

Avis officiels

Ministère de la Justice

Ordre judiciaire, p. 5066. — Examens linguistiques pour candidats juges sociaux ou juges consulaires. Session extraordinaire de mai 1989, p. 5066.

Ministère des Finances

Administration des douanes et accises. Publication faite en exécution de l'article 10 de la loi générale sur les douanes et accises. Contingents tarifaires, p. 5067. — Administration de la trésorerie. Emprunt à lots 1941. Tirage n° 123 du 6 mars 1989, p. 5067. — Administration de la T.V.A., de l'enregistrement et des domaines. Aliénation d'immeubles domaniaux. Publication faite en exécution de la loi du 31 mai 1923, p. 5067. — Publication prescrite par l'article 770 du Code civil Succession en déshérence, p. 5068.

Ministère de l'Education nationale

Appel aux candidat(e)s à l'emploi de directeur au Centre psychosocial de l'Etat à Arlon à conférer par promotion, p. 5068.

Officiële berichten

Ministerie van Justitie

Rechterlijke Orde, bl. 5066. — Taalexamens voor kandidaat-rechters in sociale of in handelszaken. Buitengewone zitting mei 1989, bl. 5066.

Ministerie van Financiën

Administratie der douane en accijnzen. Bekendmaking gedaan ter uitvoering van artikel 10 van de algemene wet inzake douane en accijnzen. Tariefcontingenten, bl. 5067. — Administratie der thesaurie. Lotenlening 1941. Loting nr. 123 van 6 maart 1989, bl. 5067. — Administratie van de BTW, registratie en domeinen. Vervreemding van onroerende domeingoederen. Bekendmaking gedaan ter uitvoering van de wet van 31 mei 1923, bl. 5067. — Bekendmaking voorgeschreven bij artikel 770 van het Burgerlijk Wetboek. Erfloze nalatenschap, bl. 5068.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt

Provinciebestuur van Antwerpen. Mol. Raad voor maatschappelijk welzijn. Gemeenteraadsbeslissing. Bezwaar, bl. 5068.

LOIS, DÉCRETS ET RÈGLEMENTS

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F 89 — 576

13 FEVRIER 1989
Arrêté royal fixant les règles de l'air

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947, notamment l'annexe 2;

Vu la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol », amendée à Bruxelles les 13 décembre 1960 et 12 février 1981, et approuvée par les lois des 13 décembre 1960 et 16 novembre 1984;

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par

Aérobâties aériennes : manœuvres effectuées intentionnellement par un aéronef, comportant un changement brusque d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse.

Aérodrome : surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodrome contrôlé : aéroport ou le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome

Aérodrome de dégagement : aéroport spécifié dans le plan de vol vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il devient inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu

Aérodynne : tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques; l'aérodynne est plus lourd que l'air

WETTEN, DECRETEN EN VERORDENINGEN

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 89 — 576

13 FEBRUARI 1989
Koninklijk besluit tot vaststelling van de vliegverkeersregelen

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, inzonderheid op bijlage 2;

Gelet op het internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart « Eurocontrol », gewijzigd te Brussel in 1981 en zijn bijlagen ondertekend te Brussel op 13 december 1960 en 12 februari 1981, goedgekeurd bij de wetten van 13 december 1960 en 16 november 1984;

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikelen 5 en 8;

Gelet op het advies van de Raad van State;

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Definities

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

Adviesgebied : bepaald gebied, met adviserende luchtverkeersdienstverlening, gelegen in een vluchtinlichtingengebied.

Adviesluchtruim : algemeen begrip waarmee tegelijkertijd de adviesroutes en de adviesgebieden worden aangeduid.

Adviesroute : route gelegen binnen een vluchtinlichtingengebied met adviserende luchtverkeersdienstverlening.

Aérodynne : ieder luchtvaartuig dat zijn stijgkracht in vlucht hoofdzakelijk verkrijgt door aërodynamische krachten; de aërodynne is zwaarder dan de lucht.

Aërostaat : ieder luchtvaartuig dat zijn stijgkracht hoofdzakelijk verkrijgt door zijn drijfvermogen in de lucht; de aërostaat is lichter dan de lucht.

Aéronef : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aérostat : tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air; l'aérostat est plus léger que l'air.

Aire à signaux : aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

Aire d'atterrissage : partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

Aire de manœuvre : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation en surface des aéronefs, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation en surface des aéronefs, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic : aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, le ravitaillement en carburant, le stationnement ou l'entretien.

Altitude : distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer.

Altitude de transition : altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale de l'aéronef est donnée par son altitude.

Autorisation (du contrôle de la circulation aérienne) : autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organe du contrôle de la circulation aérienne.

Avion : aérodyne muni d'un organe moteur et dont la sustentation en vol est assurée principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Ballon : aérostat non entraîné par un organe moteur.

Bâtiment : tout engin utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

Bureau de contrôle d'approche : organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes.

Cap : sens dans lequel est dirigé l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, au compas ou du canevas).

Caractère spécial du vol : indication précisant éventuellement si les organes des services de la circulation aérienne doivent accorder un traitement spécial à un aéronef donné.

Centre de contrôle régional : organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

Centre d'information de vol : organe chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Circulation aérienne : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Circulation d'aérodrome : ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs lorsqu'ils se trouvent dans un circuit de circulation d'aérodrome, lorsqu'ils y entrent ou lorsqu'ils en sortent.

Circulation en surface : déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et des atterrissages, mais comprenant aussi, dans le cas d'un hélicoptère, le déplacement en vol rasant au-dessus de la surface de l'aérodrome à une hauteur permettant d'utiliser l'effet de sol et à une vitesse correspondant à celle de la circulation à la surface.

Conditions météorologiques de vol aux instruments : conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Conditions météorologiques de vol à vue : conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Contrôle d'aérodrome : service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome

Algemeen verkeersleidingsgebied : verkeersleidingsgebied dat zich in opwaartse richting uitstrekt vanaf een vastgestelde grens boven het aardoppervlak.

Algemene verkeersleiding : luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in algemene verkeersleidingsgebieden.

Altitude : de verticale afstand tussen een niveau, een punt of een als punt te beschouwen voorwerp en het gemiddeld zeeniveau.

ATS (Luchtverkeersdienstverlenings)-route : een bepaalde route bestemd om de nodige kanalisering van het verkeer te waarborgen teneinde toe te laten de luchtverkeersdienstverlening te verzekeren.

Baan : een welbepaald rechthoekig gebied op een landluchtvaartterrein, aangelegd ten behoeve van het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen.

Ballon : aërostaat die niet aangedreven wordt door een voortstuwingsinrichting.

Bewegingsterrein : deel van het luchtvaartterrein dat gebruikt wordt voor het opstijgen, het landen en het verkeer op de grond van luchtvaartuigen, met inbegrip van het manoeuvreerterrein en het platform.

Bijzondere aard van de vlucht : aanduiding die in voorkomend geval vermeldt dat de luchtverkeersdiensten een bepaald luchtvaartuig op een bijzondere wijze dienen te behandelen.

Bijzondere VFR-vlucht : gecontroleerde VFR-vlucht toegelaten in een plaatselijk verkeersleidingsgebied onder omstandigheden die slechter zijn dan de zichtweersomstandigheden.

Doorlopend vliegplan : vliegplan betreffende een reeks van regelmatig uitgevoerde individuele vluchten, meermaals herhaald, en met dezelfde basiskenmerken, ingediend door een uitbater om door de luchtverkeersdienst bewaard en op doorlopende wijze gebruikt te worden.

Gebied met beperkingen : luchtruim met bepaalde afmetingen waarin de vlucht van luchtvaartuigen onderworpen is aan bepaalde specifieke voorwaarden.

Gecontroleerd luchtvaartterrein : een luchtvaartterrein waar de luchtverkeersleiding verzekerd wordt voor het luchtvaartterreinverkeer.

Gecontroleerde VFR-vlucht : gecontroleerde vlucht uitgevoerd in overeenstemming met de zichtvliegvoorschriften.

Gecontroleerde vlucht : een vlucht waarvoor de luchtverkeersleiding wordt verstrekt.

Geldend vliegplan : vliegplan met inbegrip van eventuele wijzigingen ten gevolge van klaringen gegeven na het opstellen van het oorspronkelijk vliegplan.

Gevaarlijk gebied : luchtruim met welbepaalde afmetingen waarin voor de vlucht van luchtvaartuigen gevaarlijke activiteiten kunnen plaatsvinden tijdens bepaalde periodes.

Grondkoers : projectie op het aardoppervlak van de vliegbaan van een luchtvaartuig waarvan de richting, op een willekeurig punt, doorgaans wordt uitgedrukt in graden ten opzichte van het noorden (ware, magnetische of met rooster).

Grondzicht : het zicht op een luchtvaartterrein, medegedeeld door een daartoe aangestelde waarnemer.

Hefschroefvliegtuig : aérodyne die zijn stijfkracht in vlucht hoofdzakelijk verkrijgt door reactiekrachten van de lucht op één of meer rotoren die, aangedreven door een voortstuwingsinrichting, rond merkbaar verticale assen draaien.

Hoogte : verticale afstand tussen een vlieghoogte, een punt of een met een punt gelijkgesteld voorwerp en een referentieniveau.

IFR : symbool gebruikt om de instrumentvliegvoorschriften aan te duiden.

IFR-vlucht : symbool gebruikt om de instrumentvliegvoorschriften aan te duiden.

IMC : symbool gebruikt om de instrumentweersomstandigheden aan te duiden.

Ingediend vliegplan : vliegplan zoals het door de bestuurder of zijn aangewezen vertegenwoordiger bij een luchtverkeersdienst werd ingediend, zonder de latere wijzigingen.

Contrôle d'approche : service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle régional : service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

Dirigeable : aérostat entraîné par un organe moteur.

Espace aérien à service consultatif : terme générique désignant à la fois les régions à service consultatif et les routes à service consultatif.

Espace aérien contrôlé : espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré pour les vols contrôlés. Il se subdivise en régions de contrôle et en zones de contrôle.

Hauteur : distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence.

Hélicoptère : aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînées par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Heure d'approche prévue : heure à laquelle les services du contrôle de la circulation aérienne prévoient qu'un aéronef, à la suite d'un retard, quittera le point d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage.

IFR : symbole servant à désigner les règles de vol aux instruments.

IMC : symbole servant à désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

Instruction du contrôle de la circulation aérienne : instruction donnée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organe du contrôle de la circulation aérienne.

Ligne de compte rendu : ligne géographique déterminée, par rapport à laquelle il est possible de signaler la position d'un aéronef.

Limite d'autorisation : point jusqu'où est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef.

Membre d'équipage de conduite : membre d'équipage titulaire d'une licence chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Motoplaneur : aérodyne qui présente les caractéristiques de vol d'un planeur lorsque l'organe moteur est mis à l'arrêt.

Niveau : terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol.

Niveau de croisière : niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Niveau de vol : surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée : 1 013,2 hPa, et séparée des autres surfaces analogues, par des intervalles de pression spécifiés.

Nuit : temps compris entre dix minutes après le coucher et dix minutes avant le lever du soleil du 1^{er} octobre au 31 mars, et entre trente minutes après le coucher et trente minutes avant le lever du soleil du 1^{er} avril au 30 septembre.

Organe des services de la circulation aérienne : terme générique désignant soit un organe du contrôle de la circulation aérienne, soit un centre d'information de vol, soit un bureau de piste des services de la circulation aérienne.

Instructie van de luchtverkeersleiding : instructie gegeven aan een luchtvaartuig om te manœuvreren in de voorwaarden aangeduid door een luchtverkeersleidingsdienst.

Instrumentnaderingsprocedure : een opeenvolging van vooraf bepaalde (vlieg)maneuvers uitsluitend uitgevoerd met behulp van blindvlieginstrumenten, met een vastgestelde veiligheidsmarge boven hindernissen, die aanvangt vanaf de naderingsaanvangspositie of, desgevallend, vanaf het begin van een bepaalde naderingsroute tot een punt van waar de landing kan uitgevoerd worden, en vervolgens, indien de landing niet uitgevoerd wordt, tot een punt waar de criteria voor het overvliegen van hindernissen met betrekking tot wachtgebieden of luchtverkeersroutes van toepassing worden.

Instrumentweersomstandigheden : weersomstandigheden, uitgedrukt in functie van zicht, afstand tot de wolken en de wolkenbasis, die lager zijn dan de voorgeschreven minima voor zichtweersomstandigheden.

Klaring (luchtverkeers-) : machtiging gegeven aan een luchtvaartuig om te manœuvreren onder de door een luchtverkeersleidingsdienst gestelde voorwaarden.

Klaringsgrens : punt tot waar de door de luchtverkeersleiding gegeven klaring aan een luchtvaartuig geldt.

