

Vu l'arrêté royal du 25 juillet 1990 fixant certaines mesures transitoires à l'occasion de la création du Ministère des Communications et de l'Infrastructure;

Vu l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant le statut des agents de l'Etat, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 10 mars 1989;

Vu l'arrêté royal du 7 août 1939 organisant le signalement et la carrière des agents de l'Etat, notamment l'article 28, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 16 octobre 1989

Vu l'accord de Notre Ministre de la Fonction publique, donné le 19 avril 1991;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 19 avril 1991;

Vu le protocole du 28 mars 1991 dans lequel sont consignées les conclusions de la négociation au sein du Comité VI « Communications »;

Vu le protocole du 28 mars 1991 dans lequel sont consignées les conclusions de la négociation au sein du Comité XIII « Travaux publics »;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 4 juillet 1989;

Vu l'urgence;

Considérant qu'il n'est pas possible d'édicter à temps les règlements qui sont indispensables au fonctionnement du nouveau Ministère des Communications et de l'Infrastructure, et qu'il est dès lors nécessaire, afin d'assurer la continuité en matière d'attributions et de gestion administrative des services, ainsi qu'en matière des droits et devoirs du personnel, que l'effet de l'arrêté royal du 25 juillet 1990 fixant certaines mesures transitoires à l'occasion de la création du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, soit prolongé;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles chargé de la Restructuration du Ministère des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'article 5 de l'arrêté royal du 25 juillet 1990 fixant certaines mesures transitoires à l'occasion de la création du Ministère des Communications et de l'Infrastructure est remplacé par la disposition suivante :

« Le présent arrêté produit ses effets le 1er juillet 1990 et cessera d'être en vigueur le 1er avril 1992. »

Art. 2. Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} avril 1991.

Art. 3. Notre Ministre des Communications et Notre Secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles chargé de la Restructuration du Ministère des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 29 avril 1991.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,
J.-L. DEHAENE

Le Secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles,
chargé de la Restructuration du Ministère des Travaux publics

J. DUPRE

Gelet op het koninklijk besluit van 25 juli 1990 tot vaststelling van sommige overgangsmaatregelen naar aanleiding van de oprichting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur;

Gelet op het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het rijkspersoneel, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 maart 1989;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 augustus 1939 betreffende de beoordeling en de loopbaan van het rijkspersoneel, inzonderheid op artikel 28, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 16 oktober 1989;

Gelet op het akkoord van Onze Minister van Openbaar Ambt, gegeven op 19 april 1991;

Gelet op het akkoord van Onze Minister van Begroting, gegeven op 19 april 1991;

Gelet op het protocol van 28 maart 1991 waarin de conclusies van de onderhandeling binnen het Sectorcomité VI « Verkeerswezen », worden vermeld;

Gelet op het protocol van 28 maart 1991 waarin de conclusies van de onderhandeling binnen het Sectorcomité XIII « Openbare Werken », worden vermeld;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat het niet mogelijk is tijdig alle reglementen uit te vaardigen die nodig zijn om het nieuwe Ministerie van Verkeer en Infrastructuur te laten functioneren, en dat het derhalve vereist is, teneinde de continuïteit te waarborgen inzake de ambtsopdrachten en het administratief beheer van de diensten, alsmede inzake de rechten en plichten van het personeel, dat de uitwerking van het koninklijk besluit van 25 juli 1990 tot vaststelling van sommige overgangsmaatregelen naar aanleiding van de oprichting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, wordt verlengd;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen, belast met de Herstructurering van het Ministerie van Openbare Werken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 5 van het koninklijk besluit van 25 juli 1990 tot vaststelling van sommige overgangsmaatregelen naar aanleiding van de oprichting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur wordt vervangen door volgende bepaling :

« Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 juli 1990 en houdt op van kracht te zijn op 1 januari 1992. »

Art. 2. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 april 1991.

Art. 3. Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen belast met de Herstructurering van het Ministerie van Openbare Werken zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 29 april 1991.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,
J.-L. DEHAENE

De Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen,
belast met de Herstructurering
van het Ministerie van Openbare Werken,

J. DUPRE

F. 91 — 1339

3 MAI 1991. — Arrêté royal
portant réglementation de la sûreté de l'aviation civile

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 17;

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 l'article 5;

N. 91 — 1339

3 MEI 1991. — Koninklijk besluit
houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd door de wet van 30 april 1947, inzonderheid op bijlage 17;

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

Vu l'arrêté ministériel du 13 février 1970 portant règlement fixant les mesures techniques à prendre pour l'exploitation dans le transport aérien commercial des avions d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5 700 kg, notamment le § 3.3.1., le § 3.3.2. et la section 7.8. de l'annexe à cet arrêté, modifié par l'arrêté ministériel du 26 mars 1990;

Considérant que les Exécutifs ont été associés à l'élaboration du présent arrêté, conformément à l'article 6, § 3, 4^o et § 4, 3^o et 4^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi du 8 août 1988;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, modifié par la loi du 4 juillet 1989;

Vu l'urgence,

Considérant, d'une part, qu'il existe une menace d'attentats terroristes contre l'aviation civile, alors que, d'autre part, conformément aux normes et pratiques recommandées de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la Commission européenne pour l'aviation civile (CEAC), des prescriptions assorties de sanctions appropriées doivent être établies immédiatement pour la sûreté de l'aviation;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur 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.

Côté-piste : Aire de mouvement d'un aérodrome et totalité ou partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

Contrôle de sûreté : Mesures permettant d'empêcher l'introduction d'armes ou d'objets susceptibles d'être utilisés pour commettre des actes illicites.

Contrôle d'accès : Contrôle effectué au moyen de badges d'identification, cartes d'accès, cartes magnétiques ou autres cartes codées électroniques.

Sûreté : Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes illicites.

Passagers en correspondance : Passagers qui passent directement d'un vol à un autre.

Passagers en transit : Passagers qui arrivent à un aéroport et en repartent par le même vol.

Zone stérile : Zone du côté-piste de l'aérogare pour passagers, accessible uniquement aux passagers en partance, en transfert et en transit, et aux personnes autorisées qui ont tous subi un contrôle de sûreté.

Aire de trafic : Aire définie d'un aérodrome non accessible au public et destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, le ravitaillement en carburant, le stationnement ou l'entretien.

Enregistrement : Opération qui consiste à se présenter au comptoir d'une compagnie aérienne ou d'une compagnie de manutention pour être admis comme passager d'un vol déterminé.

Bagage à main : Tous objets en possession personnelle des passagers, destinés à être emportés dans l'espace réservé aux passagers d'un aéronef.

Bagage : Tous objets des passagers, autres que les bagages à main.

Programme de sûreté : Mesures adoptées pour assurer la protection de l'aviation civile contre des actes illicites.

