

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2003 — 1754

[C — 2003/14105]

**7 AVRIL 2003. — Arrêté royal
modifiant l'arrêté royal du 10 janvier 2000
réglementant les licences civiles de pilote d'avions**

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^{er}, modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu l'arrêté royal du 10 janvier 2000 réglementant les licences civiles de pilote d'avions, modifié par l'arrêté royal du 13 mars 2002;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 34.182/4 du 19 février 2003;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 10 janvier 2000 réglementant les licences civiles de pilote d'avions, modifié par l'arrêté royal du 13 mars 2002 sont apportées les modifications suivantes :

1° la définition suivante est insérée après la définition « avion multipilote » :

« Copilote : titulaire d'une licence de pilote qui exerce toutes les fonctions de pilote, sauf celle de commandant de bord, sur un avion certifié pour être piloté par un équipage d'au moins deux pilotes ou lorsque la présence d'au moins deux pilotes est requise par la réglementation opérationnelle. N'entre pas dans cette définition, le pilote qui se trouverait à bord d'un avion à seule fin de recevoir de l'instruction en vol en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification. »;

2° la définition « Planeur avec dispositif d'envol incorporé (TMG) » est modifiée comme suit :

« planeur ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat des JAA, qui est capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol. »;

3° la définition suivante est insérée après la définition « nuit » :

« directeur général » : le directeur général de la direction générale du Transport aérien;

4° il est ajouté un paragraphe 3 rédigé comme suit :

Chaque fois qu'il est mentionné « directeur général de l'administration de l'aéronautique » dans le présent arrêté, il faut comprendre « directeur général ».

Art. 2. L'article 2 du même arrêté est complété par la disposition suivante :

« Par l'expression « Etat membre des JAA », on entend un Etat membre à part entière des JAA en ce qui concerne l'acceptation des licences, des qualifications, des autorisations, des approbations ou des certificats. »

Art. 3. Dans l'article 7, § 1^{er}, du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par la disposition suivante :

« § 1^{er}. La licence de pilote de ligne, de pilote professionnel ou de pilote privé avec la qualification de vol aux instruments délivrée par un Etat non-membre des JAA, peut être validée pour une durée maximale d'un an à partir de la date de la première validation à condition que la licence demeure en état de validité et que son titulaire remplisse les conditions de validation déterminées par le directeur général, par référence aux dispositions du JAR-FCL. »;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2003 — 1754

[C — 2003/14105]

**7 APRIL 2003. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk
besluit van 10 januari 2000 tot regeling van de burgerlijke
vergunningen van bestuurder van vliegtuigen**

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 10 januari 2000 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 maart 2002;

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

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 34.182/4 van 19 februari 2003;

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 10 januari 2000 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 maart 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de volgende definitie wordt ingelast na de definitie « meerpiloot vliegtuig » :

« Medebestuurder : houder van een vergunning van bestuurder die al de functies van bestuurder uitoefent, behalve die van gezagvoerder, op een vliegtuig gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van ten minste twee bestuurders of onder operationele omstandigheden waarin reglementair ten minste twee bestuurders worden vereist. Valt buiten deze begripsbepaling, de bestuurder die zich aan boord van een vliegtuig zou bevinden alleen om vliegondericht, voor het behalen van een vergunning of bevoegdverklaring, te ontvangen. »;

2° de definitie « Gemotoriseerd zweefvliegtuig (TMG) » wordt als volgt gewijzigd :

« zweefvliegtuig met bewijs van luchtwaardigheid, uitgereikt of aanvaard door een JAA Lidstaat, dat in staat is op eigen kracht te starten en te klimmen overeenkomstig zijn vlieghandboek. »;

3° de volgende definitie wordt ingelast na de definitie « nacht » :

« directeur-generaal » : de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart;

4° er wordt een paragraaf 3 ingevoegd, die luidt als volgt :

Elke keer dat er « directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart » wordt vermeld in dit besluit, moet dit opgevat worden als « directeur-generaal ».

Art. 2. Artikel 2 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« Met de uitdrukking « JAA Lidstaat » wordt, met betrekking tot het aanvaarden van vergunningen, bevoegdverklaringen, toelatingen, goedkeuringen of certificaten, een volwaardig JAA Lidstaat bedoeld. »

Art. 3. In artikel 7, § 1, van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de eerste paragraaf wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 1. De vergunning van lijnbestuurder, van beroepsbestuurder of van privaat bestuurder met de bevoegdverklaring instrumentvliegen, uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA, kan geldig worden gemaakt voor een periode van maximum één jaar, ingaande op de datum van de eerste geldigmaking, op voorwaarde dat de vergunning geldig blijft en dat haar houder de voorwaarden van geldigmaking vervult, zoals bepaald door de directeur-generaal, met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL. »;

2° il est ajouté un paragraphe 4 rédigé comme suit :

« § 4. Les exigences mentionnées dans les paragraphes ci-dessus ne sont pas d'application pour les validations qui sont délivrées en bloc en vue de permettre à des compagnies étrangères d'exploiter des avions immatriculés en Belgique. »;

Art. 4. L'article 8 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 8. § 1^{er}. Une licence de pilote de ligne, de pilote professionnel ou une qualification de vol aux instruments délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être convertie en une licence belge équivalente, répondant aux normes JAR-FCL, s'il existe un accord à ce sujet entre cet Etat et la Belgique.