Koers : de richting waarin de langsas van een luchtvaartuig wijst, gewoonlijk uitgedrukt in graden ten opzichte van het Noorden (ware, magnetische, kompas of met rooster).

Kruishoogte : vlieghoogte waarop een luchtvaartuig zich tijdens een aanzienlijk deel van een vlucht handhaaft.

Kunstvluchten : door een luchtvaartuig bewust uitgevoerde bewegingen die een plotse wijziging van de stand, een abnormale positie of een abnormale snelheidsverandering omvatten.

Landingsterrein : deel van het bewegingsterrein bestemd voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen.

Lid van het stuurpersoneel : lid van het boordpersoneel, houder van een vergunning, belast met taken die van direct belang zijn voor de besturing van een luchtvaartuig tijdens de vliegtijd.

Lokale vlucht : een vlucht uitgevoerd rondom een luchtvaartterrein op zodanige afstand dat vanaf de grond gegeven optische seinen steeds waarneembaar zijn.

Luchtschip : aërostaat aangedreven door een voortstuwingsinrichting.

Luchtvaartgids (A.I.P.) : officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor het vliegverkeer.

Luchtvaartterrein : een bepaald gebied op het land of op het water (eventueel gebouwen, installaties en materieel omvattend) dat bestemd is om geheel of gedeeltelijk te worden gebruikt voor de aankomst, het vertrek en de verplaatsingen op de grond van luchtvaartuigen.

Luchtvaartterreinverkeer : het geheel van het verkeer op het manoeuvreerterrein van een luchtvaartterrein en van de luchtvaartuigen die zich bevinden in het verkeerscircuit van het betrokken luchtvaartterrein dan wel dit circuit binnenvliegen of verlaten.

Luchtvaartterreinverkeersgebied : luchtruim van bepaalde afmetingen rondom een bepaald luchtvaartterrein met het doel het luchtvaartterreinverkeer te beveiligen.

Luchtvaartuig : ieder toestel dat in de dampkring kan worden gehouden tengevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent met uitzondering van deze krachten op het aardoppervlak.

Luchtverkeer : alle luchtvaartuigen in vlucht en deze zich bewegend op het manoeuvreerterrein van een luchtvaartterrein.

Luchtverkeersdienst : algemeen begrip dat ofwel een luchtverkeersleidingsdienst, ofwel een vluchtinlichtingencentrum, ofwel een luchtverkeersmeldingspost (briefing) aanduidt.

Luchtverkeersdienstverlening :

1. Adviserende luchtverkeersdienstverlening : dienstverlening in een adviesluchtruim met het doel zoveel mogelijk de scheiding van de luchtvaartuigen die overeenkomstig een IFR-vliegplan vliegen te verzekeren.

2. Alarmdienst : dienstverlening met het doel de opsporings- en reddingsdiensten op te roepen en hen de nodige medewerking te verstrekken als luchtvaartuigen hun bijstand behoeven.

3. Vluchtinlichtingenverstrekking : dienstverlening met het doel adviezen en inlichtingen te verstrekken welke nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten.

Organe du contrôle de la circulation aérienne : terme générique désignant soit un centre de contrôle régional, soit un bureau de contrôle d'approche, soit une tour de contrôle d'aérodrome.

Piste : aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Plafond : hauteur au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6 000 m (20 000 pieds), couvre plus de la moitié du ciel.

Plan de vol : ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation aérienne.

Plan de vol déposé : plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organe des services de la circulation aérienne par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les modifications ultérieures.

Plan de vol en vigueur : plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial.

Plan de vol répétitif : plan de vol concernant une série de vols individuels assurés régulièrement, souvent répétés et présentant les mêmes caractéristiques de base, déposé par un exploitant pour être conservé et utilisé, de manière répétitive, par les organes des services de la circulation aérienne.

Planeur : aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Point de compte rendu : emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Prescriptions de circulation aérienne : dispositions particulières d'application des règles de l'air, prises par l'autorité responsable de la fourniture des services de la circulation aérienne et portées à la connaissance des usagers par voie de publication (A.I.P.), d'avis aux navigateurs aériens (Notam) ou d'affiches.

Procédure d'approche aux instruments : série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables.

Publication d'information aéronautique (A.I.P.) : publication officielle, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Région à service consultatif : région définie, à l'intérieur d'une région d'information de vol, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Région de contrôle : espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

Région de contrôle terminale : portion de région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants.

Région d'information de vol : espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Route : projection sur la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont le sens, en un point quelconque, est généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou du canevas).

Route à service consultatif : route à l'intérieur d'une région d'information de vol, le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Routes A.T.S. (air traffic service) : route déterminée destinée à garantir la canalisation nécessaire de la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Luchtverkeersleiding : dienstverlening met het doel :

- a) — aanvaringen of botsingen tussen luchtvaartuigen te voorkomen;
- botsingen tussen luchtvaartuigen en hindernissen op het manoeuvreerterrein te voorkomen;
- b) een ordelijk en snel verloop van het luchtverkeer te bevorderen en te onderhouden.

De luchtverkeersleiding bestaat uit : de algemene verkeersleiding, de naderingsverkeersleiding en de plaatselijke verkeersleiding.

Luchtverkeersleidingsdienst : algemeen begrip dat ofwel een verkeersleidingscentrum, ofwel een naderingsverkeersleidingsdienst, ofwel een plaatselijke verkeersleidingsdienst aanduidt.

Luchtverkeersvoorschriften : bijzondere toepassingsbepalingen van de vliegverkeersregelen uitgevaardigd door het voor de luchtverkeersdienstverlening verantwoordelijk gezag en ter kennis gebracht van de gebruikers door middel van de luchtvaartgids (A.I.P.), berichten aan luchtvaardenden (NOTAM) of aanplakbrieven.

Luchtweg : een algemeen verkeersleidingsgebied of een gedeelte daarvan dat de vorm heeft van een corridor en uitgerust is met radionavigatiehulpmiddelen.

Manoevreerterrein : deel van het luchtvaartterrein dat gebruikt wordt voor het opstijgen, het landen en het verkeer op de grond van luchtvaartuigen, met uitzondering van het platform.

Meldingslijn : precies aangegeven geografische lijn ten opzichte waarvan de positie van een luchtvaartuig kan worden gemeld.

Meldingspunt : een geografisch bepaalde plaats ten opzichte waarvan de positie van een luchtvaartuig kan worden gemeld.

Motorzweefvliegtuig : aérodyne die, wanneer de voortstuwinginsrichting tot stilstand is gebracht, de vliegeigenschappen vertoont van een zweefvliegtuig.

Nacht : tijd begrepen tussen tien minuten na zonsondergang en tien minuten vóór zonsopkomst van 1 oktober tot 31 maart, en tussen dertig minuten na zonsondergang en dertig minuten vóór zonsopkomst van 1 april tot 30 september.

Naderingsverkeersleiding : luchtverkeersleiding voor aankomende of vertrekkende gecontroleerde vluchten.

Naderingsverkeersleidingsdienst : een dienst belast met het verzekeren van verkeersleiding aan gecontroleerde vluchten die aankomen of vertrekken van één of meer luchtvaartterreinen.

Naderingsverkeersleidingsgebied : deel van een algemeen verkeersleidingsgebied dat in principe is opgericht op het snijpunt van ATS-routes nabij één of meer belangrijke luchtvaartterreinen.

Overgangsalitude : altitude waarop of waaronder de verticale afstand van het luchtvaartuig wordt uitgedrukt door zijn altitude.

Plaatselijk verkeersleidingsgebied : verkeersleidingsgebied dat zich vertikaal uitstrekt vanaf het aardoppervlak tot aan een vastgestelde bovengrens.

Plaatselijke verkeersleiding : luchtverkeersleiding voor luchtvaartterreinverkeer.

Plaatselijke verkeersleidingsdienst : dienst belast met het verzekeren van luchtverkeersleiding voor het luchtvaartterreinverkeer.

Platform : bepaald gebied van een landluchtvaartterrein, bestemd voor het opstellen van luchtvaartuigen met het doel passagiers te laten in- of ontschepen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof te tanken, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten.

Rijbaan : een bepaald gedeelte op een landluchtvaartterrein, aangelegd voor het voortbewegen op de grond van luchtvaartuigen.

Seingebied : een gebied van het luchtvaartterrein waar de seinen op de grond zijn uitgelegd.

Services de la circulation aérienne :

1. Service consultatif de la circulation aérienne : service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, l'espacement des aéronefs volant conformément à un plan de vol I.F.R.

2. Service d'alerte : service assuré dans le but d'alerter les organismes de recherches et de sauvetage et de leur prêter le concours nécessaire, lorsque des aéronefs ont besoin de leur aide.

3. Service d'information de vol : service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service du contrôle de la circulation aérienne : service assuré dans le but :

a) d'empêcher :

- les abordages entre aéronefs;
- les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles;

b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

Le service du contrôle de la circulation aérienne comprend : le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome.

Tour de contrôle d'aérodrome : organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

V.F.R. : symbole servant à désigner les règles de vol à vue.

Visibilité : distance, déterminée par les conditions atmosphériques et exprimée en unités de longueur, à laquelle on peut voir et identifier, de jour, des objets remarquables non éclairés et, de nuit, des objets remarquables éclairés.

Visibilité au sol : visibilité sur un aérodrome, communiquée par un observateur accrédité.

Visibilité en vol : visibilité vers l'avant, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

V.M.C. : symbole servant à désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Voie aérienne : région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir et dotée d'aides radio à la navigation.

Voie de circulation : voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation au sol des aéronefs.

Vol contrôlé : vol pour lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré.

Vol I.F.R. : vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol V.F.R. : vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol V.F.R. contrôlé : vol contrôlé effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol V.F.R. spécial : vol V.F.R. contrôlé autorisé à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions V.M.C.

Vol local : vol effectué autour d'un aérodrome à une distance telle que la perception des signaux optiques émis du sol demeure toujours possible.

Zone dangereuse : espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone de circulation d'aérodrome : espace aérien de dimensions définies établi autour de certains aérodromes en vue de la protection de la circulation d'aérodrome.

Zone de contrôle : espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone interdite : espace aérien, de dimensions définies, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée : espace aérien, de dimensions définies, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

Taxiën : verplaatsing van een luchtvaartuig op eigen kracht, op de oppervlakte van een luchtvaartterrein, met uitsluiting van de opstijgingen en de landingen, maar met inbegrip, wat hefschroefvliegtuigen betreft, van de verplaatsing in scheervlucht boven de oppervlakte van een luchtvaartterrein op een hoogte die toelaat het grondeffect te benutten en aan een snelheid die overeenkomt met deze van het verkeer op de grond.

Uitwijkhaven : een in het vliegplan aangeduid luchtvaartterrein waarheen de vlucht voortgezet kan worden wanneer het inopportuun wordt te landen op het voor de landing voorziene luchtvaartterrein.

Vaartuig : elk toestel dat als vervoermiddel te water gebruikt wordt of kan gebruikt worden.

Verboden gebied : luchtruim met bepaalde afmetingen waarin luchtvaartuigen niet mogen vliegen.

Verkeersleidingscentrum : een dienst belast met het verzekeren van de luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in algemene verkeersleidingsgebieden die onder haar bevoegdheid ressorteren.

Verkeersleidingsgebied : een luchtruim met vastgestelde begrenzingen waarbinnen de luchtverkeersleiding wordt verzekerd voor gecontroleerde vluchten. Dit ruim wordt onderscheiden in algemene verkeersleidingsgebieden en plaatselijke verkeersleidingsgebieden.

Verwachte naderingstijd : uur waarop de luchtverkeersleiding verwacht dat een luchtvaartuig ten gevolge van een vertraging de wachtpositie zal verlaten teneinde zijn nadering met het oog op de landing uit te voeren.

V.F.R. : symbool gebruikt om de zichtvliegvoorschriften aan te duiden.

V.F.R.-vlucht : een vlucht uitgevoerd in overeenstemming met de zichtvliegvoorschriften.

Vlieghoogte : algemeen begrip gebruikt om de verticale positie van een luchtvaartuig in vlucht aan te duiden en dat naargelang het geval een hoogte, een altitude of een vliegniveau aanduidt.

Vliegniveau : isobarisch vlak, gebonden aan een welbepaalde referentiedruk : 1013,2 hPa, en gescheiden van soortgelijke vlakken door nader aangegeven drukintervallen.

Vliegplan : een combinatie van gegevens met betrekking tot een geheel uit te voeren vlucht of een gedeelte ervan, doorgegeven aan de luchtverkeersdienst.

Vliegtuig : aërodynome voorzien van een voortstuwingsinrichting en waarvan de stijfkracht in vlucht hoofdzakelijk verkregen wordt door aërodynamische krachten die worden uitgeoefend op vlakken die in gegeven vluchtomstandigheden in dezelfde stand blijven.