CHAPITRE II. — Du champ d'application

Art. 2. Le présent arrêté est d'application aux aérodromes et leurs dépendances d'Anvers-Deurne, de Bruxelles National, de Charleroi-Gosselies, de Liège-Bierset et d'Ostende, ainsi qu'aux aides à la navigation aérienne situées en dehors de ces aérodromes.

Gelet op het ministerieel besluit van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de technische maatregelen worden vastgesteld die moeten genomen worden voor de exploitatie van vliegtuigen in het handelsluchtvervoer met een hoogst toegelaten totaalgewicht van 5 700 kg en meer, inzonderheid op de § 3.3.1., de § 3.3.2. en de afdeling 7.8. van de bijlage bij dit besluit, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 26 maart 1990;

Overwegende dat de Executieven bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn, overeenkomstig de bepalingen van artikel 6, § 3, 4^o en § 4, 3^o en 4^o van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid,

Overwegende dat er enerzijds een dreiging met terroristische aanslagen bestaat tegen de burgerlijke luchtvaart, terwijl anderzijds overeenkomstig de normen en aanbevelingen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en van de Europese commissie voor de burgerluchtvaart (CEAC), onmiddellijk gepast sanctioneerbare voorschriften dienen te worden opgelegd voor de beveiliging van de luchtvaart;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Definities

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

Luchtvaartterrein : 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.

Luchtzijde : Bewegingsterrein van een luchtvaartterrein en het geheel of een gedeelte van de aangrenzende terreinen en gebouwen waartoe de toegang gecontroleerd is.

Veiligheidscontrole : Maatregelen waardoor het binnenbrengen kan voorkomen worden van wapens of goederen die kunnen gebruikt worden om wederrechtelijke daden te stellen.

Toegangskontrolle : Controle bij wijze van identificatiebadges, toegangsbewijzen, magneetkaarten of andere elektronisch gecoördeneerde kaarten.

Beveiliging : Geheel van maatregelen evenals menselijke en materiële middelen bestemd om de burgerlijke luchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden.

Transferpassagiers : Passagiers met directe aansluitingen tussen twee verschillende vluchten.

Transitpassagiers : Passagiers die van een luchtvaartterrein vertrekken met dezelfde vlucht als deze waarop zij aangekomen zijn.

Steriele zone : Zone van de luchtzijde van een luchthavengebouw voor passagiers, enkel toegankelijk voor vertrekkende, transfer- en transitpassagiers en personen met een toelating, die allen een veiligheidscontrole ondergaan hebben.

Platform : Bepaald gebied van een luchtvaartterrein, niet toegankelijk voor het publiek en bestemd voor de luchtvaartuigen tijdens het in- of ontschepen van passagiers, het laden of lossen van post of vracht, het tanken van brandstof, het parkeren of het verrichten van onderhoudswerkzaamheden.

Check-in : Procedure bestaande uit het zich melden bij een balie van een luchtvaartmaatschappij of van een afhandelingsmaatschappij teneinde toegelaten te worden tot een bepaalde vlucht.

Handbagage : Alle voorwerpen in het persoonlijk bezit van passagiers, bestemd om meegenomen te worden in de passagiersruimte van een luchtvaartuig.

Bagage : Alle voorwerpen van passagiers, andere dan handbagage.

Beveiligingsprogramma : Maatregelen aangenomen teneinde de burgerlijke luchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden.

HOOFDSTUK II. — Toepassingsgebied

Art. 2. Dit besluit is van toepassing op de luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden van Antwerpen-Deurne, Brussel-Nationaal, Charleroi-Gosselies, Luik-Bierset en Oostende evenals op de luchtvaartnavigatiehulpmiddelen gelegen buiten deze luchtvaartterreinen.

Le présent arrêté est d'application sur le territoire du Royaume, sur les aérodromes étrangers et sur les aéronefs en vol, pour les compagnies aériennes, qui sont titulaires d'une autorisation d'exploitation de services aériens réguliers ou d'un permis d'exploitation de transports aériens non réguliers, délivrés par les autorités aéronautiques belges, ou qui ont un aérodrome belge comme port d'attache.

CHAPITRE III. — Des aérodromes et de leurs dépendances

Art. 3. Le côté-piste des aérodromes et de leurs dépendances doit être entièrement clôturé. Les accès au côté-piste des aérodromes et de leurs dépendances sont limités au strict minimum et sont pourvus d'un contrôle de sûreté ou d'un contrôle d'accès.

Sur proposition du comité local de sûreté concerné, le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique désigne pour chaque accès au côté-piste une instance ou une entreprise chargée du contrôle d'accès ou de sûreté. Toutes les personnes qui se rendent au côté-piste sont soumises par cette instance ou entreprise, au contrôle visé à l'alinéa premier. Ceci est également d'application pour les objets emportés du côté-piste par ces personnes.

Art. 4. Les plans de sûreté du côté-piste des aérodromes et de leurs dépendances sont approuvés par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, après avis du comité local de sûreté concerné. Il en est de même pour l'aménagement sur les aérodromes d'installations susceptibles d'influencer la sûreté de l'aviation.

Art. 5. Les plans de sûreté de l'infrastructure aéronautique située à l'extérieur du côté-piste des aérodromes, tels que les centres de contrôle et les aides aux communications et à la navigation, sont approuvés par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique.

Art. 6. Sauf dérogations accordées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, les membres du personnel opérant sur les aérodromes et leurs dépendances doivent être titulaires d'un badge d'identification d'aéroport qu'ils doivent porter à un endroit apparent de leurs vêtements pendant toute la durée de leur présence sur les aérodromes et leurs dépendances. Ces membres du personnel doivent remettre immédiatement leur badge d'identification auprès de l'instance désignée conformément à l'article 9 dès que leur emploi sur l'aérodrome concerné a pris fin. Les employeurs concernés informent immédiatement les instances désignées du début et de la fin du contrat d'emploi des membres de leur personnel sur l'aérodrome concerné. Le badge d'identification d'aéroport doit être remis par le titulaire à l'instance désignée, sur simple demande de celle-ci.

Art. 7. A l'exception des membres du personnel visé à l'article 6, des passagers en possession d'un titre de transport aérien valable et des membres du personnel navigant des compagnies aériennes étrangères en possession d'une licence de pilote ou de mécanicien navigant ou d'un certificat de membre d'équipage valable et dont la présence est exigée du côté-piste pour des raisons de service, seules les personnes en possession d'un badge d'identification temporaire d'aéroport sont admises du côté-piste des aérodromes et de leurs dépendances. Les personnes concernées doivent porter ce badge à un endroit visible de leurs vêtements pendant toute la durée de leur présence du côté-piste. Les badges d'identification temporaires d'aéroport doivent être remis par leurs titulaires, aux instances désignées, conformément à l'article 9, quand ils quittent le côté-piste.

Art. 8. Sauf dérogations accordées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, les véhicules qui se rendent du côté-piste des aérodromes et de leurs dépendances doivent être munis d'une carte d'accès au côté-piste.

