

## Bijlage — Annexe

	Federale Overheidsdienst Kanselarij van de Eerste Minister — Service public fédéral Chancellerie du Premier Ministre	Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking — Service public fédéral Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement
Niveau 1	10	4
Niveau 2 +	2	0
Niveau 2	18	3
Niveaus/x 3 - 4	12	5

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 20 september 2002 tot vaststelling van de wijze waarop de personeelsleden van de Belgische Federale Voorlichtingsdienst in dienst worden genomen door de Federale Overheidsdienst Kanselarij van de Eerste Minister en door de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,  
G. VERHOFSTADT

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
L. MICHEL

De Minister van Ambtenarenzaken,  
L. VAN DEN BOSSCHE

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 20 septembre 2002 déterminant les modalités d'engagement des membres du personnel du Service Fédéral belge d'Information par le Service public fédéral Chancellerie du Premier Ministre et par le Service public fédéral Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,  
G. VERHOFSTADT

Le Ministre des Affaires étrangères,  
L. MICHEL

Le Ministre de la Fonction publique,  
L. VAN DEN BOSSCHE

MINISTERIE VAN VERKEER  
EN INFRASTRUCTUUR

N. 2002 — 3413

[C — 2002/14211]

**19 JULI 2002. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen**

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

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 § 1, gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 23 november 2000;

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

Gelet op het advies 33.362/4 van de Raad van State gegeven op 12 juni 2002;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** In artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen worden volgende wijzigingen aangebracht.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS  
ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 2002 — 3413

[C — 2002/14211]

**19 JUILLET 2002. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

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, § 1<sup>er</sup> modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air, modifié par l'arrêté royal du 23 novembre 2000;

Considérant que les Gouvernements de région ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis 33.362/4 du Conseil d'Etat donné le 12 juin 2002;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air, sont apportées les modifications suivantes.

In de Nederlandse tekst wordt de definitie « Rijbaan » vervangen door de volgende definitie :

« Rijbaan : een bepaald gedeelte op een landluchtvaartterrein aangelegd voor het voortbewegen van luchtvaartuigen op de grond en bestemd om de verbinding te verzekeren tussen twee gedeelten van het luchtvaartterrein, inzonderheid :

a) toegangsweg tot een vliegtuigparkeerplaats : gedeelte van een verkeersterrein aangeduid als rijbaan en enkel bestemd om de toegang toe te laten tot een vliegtuigparkeerplaats;

b) verkeersterreinrijbaan : gedeelte van een rijbanennet op een verkeersterrein gevestigd en bestemd om de weg aan te duiden die dient om naar dit terrein te rijden;

c) snelle uitgangsbahn : rijbaan die volgens een scherpe hoek op een startbaan aansluit en die zo ontworpen is dat een landend vliegtuig de startbaan kan verlaten tegen een hogere snelheid dan de op de andere uitgangsbahn toegelaten snelheden, waardoor de bezettingsduur van de startbaan tot een minimum kan beperkt worden ».

2° De volgende definitie wordt ingelast :

« Transponder : zender/ontvanger die een antwoord signaal uitzendt van zodra hij op de juiste manier ondervraagd wordt (ondervraging en antwoord gebeuren op verschillende frequenties) ».

**Art. 2.** Artikel 35 van hetzelfde besluit, wordt aangevuld als volgt :

« f) elke VFR nachtvlucht ».

**Art. 3.** De tabel van artikel 71 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende tabel :

Dans le texte néerlandais, la définition « Rijbaan » est remplacée par la définition suivante :

« Rijbaan : een bepaald gedeelte op een landluchtvaartterrein aangelegd voor het voortbewegen van luchtvaartuigen op de grond en bestemd om de verbinding te verzekeren tussen twee gedeelten van het luchtvaartterrein, inzonderheid :

a) toegangsweg tot een vliegtuigparkeerplaats : gedeelte van een verkeersterrein aangeduid als rijbaan en enkel bestemd om de toegang toe te laten tot een vliegtuigparkeerplaats;

b) verkeersterreinrijbaan : gedeelte van een rijbanennet op een verkeersterrein gevestigd en bestemd om de weg aan te duiden die dient om naar dit terrein te rijden;

c) snelle uitgangsbahn : rijbaan die volgens een scherpe hoek op een startbaan aansluit en die zo ontworpen is dat een landend vliegtuig de startbaan kan verlaten tegen een hogere snelheid dan de op de andere uitgangsbahn toegelaten snelheden, waardoor de bezettingsduur van de startbaan tot een minimum kan beperkt worden ».