Vliegzicht : het zicht naar voren vanuit de stuurhut van een luchtvaartuig in vlucht.

Vluchtinlichtingencentrum : dienst belast met het verzekeren van de vluchtinlichtingenverstrekking en de alarmdienst.

Vluchtinlichtingengebied : een luchtruim met vastgestelde begrenzingen waarbinnen de vluchtinlichtingenverstrekking en de alarmdienst verzekerd zijn.

V.M.C. : symbool gebruikt voor het aanduiden van de zichtweersomstandigheden.

Wolkenbasis : hoogte boven de grond of het water van de laagste wolkenlaag die beneden de 6 000 m (20 000 voet) meer dan de helft van de hemel bedekt.

Zichtbaarheid : de door weersomstandigheden bepaalde afstand, uitgedrukt in lengte-eenheden, van waaruit men overdag waarneembare niet verlichte en, 's nachts, waarneembare verlichte voorwerpen, kan zien en herkennen.

Zichtweersomstandigheden : weersomstandigheden uitgedrukt in functie van zicht, afstand ten opzichte van de wolken en wolkenbasis, die gelijk zijn aan, of beter dan de voorgeschreven minima.

Zweefvliegtuig : aërodynome die niet voorzien is van een voortstuwingsinrichting en zijn opwaartse draagkracht tijdens de vlucht verkrijgt door aërodynamische krachten op vlakken welke gedurende eenzelfde vliegstand niet van stand veranderen.

CHAPITRE II. — *Champ d'application*

Art. 2. § 1^{er}. Les règles de l'air sont applicables aux aéronefs évoluant dans la région d'information de vol de Bruxelles, à l'exclusion de l'espace aérien contrôlé et non contrôlé dans lequel les services de la circulation aérienne sont assurés par les autorités du Grand-Duché de Luxembourg.

§ 2. Les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle et, le cas échéant, des régions à service consultatif comprises dans l'espace aérien défini au § 1^{er} sont fixées par décision du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'aéronautique.

§ 3. Outre les zones interdites visées à l'article 4 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il peut exister des zones dangereuses et des zones réglementées. Elles sont définies par le directeur général de l'administration de l'aéronautique, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne.

Les aéronefs ne peuvent évoluer à l'intérieur des zones dangereuses ou réglementées que conformément aux dispositions indiquées dans les prescriptions de circulation aérienne ou aux autorisations provenant de l'organe compétent des services de la circulation aérienne.

§ 4. Les aéronefs de nationalité belge sont également tenus d'observer les présentes règles de l'air en dehors de l'espace aérien visé au § 1^{er}, lorsqu'elles sont compatibles avec les règles prescrites par l'Etat qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent ces aéronefs.

Ils sont tenus d'observer ces dernières règles lorsqu'elles diffèrent des règles nationales ou leur sont complémentaires.

Art. 3. Tout pilote est responsable du respect des règles de l'air et des prescriptions de circulation aérienne. Il peut toutefois y déroger pour des motifs impérieux de sécurité.

Il en est de même pour le respect des règles de l'air et prescriptions de circulation aérienne d'un Etat auquel les services de la circulation aérienne sur une partie de l'espace aérien belge ont été confiés.

Si un cas de force majeure amène un pilote à s'écarter des règles de l'air ou des prescriptions de circulation aérienne, le pilote commandant de bord en avisera dans les délais les plus courts l'organe des services de la circulation aérienne compétent pour l'espace aérien où l'aéronef évolue et en rendra compte dans les dix jours au directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 4. § 1^{er}. Qu'il soit ou non aux commandes, le pilote commandant de bord est responsable de la conduite de l'aéronef. Il décide en dernier ressort de son utilisation tant qu'il en a le commandement.

§ 2. Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord prend connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. Pour les vols hors des abords d'un aéroport et pour tous les vols I.F.R., l'action préliminaire au vol comprend, en tout cas, l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant et d'un plan de diversion au cas où le vol ne pourrait se dérouler comme prévu, ainsi que des renseignements relatifs à l'infrastructure, à la topographie et aux aides à la navigation aérienne.

Art. 5. Il est interdit au titulaire d'une licence de personnel de conduite de faire partie de l'équipage d'un aéronef en cas de déficience physique ou mentale (même temporaire) de nature à compromettre l'exercice normal des privilèges afférents à sa licence, ou lorsqu'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants, de produits hallucinogènes ou de médicaments de nature à compromettre son aptitude à exercer ses fonctions.

Est considérée comme étant sous l'influence de la boisson la personne dont le taux d'alcool dans le sang est supérieur à 0,4 gramme par litre.

L'exploitant, le pilote commandant de bord ou l'autorité responsable d'un aéroport sont tenus d'interdire à l'intéressé d'exercer ses privilèges, lorsqu'il présente des signes de cette déficience ou de cette influence, et de prendre toutes les mesures requises pour faire respecter cette interdiction, y compris, le cas échéant, le recours à l'assistance de la force publique.

HOOFDSTUK II. — *Toepassingsgebied*

Art. 2. § 1. De vliegverkeersregelen zijn van toepassing in het vluchtinlichtingsgebied van Brussel, met uitzondering van het verkeersleidingsgebied en de niet gecontroleerde luchtruimte waarin de luchtverkeersdienstverlening verzekerd wordt door de overheid van het Groothertogdom Luxemburg.

§ 2. De begrenzingen van het vluchtinlichtingsgebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden en, in voorkomend geval, van de adviesgebieden binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgesteld bij beslissing van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of door de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart.

§ 3. Buiten de bij artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart bedoelde verboden gebieden kunnen er gevaarlijke gebieden en gebieden met beperkingen bestaan. Zij worden bepaald door de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart die volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer omschrijft.

De luchtvaartuigen mogen binnen gevaarlijke gebieden of gebieden met beperkingen slechts vliegen in overeenstemming met de bepalingen weergegeven in de luchtverkeersvoorschriften of de toestemmingen van de bevoegde luchtverkeersdienst.

§ 4. De luchtvaartuigen van Belgische nationaliteit zijn eveneens ertoe gehouden deze vliegverkeersregelen buiten het bij § 1 bepaalde luchtruim na te leven wanneer deze verenigbaar zijn met de regelen die voorgeschreven zijn door de Staat onder wiens gezag het luchtruim, waar deze luchtvaartuigen zich bevinden, valt.

Ze zijn ertoe gehouden deze laatste regelen na te leven wanneer deze afwijken van de nationale regelen of deze aanvullen.

Art. 3. Iedere bestuurder is verantwoordelijk voor de naleving van de vliegverkeersregelen en de luchtverkeersvoorschriften. Hij mag hier evenwel van afwijken om dwingende veiligheidsredenen.

Hetzelfde geldt voor de naleving van de vliegverkeersregelen en luchtverkeersvoorschriften van een Staat aan wie de luchtverkeersdienstverlening voor een gedeelte van het Belgisch luchtruim werd toevertrouwd.

Indien een bestuurder zich er door een geval van overmacht toe verplicht ziet af te wijken van de vliegverkeersregelen of van de luchtverkeersvoorschriften, dient de bestuurder-gezagvoerder binnen de kortste tijd hiervan de voor het luchtruim, waarin het luchtvaartuig vliegt, bevoegde luchtverkeersdienst te verwittigen en dient hij terzake binnen de tien dagen bij de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart verslag uit te brengen.

Art. 4. § 1. Ongeacht het feit dat hij al of niet de stuurorganen bedient, draagt de bestuurder-gezagvoerder de verantwoordelijkheid van de besturing van het luchtvaartuig. Zolang hij er het bevel over voert, beslist hij in laatste instantie over het gebruik ervan.

§ 2. Voor de aanvang van een vlucht moet de bestuurder-gezagvoerder kennis nemen van al de voor de voorgenomen vlucht nuttige beschikbare inlichtingen. Voor de vluchten die niet in de omgeving van een luchtvaarterrein worden uitgevoerd en voor alle I.F.R.-vluchten, omvat de voorbereiding van de vlucht, in elk geval, de aandachtige studie van de meest recente beschikbare weerberichten en weersverwachtingen, rekening houdend met de nodige brandstof en een uitwijkplan voor het geval de vlucht niet zou kunnen uitgevoerd worden zoals voorzien, en van de inlichtingen betreffende de infrastructuur, de topografie en de navigatiehulpmiddelen.

Art. 5. Het is verboden aan een houder van een vergunning van het stuurpersoneel deel uit te maken van de bemanning van een luchtvaartuig in geval van lichamelijke of geestelijke tekortkoming (zelfs van tijdelijke aard) die van aard is de normale uitoefening van de aan zijn vergunning verbonden voorrechten in het gedrang te brengen, of wanneer hij zich onder invloed bevindt van alcoholische dranken, slaap-, verdovings-, of hallucinogene middelen of van geneesmiddelen die van aard zijn zijn geschiktheid tot het uitoefenen van zijn functies in het gedrang te brengen.

De persoon die een alcoholgehalte in het bloed heeft van meer dan 0,4 gram per liter wordt beschouwd als zijnde onder de invloed van drank.

De uitbater, de bestuurder-gezagvoerder of het voor een luchtvaarterrein verantwoordelijk gezag zijn ertoe gehouden aan de betrokkene de uitoefening van zijn voorrechten te verbieden, wanneer deze tekenen vertoont van deze tekortkoming of van deze invloed. Tevens dienen zij al de vereiste maatregelen te nemen teneinde dit verbod te doen eerbiedigen met, desgevallend, inbegrip van een beroep op de bijstand van de openbare macht.

Le directeur général de l'administration de l'aéronautique est immédiatement informé de toute mesure d'interdiction prise en application du présent article.

Art. 6. En vol comme sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, un aéronef est utilisé conformément aux règles générales, et, en vol, suivant le cas :

- a) conformément aux règles de vol à vue;
- b) conformément aux règles de vol aux instruments.

Art. 7. Sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'aéronautique, il est interdit d'effectuer des vols à vitesse transsonique ou supersonique dans l'espace aérien belge.

CHAPITRE III. — Règles générales de l'air

Section I

Protection des personnes et des biens
Prévention des abordages entre aéronefs

Art. 8. Un aéronef ne peut être conduit d'une façon négligente ou imprudente susceptible d'entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

Art. 9. Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage ou sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'aéronautique, il est interdit de faire évoluer un aéronef au-dessus des villes et des parties agglomérées de communes, des complexes industriels, du terminal L.N.G. de Zeebrugge, des centrales nucléaires, ou des rassemblements de personnes en plein air à une hauteur insuffisante pour permettre, en cas d'urgence, un atterrissage sans que soient indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface du sol ou de l'eau.

Cette hauteur n'est jamais inférieure à celle qui résulte de l'application aux vols V.F.R. de l'article 59 et aux vols IFR, de l'article 68.

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut fixer des hauteurs supérieures pour le survol de certaines parties du territoire.

Art. 10. Les niveaux de croisière auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol, doivent être exprimés :

a) en niveaux de vol, pendant la phase de croisière et lorsque l'aéronef se trouve à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable lorsque celui-ci est spécifié ou à un niveau supérieur à l'altitude de transition;

b) en altitude, pendant la phase de croisière lorsque l'aéronef se trouve à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

Art. 11. Rien ne peut être jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sans autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'aéronautique, sans préjudice de l'obtention, le cas échéant, de l'autorisation visée à l'article 76.

Toutefois, le largage de carburant et de lest peut être effectué dans les limites et aux conditions fixées par les prescriptions de circulation aérienne.

Art. 12. Les restrictions et les interdictions imposées au remorquage aérien pour des motifs d'intérêt général sont fixées par arrêté royal. Toutefois, le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut arrêter ces mesures lorsque celles-ci sont urgentes ou ne sont prises que pour une durée limitée.

Le remorquage aérien ne peut en tout cas être effectué dans les espaces aériens contrôlés que conformément aux prescriptions de circulation aérienne.

Art. 13. Sauf cas de force majeure, les descentes en parachute ne peuvent être faites qu'avec l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'aéronautique, conformément aux conditions fixées par cette autorisation.

Art. 14. Aucune acrobatie aérienne ne peut être effectuée si ce n'est dans les conditions météorologiques de vol à vue, et à une hauteur minimale de 600 m (2 000 pieds) au-dessus du sol, à moins que le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique n'autorise une hauteur inférieure.

De directeur-général van het bestuur der luchtvaart moet onmiddellijk op de hoogte gebracht worden van iedere bij toepassing van dit artikel getroffen verbodsmaatregel.

Art. 6. Zowel tijdens de vlucht als op het manoeuvreerterrein van een luchtvaartterrein, wordt een luchtvaartuig gebruikt overeenkomstig de algemene regelen en, tijdens de vlucht, volgens het geval :

- a) overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften;
- b) overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften.