Art. 9. Les badges d'identification d'aéroports et les cartes d'accès visés aux articles 6, 7 et 8 sont délivrés par l'instance désignée par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique conformément à ses prescriptions.

Art. 10. Sauf dérogations accordées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'aéronautique, les personnes qui se rendent du côté-piste des aérodromes et de leurs dépendances, ne peuvent être en possession d'armes, d'explosifs ou d'objets pouvant être utilisés

Dit besluit is voor de luchtvaartmaatschappijen, die houder zijn van een machtiging tot exploitatie van geregelde luchtvaartdiensten of van een exploitatievergunning voor niet geregeld luchtvervoer, afgeleverd door de Belgische luchtvaartoverheid, of die een Belgisch luchtvaarterrein als thuishaven hebben, van toepassing op het grondgebied van het Koninkrijk, op de buitenlandse luchtvaarterreinen en op de luchtvaartuigen in vlucht van de voormelde maatschappijen.

HOOFDSTUK III. — Luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden

Art. 3. De luchtzijde van de luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden dient volledig afgesloten te zijn. De toegangen tot de luchtzijde van de luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden dienen tot het strikte minimum beperkt te worden en zijn voorzien van een veiligheids- of toegangskontrolé.

Op voorstel van het betreffend plaatselijk veiligheidscomité, wordt voor iedere toegang tot de luchtzijde door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart een instantie of een onderneming aangesteld belast met de toegangs- of veiligheidskontrolé. Alle personen die zich naar de luchtzijde begeven worden door deze instantie of onderneming onderworpen aan de kontrolé bedoeld onder het eerste lid. Dit geldt eveneens voor de goederen die door deze personen naar de luchtzijde overgebracht worden.

Art. 4. De plannen tot beveiliging van de luchtzijde van de luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden worden goedgekeurd door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart na advies van het betreffend plaatselijk veiligheidscomité. Hetzelfde geldt voor de inrichting van voorzieningen op de luchtvaarterreinen die een invloed kunnen hebben op de beveiliging van de luchtvaart.

Art. 5. De plannen tot beveiliging van de luchtvaartinfrastructuur gelegen buiten de luchtzijde van de luchtvaarterreinen, zoals verkeersleidingscentra, communicatie- en navigatiehulpmiddelen, worden goedgekeurd door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart.

Art. 6. Behoudens afwijkingen toegestaan door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart dienen de personeelsleden werkzaam op de luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden houder te zijn van een luchthavenidentificatiebadge die ze tijdens de hele duur van hun aanwezigheid op de luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden op een zichtbare plaats van hun kleding dienen te dragen. De identificatiebadges dienen bij het einde van de tewerkstelling van deze personeelsleden op het betrokken luchtvaarterrein door dezen onmiddellijk ingeleverd te worden bij de overeenkomstig artikel 9 aangewezen instantie. De betrokken werkgevers lichten de aangewezen instantie onmiddellijk in over de aanvang en het einde van de tewerkstelling van hun personeelsleden op het betrokken luchtvaarterrein. De luchthavenidentificatiebadge dient door de houder op eenvoudig verzoek van de aangewezen instantie aan deze overgemaakt te worden.

Art. 7. Met uitzondering van de personeelsleden bedoeld in artikel 6, van de passagiers in het bezit van een geldig luchtvervoerbewijs en van de leden van het vliegend personeel van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, die in het bezit zijn van een geldige vergunning van piloot of van boordwerktuigkundige of van een bewijs van bemanningslid en wiens aanwezigheid langs de luchtzijde om dienstredenen vereist is, worden tot de luchtzijde van de luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden slechts personen toegelaten die in het bezit zijn van een tijdelijke luchthavenidentificatiebadge. De betreffende personen dienen deze badge tijdens de hele duur van hun aanwezigheid op de luchtzijde op een zichtbare plaats van hun kleding te dragen. De tijdelijke luchthavenidentificatiebadges dienen, bij het verlaten van de luchtzijde, door de houders terug overgemaakt te worden aan de overeenkomstig artikel 9 aangewezen instantie.

Art. 8. Behoudens afwijkingen toegestaan door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart, moeten voertuigen, die zich naar de luchtzijde van luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden begeven, voorzien zijn van een toegangsbewijs tot de luchtzijde.

Art. 9. De bij de artikelen 6, 7 en 8 bedoelde luchthavenidentificatiebadges en toegangsbewijzen worden uitgereikt door de door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart aangewezen instantie overeenkomstig zijn voorschriften.

Art. 10. Behoudens afwijkingen toegestaan door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart mogen personen die zich naar de luchtzijde van luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden begeven niet in het bezit zijn van wapens of explosieven of van voorwerpen die als

comme tels, y compris les imitations d'armes. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut déterminer la liste de ces objets.

Art. 11. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut imposer des limitations concernant le contenu et le volume des bagages à main et des bagages des passagers en partance à bord de vols effectués par des compagnies aériennes au départ des aérodromes visés à l'article 2, alinéa premier.

Art. 12. Tant du côté intérieur que du côté extérieur de chaque bagage à main et de chaque bagage, doivent être apposés le nom et l'adresse complète du propriétaire. Il est interdit d'abandonner des bagages à main ou des bagages sur les aérodromes et leurs dépendances visés à l'article 2, alinéa premier.

Art. 13. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut établir des mesures de sûreté concernant le transport de bagages, fret, catering et poste, à prendre par les compagnies aériennes, pour les vols au départ des aérodromes visés à l'article 2, alinéa premier.

Art. 14. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut imposer des mesures de sûreté complémentaires applicables, lors de leur débarquement sur les aérodromes visés à l'article 2, alinéa premier; aux passagers et membres d'équipage de vols effectués par des compagnies aériennes étrangères, dont l'embarquement n'a pas fait l'objet d'un contrôle de sûreté conformément aux normes approuvées par lui.

Art. 15. Aucun bagage de passagers qui ne se trouvent pas à bord des aéronefs ne peut être transporté sur les vols des compagnies aériennes au départ des aérodromes visés à l'article 2, alinéa premier, à moins que les bagages séparés des passagers n'aient été soumis à un autre contrôle de sûreté effectué conformément aux normes approuvées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 16. Les compagnies aériennes assurent le contrôle d'accès de toutes les personnes à bord de leurs aéronefs en service. Les compagnies aériennes doivent fermer les portes d'accès des aéronefs stationnés sur les aérodromes visés à l'article 2, alinéa premier, et qui ne sont ni en service ni surveillés. Elles doivent également en retirer les passerelles. Chaque fois que les aéronefs sont remis en service, les compagnies aériennes doivent vérifier qu'il n'y a à bord aucune personne non autorisée ou aucune marchandise qui peut compromettre la sûreté du vol.