2° La définition suivante est insérée :

« Transpondeur : émetteur/récepteur qui transmet un signal de réponse lorsqu'il est convenablement interrogé (interrogation et réponse s'effectuant sur des fréquences différentes) ».

**Art. 2.** L'article 35 du même arrêté est complété comme suit :

« f) tout vol VFR de nuit ».

**Art. 3.** Le tableau de l'article 71 du même arrêté, est remplacé par le tableau suivant :

Tabel *		
Klasse van het luchtruim	A***BCDE	F G
		Boven 900 m (3.000 ft) AMSL of meer dan 300 m (1.000 ft) indien de laatste waarde hoger is.
Afstand tot de wolken	1.500 m horizontaal 300 m (1.000 ft) verticaal	Op 900 m (3.000 ft) en op minder dan of op 300 m (1.000 ft) boven de grond indien de laatste waarde hoger is.
Vliegzicht	8 km op 3.050 m (10.000 ft) AMSL of erboven 5 km beneden 3.050 m (10.000 ft) AMSL.	Buiten de wolken en met zicht op het aardoppervlak. 5 km **

Tableau *		
Classe d'espace aérien	A***BCDE	F G
		Au-dessus de 900 m (3.000 ft) AMSL, ou à plus de 300 m (1.000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé.
Distance aux nuages	1.500 m horizontalement 300 m (1.000 ft) verticalement	A 900 m (3.000 ft) et au-dessous ou à 300 m (1.000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé.
Visibilité en vol	8 km à 3.050 m (10.000 ft) AMSL ou au-dessus 5 km au-dessous de 3.050 m (10.000 ft) AMSL.	Hors des nuages et en vue de la surface. 5 km **

\* Wanneer de hoogte van de overgangsalitude lager is dan 3.050 m (10.000 ft) AMSL, moet men FL 100 gebruiken in plaats van 10.000 ft

\*\* Indien de bevoegde ATS overheid het voorschrijft :

a) kunnen lagere vliegzichten, maar niet hoger dan 1.500 m, toegelaten worden voor vluchten uitgevoerd :

1) met snelheden die toelaten om, rekening houdend met de zichtbaarheid, ieder ander luchtvaartuig of iedere hindernis tijdig waar te nemen teneinde een botsing te vermijden; of

2) in omstandigheden waarin het normaal weinig waarschijnlijk is met andere vliegtuigen in aanraking te komen, bijvoorbeeld in gebieden met weinig luchtverkeer of voor luchtarbeid op lage altitude;

b) mogen de helicopters toegelaten worden te vliegen met een vliegzicht lager dan 1.500 m indien zij vliegen met een snelheid die hen toelaat ieder ander luchtvaartuig of iedere hindernis tijdig waar te nemen teneinde een botsing te vermijden.

\*\*\* De VMC minima in het luchtruim van klasse A worden gegeven bij wijze van aanduiding voor de piloten; zij impliceren niet de aanvaarding van de VFR vluchten in het luchtruim van klasse A.

**Art. 4.** In artikel 73 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de bestaande tekst zal paragraaf 1 vormen;

2° punt 1 van paragraaf 1 wordt geschrapt;

3° er wordt een paragraaf 2 toegevoegd luidende :

« § 2. Met uitzondering voor ballons en ultralichte motorluchtvaartuigen, worden nachtvluchten volgens de zichtvliegvoorschriften toegelaten onder de volgende voorwaarden :

1° enkel van of naar luchtvaartterreinen goedgekeurd voor nachtvlucht;

2° a) in een gecontroleerd luchtruim : in overeenkomst met de klaringen van de betrokken luchtverkeersleidingen;

b) in een niet gecontroleerd luchtruim : tussen 1.000 ft AGL en 4.500 ft MSL, op de regionale QNH en op een semi-circulaire altitude boven 3.000 ft AGL, mits een radioverbinding wordt ingesteld en behouden blijft met het vluchtinlichtingencentrum;

3° voor lokale circuitvluchten op een niet gecontroleerd luchtvaartterrein voor zover zij toestemming hebben bekomen van de daartoe door de Directeur-Generaal van het Bestuur van de Luchtvaart aangeduide persoon;

4° behalve voor de lokale vluchten moet het luchtvaartuig, naast de verplichte instrumenten, uitgerust zijn met een transponder die de ondervragingen in Mode C kan beantwoorden in 4096 codes ».

**Art. 5.** In artikel 75 worden in de Nederlandse tekst van hetzelfde besluit de woorden « uitgevoerd worden » verplaatst na het woord « luchtverkeersdienstverlening ».

**Art. 6.** In de Nederlandse tekst van bijlage 1 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de 7e rij, van de 4e kolom worden de woorden « met of zonder » vervangen door het woord « betreffende »;

2° in de 6e kolom, van de 6e tot en met de laatste rij, worden de woorden « aangewezen snelheid » geschrapt.

\* Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3.050 m (10.000 ft) AMSL, il faudrait utiliser FL 100 au lieu de 10.000 ft

\*\* Si l'autorité ATS compétente le prescrit :

a) des visibilités en vol inférieures, sans être inférieures à 1.500 m, peuvent être autorisées pour des vols effectués :

1) à des vitesses qui permettent, compte tenu de la visibilité, de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou

2) dans des circonstances où la probabilité d'une rencontre d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude;

b) les hélicoptères peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1.500 m s'ils évoluent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision.

\*\*\* Les minimums VMC dans l'espace aérien de classe A sont donnés à titre d'indication aux pilotes; ils n'impliquent pas l'acceptation des vols VFR dans l'espace aérien de classe A.

**Art. 4.** Dans l'article 73 du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° le texte actuel formera le paragraphe 1<sup>er</sup>;

2° le point 1° du paragraphe 1<sup>er</sup> est supprimé;

3° un paragraphe 2 rédigé comme suit est ajouté :

« § 2. Sauf pour les ballons et les aéronefs ultra-légers motorisés, les vols de nuit selon les règles de vol à vue sont autorisés aux conditions suivantes :

1° uniquement au départ ou à destination d'aérodromes agréés pour le vol de nuit;

2° a) dans un espace aérien contrôlé : en conformité avec les autorisations des services de contrôle de la circulation aérienne concernés;

b) dans un espace aérien non contrôlé : entre 1000 ft AGL et 4500 ft MSL, sur le QNH régional en maintenant une altitude de vol semi-circulaire au-dessus de 3000 ft AGL, pour autant qu'un contact radio soit établi et maintenu avec le centre d'information de vol;

3° pour des vols locaux dans un circuit d'aérodrome non contrôlé pour autant qu'ils soient autorisés par la personne agréée à cette fin par le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique;

4° sauf pour les vols locaux, l'aéronef doit, outre les instruments obligatoires, être équipé d'un transpondeur capable de répondre en 4096 codes aux interrogations de Mode C ».

**Art. 5.** Dans le texte néerlandais de l'article 75 du même arrêté, les mots « uitgevoerd worden » sont déplacés après le mot « luchtverkeersdienstverlening ».

**Art. 6.** Dans le texte néerlandais de l'annexe 1 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° à la 7<sup>ème</sup> ligne de la 4<sup>ème</sup> colonne les mots « met of zonder » sont remplacés par le mot « betreffende »;

2° dans la 6<sup>ème</sup> colonne, depuis la 6<sup>ème</sup> ligne jusqu'à la dernière ligne, les mots « aangewezen snelheid » sont supprimés.

**Art. 7.** In bijlage 2 van hetzelfde besluit wordt de kruishoogtentabel vervangen door de volgende tabel :

**KRUISSHOOGTENTABEL  
MAGNETISCHE GRONDKOERS**

**Art. 7.** Dans l'annexe 2 du même arrêté, le tableau des niveaux de croisière est remplacé par le tableau suivant :

**TABLEAU DES NIVEAUX DE CROISIÈRE  
ROUTE MAGNETIQUE**

van 000° tot 179° — de 000° à 179°						van 180° tot 359° — de 180° à 359°					
IFR-vluchten — Vols IFR			VFR-vluchten — Vols VFR			IFR-vluchten — Vols IFR			VFR-vluchten — Vols VFR		
Vlieg- niveau — Niveau de vol	ALTIUDE		Vlieg- niveau — Niveau de vol	ALTIUDE		Vlieg- niveau — Niveau de vol	ALTIUDE		Vlieg- niveau — Niveau de vol	ALTIUDE	
	Meter — Mètres	Voet — Pieds		Meter — Mètres	Voet — Pieds		Meter — Mètres	Voet — Pieds		Meter — Mètres	Voet — Pieds
10	300	1000	-	-	-	20	600	2000	-	-	-
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60			65		
70			75	2300	7500	80			85		
90			95			100			105		
110			115			120			125		
130			135			140			145		
150			155			160			165		
170			175			180			185		
190						200					
210						220					
230						240					
250						260					
270						280					
290						300					
310						320					
330						340					
350						360					
370						380					
390						400					
410						430					
450						470					
490						510					
Etc...						Enz...					

**Art. 8.** Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 juli 2002.

**ALBERT**

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,  
Mevr. I. DURANT

**Art. 8.** Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 juillet 2002.

**ALBERT**

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,  
Mme I. DURANT