Art. 7. Het is verboden transsonische of supersonische vluchten uit te voeren in het Belgisch luchtruim behoudens toelating van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of van de directeur-général van het bestuur der luchtvaart.

HOOFDSTUK III. — Algemene vliegverkeersregelen

Afdeling I

Bescherming van personen en zaken
Voorkomen van aanvaringen of botsingen tussen luchtvaartuigen

Art. 8. Een luchtvaartuig mag niet op nalatige of onvoorzichtige wijze worden bestuurd zodat er voor het leven of voor de zaken van derden gevaar zou bestaan.

Art. 9. Behoudens wanneer het nodig is om op te stijgen of om te landen of behoudens toelating van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of van de directeur-général van het bestuur der luchtvaart, is het verboden met een luchtvaartuig boven steden of bebouwde kommen van gemeenten, industriële complexen, de L.N.G.-terminal te Zeebrugge, nucleaire centrales of boven mensenverzamelingen in open lucht te vliegen op een hoogte die niet toelaat, in geval van nood, een landing te maken zonder hierbij onnodig personen en zaken op de grond of het wateroppervlak in gevaar te brengen.

Deze hoogte zal in elk geval niet lager mogen zijn dan deze die voortvloeit uit de toepassing van artikel 59 betreffende de V.F.R.-vluchten en van artikel 68 betreffende de I.F.R.-vluchten.

De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-général van het bestuur der luchtvaart kan voor het overvliegen van sommige gedeelten van het grondgebied hogere hoogten vaststellen.

Art. 10. De kruishoogten waarop een vlucht of een gedeelte van een vlucht moet uitgevoerd worden, dienen als volgt uitgedrukt te worden :

a) in vliegniveaus, wanneer met kruissnelheid gevlogen wordt en wanneer het luchtvaartuig zich bevindt op een vlieghoogte die gelijk of hoger is dan het laagst bruikbare vliegniveau, wanneer dit laatste vastgesteld is; of op een vlieghoogte die hoger is dan de overgangsaltiltude;

b) in altitude, tijdens de kruisvlucht wanneer het luchtvaartuig zich op een altitude gelijk of lager dan de overgangsaltiltude bevindt.

Art. 11. Uit een luchtvaartuig in vlucht mag niets geworpen of verstoven worden zonder toestemming van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of van de directeur-général van het bestuur der luchtvaart, onverminderd het bekomen, in voorkomend geval, van de bij artikel 76 bedoelde toestemming.

Brandstoflozing of lossen van ballast mag nochtans plaatsvinden binnen de grenzen en onder de voorwaarden bepaald in de luchtverkeersvoorschriften.

Art. 12. De beperkingen en verbodsbepalingen inzake het slepen in de lucht die om redenen van algemeen belang opgelegd worden, dienen bij koninklijk besluit uitgevaardigd te worden. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-général van het bestuur der luchtvaart kan deze maatregelen treffen wanneer zij spoedeisend of slechts van tijdelijke aard zijn.

In de verkeersleidingsgebieden mag het slepen in de lucht slechts in overeenstemming met de luchtverkeersvoorschriften plaatsvinden.

Art. 13. Behoudens in noodgevallen mogen valschermsprongen slechts uitgevoerd worden met de toestemming van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of van de directeur-général van het bestuur der luchtvaart en in overeenstemming met de in deze toestemming vastgestelde voorwaarden.

Art. 14. Kunstvluchten dienen uitgevoerd te worden onder zichtweersomstandigheden en op minstens 600 m (2 000 voet) hoogte boven de grond, tenzij de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-général van het bestuur der luchtvaart een lagere hoogte toelaat.

Lorsque les acrobaties aériennes sont effectuées à ou en-dessous de 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer, la visibilité en vol ne pourra être inférieure à 5 km.

Il est interdit de se livrer à des acrobaties aériennes au-dessus des villes, des parties agglomérées de communes, des complexes industriels, du terminal L.N.G. de Zeebrugge, des centrales nucléaires ou des rassemblements de personnes en plein air, ainsi que dans des espaces aériens contrôlés ou dans des zones réglementées, sauf autorisation de l'autorité dont relèvent ces derniers. Les acrobaties aériennes sont interdites dans les zones dangereuses, à moins qu'elles soient réservées à ces acrobaties.

Art. 15. § 1^{er}. Sont soumises à l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'aéronautique :

1° les ascensions de ballons libres habités dans les villes et les parties agglomérées de communes;

2° les ascensions de dirigeables et de ballons captifs;

3° les évolutions d'engins susceptibles d'endommager un aéronef en vol, tels que les engins téléguidés, les fusées ou les ballons libres non habités.

L'autorisation mentionne les conditions auxquelles sont subordonnées ces ascensions et évolutions.

§ 2. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique fixe les conditions générales dans lesquelles les ascensions de ballons libres habités ont lieu en dehors des villes et parties agglomérées de communes.

§ 3. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut, dans l'intérêt de la sécurité de la circulation aérienne, soit interdire dans les zones qu'il détermine le lancement depuis le sol de tous objets, ou de certains d'entre eux, soit fixer une limite à leur altitude d'utilisation.

Art. 16. Il est interdit de faire évoluer un aéronef à une distance telle d'un autre aéronef qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

Art. 17. L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse, mais aucune disposition de la présente section ne dispense le pilote d'un aéronef de l'obligation de prendre les dispositions les plus propres à éviter un abordage.

L'aéronef qui doit céder le passage à un autre aéronef évite de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins qu'il ne passe à bonne distance.

Art. 18. Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chaque aéronef doit obliquer vers sa droite.

Art. 19. § 1^{er}. Lorsque deux aéronefs se trouvant à peu près à même niveau suivent des routes convergentes, celui qui a l'autre à sa droite doit s'en écarter.

§ 2. Doivent toutefois céder le passage :

1° les aéroplanes motopropulsés aux dirigeables, aux motoplaneurs, aux planeurs et aux ballons;

2° les dirigeables aux motoplaneurs, aux planeurs et aux ballons;

3° les motoplaneurs et les planeurs aux ballons;

4° les aéroplanes motopropulsés aux aéroplanes remorquant d'autres aéroplanes ou objets.

Art. 20. § 1^{er}. Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en palier, ou en descente, s'écarte de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite.

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

§ 2. Un aéronef dépassant est un aéronef qui s'approche d'un autre par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier.

Art. 21. § 1^{er}. Tout aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau cède le passage aux aéroplanes en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.

De zichtbaarheid dient minstens 5 km te bedragen wanneer deze kunstvluchten uitgevoerd worden op of beneden 900 m (3 000 voet) boven het gemiddeld zeeniveau.

Het is verboden kunstvluchten uit te voeren boven steden, bebouwde kommen van gemeenten, industriële complexen, de L.N.G.-terminal te Zeebrugge, nucleaire centrales of mensenverzamelingen in open lucht, alsmede in verkeersleidingsgebieden of gebieden met beperkingen, behoudens toestemming van het gezag waaronder deze gebieden ressorteren. Kunstvluchten zijn verboden in gevaarlijke gebieden, tenzij deze alleen voor die kunstvluchten bestemd zijn.

Art. 15. § 1. Zijn onderworpen aan de toestemming van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of van de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart :

1° de opstijgingen van bemande vrije ballons in steden en bebouwde kommen van gemeenten;

2° de opstijgingen van luchtschepen en kabelballons;

3° de evoluties van toestellen die schade kunnen aanbrengen aan luchtvaartuigen in vlucht zoals telegeleide toestellen, raketten of onbemande vrije ballons.

De toestemming vermeldt de voorwaarden waaraan deze opstijgingen of evoluties onderworpen zijn.

§ 2. De algemene voorwaarden waarin de opstijgingen van bemande vrije ballons buiten steden en bebouwde kommen van gemeenten plaats dienen te vinden worden vastgesteld door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of door de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart.

§ 3. In het belang van de veiligheid van het luchtverkeer kan de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart ofwel verbieden dat enig toestel of bepaalde toestellen in de door hem nader te bepalen gebieden vanop de grond worden opgelaten, ofwel een bovengrens bepalen voor hun gebruik.

Art. 16. Een luchtvaartuig mag een ander luchtvaartuig niet zo dicht naderen, dat aanvarings- of botsingsgevaar ontstaat.

Art. 17. Een luchtvaartuig, waarvoor moet worden uitgeweken, moet zijn oorspronkelijke koers en zijn oorspronkelijke snelheid behouden. Geen enkele bepaling van deze afdeling ontheft de bestuurder van een luchtvaartuig van de verplichting de meest geëigende maatregelen ter voorkoming van een aanvaring of botsing te nemen.

Een luchtvaartuig dat verplicht is een ander luchtvaartuig voorrang te verlenen, vermijdt boven, onder of vóór dat luchtvaartuig te passeren, tenzij het op een behoorlijke afstand van dat luchtvaartuig blijft.

Art. 18. Wanneer twee luchtvaartuigen elkaar frontaal of bijna frontaal naderen en er gevaar voor aanvaring of botsing bestaat, moet elk van deze luchtvaartuigen naar rechts uitwijken.

Art. 19. § 1. Wanneer twee luchtvaartuigen op ongeveer dezelfde vlieghoogte convergerende grondkoersen volgen, moet het luchtvaartuig dat het andere rechts van zich heeft voor dit laatste uitwijken.

§ 2. Evenwel moeten :

1° aéroplanes met voortstuwingsinrichting(en) uitwijken voor luchtschepen, motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen en ballons;

2° luchtschepen uitwijken voor motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen en ballons;

3° motorzweefvliegtuigen en zweefvliegtuigen uitwijken voor ballons;

4° luchtvaartuigen met voortstuwingsinrichting(en) uitwijken voor luchtvaartuigen die andere luchtvaartuigen of voorwerpen slepen.

Art. 20. § 1. Op het moment waarop een luchtvaartuig een ander luchtvaartuig inhaalt heeft dit laatste voorrang. Het inhalend luchtvaartuig moet zich ongeacht het feit of het stijgt, zich horizontaal voortbeweegt of daalt, verwijderen van het traject van het andere luchtvaartuig door naar rechts uit te wijken.

Geen enkele daaropvolgende verandering van de relatieve posities van beide luchtvaartuigen ontstaat het inhalende luchtvaartuig van deze verplichting zolang het zich niet op een behoorlijke afstand voorbij het andere luchtvaartuig bevindt.

§ 2. Een inhalend luchtvaartuig is een luchtvaartuig dat een ander luchtvaartuig langs achter nadert volgens een traject dat een hoek vormt van minder dan 70° met het symmetrievlak van het ingehaald luchtvaartuig.

Art. 21. § 1. Ieder luchtvaartuig in vlucht of dat zich voortbeweegt op de grond of op het water moet voorrang verlenen voor landende luchtvaartuigen of voor luchtvaartuigen die zich in de laatste naderingsfasen voor de landing bevinden.

§ 2. Un aéronef qui circule sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome cède le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.

Art. 22. Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aérodrome afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne peut se prévaloir de cette règle pour se placer devant un autre aéroplane en train d'exécuter les phases finales d'une approche ou pour le dépasser.

Toutefois, les aéroplanes motopropulsés et les motoplans cèdent le passage aux planeurs.

Art. 23. Un pilote, sachant qu'un aéronef est contraint d'atterrir, cède le passage à celui-ci.

Art. 24. Les aéronefs en vol ou évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome doivent faire usage des feux définis par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, pendant les périodes fixées par lui.

Art. 25. Tout pilote d'un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome doit :

1° se conformer aux prescriptions de circulation définies pour l'utilisation des aérodromes et, le cas échéant, aux consignes particulières de circulation qui peuvent être définies pour l'aérodrome considéré;

2° surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter tout risque d'abordage;

3° s'intégrer dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tenir à l'écart;

4° effectuer tous les virages à gauche quand il effectue une approche et après décollage, sauf instructions ou autorisations contraires;

5° atterrir et décoller conformément aux instructions de l'organe des services de la circulation aérienne. S'il n'y a ni instructions, ni consignes particulières, il doit, dans la mesure du possible, atterrir et décoller face au vent;

6° s'abstenir de décoller tant qu'il y a un risque d'abordage.

Art. 26. Les vols en formation ne sont permis qu'en conditions météorologiques de vol à vue et moyennant entente préalable entre pilotes commandants de bord. De plus, les atterrissages et les décollages en formation sont subordonnés à l'autorisation du directeur général de l'administration de l'aéronautique. Les vols en formation sont interdits aux aéronefs transportant des passagers contre rémunération.