Art. 17. L'autorité compétente nationale sous laquelle ressort la compagnie aérienne qui souhaite des mesures de sûreté supplémentaires, doit à cet effet adresser au directeur général de l'administration de l'aéronautique une requête motivée, soit directement, soit par la voie diplomatique, conformément à l'accord aérien applicable. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique détermine selon quelles modalités et dans quelles conditions les compagnies aériennes prennent elles-mêmes des mesures de sûreté sur les aérodromes et leurs dépendances visés à l'article 2, alinéa premier.

Art. 18. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique détermine les conditions concernant l'aptitude et la formation auxquelles doivent satisfaire les membres du personnel chargé du contrôle de sûreté et d'accès. Il détermine également la manière selon laquelle la surveillance est exercée sur ce personnel.

Art. 19. Le directeur général de l'administration de l'aéronautique désigne les membres du personnel employés dans les aérodromes et dans leurs dépendances qui, en raison de la nature de leur fonction, doivent subir une formation spécifique en matière de sûreté aéronautique, organisée par le comité national de sûreté de l'aviation civile. Il détermine le contenu et les modalités de cette formation ainsi que des éventuelles épreuves d'aptitude organisées par ce comité.

dusdanig kunnen aangewend worden, met inbegrip van namaakwapens. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart kan de lijst vaststellen van deze voorwerpen.

Art. 11. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart kan beperkingen opleggen inzake de inhoud en het volume van de handbagage en de bagage van passagiers vertrekkend met vluchten uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen vanaf de luchtvaartterreinen bedoeld bij artikel 2, eerste lid.

Art. 12. Zowel aan de buiten- als de binnenkant van ieder stuk handbagage en bagage diensten de naam en het volledig adres van de eigenaar aangebracht. Het is verboden handbagage of bagage onbeheerd achter te laten op de luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden bedoeld bij artikel 2, eerste lid.

Art. 13. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart kan inzake het vervoer van bagage, vracht, catering en post beveiligingsmaatregelen opleggen, die moeten genomen worden door de luchtvaartmaatschappijen voor vluchten vertrekkend van op de in artikel 2, eerste lid, bedoelde luchtvaartterreinen.

Art. 14. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart kan voor de passagiers en bemanningsleden afkomstig van vluchten van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, die bij hun inscheping niet het voorwerp uitgemaakt hebben van een veiligheidscontrole uitgevoerd overeenkomstig de door hem goedgekeurde normen, bij hun ontscheping op de luchtvaartterreinen bedoeld bij artikel 2, eerste lid, bijkomende beveiligingsmaatregelen opleggen.

Art. 15. Op vluchten van luchtvaartmaatschappijen vertrekkend van op de in artikel 2, eerste lid, bedoelde luchtvaartterreinen mag geen bagage vervoerd worden van passagiers die zich niet aan boord van de luchtvaartuigen bevinden, tenzij de van de passagiers gescheiden bagage het voorwerp heeft uitgemaakt van een andere veiligheidscontrole uitgevoerd overeenkomstig de normen goedgekeurd door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart.

Art. 16. De luchtvaartmaatschappijen staan in voor de toegangskontrolle van alle personen tot hun in dienst zijnde luchtvaartuigen. De luchtvaartmaatschappijen dienen de toegangsdeuren af te sluiten van de luchtvaartuigen die niet in dienst of onbewaakt zijn, en gestationeerd zijn op de luchtvaartterreinen bedoeld in artikel 2, eerste lid. Zij dienen er tevens de loopbruggen van terug te trekken. Telkenmale de luchtvaartuigen terug in dienst genomen worden moeten de luchtvaartmaatschappijen nagaan of zich geen onbevoegde personen of goederen, die de beveiliging van de vlucht in het gedrang kunnen brengen, aan boord bevinden.

Art. 17. De bevoegde nationale overheid waaronder de luchtvaartmaatschappij ressorteert die bijkomende beveiligingsmaatregelen wenst, dient daartoe een gemotiveerd verzoekschrift te richten tot de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart, hetzij rechtstreeks, hetzij via diplomatieke weg, zoals desgevallend voorzien in het betreffende luchtvaartakkoord. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart bepaalt de wijze waarop en de voorwaarden waaronder luchtvaartmaatschappijen zelf beveiligingsmaatregelen nemen op de in artikel 2, eerste lid, bedoelde luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden.

Art. 18. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart bepaalt de voorwaarden inzake geschiktheid en vorming waaraan de personeelsleden belast met de veiligheids- of toegangskontrolle dienen te voldoen. Hij bepaalt tevens de wijze waarop op dit personeel toezicht wordt uitgeoefend.

Art. 19. De directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart wijst de leden van het personeel tewerkgesteld op luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden aan die, gelet op de aard van hun functie, een bijzondere vorming inzake luchtvaartbeveiliging, georganiseerd door het nationaal comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart, dienen te volgen. Hij bepaalt de inhoud en de modaliteiten van deze vorming evenals van de eventuele bekwaamheidsproeven georganiseerd door dit comité.

CHAPITRE IV. — *Des aérogares pour passagers*

Art. 20. Les accès au côté piste de l'aérogare sont limités au strict minimum et sont pourvus d'un contrôle de sûreté ou d'un contrôle d'accès. Sauf dérogations accordées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique, toutes les personnes qui se rendent dans la zone stérile doivent faire l'objet d'un contrôle de sûreté.

Art. 21. La localisation du contrôle de sûreté dans l'aérogare pour passagers est choisie de telle sorte qu'il s'effectue hors du champ visuel du public non voyageur, en utilisant éventuellement des cloisons de séparation.

Art. 22. L'aérogare pour passagers est aménagée de telle façon qu'il n'y ait aucune possibilité de mélange ou de contact entre les passagers en partance ayant été soumis à un contrôle de sûreté et les passagers arrivants.

Avant de se rendre dans la zone stérile, les passagers en correspondance et en transit sont soumis à un contrôle de sûreté lors de leur débarquement sur un des aérodromes visés à l'article 2, alinéa premier.

Art. 23. Il ne peut se trouver dans la zone stérile que des équipements strictement requis pour les opérations d'embarquement, des installations sanitaires, des sièges pour passagers et les autres équipements utilitaires, strictement nécessaires et à caractère non commercial.

Ces équipements permettent un contrôle aisé en matière de sûreté.

La zone stérile est aménagée de façon à être exclusivement accessible aux passagers en partance, en correspondance ou en transit et au personnel d'aérodrome dont la présence dans la zone est indispensable pour les opérations d'embarquement ou pour les activités prévues à l'article 26.

Art. 24. Des cloisons non transparentes ou pare-balles séparent la zone stérile des espaces accessibles aux personnes qui n'ont pas été soumises au contrôle de sûreté.

La zone stérile doit pouvoir être fermée tant du côté de l'aire de trafic que du côté de l'aérogare.

Art. 25. Les objets introduits dans la zone stérile sont soumis à un contrôle de sûreté.

La zone stérile est fermée chaque fois qu'elle n'est pas utilisée pour des vols partants. Lors de chaque remise en service après une période de non-utilisation, il est procédé dans cette zone au dépistage d'objets suspects.