§ 2. Le demandeur d'une licence, visée au § 1^{er}, et, le cas échéant, d'une qualification IR, doit être titulaire d'une licence ou d'une qualification au moins équivalente, délivrée selon les normes de l'Annexe 1 à la Convention de Chicago, et pour l'obtention de celle-ci, satisfaire à toutes les exigences mentionnées dans le présent arrêté, à l'exception de la durée de la formation théorique et du nombre d'heures de formation en vol. Le crédit octroyé sur la durée de la formation est fixé de commun accord entre l'organisme responsable de la formation et le directeur général.

§ 3. Le titulaire d'une ATPL(A) délivrée conformément à l'Annexe 1^{re} à la Convention de Chicago par un Etat non-membre des JAA et qui compte 1 500 heures de vol en tant que commandant de bord ou copilote sur avions multipilotes peut être dispensé de la formation préalable requise pour pouvoir présenter les examens théoriques et pratiques ATPL(A) pour autant que sa licence comporte une qualification en cours de validité pour le type d'avion multipilote qui sera utilisé lors de l'épreuve d'aptitude ATPL(A).

§ 4. Une licence de pilote privé délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être convertie en une licence belge de pilote privé avec la qualification de classe SEP si toutes les conditions stipulées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL sont remplies.

§ 5. L'Etat non-membre des JAA qui a initialement émis la licence convertie sur base du présent article est mentionné sur la licence. »

Art. 5. L'article 10 du même arrêté est complété par un troisième alinéa rédigé comme suit :

« Lors de la délivrance, de la revalidation ou du renouvellement d'une qualification, la validité de cette qualification peut être prolongée jusqu'à la fin du mois au cours duquel l'échéance vient à terme. »

Art. 6. Dans l'article 12 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° au § 1^{er} les mots « ou de copilote » sont insérés entre les mots « de pilote commandant de bord » et les mots « d'un avion »;

2° le § 2 est supprimé;

3° le § 3 devient le § 2.

Art. 7. Dans l'article 13, § 5 du même arrêté, les mots « et d'une qualification d'instructeur » sont ajoutés après les mots « de l'ATPL(A) ».

Art. 8. A l'article 17 du même arrêté royal est inséré un deuxième alinéa, rédigé comme suit :

« La durée d'une telle dérogation est limitée à six mois. Pour une dérogation d'une durée plus longue, l'accord des Etats membres des JAA doit être obtenu. »

Art. 9. Dans l'article 19 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° au premier alinéa, les mots « pour autant que le siège de ces organismes soit établi en Belgique. » sont insérés après les mots « du JAR-FCL »;

2° deux alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les premier et deuxième alinéas :

« Les organismes (FTO ou TRTO) dont le siège est établi dans un autre Etat membre des JAA peuvent obtenir un agrément en Belgique à condition que l'autorité du pays concerné soit dans l'impossibilité de délivrer un tel agrément et que cette autorité ait à ce propos, préalablement conclu un accord avec la Belgique. »

« En cas de besoin, un FTO ou TRTO dont le siège est établi dans un Etat non-membre des JAA peut être agréé par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL. »

2° hij wordt aangevuld met een paragraaf 4 die luidt als volgt :

« § 4. De eisen vermeld in de paragrafen hierboven zijn niet van toepassing voor geldigmakingen die in blok afgeleverd worden om vreemde maatschappijen toe te laten in België ingeschreven vliegtuigen uit te baten. »;

Art. 4. Artikel 8 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 8. § 1. Een vergunning van lijnbestuurder, beroepsbestuurder of een bevoegdverklaring instrumentvliegen uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA kan omgezet worden in een gelijkwaardige Belgische vergunning die aan de JAR-FCL-regels beantwoordt, indien er tussen deze Staat en België een akkoord over dit onderwerp bestaat.

§ 2. De aanvrager van een vergunning, vermeld in § 1, en, desgevallend van een IR bevoegdverklaring, moet tenminste een gelijkwaardige vergunning of bevoegdverklaring bezitten afgeleverd volgens de normen van de Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, en aan alle eisen tot het bekomen ervan vermeld in dit besluit voldoen, met uitzondering van de duur van de theoretische opleiding en het aantal uren vliegopleiding. Het toegestane krediet op de duur van de opleiding wordt overeengekomen tussen het organisme dat instaat voor zijn opleiding en de directeur-generaal.

§ 3. De houder van een ATPL(A) uitgereikt in overeenstemming met Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago door een Staat die geen lid is van de JAA en die 1 500 vliegunten als gezagvoerder of medebestuurder op meerpiloot vliegtuigen bezit kan van de vereiste opleiding vrijgesteld worden vooraleer de theoretische en praktische ATPL(A) examens kunnen afgelegd worden indien zijn vergunning een geldige bevoegdverklaring bezit voor het type meerpiloot vliegtuig dat bij de ATPL(A) vaardigheidstest zal gebruikt worden.