Art. 27. Les exercices de vol aux conditions fictives de vol aux instruments ne peuvent avoir lieu que :

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

2° si un pilote qualifié pour l'aéronef utilisé occupe un siège aux commandes, lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité. Si ce pilote n'a pas un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef, un observateur compétent en communication avec lui occupe un emplacement d'où son champ de vision complète celui du pilote de sécurité.

Section 2. — Des manœuvres à flot

Art. 28. Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un autre bâtiment approchent l'un de l'autre et qu'il y a un risque d'abordage, les pilotes des aéronefs évoluent avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou du bâtiment.

Art. 29. Si les routes sont convergentes, l'aéronef ayant un aéronef ou un autre bâtiment à sa droite cède le passage à celui-ci et se tient à distance.

Art. 30. Un aéronef qui se rapproche de face ou presque de face d'un aéronef ou d'un autre bâtiment modifie son cap vers la droite et se tient à distance.

Art. 31. En cas de dépassement, l'aéronef ou le bâtiment dépassé a la priorité de passage. L'aéronef dépassant modifie son cap et se tient à distance.

Art. 32. Un aéronef amerrissant ou décollant à la surface de l'eau se tient, dans la mesure du possible, à distance de tous autres bâtiments et évite d'entraver leur navigation.

Art. 33. Les aéronefs à flot font usage des feux définis par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique pendant les périodes fixées par lui.

§ 2. Een luchtvaartuig dat rijdt op het manoeuvreterrein van een luchtvaartterrein moet voorrang verlenen aan opstijgende luchtvaartuigen of luchtvaartuigen die op het punt staan op te stijgen.

Art. 22. Wanneer twee of meerdere aërodynen een luchtvaartterrein aanvliegen om er te landen, verleent de aërodyne die zich op de hoogste vlieghoogte bevindt, voorrang aan de aërodyne die zich op een lagere vlieghoogte bevindt met dien verstande dat de zich lager bevindende aërodyne deze bepaling niet mag benutten om een andere aërodyne die de laatste naderingsfasen voor de landing uitvoert, in te halen of zich ervoor te plaatsen.

Evenwel verlenen aërodynen met voortstuwingsinrichting en motorzweefvliegtuigen voorrang aan zweefvliegtuigen.

Art. 23. Een bestuurder, die weet dat een luchtvaartuig ertoe gedwongen is te landen, verleent voorrang aan dit laatste.

Art. 24. De luchtvaartuigen in vlucht of die rijden op het manoeuvreterrein van een luchtvaartterrein moeten gebruik maken van de door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart vastgestelde lichten tijdens de door hem vastgestelde perioden.

Art. 25. Elke bestuurder van een luchtvaartuig dat zich beweegt op een luchtvaartterrein of in de nabijheid ervan moet :

1° zich schikken naar de verkeersvoorschriften vastgesteld voor het gebruik van de luchtvaartterreinen en, desgevallend, naar de bijzondere verkeersaanwijzingen die voor een gegeven luchtvaartterrein kunnen bepaald worden;

2° acht slaan op het luchtvaartterreinverkeer teneinde ieder risico voor aanvaringen of botsingen te vermijden;

3° het door de andere luchtvaartuigen gevormd verkeerscircuit vervoegen of er van verwijderd blijven;

4° alle bochten naar links maken tijdens het uitvoeren van een nadering en na het opstijgen tenzij andersluidende onderrichtingen of klaringen;

5° landen en opstijgen in overeenstemming met de onderrichtingen van de luchtverkeersdienst. Indien noch onderrichtingen noch bijzondere aanwijzingen bestaan moet hij, in de mate van het mogelijke, tegen de wind in landen en opstijgen;

6° wachten met het opstijgen zolang er gevaar bestaat voor aanvaringen of botsingen.

Art. 26. Vluchten in formatie zijn slechts toegestaan onder zichtsomstandigheden en mits voorafgaande afspraak onder de bestuurders — gezagvoerders. Daarenboven dient voor landingen en opstijgingen in formatie de toestemming bekomen van de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart. Vluchten in formatie zijn verboden voor luchtvaartuigen die passagiers tegen vergoeding vervoeren.

Art. 27. De vlieg oefeningen in nagebootste instrumentvlieg-omstandigheden zijn slechts toegestaan, indien :

1° het luchtvaartuig uitgerust is met een dubbele besturing in perfecte staat van werking en

2° een voor het gebruikte luchtvaartuig bevoegdverklarde bestuurder een bestuurdersplaats inneemt die hem toelaat tussen te komen als veiligheidspiloot. Indien deze bestuurder niet beschikt over voldoende uitzicht naar voor en naar beide zijden van het luchtvaartuig, dient een bewaamde waarnemer die met hem in verbinding staat een zodanige plaats in te nemen dat zijn uitzicht dit van de veiligheidspiloot aanvult.

Afdeling 2. — Verkeer op het water

Art. 28. Wanneer twee luchtvaartuigen of een luchtvaartuig en een ander vaartuig elkaar naderen en er gevaar voor aanvaring bestaat, moeten de bestuurders van de luchtvaartuigen voorzichtig manoeuvreren met inachtnaam van de omstandigheden onder meer van de mogelijkheden van de luchtvaartuigen of van het vaartuig.

Art. 29. Indien de grondkoersen convergeren dient het luchtvaartuig dat een luchtvaartuig of een ander vaartuig rechts van zich heeft dit laatste voorrang te verlenen en op afstand te blijven.

Art. 30. Indien een luchtvaartuig een luchtvaartuig of een ander vaartuig frontaal of bijna frontaal nadert dient het zijn koers naar rechts te wijzigen en op afstand te blijven.

Art. 31. Bij het inhalen heeft het ingehaald luchtvaartuig of het ingehaald vaartuig voorrang. Het inhalend luchtvaartuig dient zijn koers te wijzigen en op afstand te blijven.

Art. 32. Een luchtvaartuig dat landt of opstijgt vanaf een wateroppervlak dient zich in de mate van het mogelijke op afstand te houden van alle andere vaartuigen en te vermijden hun vaart te hinderen.

Art. 33. De luchtvaartuigen op het water maken gebruik van de lichten bepaald door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart tijdens de door hem vastgestelde perioden.

Section III. — Les plans de vol

Art. 34. Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organes des services de la circulation aérienne avant le départ ou pendant le vol sont transmis sous forme de plan de vol.

Art. 35. Un plan de vol est déposé avant :

a) tout vol ou toute partie d'un vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne;

b) un vol I.F.R. effectué dans l'espace aérien à service consultatif, ou, si les prescriptions de circulation aérienne le requièrent, dans d'autres parties de l'espace aérien;

c) tout vol qui doit être effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées ou suivre des routes désignées, lorsque ce dépôt est requis par les prescriptions de circulation aérienne, soit pour faciliter le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage, soit pour d'autres raisons;

d) tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir une frontière, sauf les dérogations accordées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 36. Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne ou le service consultatif de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol est déposé au plus tard trente minutes avant l'heure de départ, sauf prescriptions contraires.

S'il est communiqué en cours de vol, il est transmis en temps utile, afin de parvenir à l'organe des services de la circulation aérienne, dans un délai minimum avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :

a) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif;

b) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

Les prescriptions de circulation aérienne fixent ce délai minimum.

Art. 37. Un plan de vol comprend les renseignements requis par les prescriptions de circulation aérienne et déterminés en fonction de la nature des vols.

Ces prescriptions peuvent en outre prévoir, pour les vols à caractère répétitif, des mesures particulières portant sur la forme abrégée du plan de vol et sur le délai du dépôt.

Art. 38. Toutes les modifications au plan de vol déposé pour un vol I.F.R. ou pour un vol V.F.R. contrôlé et les modifications importantes à un plan de vol déposé pour un vol V.F.R. non contrôlé, sont notifiées le plus tôt possible à l'organe des services de la circulation aérienne. Sont notamment considérées comme modifications importantes, celles portant sur l'autonomie de l'aéronef et sur le nombre de personnes à bord.

Art. 39. A l'issue d'un vol ou partie de vol pour lequel un plan de vol a été déposé, le pilote est tenu d'adresser aussitôt, selon le cas, un compte rendu d'arrivée ou de clôture du plan de vol à l'organe des services de la circulation aérienne, de la manière spécifiée par les prescriptions de circulation aérienne.

Section IV. — Des signaux

Art. 40. Tout pilote qui perçoit un des signaux définis par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique s'y conforme immédiatement.

Section V. — Du service du contrôle de la circulation aérienne

Art. 41. L'autorité responsable de la fourniture de services de la circulation aérienne fixe les procédures que les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus d'appliquer.

Art. 42. Le service du contrôle de la circulation aérienne a pour mission d'assurer la prévention des abordages et collisions, ainsi que d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne. Les autorisations et les instructions que donnent à cette fin les organes du contrôle de la circulation aérienne ne valent, pour les mouvements d'un aéronef, que par rapport à la circulation aérienne dont ces organes ont connaissance.

Cette circulation comprend les aéronefs en vol et sur l'aire de manœuvre sur lesquels le contrôle est exercé.

Dans l'exercice de cette mission, l'organe du contrôle de la circulation aérienne tient compte de tous les véhicules et autres obstacles temporaires placés sur l'aire de manœuvre.

Afdeling III. — De vliegplannen

Art. 34. De gegevens betreffende een voorgenomen vlucht of een gedeelte daarvan die aan de luchtverkeersdienst moeten verstrekt worden vóór het vertrek of gedurende de vlucht worden doorgegeven onder de vorm van een vliegplan.

Art. 35. Een vliegplan moet worden ingediend voor :

a) elke vlucht of elk gedeelte van een vlucht waarvoor een beroep gedaan wordt op de luchtverkeersleiding;

b) een I.F.R.-vlucht uitgevoerd in het adviesluchtruim of, wanneer de luchtverkeersvoorschriften dit vereisen, in andere gedeelten van het luchtruim;

c) elke vlucht die uitgevoerd moet worden in aangewezen gebieden of gedurende dewelke het luchtvaartuig moet binnenvliegen in aangewezen gebieden of aangewezen routes moet volgen, wanneer het indienen vereist is door de luchtverkeersvoorschriften hetzij om de alarmdienst en de opsporings- en reddingsoperaties te vergemakkelijken, hetzij om andere redenen;

d) elke vlucht tijdens dewelke het luchtvaartuig een landsgrens moet overschrijden, behoudens de afwijkingen toegestaan door de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart.

Art. 36. Indien de luchtverkeersleidingsdienst of de adviserende luchtverkeersdienst voor een vlucht wordt verzekerd moet het vluchtplan uiterlijk dertig minuten vóór het vertrek worden ingediend, behoudens andersluidende voorschriften.

Wordt het vluchtplan tijdens de vlucht medegedeeld dan moet het tijdig worden doorgegeven teneinde op de luchtverkeersdienst toe te komen met een minimum tijdsspanne vóór het tijdstip waarop het luchtvaartuig verwacht wordt te vliegen voorbij :

a) het punt waar een algemeen verkeersleidingsgebied of een adviesgebied wordt binnengevlogen;

b) het punt waar zijn koers een luchtweg of een adviesroute snijdt.

De luchtverkeersvoorschriften leggen deze minimum tijdsspanne vast.

Art. 37. Een vliegplan bevat de inlichtingen die vereist zijn door de luchtverkeersvoorschriften en die worden vastgesteld volgens de aard van de vluchten.

Deze voorschriften kunnen voor vluchten met terugkerende kenmerken daarenboven voorzien in bijzondere maatregelen inzake de ingekorte vorm van het vliegplan en inzake de indieningstermijn.

Art. 38. Alle wijzigingen aan een vliegplan ingediend voor een I.F.R.-vlucht of voor een gecontroleerde V.F.R.-vlucht evenals belangrijke wijzigingen aan een vliegplan ingediend voor een niet gecontroleerde V.F.R.-vlucht moeten zo vlug mogelijk medegedeeld worden aan de luchtverkeersdienst. Wijzigingen inzake het vliegbeurk van het luchtvaartuig en het aantal personen aan boord worden met name als belangrijke wijzigingen beschouwd.

Art. 39. Zo spoedig mogelijk na het einde van een vlucht of een gedeelte van een vlucht waarvoor een vliegplan werd ingediend moet de bestuurder naargelang het geval een melding inzake de aankomst of inzake het afsluiten van het vliegplan mededelen aan de luchtverkeersdienst op de wijze voorgeschreven door de luchtverkeersvoorschriften.

Afdeling IV. — Seinen

Art. 40. Iedere bestuurder die één der door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart vastgestelde seinen opmerkt dient dit onmiddellijk na te leven.

Afdeling V. — De luchtverkeersleiding

Art. 41. Het gezag verantwoordelijk voor de luchtverkeersdienstverlening stelt de procedures vast die de verkeersleiders moeten toepassen.

Art. 42. De taak van de luchtverkeersleiding bestaat erin aanvragen en botsingen te voorkomen evenals een ordelijk en snel verloop van het luchtverkeer te bevorderen en te onderhouden. De klaringen en de onderrichtingen die daartoe door de luchtverkeersleidingsdienst gegeven worden gelden slechts, voor de bewegingen van een luchtvaartuig, ten opzichte van het luchtverkeer waarvan deze dienst kennis heeft.

Dit verkeer omvat de luchtvaartuigen in vlucht en deze op het manoeuvreerterrein waarover de verkeersleiding wordt uitgeoefend.

Bij het uitvoeren van deze taak houdt de luchtverkeersleidingsdienst rekening met alle voertuigen en andere tijdelijke hindernissen die zich op het manoeuvreerterrein bevinden.

Art. 43. Tout pilote se conforme strictement aux autorisations et instructions des organes du contrôle de la circulation aérienne sans préjudice de l'obligation de respecter toute autre réglementation en vigueur.

Art. 44. Une autorisation d'un organe du contrôle de la circulation aérienne doit être obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou une partie d'un vol selon les règles applicables au vol contrôlé.

Le dépôt du plan de vol vaut demande d'autorisation.

L'autorisation est obtenue aux conditions fixées par l'autorité responsable de la fourniture des services de la circulation aérienne. Si l'autorisation donnée ne convient pas au pilote, celui-ci peut demander une autorisation modifiée qui, dans la mesure du possible, lui est accordée.

L'autorisation a pour effet de mettre en vigueur le plan de vol.

Art. 45. Le pilote se conforme au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf cas de force majeure nécessitant une action immédiate.

En ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence auront été prises, l'organe du contrôle de la circulation aérienne est informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.

Art. 46. Les mesures que le pilote doit prendre en cas de dérogation involontaire au plan de vol en vigueur sont fixées par les prescriptions de circulation aérienne.

Art. 47. Les demandes de modifications au plan de vol en vigueur contiennent les renseignements imposés par les prescriptions de circulation aérienne.

Art. 48. Lorsqu'il devient évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol dans les conditions météorologiques de vol à vue conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un aéronef en vol V.F.R. contrôlé doit :

- soit demander une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en conditions météorologiques de vol à vue jusqu'à sa destination ou un aéroport de dégagement, ou de quitter l'espace aérien contrôlé;

- soit, s'il lui est impossible d'obtenir une autorisation amendée, faire en sorte de rester en conditions météorologiques de vol à vue et aviser l'organe du contrôle de la circulation aérienne des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien contrôlé ou pour atterrir à l'aéroport approprié le plus proche;

- soit demander l'autorisation de poursuivre son vol comme vol V.F.R. spécial s'il est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle;

- soit demander l'autorisation de poursuivre son vol conformément aux règles de vol aux instruments.

Art. 49. Sauf prescriptions contraires, le pilote d'un aéronef en vol contrôlé signale dès que possible à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne l'heure et le niveau au moment du passage de chaque point de comptes rendus obligatoire désigné ainsi que tous autres renseignements nécessaires. De même, des comptes rendus de position sont faits par rapport à des points de compte rendus supplémentaires à la demande de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne. En l'absence de points de compte rendu ou de lignes de compte rendu désignés, les comptes rendus de position sont faits à des intervalles prescrits par l'organe intéressé des services de la circulation aérienne.

Art. 50. Sans préjudice des dispositions de l'article 39, lorsqu'un aéronef effectuant un vol contrôlé cesse de dépendre d'un organe du contrôle de la circulation aérienne, ce dernier en est informé dès que possible.

Art. 51. Tout pilote qui effectue un vol contrôlé doit garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée de l'organe du contrôle de la circulation aérienne et établir, selon les besoins, des communications bilatérales avec celui-ci, sauf prescriptions contraires s'appliquant aux aéronefs qui font partie de la circulation d'un aéroport contrôlé.

Art. 52. § 1^{er}. Lorsqu'une panne de l'équipement radio l'empêche de se conformer aux dispositions de l'article 51, le pilote se conforme aux procédures imposées par les prescriptions de circulation aérienne pour le cas d'interruption des communications radio, ainsi qu'aux procédures visées aux §§ 2 et 3. En outre, lorsque l'aéronef fait partie de la circulation d'aéroport d'un aéroport contrôlé, le pilote assure une surveillance en vue de recevoir les instructions qui pourraient lui être adressées par signaux visuels.

Art. 43. Iedere bestuurder is ertoe gehouden de klaringen en onderrichtingen van de luchtverkeersleidingsdienst strikt na te leven en dit onverminderd de verplichting ieder ander van toepassing zijnde reglement na te leven.

Art. 44. Vóór de aanvang van een gecontroleerde vlucht of van een gedeelte van een vlucht uit te voeren overeenkomstig de regelen van toepassing op een gecontroleerde vlucht, moet een klaring bekomen worden van een luchtverkeersleidingsdienst.

Het indienen van een vliegplan geldt als klaringsaanvraag.

De klaring wordt bekomen onder de voorwaarden bepaald door de autoriteit verantwoordelijk voor de luchtverkeersdienstverlening. Indien de gegeven klaring niet geschikt lijkt voor de bestuurder kan hij een gewijzigde klaring vragen die hem in de mate van het mogelijke wordt toegestaan.

De klaring heeft tot gevolg dat het vliegplan van kracht wordt.

Art. 45. De bestuurder dient het geldend vliegplan, dat werd ingediend voor een gecontroleerde vlucht of de bepalingen van het van toepassing zijnde gedeelte ervan, na te leven, behalve wanneer een geval van overmacht een onmiddellijk optreden vereist.

In dit geval dient zo vlug mogelijk nadat de spoedmaatregelen genomen werden, de luchtverkeersleidingsdienst in kennis gesteld te worden van de genomen maatregelen evenals van het feit dat het spoedmaatregelen betreft.

Art. 46. De maatregelen die de bestuurder moet nemen in geval van een onvrijwillige afwijking van het geldend vliegplan worden vastgesteld in de luchtverkeersvoorschriften.

Art. 47. De aanvragen tot wijzigingen van het geldend vliegplan bevatten de inlichtingen opgelegd bij de luchtverkeersvoorschriften.

Art. 48. Wanneer het duidelijk wordt dat het onmogelijk is de vlucht in zichtweersomstandigheden voort te zetten overeenkomstig het geldend vliegplan, moet de bestuurder van een luchtvaartuig in gecontroleerde V.F.R.-vlucht :

- ofwel een gewijzigde klaring aanvragen die hem moet toelaten zijn vlucht in zichtweersomstandigheden voort te zetten tot zijn bestemming of een uitwijkhaven, of het verkeersleidingsgebied te verlaten;

- ofwel, indien hij onmogelijk een gewijzigde klaring kan bekomen, zodanig handelen dat hij in zichtweersomstandigheden blijft en aan de luchtverkeersleidingsdienst de maatregelen mededelen die hij neemt om het verkeersleidingsgebied te verlaten of om op het dichtstbijzijnde geschikt luchtvaartterrein te landen;

- ofwel klaring vragen om zijn vlucht als bijzondere V.F.R.-vlucht verder te zetten indien deze wordt uitgevoerd in een plaatselijk verkeersleidingsgebied;

- ofwel klaring vragen om zijn vlucht verder te zetten overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften.

Art. 49. Behoudens andersluidende voorschriften moet de bestuurder van een gecontroleerde vlucht zo vlug mogelijk aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst het tijdstip en de vlieghoogte bij het voorbijvliegen van elk aangeduid verplicht meldingspunt, evenals alle andere nodige inlichtingen, mededelen. Eveneens moeten op aanvraag van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst positiemeldingen gedaan worden ten opzichte van bijkomende meldingspunten. Wanneer aangeduide meldingspunten of meldingslijnen ontbreken worden de positiemeldingen gedaan met tussenpozen bepaald door de betrokken luchtverkeersdienst.

Art. 50. Wanneer een luchtvaartuig, dat een gecontroleerde vlucht uitvoert, niet langer ressorteert onder een luchtverkeersleidingsdienst wordt deze laatste daarvan zo vlug mogelijk ingelicht en dit onverminderd de bepalingen van artikel 39.

Art. 51. Iedere bestuurder die een gecontroleerde vlucht uitvoert moet voortdurend uitluisteren op de geschikte radiofrequentie van de luchtverkeersleidingsdienst en, naargelang de behoeften, met deze laatste tweezijdige radioverbindingen tot stand brengen, behoudens andersluidende voorschriften die van toepassing zijn op luchtvaartuigen die deel uitmaken van het gecontroleerd luchtvaartterreinverkeer.

Art. 52. § 1. Indien de bestuurder door een defect van de radio-uitrusting de bepalingen van artikel 51 niet kan naleven, moet hij de procedures, opgelegd door de luchtverkeersvoorschriften voor gevallen van onderbrekingen van de radioverbindingen, naleven alsook de procedures bedoeld in §§ 2 en 3. Wanneer het luchtvaartuig deel uitmaakt van het luchtvaartterreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein moet de bestuurder daarertboven waakzaam blijven teneinde de onderrichtingen te ontvangen die tot hem door middel van visuele signalen kunnen gericht worden.

§ 2. Dans les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote doit :

a) poursuivre son vol dans les conditions météorologiques de vol à vue;

b) atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche, et

c) signaler son arrivée par les moyens les plus rapides à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

§ 3. Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque les conditions météorologiques sont telles qu'il juge impossible de poursuivre son vol conformément aux dispositions du § 2, le pilote doit :

a) poursuivre son vol en se conformant au plan de vol en vigueur, jusqu'à l'aide à la navigation appropriée qui est désignée pour desservir l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer aux dispositions de b) ci-après, attendre à la verticale de cette aide le moment de commencer à descendre;

b) commencer à descendre à partir de l'aide à la navigation spécifiée en a) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commencera à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci;

c) exécuter la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation désignée, et

d) atterrir, si possible, dans les trente minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée en b) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

Section VI. — Intervention illicite

Art. 53. Le pilote d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforcera autant que possible d'en aviser l'organe des services de la circulation aérienne intéressé en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances, afin de permettre à cet organe de lui accorder la priorité dans la poursuite de son vol vers la destination choisie par le pilote ainsi que de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

Section VII. — Interception

Art. 54. Un aéronef qui est l'objet d'une interception par un autre aéronef se conforme aux instructions contenues dans les prescriptions de circulation aérienne.

CHAPITRE IV. — Règles de vol à vue

Art. 55. Les vols selon les règles de vol à vue sont effectués dans des conditions de visibilité en vol et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles spécifiées au tableau ci-après :

	A l'intérieur de l'espace aérien contrôlé	Hors de l'espace aérien contrôlé	
		au-dessus de	à ou au-dessous de
		900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1 000 pieds) au-dessus du sol, si cette dernière valeur est plus élevée.	
Visibilité en vol	8 km	8 km	1,5 km pour les vols de jour. 5 km pour vols de nuit autorisés en application de l'article 58, 1 ^o .
Distance par rapport aux nuages :	Horizontalement	1,5 km	Hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau
	Verticalement	300 m	

§ 2. In zichtweersomstandigheden moet de bestuurder

a) zijn vlucht in zichtweersomstandigheden verderzetten;

b) landen op het dichtstbijzijnde geschikt luchtvaartterrein, en
c) zijn aankomst op de snelste wijze melden aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

§ 3. In instrumentweersomstandigheden of wanneer hij oordeelt dat de weersomstandigheden van dergelijke aard zijn dat hij zijn vlucht onmogelijk overeenkomstig de bepalingen van § 2 kan verderzetten, moet de bestuurder

a) zijn vlucht verderzetten overeenkomstig het geldend vliegplan tot aan het passende navigatiehulpmiddel aangewezen om het luchtvaartterrein van bestemming aan te doen en, wanneer dit vereist is om de bepalingen van b) hierna na te leven, boven dit hulpmiddel wachten tot het ogenblik dat het dalen mag aangevat worden;

b) beginnen te dalen vanaf het onder a) vermelde navigatiehulpmiddel op de laatst ontvangen verwachte naderingstijd waarvoor ontvangstmelding werd gegeven of op een ogenblik dat dit tijdstip zo dicht mogelijk benadert; indien geen enkele verwachte naderingstijd werd ontvangen en geen ontvangstmelding werd gegeven moet hij beginnen te dalen op de verwachte aankomsttijd zoals opgegeven in het geldend vliegplan of op een ogenblik dat dit tijdstip zo dicht mogelijk benadert;

c) de normale instrumentnaderingsprocedure, voorgeschreven voor het aangewezen navigatiehulpmiddel, uitvoeren;

d) landen, indien mogelijk, binnen de dertig minuten volgend op de geschatte aankomsttijd zoals aangegeven in b) of op de laatst verwachte naderingstijd waarvan ontvangst werd gemeld indien deze tijd later valt dan de geschatte aankomsttijd.