Art. 26. Pendant les opérations d'embarquement, seules les activités de réparation ou de maintenance très urgentes peuvent être exécutées dans la zone stérile. Après chaque activité de maintenance ou de réparation, il est procédé dans cette zone au dépistage d'objets suspects.

Art. 27. La zone d'enregistrement et les autres zones réservées aux passagers sont construites de façon à ne pouvoir être observées, sauf au travers d'une vitre pare-balles ou d'un filet de protection, à partir d'endroits accessibles, dépourvus de contrôle de sûreté ou de contrôle d'accès.

Les comptoirs des compagnies aériennes sont conçus de telle façon que les vignettes, cartes d'embarquement et autre matériel d'embarquement se trouvent hors de portée des passagers. Ces documents et ce matériel sont gardés sous clé en dehors des périodes d'activité.

Art. 28. Un espace protégé suffisant est prévu pour l'enregistrement des passagers pour les vols à haut risque. Cet espace est conçu de telle façon que les passagers des différents vols soient contrôlés dans des espaces entièrement séparés. Les espaces doivent offrir la possibilité d'interroger les passagers individuellement et d'examiner manuellement, en présence des passagers concernés, les bagages à main et les bagages destinés aux soutes de l'avion.

Art. 29. S'il est prévu dans l'aérogare un accès à l'aire de trafic exclusivement réservé aux membres d'équipage, cet accès est pourvu d'un contrôle d'accès ou de sûreté.

Art. 30. S'il est prévu dans l'aérogare des espaces avec vue sur l'aire de trafic, accessibles à des personnes qui n'ont pas été soumises à un contrôle d'accès ou de sûreté, ces espaces sont fermés

HOOFDSTUK IV. — *Luchthavengebouwen voor passagiers*

Art. 20. De toegangen tot de luchtzijde van het luchthavengebouw voor passagiers worden tot het strikte minimum beperkt en zijn voorzien van een veiligheids- of toegangskontrolé. Behoudens afwijkingen toegestaan door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart, moeten alle personen die zich naar de steriele zone begeven, het voorwerp uitmaken van een veiligheidskontrolé.

Art. 21. De lokalisatie van de veiligheidskontrolé in het luchthavengebouw voor passagiers wordt zodanig gekozen dat deze, eventueel door het gebruik van scheidingswanden, buiten het gezichtsveld valt van het niet-reizende publiek.

Art. 22. Het luchthavengebouw voor passagiers wordt op dusdanige wijze ingericht dat geen vermenging of contact mogelijk is tussen vertrekkende passagiers die de veiligheidskontrolé ondergaan hebben en aankomende passagiers.

Transferpassagiers en transitpassagiers ondergaan bij hun ontschepping op één van de luchtvaartterreinen bedoeld in artikel 2, eerste lid, een veiligheidskontrolé vooraleer zich te begeven in de steriele zone.

Art. 23. In de steriele zone mogen zich enkel voorzieningen strikt vereist voor de inschepingsverrichtingen, sanitaire installaties, zetels voor passagiers en de andere strikt noodzakelijke, niet commerciële nutsvoorzieningen bevinden.

Deze voorzieningen maken een gemakkelijke kontrolé inzake beveiliging mogelijk.

De steriele zone wordt zodanig ingericht dat deze uitsluitend toegankelijk is voor vertrekkende, transfer- of transitpassagiers en luchthavenpersoneel wier aanwezigheid in deze zone onmisbaar is met het oog op de inschepingsverrichtingen of werkzaamheden voorzien bij artikel 26.

Art. 24. Ondoorzichtige of kogelvrije wanden dienen de steriele zone te scheiden van de ruimten die toegankelijk zijn voor personen die geen veiligheidskontrolé hebben ondergaan.

De steriele zone dient zowel langs de zijde van het platform als van het luchthavengebouw afgesloten te kunnen worden.

Art. 25. De voorwerpen die in een steriele zone binnengebracht worden, maken het voorwerp uit van een veiligheidskontrolé.

De steriele zone wordt afgesloten telkenmale deze niet in gebruik is voor vertrekkende vluchten. Bij iedere openstelling na een periode van niet-gebruik wordt deze zone doorzocht op verdachte voorwerpen.

Art. 26. Tijdens inschepingsverrichtingen worden alleen hoogdringende herstellings- of onderhoudswerkzaamheden in de steriele zone uitgevoerd. Na iedere onderhouds- of herstellingswerkzaamheid wordt deze zone op verdachte voorwerpen doorzocht.

Art. 27. De check-in zone en andere voor de passagiers voorbehouden zones worden zodanig gebouwd dat deze niet overschouwd kunnen worden, tenzij door kogelvrij glas of een beveiligingsnet, vanuit plaatsen die toegankelijk zijn zonder veiligheids- of toegangskontrolé.

De balies van de luchtvaartmaatschappijen worden zodanig opgevat dat labels, inschepingskaarten en ander inschepingsmateriaal zich buiten handbereik van de passagiers bevinden. Deze documenten en dit materiaal worden buiten perioden van ingebruikstelling achter slot opgeborgen.

Art. 28. Voldoende beveiligde ruimte wordt voorzien voor het inchecken van passagiers voor vluchten met grote risico's. Deze ruimte wordt zodanig opgevat dat passagiers van verschillende vluchten in totaal gescheiden ruimten worden gecontroleerd. De ruimten bieden de mogelijkheid de passagiers individueel te ondervragen en tevens handbagage en de bagage bestemd voor het vrachtruim van het vliegtuig manueel te doorzoeken in aanwezigheid van de betreffende passagiers.

Art. 29. Indien in het luchthavengebouw een aparte toegang tot het platform voor bemanningsleden voorzien is, wordt bij deze toegang een toegangs- of veiligheidskontrolé voorzien.

Art. 30. Indien in het luchthavengebouw ruimten met zicht op het platform, toegankelijk voor personen die niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een toegangs- of veiligheidskontrolé voorzien

à l'aide de verres de sécurité, de verres pare-balles ou d'un autre dispositif de sûreté, approuvé par le directeur général de l'administration de l'aéronautique. Si cette séparation est constituée de fenêtres qu'il est possible d'ouvrir, ces dernières doivent être verrouillées.

Art. 31. L'emplacement de casiers à bagages est choisi de manière à minimiser les risques que peut courir le public s'il se produit une explosion dans ces casiers.

Si ces casiers se trouvent dans l'aérogare, leur construction comporte un évent orienté de manière à ce que la force destructive d'une éventuelle explosion soit déviée des zones accessibles aux personnes et à ne pas nuire aux installations essentielles de l'aérodrome.

Art. 32. L'espace nécessaire à l'hébergement d'un centre de coordination des services de sûreté et de secours est mis à disposition dans l'aérogare pour passagers.

Art. 33. Les locaux nécessaires sont mis à la disposition des services de sûreté de l'autorité. Ces locaux sont prévus dans les bâtiments où ces services exercent leurs activités principales.

