas assurée par la BMAA.

De BMAA kan deze erkenning echter a priori beperken tot bepaalde types van certificaten, producten, onderdelen en uitrustingsstukken en een aanvullende controle instellen om zich te vergewissen van de technische compatibiliteit van de producten, onderdelen en uitrustingsstukken met de luchtvaartuigen die in het Belgische militair luchtvaartregister zijn ingeschreven.

Hoofdstuk 8 – Prestaties tegen betaling

In uitvoering van artikel 7 van de wet betreft dit hoofdstuk de betaling van de certificaten en legt de tarieven, de toepassingsvoorwaarden en de betalingsmodaliteiten vast.

De betaling van de certificaten is noodzakelijk om:

- onterechte aanvragen uitgaande van organisaties die geen onmiddellijk belang hebben bij het bezit van een certificaat, te beperken;
- het risico op dumping te beperken dat ontstaat door niet-nationale aanvragen van Belgische militaire certificaten door buitenlandse aanvragers die gebruik maken van het recht dat is ontstaan door de wederzijdse erkenning krachtens artikel 20 van dit ontwerp en zo gratis prestaties van de BMAA zouden krijgen waardoor ze, door de modaliteiten van deze erkenning, een recht krijgen bij hun eigen nationale administratie; en
- de eigen kosten van de BMAA en de opgelopen kosten door een beroep te doen op gekwalificeerde instanties te dekken.

Artikel 21

Dit artikel heeft in de eerste plaats als doel de eigen middelen van de BMAA toe te wijzen aan de aanvragen en de handhaving van de certificaten van organisaties en personen van Defensie, maar ook van producten, onderdelen en uitrustingsstukken die door de krijgsmacht worden gebruikt of waarvoor Defensie een aankoopprocedure voert. Bijgevolg en om aan andere aanvragen te voldoen worden deze taken normaal gezien door de BMAA aan een gekwalificeerde instantie toevertrouwd.

Artikel 22

Door het opstellen van een overeenkomst die in het bijzonder betrekking heeft op de details van de geplande prestaties en op de raming van de verwachte kosten kan men het a priori eens worden over de modaliteiten van de prestaties.

Artikel 23

Dit artikel bepaalt dat de door de BMAA of een gekwalificeerde instantie uitgevoerde prestaties ten gunste van een aanvrager die, in de zin van artikel 1 van het koninklijk besluit van 2 december 2018 tot

La BMAA peut toutefois à priori limiter cette reconnaissance à certains types de certificats, de produits, de pièces et d'équipements et mettre en place un contrôle supplémentaire permettant de s'assurer de la comptabilité technique des produits, pièces et équipements avec les aéronefs inscrits à la matricule aéronautique militaire belge.

Chapitre 8 – Prestations contre paiement

Pris en exécution de l'article 7 de la loi, ce chapitre concerne le paiement des certificats et fixe les tarifs, les conditions d'application et les modalités de paiement.

Le paiement des certificats est nécessaire pour :

- limiter les demandes inopportunes en provenance d'organismes qui n'auraient pas d'intérêt immédiat dans la détention d'un certificat ;
- limiter le risque de dumping créé par des demandes non-nationales de certificats militaires belges par des demandeurs extérieurs qui, exploitant le droit ouvert par une reconnaissance mutuelle aux termes de l'article 20 du présent projet, obtiendraient gratuitement des prestations de la BMAA leur ouvrant, par les modalités de cette reconnaissance, un droit auprès de leur propre administration nationale ; et
- couvrir les frais propres de la BMAA et les frais encourus par le recours à des entités qualifiées en sous-traitance.

Article 21

Le présent article vise à prioritairement allouer les ressources propres de la BMAA aux demandes et aux maintiens des certifications d'organismes et de personnes de la Défense mais également des produits, pièces et équipements opérés par les forces armées ou visés par une procédure d'acquisition de la Défense. Par conséquent et pour répondre aux autres demandes, ces tâches seront normalement confiées par la BMAA à une entité qualifiée en sous-traitance.

Article 22

L'établissement d'une convention visant notamment les détails des prestations envisagées et l'estimation des coûts anticipés permettent de s'entendre a priori sur les modalités des prestations.

Article 23

Le présent article prévoit que les prestations exécutées par la BMAA ou une entité qualifiée au profit d'un demandeur qui, au sens de l'article 1er de l'arrêté royal du 02 décembre 2018 déterminant la

bepaling van de algemene structuur van het Ministerie van Landsverdediging en tot vastlegging van de bevoegdheden van bepaalde autoriteiten, een orgaan of onderafdeling van de Krijgsmacht is, gratis zijn voor de aanvrager.

Artikel 24

Dit artikel vergt geen bijzondere commentaar.

Artikel 25

Dit artikel vergt geen bijzondere commentaar.

Artikel 26

Indien de aanvraag van een certificaat niet leidt tot de afgifte van een certificaat door de BMAA en het mislukken van de certificering niet aan de BMAA toe te schrijven is, kunnen de kosten van alle verrichte prestaties van de aanvrager worden geëist.

Hoofdstuk 9 – Slot- en overgangsbepalingen

Ten slotte betreft dit hoofdstuk de overgangsbepalingen die moet leiden tot het stand komen van een volledige en gecontroleerde omgeving van Belgische militaire luchtwaardigheid.

Artikel 27

Met dit artikel verleent de Koning de minister, of de militaire autoriteit die hij aanwijst, de mogelijkheid om een vrijstelling toe te kennen van de naleving van bepaalde luchtwaardigheidsspecificaties en bepaalde types van luchtvaartuigen van Defensie geheel of gedeeltelijk van het toepassingsgebied van dit besluit uit te sluiten. Om een vrijstelling toe te kennen, moet aan één van de volgende voorwaarden voldaan worden:

1° het luchtvaartuig was reeds in gebruik bij de krijgsmacht voor de inwerkingtreding van dit besluit en de dienstervaring heeft aangetoond dat het aan de veiligheidsdoelstellingen van de wet voldoet.

2° een equivalent niveau van veiligheid kan worden aangetoond, ondanks het niet naleven van de luchtwaardigheidsspecificatie

Artikel 28

Dit artikel verleent aan de organisaties, die belast zijn met de luchtwaardigheidscontrole, het ontwerpen en bouwen en de permanente luchtwaardigheid van producten, onderdelen en uitrustingsstukken evenals de organisaties belast met de opleiding, een periode van 5 jaar, na publicatie van huidig koninklijk besluit, om de vereiste

structure générale du Ministère de la Défense et fixant les attributions de certaines autorités, est un organe ou une subdivision des Forces Armées, le sont à titre gratuit pour le demandeur.

Article 24

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 25

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 26

Si la demande de certificat ne se solde pas par la délivrance d'un certificat par la BMAA et que l'échec de la certification n'est pas imputable à la BMAA, les coûts de toutes les prestations effectuées peuvent être réclamés au demandeur.

Chapitre 9 – Dispositions finales et transitoires

Finalement, ce chapitre vise la période de transition qui aboutira à l'établissement d'un environnement complet et contrôlé de navigabilité militaire belge

Article 27

Par cette disposition, le Roi octroie au ministre, ou l'autorité militaire qu'il désigne, la possibilité d'accorder une exemption de conformité à des spécifications de navigabilité spécifiques et d'exclure partiellement ou totalement du champ d'application du présent arrêté certains types d'aéronefs de la Défense. Afin d'accorder une exemption, l'une des conditions suivantes doit être remplie :

1° l'aéronefs était en usage au sein des forces armées avant l'entrée en vigueur de cet arrêté et l'expérience en service a démontré qu'il satisfait aux objectifs de sécurité de la loi.

2° un niveau de sécurité équivalent peut être démontré, malgré la non-conformité à la spécification de navigabilité

Article 28

Cette disposition accorde aux organismes responsables du suivi de la navigabilité, de la conception, de la fabrication et du maintien de la navigabilité des produits, pièces et équipements et aux organismes responsables de la formation un délai de cinq ans à partir de la date d'entrée en vigueur de l'arrêté royal pour obtenir l'agrément ou les

goedkeuringen te verkrijgen. Deze redelijke termijn stelt de Administratie namelijk in staat om de firma's die momenteel met Defensie een contract hebben afgesloten op de hoogte te stellen en om de contracten aan te passen alsook de personen en organisaties die actief zijn in de wereld van de militaire luchtvaart om te voldoen aan de bepalingen van dit ontwerp.

Artikel 29

Deze bepaling kent aan de minister, of aan de militaire autoriteit die hij aanwijst, een termijn van 1 jaar toe vanaf de inwerkingtreding van het koninklijk besluit om de BMAA in plaats te stellen. Deze redelijke termijn zal voornamelijk toelaten dat de Administratie de delegaties en beheersmechanismen instelt die noodzakelijk zijn voor de praktische werking van de BMAA en tevens om de specialisten van Defensie betreffende luchtwaardigheid te groeperen binnen deze dienst.

Artikel 30

Als overgangsbepaling in het kader van de opwaardering van de kwalificaties en/of dienstervaringen van de technici die momenteel in de militaire luchtvaarttechniek gespecialiseerd zijn, kan de BMAA de gevolgde opleidingen doen gelden en de opgedane ervaring erkennen door op deze basis vergunningen te verlenen, al dan niet vergezeld van beperkingen.

agréments requis. Ce délai raisonnable permettra notamment à l'Administration d'informer les firmes actuellement contractées par la Défense, d'adapter les contrats et aux personnes et organismes actifs dans le monde de l'aéronautique militaire de se conformer aux dispositions du présent projet.

Article 29

Cette disposition accorde au ministre ou l'autorité militaire qu'il désigne, un délai d'un an à partir de la date d'entrée en vigueur de l'arrêté royal pour mettre en place la BMAA. Ce délai raisonnable permettra notamment à l'Administration d'établir les délégations et les mécanismes de gestions nécessaires au fonctionnement pratique de la BMAA et de regrouper au sein de ce service les spécialistes de la Défense en matière de navigabilité.

Article 30

Cette disposition transitoire s'inscrit dans une logique de valorisation des qualifications et/ou des expériences de service des techniciens actuellement spécialisés en aéronautique militaire, la BMAA peut faire valoir les formations suivies et valoriser l'expérience acquise en octroyant, sur ces bases, les licences assorties, ou non, de limitations.

Artikel 31

Om de door de wet nagestreefde doelstellingen van veiligheid en interoperabiliteit te bereiken, is Defensie reeds overgegaan tot de certificering van personen, organisaties, producten, onderdelen en uitrustingsstukken van Defensie. De documenten werden in het kader van deze certificeringen toegekend bij een strikte naleving van de essentiële eisen en blijven geldig na de inwerkingtreding van dit ontwerp.

Artikel 32

Dit artikel vergt geen bijzondere commentaar.

Ziedaar, Sire, de krachtlijnen van het besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit voor te leggen.

Met de meeste hoogachting.

De Minister van Defensie,

Article 31

Afin de rencontrer les objectifs de sécurité et d'interopérabilité poursuivis par la loi, la Défense a déjà procédé à la certification de personnes, d'organismes, de produits, de pièces et d'équipements de la Défense. Les documents octroyés aux termes de ces certifications l'ont été suite à l'observation stricte des exigences essentielles et demeurent valables après l'entrée en vigueur du présent projet.

Article 32

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Voici, Sire, les lignes de forces de l'arrêté que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté.

Je vous prie de croire, Sire, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

La Ministre de la Défense,

Ludivine DEDONDER