Afdeling VI. — Onwettige overmeestering

Art. 53. Voor zover dit mogelijk is, moet de bestuurder van een luchtvaartuig dat het voorwerp uitmaakt van een onwettige overmeestering pogen hiervan de betreffende luchtverkeersdienst in te lichten. Daarbij moet hij alle belangrijke omstandigheden, die verband houden met deze overmeestering, evenals iedere afwijking ten opzichte van het geldend vliegplan, die opgelegd wordt door de omstandigheden, aanwijzen. Dit teneinde deze dienst zowel toe te laten aan dit luchtvaartuig voorrang te verlenen voor het verderzetten van zijn vlucht naar de door de bestuurder gekozen bestemming, als zoveel mogelijk iedere onverenigbaarheid met het andere luchtverkeer te beperken.

Afdeling VII. — Onderschepping

Art. 54. Een luchtvaartuig dat onderschept wordt door een ander luchtvaartuig moet zich gedragen naar de onderrichtingen vervat in de luchtverkeersvoorschriften.

HOOFDSTUK IV. — Zichtvliegvoorschriften

Art. 55. Vluchten in overeenstemming met de zichtvliegvoorschriften worden uitgevoerd in omstandigheden waarbij het vliegzicht en de afstand tot de wolken ten minste gelijk zijn aan deze aangegeven in onderstaande tabel.

	In een verkeersleidingsgebied	Buiten het verkeersleidingsgebied	
		boven	op of beneden
		900 m (3 000 voet) boven gemiddeld zeeniveau of 300 m (1 000 voet) boven grond, indien deze laatste waarde hoger is.	
Vliegzicht	8 km	8 km	1,5 km voor dagvluchten. 5 km voor de bij toepassing van artikel 58, 1 ^o toegelaten nachtvluchten.
Afstand tot de wolken :			
Horizontaal	1,5 km	1,5 km	Buiten de wolken en met zicht op grond of water
Vertikaal	300 m	300 m	

Toutefois, les hélicoptères peuvent voler avec une visibilité en vol inférieure à 1,5 km, s'ils se trouvent à une hauteur inférieure à 300 m et pour autant qu'ils évoluent à une vitesse qui permette de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter un abordage. Les prescriptions de circulation aérienne fixent les conditions minimales de visibilité applicables en pareil cas.

Art. 56. Sauf dans le cas visé à l'article 57, le pilote d'un aéronef en vol V.F.R. ne peut ni décoller d'un aéroport situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aéroport, ni s'engager dans la circulation d'aéroport si la visibilité au sol est inférieure à 8 km ou le plafond inférieur à 450 m (1 500 pieds).

Art. 57. Dans une zone de contrôle, l'organe du contrôle de la circulation aérienne peut, dans les limites fixées par les prescriptions de circulation aérienne, autoriser des vols V.F.R. spéciaux.

Art. 58. Un pilote ne peut voler selon les règles du vol à vue :

1^o en vol de nuit, à moins qu'il ne s'agisse d'un vol local autorisé par l'organe du contrôle de la circulation aérienne ou, pour les aéroports non contrôlés, par la personne agréée à cette fin par le directeur général de l'administration de l'aéronautique;

2^o au niveau de vol 195 et au-dessus.

Art. 59. Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage ou sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'aéronautique, il est interdit de faire évoluer un aéronef selon les règles de vol à vue :

a) au-dessus des villes et des parties agglomérées de communes, des complexes industriels, du terminal L.N.G. de Zeebrugge, des centrales nucléaires, ou des rassemblements de personnes en plein air à une hauteur inférieure à 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé, situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef.

Toutefois, pour les hélicoptères, une hauteur minimale différente peut être fixée par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique, en tenant compte des caractéristiques de l'itinéraire d'accès visé à l'article 43, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, modifié par l'article 3 de l'arrêté royal du 31 août 1970, sans qu'elle puisse être inférieure à 100 m (300 pieds) au-dessus de l'endroit survolé;

b) ailleurs, à une hauteur inférieure à 150 m (500 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau et à une distance inférieure à 150 m de tout obstacle artificiel fixe ou mobile. Toutefois, en ce qui concerne les hélicoptères, ces hauteur et distance minimales sont ramenées à 50 mètres (150 pieds).

Art. 60. Sauf dans le cas visé à l'article 61, les vols effectués selon les règles de vol à vue dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau sont effectués à l'un des niveaux correspondant à leur route magnétique spécifiés pour les vols V.F.R. au tableau des niveaux de croisière figurant en annexe.

De hefschroefvliegtuigen echter mogen vliegen met een vliegzicht dat minder dan 1,5 km bedraagt indien zij op minder dan 300 m hoogte vliegen en voor zover zij vliegen aan een snelheid die hen toelaat ieder ander luchtvaartuig of iedere hindernis tijdig waar te nemen teneinde een aanvaring of botsing te vermijden. De luchtverkeersvoorschriften bepalen de minimum zichtomstandigheden die in dergelijk geval van toepassing zijn.

Art. 56. Behalve in het geval bedoeld bij artikel 57, mag de bestuurder van een luchtvaartuig dat een V.F.R.-vlucht uitvoert niet opstijgen van een luchtvaartterrein gelegen in een plaatselijk verkeersleidingsgebied noch landen op dit luchtvaartterrein noch het luchtvaartterrein verkeer vervoegen indien het grondzicht minder bedraagt dan 8 km of indien de wolkenbasis lager ligt dan 450 m (1 500 voet).

Art. 57. In een plaatselijk verkeersleidingsgebied kan de luchtverkeersleidingsdienst, binnen de grenzen bepaald door de luchtverkeersvoorschriften, bijzondere V.F.R.-vluchten toelaten.

Art. 58. Een bestuurder mag niet volgens de zichtvliegvoorschriften vliegen :

1^o in nachtvlucht, tenzij het een lokale vlucht betreft toegestaan door een luchtverkeersleidingsdienst of, voor de niet gecontroleerde luchtvaartterreinen, door de daartoe door de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart aangeduide persoon;

2^o op vliegniveau 195 en daarboven.

Art. 59. Behalve wanneer dit nodig is om op te stijgen of te landen, of behalve toestemming van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of van de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart, is het verboden te vliegen overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften :

a) boven steden en bebouwde kommen van gemeenten, industriële complexen, de L.N.G.-terminal te Zeebrugge, nucleaire centrales of mensenverzamelingen in open lucht op een hoogte lager dan 300 m (1 000 voet) boven de hoogste hindernis binnen een straal van 600 m rond het luchtvaartuig.

Voor hefschroefvliegtuigen evenwel kan een andere minimale hoogte worden vastgesteld door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart, rekening houdende met de kenmerken van de toegangsweg bedoeld in artikel 43, § 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 betreffende de regeling der luchtvaart, gewijzigd door artikel 3 van het koninklijk besluit van 31 augustus 1970 zonder dat deze hoogte lager mag zijn dan 100 m (300 voet) boven de overvlogen plaats;

b) elders, op een hoogte lager dan 150 m (500 voet) boven de grond of het water en op minder dan 150 m van elke vaste of verplaatsbare kunstmatige hindernis. Voor hefschroefvliegtuigen evenwel worden deze minimum hoogte en minimum afstand teruggebracht op 50 m (150 voet).

Art. 60. Behalve in het geval bedoeld bij artikel 61, moeten de horizontale kruisvluchten die plaatsvinden onder de zichtvliegvoorschriften op een hoogte van meer dan 900 m (3 000 voet) boven de grond of het water, uitgevoerd worden op één van de vlieghoogten die overeenstemt met hun magnetische grondkoers, vastgesteld voor V.F.R.-vluchten in de in bijlage opgenomen tabel van kruishoogten.

Art. 61. Pour les vols V.F.R. effectués dans un espace aérien où ils sont soumis au contrôle, le niveau de croisière est choisi parmi ceux qui, conformément au tableau figurant en annexe, doivent être utilisés pour les vols I.F.R.; toutefois, la correspondance entre niveaux et route magnétique ne s'applique pas lorsque les prescriptions de circulation aérienne ou les autorisations de l'organe du contrôle de la circulation aérienne en disposent ainsi.

Art. 62. Le pilote effectuant un vol selon les règles de vol à vue se conforme aux dispositions des articles 43 à 52 du présent arrêté, si l'aéronef :

- a) fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé ou
- b) effectue un vol V.F.R. spécial ou
- c) évolue dans un espace aérien où les vols V.F.R. sont soumis au contrôle.

Art. 63. Si les prescriptions de circulation aérienne l'exigent, le pilote doit, dans certains espaces spécifiés, contrôlés ou non, ou le long de certaines routes spécifiées, établir et maintenir des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne approprié.

Art. 64. Un pilote qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et qui désire passer à l'application des règles de vol aux instruments doit :

- a) si un plan de vol a été déposé, transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur;
- b) si un plan de vol n'a pas été déposé et si le pilote se trouve dans un des cas visés à l'article 35, se soumettre aux dispositions de cet article;
- c) si le vol doit s'effectuer dans l'espace aérien contrôlé, obtenir une autorisation avant de passer en vol I.F.R.

Art. 65. Sauf autorisation de l'organe du contrôle de la circulation aérienne prévue à l'article 57 tout pilote qui ne peut maintenir son aéronef dans les conditions météorologiques de vol à vue, renonce au vol, l'interrompt ou se conforme aux dispositions de l'article 64 et du chapitre V.

Art. 66. Sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'aéronautique, sont effectués selon les règles de vol à vue :

- a) les vols en ballon libre;
- b) les vols en planeur dans les espaces aériens contrôlés ou à service consultatif.

CHAPITRE V. — Règles de vol aux instruments

Art. 67. Pour effectuer un vol I.F.R., l'aéronef doit être équipé :

- 1° des instruments et équipements nécessaires au vol aux instruments;
- 2° des appareils de navigation et de radiocommunication appropriés à la route à suivre.

Art. 68. Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage ou sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'administration de l'aéronautique, le vol I.F.R. ne peut être effectué à une hauteur inférieure à 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

Art. 69. Si le pilote d'un aéronef effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météorologiques de vol à vue, il ne peut renoncer à voler aux instruments que s'il prévoit que le vol pourra être poursuivi pendant un temps assez long dans les conditions météorologiques de vol à vue.

Art. 70. Les niveaux de croisière qui doivent être utilisés par les aéronefs évoluant en vol aux instruments sont déterminés au tableau des niveaux de croisière figurant en annexe. Toutefois, la correspondance entre niveaux de route magnétique, telle qu'elle ressort de ce tableau, ne s'applique pas chaque fois que des indications contraires figurent dans les prescriptions de circulation aérienne ou dans les autorisations de l'organe du contrôle de la circulation aérienne.

Art. 71. Si les prescriptions de circulation aérienne l'exigent, le pilote qui effectue un vol selon les règles de vol aux instruments hors de l'espace aérien contrôlé doit, dans certaines régions ou sur certaines routes spécifiées, garder l'écoute sur la fréquence radio appropriée et établir, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne.

Art. 61. Voor de V.F.R.-vluchten die plaatsvinden in een luchtruim waar zij onderworpen zijn aan verkeersleiding, wordt de kruishoogte gekozen onder deze die overeenkomstig de tabel opgenomen in bijlage moeten gebruikt worden voor I.F.R.-vluchten; de overeenstemming tussen vlieghoogte en magnetische grondkoers is evenwel niet van toepassing wanneer de vliegverkeersvoorschriften of de klaringen van de luchtverkeersleidingsdienst dit opleggen.

Art. 62. Een bestuurder die een vlucht uitvoert overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, moet de bepalingen van de artikelen 43 tot en met 52 van dit besluit naleven wanneer het luchtvaartuig

- a) deel uitmaakt van het luchtvaartterreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein of
- b) een bijzondere V.F.R.-vlucht uitvoert of
- c) vliegt in een luchtruim waarin de V.F.R.-vluchten gecontroleerd worden.

Art. 63. Wanneer de luchtverkeersvoorschriften dit vereisen moet de bestuurder in zekere vastgestelde, al dan niet gecontroleerde luchtruimen of langs zekere vastgestelde routes, tweezijdige radioverbindingen tot stand brengen en onderhouden met de betreffende luchtverkeersdienst.

Art. 64. Een bestuurder die een vlucht uitvoert overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften en die wenst over te schakelen op de toepassing van de instrumentvliegvoorschriften moet :

- a) als een vliegplan is ingediend, de in het geldend vliegplan aan te brengen wijzigingen doorgeven;
- b) als geen vliegplan is ingediend en de bestuurder zich in één van de in artikel 35 bedoelde gevallen bevindt, de bepalingen van dit artikel naleven;
- c) als de vlucht moet worden uitgevoerd in het verkeersleidingsgebied, een klaring bekomen alvorens over te schakelen op een I.F.R.-vlucht.

Art. 65. Behalve klaring van de luchtverkeersleidingsdienst voorzien bij artikel 57, moet iedere bestuurder die zijn luchtvaartuig niet in zichtweersomstandigheden kan handhaven, afzien van de vlucht, deze onderbreken of zich gedragen naar de bepalingen van artikel 64 en van hoofdstuk V.

Art. 66. Behalve toestemming van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of van de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart, moeten de volgende vluchten uitgevoerd worden overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften :

- a) vluchten met vrije ballons;
- b) vluchten met zweefvliegtuigen in verkeersleidingsgebieden of in adviesluchtruimen.

HOOFDSTUK V. — Instrumentvliegvoorschriften

Art. 67. Teneinde een I.F.R.-vlucht uit te voeren moet een luchtvaartuig uitgerust zijn met :

- 1° de instrumenten en uitrustingen vereist voor instrumentvluchten;
- 2° de voor de te volgen route gepaste navigatie- en radiocommunicatiemiddelen.

Art. 68. Behalve wanneer zulks nodig is om op te stijgen of te landen, of behalve toestemming van de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of van de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart mag een I.F.R.-vlucht niet uitgevoerd worden beneden een hoogte van 300 m (1 000 voet) boven de hoogste hindernis binnen een straal van 8 km rond de geschatte positie van het luchtvaartuig.

Art. 69. Wanneer een bestuurder van een luchtvaartuig een vlucht uitvoert overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften en zich bevindt in zichtweersomstandigheden, mag hij de I.F.R.-vlucht pas staken wanneer hij voorziet dat de vlucht tijdens een voldoende lange tijd zal kunnen worden verdergezet onder zichtweersomstandigheden.

Art. 70. De kruishoogten, die door luchtvaartuigen die I.F.R.-vluchten uitvoeren moeten gebruikt worden, zijn vastgesteld in de in bijlage gevoegde tabel van kruishoogten. De uit deze tabel volgende overeenstemming tussen vlieghoogten en magnetische grondkoers geldt evenwel niet in geval van tegenstrijdige aanwijzingen in de luchtverkeersvoorschriften of in de klaringen van de luchtverkeersleidingsdienst.

Art. 71. Wanneer de luchtverkeersvoorschriften dit vereisen moet de bestuurder die buiten het verkeersleidingsgebied een vlucht uitvoert overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften, in zekere bepaalde gebieden of op zekere bepaalde routes uitluisteren op de gepaste radiofrequentie en, indien nodig, tweezijdige radioverbindingen tot stand brengen met de luchtverkeersdienst.

Art. 72. Lorsque le pilote d'un aéronef en vol I.F.R. hors de l'espace aérien contrôlé est tenu de déposer un plan de vol, de garder l'écoute sur la fréquence radio appropriée et d'établir, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne, il doit rendre compte de sa position conformément aux dispositions de l'article 49.

CHAPITRE VI. — Dispositions finales

Art. 73. Pour l'application de l'article 5, l'autorité responsable d'un aéroport peut, en vue de déceler la présence d'alcool dans le sang, faire appel aux inspecteurs en chef et aux inspecteurs de la police aéronautique, afin que les membres d'équipage de conduite soient soumis à une épreuve respiratoire en utilisant l'appareil déterminé en application de l'article 59, § 2, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968.

Art. 74. Les agents des Douanes et Accises ont, en vue d'y exercer leur surveillance, accès à tout aéroport et à tout autre lieu où des aéronefs atterrissent ou décollent. Ils peuvent visiter tout aéronef et son chargement et se faire produire le carnet de route et tout document relatif à la cargaison.

Art. 75. Aucun pilote venant de l'étranger ou s'y rendant n'atterrit ou ne décolle en dehors d'un aéroport douanier. S'il est contraint d'atterrir ailleurs, il prévient sans délai la gendarmerie ou la douane et se conforme aux instructions qui lui sont données.

Art. 76. Le jet de tout objet autre que le carburant ou le lest, effectué d'un aéronef en vol venant de l'étranger ou s'y rendant, est soumis à l'autorisation du Ministre des Finances ou de son délégué.

Art. 77. Tout transport de marchandises par ballon libre habité est interdit.

Art. 78. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique fixe les dispositions auxquelles tout pilote d'aéronef doit se conformer lorsqu'il reçoit un appel ou un message de détresse.

Art. 79. § 1^{er}. Le pilote est tenu de signaler au plus tôt au directeur général de l'administration de l'aéronautique tout accident ou incident survenu lors de l'utilisation d'un aéronef.

§ 2. Le pilote est tenu de signaler à l'organe approprié des services de la circulation aérienne tout incident de nature à compromettre la sécurité des aéronefs, des personnes et des biens à la surface, ainsi que les cas de quasi-abordage.

§ 3. Hormis le cas de nécessité, il est interdit de déplacer un aéronef ayant subi ou causé un accident grave, d'enlever, de détacher ou de déplacer des objets, débris ou pièces quelconques provenant de cet aéronef, sans avoir obtenu l'autorisation des fonctionnaires chargés par le directeur général de l'administration de l'aéronautique de l'enquête relative à l'accident.

Art. 80. Les infractions au présent arrêté sont punies des peines prévues par le chapitre II de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Art. 81. L'arrêté royal du 14 mai 1973 fixant les règles de l'air est abrogé.

Art. 82. Notre Ministre des Communications, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 13 février 1989.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

Le Ministre de l'Intérieur,

L. TOBBACK

Art. 72. Wanneer de bestuurder van een luchtvaartuig dat een I.F.R.-vlucht uitvoert buiten het verkeersleidingsgebied ertoe gehouden is een vliegplan in te dienen, uit te luisteren op de gepaste radiofrequentie en, indien nodig, tweezijdige radioverbindingen tot stand te brengen met de luchtverkeersdienst, dan moet hij zijn positie melden overeenkomstig de bepalingen van artikel 49.

HOOFDSTUK VI. — Slotbepalingen

Art. 73. Voor de toepassing van artikel 5 kan het voor een luchtvaartterrein verantwoordelijk gezag, om de aanwezigheid van alcohol in het bloed op te sporen, een beroep op de hoofdinspecteurs en de inspecteurs van de luchtvaartpolitie doen opdat de leden van het stuurpersoneel worden onderworpen aan een ademtest met gebruik van het toestel, bepaald overeenkomstig artikel 59, § 2, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie van het wegvervoer.

Art. 74. De ambtenaren van Douane en Accijnzen hebben, teneinde hun toezicht uit te oefenen, toegang tot elk luchtvaartterrein en tot iedere plaats waar luchtvaartuigen landen en opstijgen. Zij mogen elk luchtvaartuig en zijn lading doorzoeken en zich het reisdagboek evenals ieder ander document inzake de lading laten voorleggen.

Art. 75. Iedere bestuurder die uit het buitenland komt of zich naar het buitenland begeeft mag slechts landen op of opstijgen vanaf een douaneluchtvaartterrein. Wanneer hij ertoe gedwongen is elders te landen moet hij onverwijld de rijkswacht of de douane hiervan op de hoogte brengen en de onderrichtingen naleven die hem zullen gegeven worden.

Art. 76. Met uitzondering van de brandstof of de ballast dient voor het werpen van ieder voorwerp uit een luchtvaartuig in vlucht, dat uit het buitenland komt of zich naar het buitenland begeeft, de toestemming bekomen te worden van de Minister van Financiën of van zijn gemachtigde.

Art. 77. Het vervoer van goederen met een bemande vrije ballon is verboden.

Art. 78. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart stelt de bepalingen vast die iedere bestuurder van een luchtvaartuig moet naleven wanneer hij een noodoproep of -bericht ontvangt.

Art. 79. § 1. De bestuurder dient ten spoedigste aan de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart ieder ongeval of incident mede te delen dat voorkwam tijdens het gebruik van een luchtvaartuig.

§ 2. De bestuurder moet de gepaste luchtverkeersdienst in kennis stellen van ieder incident dat de veiligheid van luchtvaartuigen, personen en goederen op de grond in het gedrang kan brengen, evenals van de gevallen van bijna-aanvaring of bijna-botsing.

§ 3. Behalve in geval van dringende noodzakelijkheid is het verboden een luchtvaartuig te verplaatsen dat betrokken was bij een ernstig ongeval of dat hier de oorzaak van was, er voorwerpen, overblijfselen of onderdelen van weg te nemen, los te maken of te verplaatsen, zonder daartoe de toestemming bekomen te hebben van de ambtenaren die door de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart belast zijn met het onderzoek betreffende het ongeval.

Art. 80. De inbreuken op dit besluit worden bestraft met de straffen voorzien bij hoofdstuk II van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart.

Art. 81. Het koninklijk besluit van 14 mei 1973 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen wordt opgeheven.

Art. 82. Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Binnenlandse Zaken worden, ieder wat hun betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 13 februari 1989.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

De Minister van Binnenlandse Zaken,

L. TOBBACK

A N N E X E

TABLEAU DES NIVEAUX DE CROISIERE

Route magnétique

Niveau de vol	De 180° à 359°						De 000° à 179°					
	Vols IFR			Vols VFR			Vols IFR			Vols VFR		
	Altitude		Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol
	Mètres	Pieds		Mètres	Pieds		Mètres	Pieds		Mètres	Pieds	
20	600	2 000	-	-	10	300	1 000	-	-	-	-	
40	1 200	4 000	45	4 500	30	900	3 000	35	1 050	3 500	3 500	
60	-	-	65	-	50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	5 500	
80	-	-	85	-	70	-	-	75	-	-	-	
100	-	-	105	-	90	-	-	95	-	-	-	
120	-	-	125	-	110	-	-	115	-	-	-	
140	-	-	145	-	130	-	-	135	-	-	-	
160	-	-	165	-	150	-	-	155	-	-	-	
180	-	-	185	-	170	-	-	175	-	-	-	
200	-	-	-	-	190	-	-	-	-	-	-	
220	-	-	-	-	210	-	-	-	-	-	-	
240	-	-	-	-	230	-	-	-	-	-	-	
260	-	-	-	-	250	-	-	-	-	-	-	
280	-	-	-	-	270	-	-	-	-	-	-	
310	-	-	-	-	290	-	-	-	-	-	-	
350	-	-	-	-	330	-	-	-	-	-	-	
390	-	-	-	-	370	-	-	-	-	-	-	
430	-	-	-	-	410	-	-	-	-	-	-	
470	-	-	-	-	450	-	-	-	-	-	-	
510	-	-	-	-	490	-	-	-	-	-	-	
etc.	-	-	-	-	etc.	-	-	-	-	-	-	

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 13 février 1989.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

Le Ministre de l'Intérieur,

L. TOBBACK

B I J L A G E

TABEL VAN DE KRUISSHOOGTEN

Magnetische grondkoers

Vlieg-niveau	Van 180° tot 359°						Van 000° tot 179°					
	IFR Vluchten		VFR Vluchten		VFR Vluchten		IFR Vluchten		VFR Vluchten		VFR Vluchten	
	Altitude		Altitude		Altitude		Altitude		Altitude		Altitude	
	Meter	Voet	Meter	Voet	Vlieg-niveau	Meter	Voet	Vlieg-niveau	Meter	Voet	Vlieg-niveau	Meter
20	600	2 000	-	-	10	300	1 000	-	-	-	-	-
40	1 200	4 000	45	1 350	30	900	3 000	35	1 050	35	1 050	3 500
60	-	-	65	-	50	1 500	5 000	55	1 700	55	1 700	5 500
80	-	-	85	-	70	-	-	75	-	75	-	-
100	-	-	105	-	90	-	-	95	-	95	-	-
120	-	-	125	-	110	-	-	115	-	115	-	-
140	-	-	145	-	130	-	-	135	-	135	-	-
160	-	-	165	-	150	-	-	155	-	155	-	-
180	-	-	185	-	170	-	-	175	-	175	-	-
200	-	-	-	-	190	-	-	-	-	-	-	-
220	-	-	-	-	210	-	-	-	-	-	-	-
240	-	-	-	-	230	-	-	-	-	-	-	-
260	-	-	-	-	250	-	-	-	-	-	-	-
280	-	-	-	-	270	-	-	-	-	-	-	-
310	-	-	-	-	290	-	-	-	-	-	-	-
350	-	-	-	-	330	-	-	-	-	-	-	-
390	-	-	-	-	370	-	-	-	-	-	-	-
430	-	-	-	-	410	-	-	-	-	-	-	-
470	-	-	-	-	450	-	-	-	-	-	-	-
510	-	-	-	-	490	-	-	-	-	-	-	-
etc.	-	-	-	-	etc.	-	-	-	-	-	-	-

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 13 februari 1989.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

De Minister van Binnenlandse Zaken,

L. TOBBACK