Art. 34. Un espace suffisant est mis à la disposition des compagnies aériennes afin de leur permettre de respecter les procédures exigées pour vérifier si tous les propriétaires de bagages qui ont été enregistrés par eux se trouvent également à bord.

Art. 35. Les plans des nouveaux bâtiments d'aérogare destinés aux passagers sont, en ce qui concerne les équipements de sûreté, approuvés par le directeur général de l'administration de l'aéronautique après avis du comité local de sûreté concerné.

Il en est de même pour les plans de modification de bâtiments existants ou pour l'aménagement dans l'aérogare d'installations susceptibles d'avoir une influence sur la sûreté.

CHAPITRE V. — Des compagnies aériennes ayant une autorisation, un permis d'exploitation ou un port d'attache belge

Art. 36. Les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, sont tenues de respecter les prescriptions de sûreté mentionnées dans leurs programmes de sûreté. Cette obligation s'applique également au personnel travaillant pour leur compte; ce personnel comprend entre autres les proposés des compagnies aériennes, leur personnel de sûreté, les membres d'équipage, le personnel de passage et le personnel chargé de la maintenance et de la manutention. Les programmes de sûreté ainsi que tous amendements ultérieurs doivent être soumis à l'approbation du directeur général de l'administration de l'aéronautique qui peut, le cas échéant, imposer lui-même des modifications aux programmes. Les programmes doivent être mis à la disposition de toutes les personnes concernées et tenus à jour. Le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique peut imposer des programmes de sûreté supplémentaires aux compagnies susmentionnées, en vigueur sur les aéroports étrangers.

Art. 37. Les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, ne peuvent transporter à bord de leurs aéronefs des passagers et leurs bagages à main que pour autant qu'ils aient fait l'objet d'un contrôle de sûreté effectué conformément aux normes approuvées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 38. Les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, ne peuvent pas transporter des bagages de passagers qui ne se trouvent pas à bord de leurs aéronefs, à moins que les bagages séparés des passagers n'aient été soumis à un autre contrôle de sûreté effectué conformément aux normes approuvées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 39. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique détermine les mesures de sûreté à prendre par les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, pour les bagages, le catering, le fret et la poste dont elles assurent le transport.

Art. 40. Les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, assurent le contrôle d'accès de toutes les personnes à leurs aéronefs en service. Elles doivent fermer les portes des aéronefs qui ne sont ni en service ni surveillés, et qui sont stationnés sur des aérodromes. Elles doivent également en retirer les passerelles. Chaque fois que les aéronefs sont remis en service, les compagnies aériennes doivent vérifier qu'aucune personne non autorisée ou marchandise, qui peut compromettre la sûreté du vol, ne se trouve à bord.

worden, dan worden deze ruimten afgesloten met veiligheidsglas, kogelvrij glas of een andere veiligheidsvoorziening, goedgekeurd door de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart. Indien deze afsluiting uit vensters bestaat, die kunnen geopend worden, moeten deze laatste vergrendeld zijn.

Art. 31. De lokalisatie van eventuele bagagekluisen wordt zodanig gekozen dat de risico's voor het publiek bij een eventuele ontploffing in deze kluisen tot een minimum beperkt worden.

Indien deze kluisen zich in het luchthavengebouw bevinden, omvat hun opbouw een luchtkanaal dat zodanig opgevat is dat de vernietigende kracht van een eventuele explosie afgewend wordt van de zones, toegankelijk voor personen en de wezenlijke installaties van het luchtvaartterrein niet kan raken.

Art. 32. De nodige ruimte voor het onderbrengen van een coördinatiecentrum voor de veiligheids- en hulpdiensten wordt in het luchthavengebouw voor passagiers ter beschikking gesteld.

Art. 33. De nodige lokalen voor het onderbrengen van de veiligheidsdiensten van de overheid worden ter beschikking gesteld. Deze lokalen worden voorzien in de gebouwen waar deze diensten hun voornaamste activiteiten uitoefenen.

Art. 34. Er wordt voldoende ruimte ter beschikking gesteld van de luchtvaartmaatschappijen om deze toe te laten de vereiste procedures na te leven teneinde na te gaan of alle eigenaars van door dezen ingeschreven bagage zich ook aan boord bevinden.

Art. 35. De plannen van nieuwe luchthavengebouwen voor passagiers worden, wat de beveiligingsvoorzieningen betreft, goedgekeurd door de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart, na advies van het betreffend plaatselijk veiligheidscomité.

Hetzelfde geldt voor de plannen tot wijziging aan bestaande gebouwen of voor de inrichting in het luchthavengebouw van voorzieningen die een invloed kunnen hebben op de beveiliging.

HOOFDSTUK V. — De luchtvaartmaatschappijen met een Belgische machtiging, exploitatievergunning of thuishaven

Art. 36. De luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, moeten de beveiligingsvoorschriften naleven opgenomen in hun beveiligingsprogramma's. Deze verplichting geldt eveneens voor het personeel dat voor hun rekening werkt; dit personeel omvat onder meer de aangestelden van de luchtvaartmaatschappijen, hun veiligheidspersoneel, de bemanningsleden, het passagepersoneel en het personeel belast met het onderhoud en de afhandeling. De beveiligingsprogramma's dienen evenals iedere latere wijziging ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart, die desgevallend zelf wijzigingen aan de programma's kan opleggen. De programma's worden ter beschikking gesteld van alle betrokken personen en voortdurend bijgehouden. De directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart kan bijkomende beveiligingsprogramma's opleggen aan voormelde luchtvaartmaatschappijen, geldend op buitenlandse luchthavens.

Art. 37. De luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, mogen slechts passagiers en hun handbagage aan boord van een luchtvaartuig vervoeren voor zover deze het voorwerp hebben uitgemaakt van een veiligheidscontrole, uitgevoerd overeenkomstig de normen goedgekeurd door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart.

Art. 38. De luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, mogen geen bagage vervoeren van passagiers die zich niet aan boord van het luchtvaartuig bevinden tenzij de van de passagiers gescheiden bagage het voorwerp heeft uitgemaakt van een andere veiligheidscontrole uitgevoerd overeenkomstig de normen goedgekeurd door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart.

Art. 39. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart bepaalt de door de luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, te nemen beveiligingsmaatregelen voor de bagage, de catering, de vracht en de post die door hen vervoerd wordt.

Art. 40. De luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, staan in voor de toegangskontrolé van alle personen tot hun in dienst zijnde luchtvaartuigen. Zij dienen de toegangdeuren af te sluiten van de luchtvaartuigen die niet in dienst of onbewaakt zijn. Zij dienen er tevens de loopbruggen van terug te trekken. Telkenmale de luchtvaartuigen terug in dienst genomen worden dienen de luchtvaartmaatschappijen na te gaan of zich geen onbevoegde personen of goederen, die de beveiliging van de vluchten in het gedrang kunnen brengen, aan boord bevinden.