§ 4. Een vergunning van privaat bestuurder uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA kan omgezet worden in een Belgische vergunning van privaat bestuurder met de klassebevoegdverklaring SEP mits aan alle voorwaarden wordt voldaan die door de directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL werden bepaald.

§ 5. Op een krachtens dit artikel omgezette vergunning wordt de niet-JAA Lidstaat, die de vergunning oorspronkelijk heeft uitgereikt, vermeld. »

Art. 5. Artikel 10 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een derde lid, dat luidt als volgt :

« Bij het uitreiken, wedergeldigmaken of hernieuwen van een bevoegdverklaring mag deze bevoegdverklaring verlengd worden tot het einde van de maand waarin de vervaldatum valt. »

Art. 6. In artikel 12 van hetzelfde besluit worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 worden de woorden « of medebestuurder » ingevoegd tussen de woorden « van gezagvoerder » en « van een vliegtuig »;

2° § 2 wordt geschrapt;

3° § 3 wordt § 2.

Art. 7. In artikel 13, § 5, van hetzelfde besluit worden de woorden « en van een bevoegdverklaring als instructeur » gevoegd na de woorden « van de ATPL(A) ».

Art. 8. In artikel 17 van hetzelfde besluit wordt een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt :

« Een dergelijke afwijking wordt beperkt in de tijd tot zes maanden. Voor een afwijking van een langere duur moet het akkoord van de JAA-Lidstaten bekomen worden. »

Art. 9. In artikel 19 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de woorden « voorzover de hoofdzetel van deze organismen gevestigd is in België » ingevoegd na de woorden « van de JAR-FCL »;

2° tussen het eerste en het tweede lid worden twee nieuwe leden ingelast, die als volgt luiden :

« Organismen (FTO of TRTO) waarvan de hoofdzetel in een andere JAA Lidstaat gevestigd is, kunnen een goedkeuring bekomen in België mits de overheid van het betrokken land niet in de mogelijkheid is dergelijke goedkeuring af te leveren en deze overheid hierover met België voorafgaand een akkoord afsloot. »

« Indien de noodzaak zich voordoet kan een FTO of TRTO waarvan de hoofdzetel buiten een JAA Lidstaat gevestigd is, goedgekeurd worden door de directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL. »

Art. 10. Dans l'article 22 du même arrêté, le § 4 est remplacé par la disposition suivante :

« § 4. Nul ne peut détenir simultanément plus d'une licence JAR-FCL pour avions et plus d'un certificat médical JAR-FCL. »

Art. 11. Dans l'article 38 du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le paragraphe 1^{er}, le deuxième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Le directeur général, par référence aux normes du JAR-FCL, peut créditer un certain nombre des heures précitées. »;

2° dans le paragraphe 2, le deuxième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Sur ces 200 heures de vol :

— 30 heures peuvent avoir été effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une PPL(H); ou

— 100 heures peuvent avoir été effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une CPL(H); ou

— 30 heures peuvent avoir été effectuées en tant que pilote commandant de bord sur moto-planeurs ou planeurs. »

Art. 12. Dans l'article 43, § 3 du même arrêté, un point 6° rédigé comme suit est inséré :

« 6° aux exigences médicales, ».

Art. 13. Dans l'article 44 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° le premier alinéa du paragraphe 3 forme le paragraphe 4;

2° le second alinéa du paragraphe 3 forme le paragraphe 5;

3° un nouveau paragraphe 3, rédigé comme suit, est inséré :

« § 3. Un candidat qui ne réussit pas toutes les sections du contrôle de compétence IR(A) avant la date d'expiration de sa qualification de vol aux instruments ne peut pas exercer les privilèges liés à cette qualification avant d'avoir présenté avec succès le contrôle de compétence. »

Art. 14. Dans l'article 47 du même arrêté est inséré un deuxième alinéa rédigé comme suit :

« Le titulaire d'une qualification de vol aux instruments doit être titulaire d'un certificat restreint de radiotéléphonie. Les examens pour l'obtention de ce certificat sont présentés en langue anglaise ».

Art. 15. L'article 55 du même arrêté est complété par les paragraphes suivants :

« § 5. Une qualification de type en cours de validité inscrite sur une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être inscrite sur une licence belge à condition que le demandeur :

— pilote régulièrement ce type d'avion;

— ait une expérience d'au moins 500 heures de vol sur ce type;

— satisfasse aux conditions de l'article 58, § 1^{er}, ou de l'article 59, selon le cas;

— réussisse un contrôle de compétence sur ce type d'avion.

§ 6. Une qualification de classe en cours de validité inscrite sur une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA, peut être inscrite sur une licence belge à condition que le demandeur :

— pilote régulièrement cette classe d'avions;

— ait une expérience d'au moins 100 heures de vol sur cette classe d'avions;

— satisfasse aux conditions de l'article 60;

— réussisse un contrôle de compétence sur cette classe d'avions.

§ 7. Une qualification de type ou de classe en cours de validité inscrite sur une licence non-JAA délivrée par un Etat membre des JAA, qui ne peut être considéré comme membre à part entière des JAA au sens de l'article 2, peut être inscrite sur une licence belge pour autant :

— que cette qualification soit en cours de validité;

— que la dernière revalidation ou le dernier renouvellement de cette qualification ait été fait selon les exigences du présent arrêté;

— qu'il soit satisfait aux conditions stipulées à l'article 58, § 1^{er}, 59 ou 60, selon le cas. »

Art. 10. In artikel 22 van hetzelfde besluit wordt § 4 vervangen door de volgende bepaling :

« § 4. Niemand mag gelijktijdig houder zijn van meer dan één JAR-FCL vergunning voor vliegtuigen en van meer dan één JAR-FCL medisch certificaat. »

Art. 11. In artikel 38 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1 wordt het tweede lid vervangen door de volgende bepaling :

« De directeur-generaal mag, met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, een bepaald aantal van voormelde vliegreuen crediteren. »;

2° in paragraaf 2 wordt het tweede lid vervangen door de volgende bepaling :

« Van deze 200 vliegreuen mogen :

— 30 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder houder van een PPL(H); of

— 100 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder houder van een CPL(H); of

— 30 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder op motorzweefvliegtuigen of zweefvliegtuigen. »

Art. 12. In artikel 43, § 3, van hetzelfde besluit wordt een punt 6° ingevoegd, dat luidt als volgt :

« 6° medische eisen, ».

Art. 13. In artikel 44 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het eerste lid van paragraaf 3 wordt paragraaf 4;

2° het tweede lid van paragraaf 3 wordt paragraaf 5;

3° een nieuwe paragraaf 3 wordt ingelast, die luidt als volgt :

« § 3. Een kandidaat die niet alle secties van de IR(A) bekwaamheidsproef slaagt vóór de vervaldatum van zijn bevoegdverklaring voor instrumentvliegen kan de voorrechten verbonden aan deze bevoegdverklaring niet uitoefenen tot hij met succes de bekwaamheidsproef heeft afgelegd. »

Art. 14. In artikel 47 van hetzelfde besluit wordt een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt :

« De houder van een bevoegdverklaring instrumentvliegen moet houder zijn van een beperkt bewijs van radiotelefonie. De examens voor het behalen van dit bewijs worden afgelegd in de Engelse taal ».

Art. 15. Artikel 55 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende paragrafen :

« § 5. Een geldige typebevoegdverklaring ingeschreven op een vergunning afgeleverd door een Staat die geen lid is van de JAA mag op een Belgische vergunning ingeschreven worden op voorwaarde dat de aanvrager :

— dit vliegtuigtype regelmatig bestuurt;

— een ervaring van ten minste 500 vliegreuen op dit type bezit;

— aan de voorwaarden van artikel 58, § 1, of van artikel 59, naargelang het geval, voldoet;

— een bekwaamheidsproef op dit vliegtuigtype slaagt.

§ 6. Een geldige klassebevoegdverklaring ingeschreven op een vergunning afgeleverd door een Staat die geen lid is van de JAA mag op een Belgische vergunning ingeschreven worden op voorwaarde dat de aanvrager :

— deze klasse van vliegtuigen regelmatig bestuurt;

— een ervaring van ten minste 100 vliegreuen in deze klasse van vliegtuigen bezit;

— aan de voorwaarden van artikel 60 voldoet;

— een bekwaamheidsproef op deze klasse van vliegtuigen slaagt.

§ 7. Een geldige type- of klassebevoegdverklaring ingeschreven op een niet-JAA vergunning uitgereikt door een JAA Lidstaat, die niet beschouwd kan worden als een volwaardige JAA Lidstaat in de zin van artikel 2, mag op een Belgische vergunning ingeschreven worden indien :

— deze bevoegdverklaring geldig is;

— de laatste wedergeldigmaking/hernieuwing van deze bevoegdverklaring gebeurde volgens de vereisten van dit besluit;

— voldaan is aan de voorwaarden bepaald in artikel 58, § 1, 59 of 60, naargelang het geval. »

Art. 16. Dans le texte néerlandais de l'article 56, § 2, 1°, le mot « en » figurant après les mots « een bekwaamheidsproef afleggen » est supprimé.

Art. 17. Dans l'article 57 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° le paragraphe 2 est remplacé par la disposition suivante :

« § 2. Revalidation : SEP (L) et/ou TMG. Pour revalider une qualification de classe SEP (L) et/ou une qualification de classe TMG, le candidat doit :

— dans les trois mois précédant la date d'expiration de la qualification, avoir réussi un contrôle de compétence avec un examinateur, soit sur un SEP (L), soit sur un TMG, ou avoir réussi un contrôle de compétence IR avec un examinateur sur un SEP(L) ou un TMG, ou

— dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification sur SEP(L) et/ou TMG avoir effectué 12 heures de vol comprenant :

a) 6 heures de vol comme commandant de bord;

b) 12 décollages et 12 atterrissages, et

c) un vol d'instruction d'au moins une heure avec un FI(A) ou un CRI(A). Ce vol peut être remplacé par n'importe quel contrôle de compétence ou épreuve d'aptitude en vue de l'obtention d'une qualification de classe ou de type. »;

2° les paragraphes 5 et 6 deviennent respectivement les paragraphes 2 et 3 du nouvel article 57bis.

Art. 18. Après l'article 57 du même arrêté, est insérée une nouvelle sous-section, rédigée comme suit :

« Sous-section 3. - Toutes les qualifications.

Art. 57bis. § 1^{er}. Le candidat qui ne réussit pas toutes les sections du contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification de type ou de classe ne peut pas exercer les privilèges liés à cette qualification avant d'avoir présenté avec succès le contrôle de compétence. »

Art. 19. Dans l'article 58 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° le paragraphe 2 devient le § 3 et les mots « Toute formation pour une » sont remplacés par les mots « La délivrance d'une »;

2° un nouveau paragraphe 2, rédigé comme suit, est inséré :

« § 2. Le demandeur qui :

— soit est détenteur d'une attestation de réussite d'un cours de formation au travail en équipage sur hélicoptères et totalise une expérience de plus de 100 heures de vol comme pilote sur hélicoptères multipilotes;

— soit totalise une expérience de plus de 500 heures de vol comme pilote sur hélicoptères multipilotes;

— soit totalise plus de 500 heures de vol comme pilote en opérations multipilotes selon les règles JAR-OPS sur les catégories d'avion monopilote JAR/FAR23 Commuter;

est considéré comme satisfaisant aux exigences du § 1^{er}, 3°. »

Art. 20. L'article 72 du même arrêté, est complété par un deuxième alinéa, rédigé comme suit :

« Un instructeur qui, le cas échéant, ne réussit pas toutes les sections du contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification d'instructeur, ne peut pas exercer les privilèges liés à cette qualification avant d'avoir présenté avec succès le contrôle de compétence. »

Art. 21. Dans l'article 74, § 2, du même arrêté, le point 2° est remplacé par la disposition suivante :

« 2° la formation au vol de nuit, pour autant qu'il ait la compétence pour effectuer des vols de nuit et qu'il :

— ait démontré son aptitude à enseigner de nuit en présence d'un instructeur qui satisfait aux exigences de l'article 75, 6° et

— satisfasse aux exigences d'expérience récente de l'article 12, § 2. »

Art. 16. In de Nederlandse tekst van artikel 56, § 2, 1°, dient het woord « en » na de woorden « een bekwaamheidsproef afleggen » te worden geschrapt.

Art. 17. In artikel 57 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 2 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 2. Wedergeldigmaking : SEP (L) en/of TMG. Om een klassebevoegdverklaring SEP (L) en/of een klassebevoegdverklaring TMG wedergeldig te maken, moet de kandidaat :

— binnen de drie maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan, geslaagd zijn voor een bekwaamheidsproef met een examinator, hetzij op een SEP(L), hetzij op een TMG, of geslaagd zijn voor een IR bekwaamheidsproef met een examinator op een SEP(L) of een TMG, of

— binnen de twaalf maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan, op SEP(L) en/of op TMG 12 vliegrepen uitgevoerd hebben inbegrepen :

a) 6 vliegrepen als gezagvoerder;

b) 12 opstijgingen en 12 landingen, en

c) een oefenvlucht van ten minste één uur met een FI(A) of een CRI(A). Deze vlucht mag vervangen worden door gelijk welke bekwaamheidsproef of vaardigheidstest voor het bekomen van een klasse- of typebevoegdverklaring. »;

2° de paragrafen 5 en 6 worden respectievelijk de paragrafen 2 en 3 van het nieuwe artikel 57bis.

Art. 18. Na artikel 57 van hetzelfde besluit wordt een nieuwe onderafdeling ingevoegd, die luidt als volgt :

« Onderafdeling 3. - Alle bevoegdverklaringen.

Art. 57bis. § 1. De kandidaat die niet voor alle secties van de bekwaamheidsproef slaagt vóór de vervaldatum van zijn type- of klassebevoegdverklaring kan de voorrechten verbonden aan deze bevoegdverklaring niet uitoefenen tot hij met succes de bekwaamheidsproef afgelegd heeft. »

Art. 19. In artikel 58 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de paragraaf 2 wordt § 3 en de woorden « Elke opleiding voor » worden vervangen door de woorden « De uitreiking van »;

2° een nieuwe paragraaf 2 wordt ingelast, die luidt als volgt :

« § 2. De aanvrager die :

— ofwel houder is van een attest van het slagen voor een opleidingscursus onderlinge samenwerking van bemanning op helikopters en een ervaring van meer dan 100 vliegrepen als piloot op meerpiloot helikopters heeft;

— ofwel een ervaring van meer dan 500 vliegrepen als piloot op meerpiloot helikopters heeft;

— ofwel meer dan 500 vliegrepen als piloot in meerpiloot operaties volgens de JAR-OPS regelgeving op éénpiloot JAR/FAR23 Commuter Categorie vliegtuigen heeft;

wordt geacht te voldoen aan de vereiste van § 1, 3°. »

Art. 20. Artikel 72 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een tweede lid, dat luidt als volgt :

« Een instructeur die, in voorkomend geval, niet voor alle secties van de bekwaamheidsproef slaagt vóór de vervaldatum van zijn instructeurbevoegdverklaring kan de voorrechten verbonden aan deze bevoegdverklaring niet uitoefenen tot hij met succes de bekwaamheidsproef afgelegd heeft. »

Art. 21. In artikel 74, § 2, van hetzelfde besluit wordt punt 2° vervangen door de volgende bepaling :

« 2° de opleiding vliegen bij nacht, voorzover hij de bevoegdheid voor het uitvoeren van nachtvluchten bezit en hij :

— zijn bekwaamheid voor het geven van onderricht bij nacht bewezen heeft ten overstaan van een instructeur die voldoet aan de vereisten van artikel 75, 6° en

— voldoet aan de eisen van artikel 12, § 2 inzake recente ervaring. »

Art. 22. Dans l'article 75 du même arrêté, le point 3° est remplacé par la disposition suivante :

« 3° le vol de nuit, pour autant qu'il ait la compétence pour effectuer des vols de nuit et qu'il :

— ait démontré son aptitude à enseigner de nuit en présence d'un instructeur qui satisfait aux exigences du point 6° ci-après,

— satisfasse aux exigences d'expérience récente de l'article 12, § 2. »

Art. 23. Dans l'article 80, § 1^{er}, du même arrêté, le point 2° est remplacé par la disposition suivante :

« 2° avoir assisté pendant la période de validité de la qualification FI(A), à un séminaire de recyclage pour instructeur de vol approuvé par le directeur général. »

Art. 24. Dans l'article 81 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le texte français les mots « de dispenser » sont ajoutés après les mots « ainsi que »;

2° l'article est complété par l'alinéa suivant :

« Si la formation pour la qualification TRI(A) a eu lieu uniquement sur simulateur, les privilèges ne permettent pas l'entraînement aux procédures d'urgence et anormales sur avion. Cette restriction peut être levée en suivant la partie requise de l'entraînement TRI(A) sur avion. »

Art. 25. Dans l'article 85 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le paragraphe 1^{er}, le point 2° est remplacé par la disposition suivante :

« 2° accompli au moins 30 heures de vol comme commandant de bord sur avions de la classe ou du type concerné dont au moins 10 heures de vol au cours des 12 derniers mois. »;

2° dans le paragraphe 2, le point 2° est remplacé par la disposition suivante :

« 2° effectué au moins 30 heures de vol comme commandant de bord sur avions de la classe ou du type concerné, dont au moins 10 heures de vol au cours des 12 derniers mois. »;

3° dans le paragraphe 3 :

— le chiffre « 50 » est remplacé par le chiffre « 10 »;

— un deuxième alinéa rédigé comme suit est inséré :

« Pour une extension des privilèges de la qualification CRI(SPA) sur avions monomoteurs à celle sur avions multimoteurs, les conditions du § 1^{er} ci-dessus doivent être remplies. »

Art. 26. Dans l'article 92 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le paragraphe 1^{er}, 1°, les mots « d'une qualification de type, ou » sont remplacés par les mots « d'une qualification de type, et »;

2° dans le paragraphe 2, 2°, les mots « un cours TRI(A) approuvé, et » sont remplacés par les mots « un cours TRI(A) approuvé »;

3° dans le paragraphe 2, 3°, le mot « et, » est ajouté après les mots « de l'aéronautique »;

4° dans le paragraphe 2, un point 4° rédigé comme suit est ajouté :

« 4° présenté un contrôle de compétence sur un simulateur du type concerné. »

Art. 27. L'article 95 du même arrêté est modifié comme suit :

1° la première phrase forme le premier alinéa de cet article;

2° le deuxième alinéa se compose de la deuxième phrase suivie du texte suivant :

« L'examineur doit avoir fait passer au moins 2 épreuves d'aptitude ou contrôles de compétence par an. Une de ces épreuves ou un de ces contrôles doit être surveillé et jugé par un inspecteur désigné par le directeur général. »

Art. 28. Dans l'article 98 du même arrêté, les mots « ou soit titulaire d'une PPL(A) et ait été précédemment détenteur d'une licence professionnelle de pilote, » sont insérés entre les mots « de pilote » et les mots « et qu'il ait effectué au moins 500 heures ».

Art. 22. In artikel 75 van hetzelfde besluit wordt punt 3° vervangen door de volgende bepaling :

« 3° het vliegen bij nacht, voorzover hij de bevoegdheid voor het uitvoeren van nachtvluchten bezit en hij :

— zijn bekwaamheid voor het geven van onderricht bij nacht bewezen heeft ten overstaan van een instructeur die voldoet aan de vereisten van punt 6° hierna, en

— voldoet aan de eisen van artikel 12, § 2 inzake recente ervaring. »

Art. 23. In artikel 80, § 1, van hetzelfde besluit wordt punt 2° vervangen door de volgende bepaling :

« 2° tijdens de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring FI(A) een bijscholing voor vlieg instructeur bijgewoond hebben die goedgekeurd is door de directeur-generaal. »

Art. 24. In artikel 81 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de Franse tekst worden de woorden « de dispenser » ingevoegd na de woorden « ainsi que »;

2° dit artikel wordt aangevuld met het volgende lid :

« Indien de opleiding voor de bevoegdverklaring TRI(A) enkel op simulator gebeurd laten de voorrechten niet toe de nood- en abnormale procedures te trainen op het vliegtuig. Deze beperking kan opgeheven worden door het vereiste deel van de training als TRI(A) op het vliegtuig te volgen. »

Art. 25. In artikel 85 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1 wordt punt 2 vervangen door de volgende bepaling :

« 2° ten minste 30 vliegreuren als gezagvoerder op vliegtuigen van de betreffende klasse of type, waarvan ten minste 10 vliegreuren tijdens de laatste 12 maanden, hebben uitgevoerd. »;

2° in paragraaf 2 wordt het punt 2° vervangen door de volgende bepaling :

« 2° ten minste 30 vliegreuren als gezagvoerder op vliegtuigen van de betreffende klasse of type, waarvan ten minste 10 vliegreuren tijdens de laatste 12 maanden, hebben uitgevoerd. »;

3° in paragraaf 3 :

— het cijfer « 50 » wordt vervangen door het cijfer « 10 »;

— een tweede lid wordt ingevoegd, dat luidt als volgt :

« Voor een uitbreiding van de bevoegdverklaring CRI(SPA) van éénmotorige naar meermotorige vliegtuigen moeten de vereisten van § 1 hiervoor vervuld zijn. »

Art. 26. In artikel 92 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1, punt 1° worden de woorden « van een typebevoegdverklaring, of » vervangen door de woorden « van een typebevoegdverklaring, en »;

2° in paragraaf 2, 2° worden de woorden « goedgekeurde cursus TRI(A) hebben gevolgd, en » vervangen door de woorden « goedgekeurde cursus TRI(A) hebben gevolgd »;

3° in paragraaf 2, 3° wordt het woord « en » ingelast na de woorden « aangeduid TRI(A) »;

4° in paragraaf 2 wordt een punt 4° ingevoegd, dat luidt als volgt :

« 4° een bekwaamheidsproef hebben afgelegd op een vluchtafbouwer van het betreffende type. »

Art. 27. Artikel 95 van hetzelfde besluit wordt als volgt gewijzigd :

1° de eerste zin vormt het eerste lid van dit artikel;

2° het tweede lid bestaat uit de tweede zin gevolgd door de volgende tekst :

« De examinator moet per jaar ten minste 2 vaardigheidstesten of bekwaamheidsproeven afgenomen hebben. Een van deze testen of proeven moet bijgewoond en beoordeeld worden door een inspecteur aangeduid door de directeur-generaal. »

Art. 28. In artikel 98 van hetzelfde besluit worden de woorden « of houder is van een PPL(A) en vroeger een professionele vergunning van bestuurder bezat, » ingevoegd tussen de woorden « van bestuurder » en de woorden « en dat hij ten minste 500 uren ».

Art. 29. Dans l'article 109 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° le paragraphe 1^{er} est complété par un troisième alinéa, rédigé comme suit :

« Le candidat qui présente l'examen ATPL(A) en deux parties, ne peut, lors de sa participation à la deuxième partie, présenter d'examen de repêchage sur les branches auxquelles il a échoué lors de la première partie. »;

2° le paragraphe 2 est remplacé par la disposition suivante :

« § 2. Le candidat qui a réussi au moins une des épreuves pendant la session initiale, obtient une réussite partielle. »;

3° dans le second tiret du paragraphe 4 la dernière phrase est remplacée par la phrase suivante :

« Ces délais prennent cours à partir de la fin du mois calendrier au cours duquel le candidat a participé pour la première fois à la session d'examen ou à la première partie de celle-ci. »

Art. 30. Dans l'article 112 du même arrêté, les mots « lors de la présentation initiale de l'examen, ou du jour de la réussite partielle » sont supprimés.

Art. 31. L'article 113 du même arrêté est complété par un deuxième alinéa, rédigé comme suit :

« Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant qui a réussi l'examen ATPL(A) peut faire valoir la réussite de cet examen pour autant que la dernière date de validité de la qualification de type inscrite sur la licence de mécanicien navigant n'ait pas expiré depuis plus de 7 ans. »

Art. 32. Dans l'article 115 du même arrêté, les points 1°, 2°, 3° et 4° sont remplacés par les points suivants :

« 1° jusqu'au 31 décembre 2005 pour les conditions de délivrance de toutes les licences sous réserve de la disposition prévue à l'article 116, § 1^{er};

2° jusqu'au 30 juin 2003 pour les conditions de renouvellement de :

— la licence de pilote privé limitée au vol au-dessus du territoire national;

— la licence restreinte de pilote professionnel.

A partir du 1^{er} juillet 2003, les qualifications reprises sur les licences précitées seront revalidées ou renouvelées conformément aux règles du présent arrêté.

3° jusqu'au 31 décembre 2009 pour les privilèges accordés par les licences conformes à l'Annexe 1 à la Convention de Chicago;

4° pour les privilèges accordés par la licence de pilote privé limitée aux vols au-dessus du territoire national et par la licence restreinte de pilote professionnel. »

Art. 33. Dans l'article 116 du même arrêté royal sont apportés les modifications suivantes :

1° dans le § 1^{er}, les mots « 30 juin 2003 » sont remplacés par les mots « 31 décembre 2005 »;

2° dans le § 2 les mots « 30 juin 2005 » sont remplacés par les mots « 31 décembre 2009 »;

3° dans le § 3, premier alinéa, les mots « 30 juin 2005 » sont remplacés par les mots « 31 décembre 2009 » et tous les mots figurant après les mots « normes JAR-FCL » sont supprimés.

4° dans le § 4 les mots « 1^{er} juillet 2005 » sont remplacés par les mots « 1^{er} janvier 2010 »;

5° un nouveau paragraphe 5, rédigé comme suit, est inséré :

« § 5. La réussite de l'examen théorique ATPL(A) prévu dans l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 précité reste valable pour la délivrance d'une ATPL(A) en vertu du présent arrêté pour autant que le candidat ait obtenu une CPL(A) avec la qualification IR(A) et que l'IR(A) associée à la CPL(A) n'ait pas expiré depuis plus de 7 ans. »

Art. 34. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 7 avril 2003.

ALBERT

Par le Roi :

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

Art. 29. In artikel 109 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1 wordt aangevuld met een derde lid, dat luidt als volgt :

« De kandidaat die het examen ATPL(A) in twee delen aflegt, kan tijdens zijn deelname aan het tweede deel nog geen herexamens afleggen over de vakken waarvoor hij in het eerste deel niet slaagde. »;

2° paragraaf 2 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 2. De kandidaat die tijdens de initiële sessie voor ten minste één van de proeven geslaagd is, is deels geslaagd. »;

3° in het tweede streepje van paragraaf 4 wordt de laatste zin vervangen door de volgende zin :

« Deze termijnen gaan in op het einde van de kalendermaand waarin de kandidaat voor de eerste maal deelnam aan de zitting of het eerste deel ervan. »

Art. 30. In artikel 112 van hetzelfde besluit worden de woorden « van de met succes afgelegde initiële sessie of vanaf de dag » en « deels » geschrapt.

Art. 31. Artikel 113 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een tweede lid, dat luidt als volgt :

« Voor de houder van een vergunning van boordwerktuigkundige die geslaagd is voor het theoretisch examen ATPL(A) blijft dit examen geldig indien de laatste geldigheidsdatum van de typebevoegdverklaring ingeschreven op zijn vergunning van boordwerktuigkundige niet meer dan 7 jaar vervallen is. »

Art. 32. In artikel 115 van hetzelfde besluit worden de punten 1°, 2°, 3° en 4° vervangen door de volgende punten :

« 1° tot 31 december 2005 voor de voorwaarden voor de uitreiking van alle vergunningen onder voorbehoud van de bepaling voorzien in artikel 116, § 1;

2° tot 30 juni 2003 voor de voorwaarden voor de hernieuwing van :

— de vergunning van privaat bestuurder, beperkt tot vluchten boven het nationaal grondgebied;

— de beperkte vergunning van beroepsbestuurder.

Vanaf 1 juli 2003 zullen de bevoegdverklaringen op voornoemde vergunningen wedergeldig gemaakt of hernieuwd worden overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.

3° tot 31 december 2009 voor de voorrechten verleend aan de vergunningen uitgereikt in overeenstemming met Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;

4° voor de voorrechten verleend door de vergunning van privaat bestuurder beperkt tot vluchten boven het nationaal grondgebied en door de beperkte vergunning van beroepsbestuurder. »

Art. 33. In artikel 116 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1 worden de woorden « 30 juni 2003 » vervangen door de woorden « 31 december 2005 »;

2° in § 2 worden de woorden « 30 juni 2005 » vervangen door de woorden « 31 december 2009 »;

3° in § 3, eerste lid, worden de woorden « 30 juni 2005 » vervangen door de woorden « 31 december 2009 » en worden alle woorden na de woorden « JAR-FCL normen » geschrapt.

4° in § 4 worden de woorden « 1 juli 2005 » vervangen door de woorden « 1 januari 2010 »;

5° een nieuwe paragraaf 5 wordt ingelast, die luidt als volgt :

« § 5. Het slagen voor het theoretisch examen ATPL(A) voorzien in het voormelde ministerieel besluit van 23 juni 1969 blijft geldig voor het afleveren van een ATPL(A) vergunning krachtens dit besluit voor zover de kandidaat een CPL(A) met de bevoegdverklaring IR(A) heeft bekomen en de aan de CPL(A) verbonden IR(A) niet vervallen is sedert meer dan 7 jaar. »

Art. 34. Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 7 april 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

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