Art. 41. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique détermine les prescriptions de sûreté en vigueur à bord des aéronefs en vol des compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2. Il détermine également les conditions dans lesquelles les passagers présentant des risques particuliers sur le plan de la sûreté, peuvent être transportés à bord des aéronefs précités.

Art. 42. Sauf dérogations accordées prévues par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le directeur général de l'administration de l'aéronautique, les membres d'équipage ou les passagers ne peuvent, dans l'espace réservé aux passagers, à bord d'aéronefs de compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, être en possession d'armes, d'explosifs, ou d'objets pouvant être utilisés comme tels, y compris les imitations d'armes. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut déterminer la liste de ces objets.

Art. 43. Les membres d'équipage ou les passagers ne peuvent se trouver à bord d'aéronefs de compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, s'ils sont en état d'ébriété.

Art. 44. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut, si les circonstances l'exigent, imposer aux compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, des mesures de sûreté complémentaires. Il peut en outre leur interdire l'utilisation de certaines routes ou de certains aéroports, pour des raisons de sûreté.

Art. 45. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique détermine les documents relatifs à la sûreté des vols qui doivent se trouver à bord des aéronefs des compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2.

Art. 46. Les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, transmettent au responsable de la sûreté de l'administration de l'aéronautique, une copie de toutes les instructions de sûreté élaborées par elles à l'attention de leur personnel.

Art. 47. Pour chaque aéroport qu'elles utilisent régulièrement, les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, désignent un responsable de la sûreté résidant sur place. Celui-ci transmet au responsable de la sûreté de l'administration de l'aéronautique aux périodes fixées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique, un rapport d'évaluation concernant les mesures de sûreté en vigueur pour cette compagnie sur cet aéroport. Ce rapport est établi conformément aux prescriptions du directeur général de l'administration de l'aéronautique. Ces responsables de la sûreté sont tenus de suivre une formation en matière de sûreté aéronautique, organisée par l'administration de l'aéronautique dans le cadre du Comité national de sûreté de l'aviation civile, selon les modalités fixées par le directeur général de cette administration.

Art. 48. Les membres d'équipage de conduite et de cabine des aéronefs d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5 700 kg, exploités par les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, doivent, avant leur entrée en service, avoir subi la formation de base en matière de lutte contre le terrorisme et la criminalité, organisée par l'administration de l'aéronautique. Ils sont ensuite tenus de suivre, tous les quatre ans, les cours de recyclage en matière de lutte contre le terrorisme et la criminalité, organisés par cette administration dans le cadre du Comité national de sûreté de l'aviation civile.

Les membres d'équipage de conduite et de cabine qui sont en service à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, doivent avoir suivi la formation de base visée à l'alinéa premier avant le 31 décembre 1992.

Art. 49. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'administration de l'aéronautique désigne les autres membres du personnel visé à l'article 38 qui, en raison de la nature de leur fonction, doivent suivre une formation spécifique en matière de sûreté aéronautique, organisée par l'administration de l'aéronautique dans le cadre du Comité national de sûreté de l'aviation civile. Il détermine le contenu et les modalités de cette formation.

CHAPITRE VI. — Des incidents concernant la sûreté

Art. 50. Les compagnies aériennes informent immédiatement les services de police de l'aéroport concerné et le service de sûreté de l'administration de l'aéronautique de toute menace, alerte à la bombe ou de tout détournement qui concerne ou peut concerner des vols de ces compagnies au départ ou à destination d'un aéroport belge.

Art. 41. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart bepaalt de beveiligingsvoorschriften geldend aan boord van de luchtvaartuigen in vlucht van de luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2. Hij bepaalt tevens de voorwaarden waaronder passagiers met bijzondere veiligheidsrisico's aan boord van voormelde luchtvaartuigen vervoerd worden.

Art. 42. Behoudens afwijkingen toegestaan door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart mogen bemanningsleden of passagiers, in de passagiersruimte, aan boord van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, niet in het bezit zijn van wapens, explosieven of goederen die als dusdanig kunnen aangewend worden, met inbegrip van namaakwapens. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart kan de lijst van deze voorwerpen vaststellen.

Art. 43. Bemanningsleden of passagiers mogen zich niet in dronken toestand aan boord van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, bevinden.

Art. 44. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart kan, indien de omstandigheden dit vereisen, bijkomende beveiligingsmaatregelen opleggen aan de luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2. Desgevallend kan hij hen, om veiligheidsredenen, het gebruik van bepaalde routes of bepaalde luchthavens verbieden.

Art. 45. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart bepaalt de documenten inzake de beveiliging van de vluchten die zich aan boord van de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, moeten bevinden.

Art. 46. De luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, maken van alle door hen uitgewerkte beveiligingsinstructies bestemd voor hun personeel een afschrift over aan de veiligheidsverantwoordelijke van het bestuur der luchtvaart.

Art. 47. De luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, wijzen voor ieder door hen regelmatig aangedaan luchtvaartterrein een ter plaatse verblijvende veiligheidsverantwoordelijke aan. Deze maakt, op de door de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart vastgestelde tijdstippen een evaluatierapport, inzake de beveiligingsmaatregelen geldend voor de betreffende maatschappij op het betreffende luchtvaartterrein over de veiligheidsverantwoordelijke van het bestuur der luchtvaart. Dit rapport wordt opgesteld overeenkomstig de voorschriften van de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart. Deze veiligheidsverantwoordelijken dienen een vorming luchtvaartbeveiliging, georganiseerd door het bestuur der luchtvaart in het kader van het Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart, te volgen, overeenkomstig de modaliteiten vastgesteld door de directeur-generaal van dit bestuur.

Art. 48. De leden van het stuur- en cabinepersoneel van luchtvaartuigen met een hoogst toegelaten totaal gewicht van 5 700 kg of meer, geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappijen, bedoeld bij artikel 2, lid 2, vóór hun indiensttreding de basisopleiding terrorisme- en criminaliteitsbestrijding, georganiseerd door het bestuur der luchtvaart, gevolgd hebben. Vervolgens dienen zij om de vier jaar de bijscholingscursussen terrorisme- en criminaliteitsbestrijding te volgen die door dat bestuur in het kader van het Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart worden georganiseerd.

De leden van het stuur- en cabinepersoneel die in dienst zijn bij het van kracht worden van dit besluit, moeten de in het eerste lid bedoelde basisopleiding vóór 31 december 1992 gevolgd hebben.

Art. 49. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart bepaalt de overige leden van het personeel bedoeld in artikel 38 die, gelet op de aard van hun functie, een bijzondere vorming inzake luchtvaartbeveiliging, georganiseerd door het bestuur der luchtvaart in het kader van het Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart dienen te volgen. Hij bepaalt de inhoud en de modaliteiten van deze vorming.

HOOFDSTUK VI. — Incidenten inzake de beveiliging

Art. 50. De luchtvaartmaatschappijen lichten de politiediensten van de betreffende luchthaven en de veiligheidsdienst van het bestuur der luchtvaart onverwijld in over iedere dreiging, bommelding of kaping die vluchten van deze maatschappijen naar of van een Belgische luchthaven betreft of kan betreffen.

Art. 51. Les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, informent dans les plus brefs délais le service de sûreté de l'Administration de l'Aéronautique de tout incident qui compromet ou qui aurait pu compromettre la sûreté du vol et de toute menace, alerte à la bombe, tentative de détournement ou de tout détournement, ainsi que des mesures qu'elles ont éventuellement prises. Le pilote commandant de bord concerné établit également, au plus tôt et en principe dans les dix jours, un rapport écrit à l'attention du directeur général de l'administration de l'aéronautique, sur le formulaire prévu à cette fin. Le directeur général de l'administration de l'aéronautique définit les procédures applicables en cas d'alerte à la bombe ou de détournement.

Art. 52. Les autorités aéroportuaires locales des aérodromes visés à l'article 2, alinéa premier, informent immédiatement le service de sûreté de l'administration de l'aéronautique, de tout incident sur ces aéroports qui compromet ou aurait pu compromettre la sûreté de l'aviation ainsi que de toute menace ou alerte à la bombe.

CHAPITRE VII. — Dispositions générales

Art. 53. Les inspections et les contrôles de sûreté ou d'accès prévus au présent arrêté sont exécutés conformément aux prescriptions et conditions imposées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le directeur général de l'administration de l'aéronautique. Les équipements doivent satisfaire aux normes approuvées par lui.

Art. 54. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique désigne les fonctionnaires de l'administration de l'aéronautique chargés de veiller au respect des prescriptions de sûreté aéronautique sous l'autorité directe du directeur général de l'administration de l'aéronautique. A cette fin, ils ont libre accès aux lieux où ces prescriptions sont d'application et sur les vols effectués par les compagnies aériennes visées à l'article 2, alinéa 2, sans que ces dernières ne puissent porter de frais en compte.

CHAPITRE VIII. — Dispositions transitoires et finales

Art. 55. Les dispositions des articles 21 à 26 ne sont d'application qu'au 1^{er} janvier 1996 en ce qui concerne les aérogares ou parties d'aérogares pour passagers existant au 1^{er} janvier 1989.

Art. 56. Les dispositions des articles 27, alinéa premier, 28, 30 et 31 ne sont applicables qu'à partir du 1^{er} janvier 1993 dans les aérogares pour passagers des aérodromes d'Anvers-Deurne, de Charleroi-Gosselies, de Liège-Bierset et d'Ostende.

Art. 57. Sont abrogés :

1^o le § 3.3.1., le § 3.3.2. et la section 7.8. de l'annexe à l'arrêté ministériel du 13 février 1970 portant règlement fixant les mesures techniques à prendre pour l'exploitation dans le transport aérien commercial des avions d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5 700 kg;

2^o l'arrêté ministériel du 21 mars 1990 réglementant les prescriptions de sûreté en vigueur dans les aérogares pour passagers;

3^o l'arrêté ministériel du 1^{er} juin 1990 réglementant les prescriptions de sûreté en vigueur pour les titulaires d'une autorisation d'exploitation de services aériens réguliers et pour les titulaires d'un permis d'exploitation de transports aériens non réguliers;

4^o l'arrêté ministériel du 6 décembre 1990 réglementant les prescriptions de sûreté en vigueur dans les aérodromes et leurs dépendances.

Art. 58. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 59. Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 3 mai 1991.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Art. 51. De luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, lichten de veiligheidsdienst van het bestuur der luchtvaart onverwijld in over ieder incident dat de beveiliging van de vlucht in het gedrang brengt of had kunnen brengen en over iedere dreiging, bommelding, poging tot kaping of kaping, evenals van de desgevallend door hen getroffen maatregelen. De betrokken gezagvoerder brengt eveneens ten spoedigste, in principe binnen de tien dagen, schriftelijk verslag uit bij de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart op het daartoe voorziene formulier. De directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart bepaalt de procedures van toepassing in geval van bommelding of kaping.

Art. 52. De lokale luchthavenautoriteiten van de luchtvaartterreinen bedoeld bij artikel 2, eerste lid, lichten de veiligheidsdienst van het bestuur der luchtvaart onverwijld in over ieder incident op deze luchthavens dat de beveiliging van de luchtvaart in het gedrang brengt of had kunnen brengen evenals over iedere dreiging of bommelding.

HOOFDSTUK VII. — Algemene bepalingen

Art. 53. De bij dit besluit voorziene inspecties en veiligheids- of toegangskontroles worden uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften en onder de voorwaarden opgelegd door de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart. De uitrustingen dienen te voldoen aan de door hem goedgekeurde normen.

Art. 54. De Minister belast met het bestuur der luchtvaart wijst de ambtenaren van het bestuur der luchtvaart aan die onder het rechtstreeks gezag van de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart toezicht uitoefenen op de naleving van de luchtvaartbeveiligingsvoorschriften. Daartoe hebben zij vrije toegang tot de plaatsen waar deze voorschriften gelden evenals tot de vluchten uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappijen bedoeld bij artikel 2, lid 2, waarvoor door deze laatste geen kosten kunnen aangerekend worden.

HOOFDSTUK VIII. — Overgangs- en slotbepalingen

Art. 55. De bepalingen van de artikelen 21 tot en met 26 zijn op de vóór 1 januari 1989 bestaande luchthavengebouwen voor passagiers of gedeelten van deze gebouwen maar van toepassing vanaf 1 januari 1996.

Art. 56. De bepalingen van de artikelen 27, eerste lid, 28, 30 en 31 zijn op de luchthavengebouwen voor passagiers van de luchtvaartterreinen van Antwerpen-Deurne, Charleroi-Gosselies, Luik-Bierset en Oostende maar van toepassing vanaf 1 januari 1993.

Art. 57. Opgeheven worden :

1^o de § 3.3.1., de § 3.3.2. en de afdeling 7.8. van de bijlage bij het ministerieel besluit van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de technische maatregelen worden vastgesteld die moeten genomen worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer met een hoogst toegelaten totaalgewicht van 5 700 kg en meer;

2^o het ministerieel besluit van 21 maart 1990 houdende regeling van de beveiligingsvoorschriften geldend in luchthavengebouwen voor passagiers;

3^o het ministerieel besluit van 1 juni 1990 houdende regeling van de beveiligingsvoorschriften geldend voor de houders van een machtiging tot exploitatie van geregelde luchtvaartdiensten en voor de houders van een exploitatievergunning voor niet geregeld luchtvervoer;

4^o het ministerieel besluit van 6 december 1990 houdende regeling van de beveiligingsvoorschriften geldend op luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden.

Art. 58. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 59. Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 3 mei 1991.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE