

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2021/43109]

27 JUIN 1937. — Loi portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne. — Coordination officieuse en langue allemande

Le texte qui suit constitue la coordination officieuse en langue allemande de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne (*Moniteur belge* du 26-27 juillet 1937), telle qu'elle a été modifiée successivement par :

- la loi du 7 juin 1963 modifiant le Code pénal et la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne (*Moniteur belge* du 15 juin 1963);

- la loi du 4 août 1967 modifiant la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne (*Moniteur belge* du 29 septembre 1967);

- la loi du 6 août 1973 modifiant la loi du 27 juin 1937, portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions (*Moniteur belge* du 15 août 1973);

- la loi du 20 juillet 1976 portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, et modifiant la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne (*Moniteur belge* du 1^{er} septembre 1976);

- l'arrêté royal du 18 juillet 1977 portant coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises (*Moniteur belge* du 21 septembre 1977);

- la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (*Moniteur belge* du 27 mars 1991, *err.* du 20 juillet 1991);

- la loi du 18 juillet 1991 modifiant l'organisation du ministère public auprès des tribunaux de police (*Moniteur belge* du 26 juillet 1991);

- la loi du 10 juillet 1996 portant abolition de la peine de mort et modifiant les peines criminelles (*Moniteur belge* du 1^{er} août 1996);

- la loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale (*Moniteur belge* du 29 mai 1999, *err.* du 2 septembre 1999);

- la loi du 26 juin 2000 relative à l'introduction de l'euro dans la législation concernant les matières visées à l'article 78 de la Constitution (*Moniteur belge* du 29 juillet 2000);

- la loi-programme du 2 janvier 2001 (*Moniteur belge* du 3 janvier 2001, *err.* du 13 janvier 2001);

- la loi-programme du 30 décembre 2001 (*Moniteur belge* du 31 décembre 2001, *err.* du 6 mars 2002);

- la loi du 23 janvier 2003 relative à la mise en concordance des dispositions légales en vigueur avec la loi du 10 juillet 1996 portant abolition de la peine de mort et modifiant les peines criminelles (*Moniteur belge* du 13 mars 2003);

- l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires (*Moniteur belge* du 24 juin 2004, *add.* du 16 juillet 2004);

- la loi du 15 mai 2006 portant diverses dispositions en matière de transport (*Moniteur belge* du 8 juin 2006);

- la loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses (I) (*Moniteur belge* du 29 décembre 2008, *err.* des 10 février 2009 et 24 décembre 2009);

- la loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses (II) (*Moniteur belge* du 29 décembre 2008);

- la loi-programme du 17 juin 2009 (*Moniteur belge* du 26 juin 2009);

- la loi du 30 décembre 2009 portant des dispositions diverses (*Moniteur belge* du 31 décembre 2009, *err.* du 26 janvier 2010);

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2021/43109]

27 JUNI 1937. — Wet houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart. — Officieuze coördinatie in het Duits

De hierna volgende tekst is de officieuze coördinatie in het Duits van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart (*Belgisch Staatsblad* van 26-27 juli 1937), zoals ze achtereenvolgens werd gewijzigd bij :

- de wet van 7 juni 1963 tot wijziging van het Strafwetboek en de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart (*Belgisch Staatsblad* van 15 juni 1963);

- de wet van 4 augustus 1967 tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart (*Belgisch Staatsblad* van 29 september 1967);

- de wet van 6 augustus 1973 tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart en tot wijziging van de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen (*Belgisch Staatsblad* van 15 augustus 1973);

- de wet van 20 juli 1976 houdende goedkeuring van het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, opgemaakt te Montreal op 23 september 1971, en houdende wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart (*Belgisch Staatsblad* van 1 september 1976);

- het koninklijk besluit van 18 juli 1977 houdende coördinatie van de algemene bepalingen inzake douane en accijnzen (*Belgisch Staatsblad* van 21 september 1977);

- de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (*Belgisch Staatsblad* van 27 maart 1991, *err.* van 20 juli 1991);

- de wet van 18 juli 1991 tot wijziging van de organisatie van het openbaar ministerie bij de politierechtbanken (*Belgisch Staatsblad* van 26 juli 1991);

- de wet van 10 juli 1996 tot afschaffing van de doodstraf en tot wijziging van de criminele straffen (*Belgisch Staatsblad* van 1 augustus 1996);

- de wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie (*Belgisch Staatsblad* van 29 mei 1999, *err.* van 2 september 1999);

- de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet (*Belgisch Staatsblad* van 29 juli 2000);

- de programmawet van 2 januari 2001 (*Belgisch Staatsblad* van 3 januari 2001, *err.* van 13 januari 2001);

- de programmawet van 30 december 2001 (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 2001, *err.* van 6 maart 2002);

- de wet van 23 januari 2003 houdende harmonisatie van de geldende wetsbepalingen met de wet van 10 juli 1996 tot afschaffing van de doodstraf en tot wijziging van de criminele straffen (*Belgisch Staatsblad* van 13 maart 2003);

- het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties (*Belgisch Staatsblad* van 24 juni 2004, *add.* van 16 juli 2004);

- de wet van 15 mei 2006 houdende diverse maatregelen inzake vervoer (*Belgisch Staatsblad* van 8 juni 2006);

- de wet van 22 december 2008 houdende diverse bepalingen (I) (*Belgisch Staatsblad* van 29 december 2008, *err.* van 10 februari 2009 en 24 december 2009);

- de wet van 22 december 2008 houdende diverse bepalingen (II) (*Belgisch Staatsblad* van 29 december 2008);

- de programmawet van 17 juni 2009 (*Belgisch Staatsblad* van 26 juni 2009);

- de wet van 30 december 2009 houdende diverse bepalingen (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 2009, *err.* van 26 januari 2010);

- la loi du 29 décembre 2010 portant des dispositions diverses (I) (*Moniteur belge* du 31 décembre 2010, *err.* des 13 janvier 2011 et 24 janvier 2011);

- la loi du 21 décembre 2013 portant le Code consulaire (*Moniteur belge* du 21 janvier 2014);

- la loi-programme (I) du 26 décembre 2015 (*Moniteur belge* du 30 décembre 2015);

- la loi du 5 février 2016 modifiant le droit pénal et la procédure pénale et portant des dispositions diverses en matière de justice (*Moniteur belge* du 19 février 2016);

- la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers (*Moniteur belge* du 25 janvier 2017);

- la loi du 18 juin 2018 portant dispositions diverses en matière de droit civil et des dispositions en vue de promouvoir des formes alternatives de résolution des litiges (*Moniteur belge* du 2 juillet 2018).

Cette coordination officieuse en langue allemande a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

- de wet van 29 december 2010 houdende diverse bepalingen (I) (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 2010, *err.* van 13 januari 2011 en 24 januari 2011);

- de wet van 21 december 2013 houdende het Consulaire Wetboek (*Belgisch Staatsblad* van 21 januari 2014);

- de programmawet (I) van 26 december 2015 (*Belgisch Staatsblad* van 30 december 2015);

- de wet van 5 februari 2016 tot wijziging van het strafrecht en de strafvordering en houdende diverse bepalingen inzake justitie (*Belgisch Staatsblad* van 19 februari 2016);

- de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens (*Belgisch Staatsblad* van 25 januari 2017);

- de wet van 18 juni 2018 houdende diverse bepalingen inzake burgerlijk recht en bepalingen met het oog op de bevordering van alternatieve vormen van geschillenoplossing (*Belgisch Staatsblad* van 2 juli 2018).

Deze officieuze coördinatie in het Duits is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C – 2021/43109]

27. JUNI 1937 — Gesetz zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt — Inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache

Der folgende Text ist die inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt, so wie es nacheinander abgeändert worden ist durch:

- das Gesetz vom 7. Juni 1963 zur Abänderung des Strafgesetzbuches und des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt,

- das Gesetz vom 4. August 1967 zur Abänderung des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt,

- das Gesetz vom 6. August 1973 zur Abänderung des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt und zur Abänderung des Gesetzes vom 15. März 1874 über Auslieferungen,

- das Gesetz vom 20. Juli 1976 zur Billigung des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, abgeschlossen in Montreal am 23. September 1971, und zur Abänderung des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt,

- den Königlichen Erlass vom 18. Juli 1977 zur Koordinierung der allgemeinen Bestimmungen über Zölle und Akzisen,

- das Gesetz vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen,

- das Gesetz vom 18. Juli 1991 zur Änderung der Organisation der Staatsanwaltschaft bei den Polizeigerichten,

- das Gesetz vom 10. Juli 1996 zur Aufhebung der Todesstrafe und zur Abänderung der Kriminalstrafen,

- das Gesetz vom 3. Mai 1999 zur Regelung der Verteilung der Befugnisse infolge der Integration der Schiffsfahrtpolizei, der Luftfahrtpolizei und der Eisenbahnpolizei in die föderale Polizei,

- das Gesetz vom 26. Juni 2000 über die Einführung des Euro in die Rechtsvorschriften in Bezug auf die in Artikel 78 der Verfassung erwähnten Angelegenheiten,

- das Programmgesetz vom 2. Januar 2001,

- das Programmgesetz vom 30. Dezember 2001,

- das Gesetz vom 23. Januar 2003 zur Anpassung der gültigen Gesetzesbestimmungen an das Gesetz vom 10. Juli 1996 zur Aufhebung der Todesstrafe und zur Abänderung der Kriminalstrafen,

- den Königlichen Erlass vom 27. Mai 2004 über die Umwandlung der Brussels International Airport Company (BIAC) in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft und über die Flughafeneinrichtungen,

- das Gesetz vom 15. Mai 2006 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen im Transportwesen,

- das Gesetz vom 22. Dezember 2008 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen (I),

- das Gesetz vom 22. Dezember 2008 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen (II),

- das Programmgesetz vom 17. Juni 2009,

- das Gesetz vom 30. Dezember 2009 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen,

- das Gesetz vom 29. Dezember 2010 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen (I),

- das Gesetz vom 21. Dezember 2013 zur Einführung des Konsulargesetzbuches,

- das Programmgesetz (I) vom 26. Dezember 2015,

- das Gesetz vom 5. Februar 2016 zur Abänderung des Strafrechts und des Strafprozessrechts und zur Festlegung verschiedener Bestimmungen im Bereich der Justiz,

- das Gesetz vom 25. Dezember 2016 über die Verarbeitung von Passagierdaten,

- das Gesetz vom 18. Juni 2018 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Zivilrecht und von Bestimmungen zur Förderung alternativer Formen der Streitfalllösung.

Diese inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

MINISTERIUM DES TRANSPORTWESENS

27. JUNI 1937 — Gesetz zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt

KAPITEL 1 - Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 - Für die Anwendung des vorliegenden Gesetzes versteht man unter:

Luftfahrzeugen: alle Geräte, die sich aufgrund der von der Luft auf sie ausgeübten Reaktionskräfte in der Atmosphäre halten können,

Staatsluftfahrzeugen: Militärluftfahrzeuge und Luftfahrzeuge, die für staatliche Dienste wie Polizei und Zoll eingesetzt werden,

Privatluftfahrzeugen: alle Luftfahrzeuge, mit Ausnahme von Staatsluftfahrzeugen,

Luftfahrzeugbetreiber: eine Person, die über ein Luftfahrzeug verfügt und es für eigene Rechnung benutzt; ist der Name des Betreibers nicht im Luftfahrzeugregister oder in einem anderen amtlichen Dokument eingetragen, so gilt der Eigentümer bis zum Beweis des Gegenteils als Betreiber,

verantwortlichem Luftfahrzeugführer: eine vom Betreiber in dieser Eigenschaft eingesetzte Person oder, in dessen Abwesenheit, den ersten Piloten,

Flugplatz: jedes Luftverkehrszentrum, einschließlich der für diesen Verkehr erforderlichen Einrichtungen, oder jedes Gelände oder jede Wasserfläche, das/die, wenn auch nur vorübergehend, für Landung und Abflug von Luftfahrzeugen eingerichtet ist,

[Luftseite: die Bewegungsfläche eines Flugplatzes, angrenzendes Gelände und angrenzende Gebäude beziehungsweise Teile davon, zu denen der Zugang beschränkt ist,

Zugangskontrolle: Kontrolle anhand von Ausweiskarten, Zugangskarten, Magnetkarten oder sonstigen kodierten Karten,

Sicherheitskontrolle: Maßnahmen, mit denen verhindert werden kann, dass Waffen oder Gegenstände eingeführt werden, die zu rechtswidrigen Handlungen benutzt werden könnten,

Hauptinspektor: den Generaldirektor der Luftfahrtverwaltung in seiner Eigenschaft als Leiter der Luftfahrt- und Lufthafeninspektion,]

[beigeordnetem Hauptinspektor der Lufthafeninspektion: den Inhaber eines vom König erteilten Mandats als beigeordneter Hauptinspektor der Lufthafeninspektion.]

Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen sind die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes nur auf Privatluftfahrzeuge anwendbar.

[Art. 1 Abs. 1 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999) und Art. 11 des G. vom 30. Dezember 2009 (B.S. vom 31. Dezember 2009)]

Art. 2 - Der Verkehr einheimischer Luftfahrzeuge über das Staatsgebiet des Königreichs ist frei, vorbehaltlich der Einschränkungen, die aus vorliegendem Gesetz hervorgehen oder durch Königlichen Erlass festgelegt werden.

Für die Anwendung des vorliegenden Gesetzes umfasst das Staatsgebiet des Königreichs die an dieses Staatsgebiet angrenzenden Hoheitsgewässer.

Art. 3 - Der Verkehr ausländischer Luftfahrzeuge über das Staatsgebiet des Königreichs unterliegt der Erlaubnis des für die Luftfahrtverwaltung zuständigen Ministers.

Diese Erlaubnis ist für den Verkehr von Luftfahrzeugen, die in Staaten eingetragen sind, mit denen entsprechende Gegenseitigkeitsabkommen abgeschlossen worden sind, nicht erforderlich.

Ausländische Militärluftfahrzeuge dürfen nicht ohne Erlaubnis des Ministers der Landesverteidigung über das Staatsgebiet des Königreichs fliegen.

Art. 4 - Der König kann das Überfliegen des Staatsgebiets des Königreichs oder von Teilen davon sowohl für einheimische als auch für ausländische Luftfahrzeuge verbieten.

Art. 5 - [§ 1] - Auch weitere Rechtsvorschriften in Bezug auf die Luftfahrt werden durch Königlichen Erlass festgelegt, insbesondere in Bezug auf Luftfahrzeuge, deren Besatzung, Luftfahrt und -verkehr, für Luftfahrt und Luftverkehr vorgesehene Bereiche und öffentliche Dienste und in den Regelungen vorgesehene Rechte, Steuern, Entgelte und Gebühren, denen die Nutzung dieser Bereiche und öffentlichen Dienste unterliegt.

[§ 2 - In Bezug auf die in § 1 erwähnten Angelegenheiten kann der König jegliche Maßnahmen ergreifen, die für die Erfüllung von Verpflichtungen aus internationalen Verträgen oder den aufgrund dieser Verträge erlassenen internationalen Rechtsakten erforderlich sind.

Diese Maßnahmen können Gesetzesbestimmungen abändern, ergänzen, ersetzen oder aufheben.

Vorliegender Paragraph bildet ab seinem Inkrafttreten eine der gesetzlichen Grundlagen des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 1998 zur Regelung der Untersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt.]

[Art. 5 § 1 nummeriert durch Art. 18 des G. vom 2. Januar 2001 (B.S. vom 3. Januar 2001, Err. vom 13. Januar 2001); § 2 eingefügt durch Art. 18 des G. vom 2. Januar 2001 (B.S. vom 3. Januar 2001, Err. vom 13. Januar 2001)]

Art. 6 - Die Eintragung eines Luftfahrzeugs gemäß den in Ausführung des vorliegenden Gesetzes festgelegten Vorschriften verleiht diesem Luftfahrzeug die belgische Staatszugehörigkeit.

Art. 7 - [...]

[Art. 7 aufgehoben durch Art. 117 Nr. 6 des G. vom 18. Juni 2018 (B.S. vom 2. Juli 2018)]

Art. 7bis - [...]

[Art. 7bis eingefügt durch Art. 2 des G. vom 4. August 1967 (B.S. vom 29. September 1967) und aufgehoben durch Art. 117 Nr. 6 des G. vom 18. Juni 2018 (B.S. vom 2. Juli 2018)]

Art. 7ter - [...]

[Art. 7ter eingefügt durch Art. 3 des G. vom 4. August 1967 (B.S. vom 29. September 1967) und aufgehoben durch Art. 117 Nr. 6 des G. vom 18. Juni 2018 (B.S. vom 2. Juli 2018)]

Art. 7quater - Wenn eine Person an Bord eines belgischen Luftfahrzeugs während des Fluges verschwindet, erstellt der verantwortliche Luftfahrzeugführer im Bordbuch einen Bericht mit folgenden Informationen:

1. Angaben über die Identität der verstorbenen Person, die ihre Sterbeurkunde enthalten sollte,
2. Ort, Tag und Uhrzeit des Einsteigens dieser Person,

3. Ort (Längen- und Breitengrad), Tag und Uhrzeit ihres Verschwindens,
4. ihr vermutlicher Bestimmungsort,
5. vom Luftfahrzeug zurückgelegte Strecke,
6. Umstände des Verschwindens oder der Feststellung des Verschwindens.

Dieser Bericht wird nach Möglichkeit in Anwesenheit von zwei Personen an Bord des Luftfahrzeugs erstellt; er wird im Bordbuch vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer und von diesen Personen unterzeichnet. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer erstellt zwei von ihm unterzeichnete und beglaubigte wortgetreue Abschriften davon.

Bei der ersten Landung nach der Feststellung des Verschwindens muss der verantwortliche Luftfahrzeugführer:

a) soweit dieser im Königreich erfolgt, dafür sorgen, dass diese Abschriften bei der nächstgelegenen Luftfahrtbehörde oder in deren Ermangelung bei der nächstgelegenen Gerichtsbehörde hinterlegt werden. Die angerufene Behörde übermittelt unverzüglich eine dieser Abschriften dem Prokurator des Königs und die andere dem für die Luftfahrtverwaltung zuständigen Minister. Dieser sendet eine beglaubigte Ausfertigung an den Prokurator des Königs des Wohnsitzes des Verschwundenen beziehungsweise, falls es sich um einen Ausländer handelt, an die konsularische Behörde seiner Staatsangehörigkeit.

b) [...]

[Art. 7^{quater} eingefügt durch Art. 4 des G. vom 4. August 1967 (B.S. vom 29. September 1967); Abs. 3 Buchstabe b) aufgehoben durch Art. 5 des G. vom 21. Dezember 2013 (21. Januar 2014)]

[Art. 7^{quinquies} - [...]]

[Art. 5 des G. vom 4. August 1967 (B.S. vom 29. September 1967) und aufgehoben durch Art. 117 Nr. 6 des G. vom 18. Juni 2018 (B.S. vom 2. Juli 2018)]

Art. 8 - [...]

Luftfahrzeuge, die für einen zeitweiligen Aufenthalt im Staatsgebiet des Königreichs benutzt werden, können unter den vom Minister der Finanzen zu bestimmenden Bedingungen vorläufig unter Zollbefreiung zugelassen werden. Dieser Minister legt ebenfalls die Bedingungen fest, unter denen Luftfahrzeuge, die für Reisen ins Ausland benutzt werden, unter Zollbefreiung wiedereingeführt werden können.

[Art. 8 früherer Absatz 1 umgliedert zu Art. 8 des G. vom 18. Juli 1977 durch Art. 1 Nr. 23 des K.E. vom 18. Juli 1977 (B.S. vom 21. September 1977)]

Art. 9 - Ist Luftfahrzeugen, die über das Staatsgebiet des Königreichs ohne planmäßige Landung fliegen, eine bestimmte Strecke auferlegt, müssen sie der auferlegten Strecke folgen und sich, wenn sie dazu verpflichtet sind, durch Signale bemerkbar machen, die zu geben sind, wenn sie sich über den zu diesem Zweck bestimmten Stellen befinden. Wenn sie dazu angewiesen werden, müssen sie auf dem nächstgelegenen Zollflugplatz landen.

Art. 10 - Rechtsverhältnisse, die zwischen Personen an Bord eines Luftfahrzeugs im Flug entstehen, gelten als auf dem Staatsgebiet des Landes entstanden, dessen Staatszugehörigkeit das Luftfahrzeug besitzt, es sei denn, die Betreffenden haben die Anwendung eines bestimmten Gesetzes vereinbart.

Wenn die belgischen Gerichte zuständig sind, kann das Gericht des Landeortes rechtsgültig angerufen werden.

KAPITEL 2 - Strafbestimmungen

Art. 11 - Mit einer Gefängnisstrafe von einem bis zu sieben Tagen und mit einer Geldbuße von 10 bis zu 25 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden bestraft:

1. verantwortliche Luftfahrzeugführer, die einen Flug durchführen, ohne die in den Regelungen vorgeschriebenen Unterlagen an Bord zu haben,
2. verantwortliche Luftfahrzeugführer, die gegen die Rechtsvorschriften über die Führung von Flugunterlagen oder sonstigen Unterlagen in Bezug auf das Luftfahrzeug verstoßen,
3. Luftfahrzeugbetreiber, die der Aufforderung der zuständigen Behörden, die Bord-, Motor- und Flugzeughbücher in Bezug auf ein Luftfahrzeug binnen der für die Aufbewahrung dieser Unterlagen vorgeschriebenen Frist vorzulegen, nicht nachkommen.

[Art. 11 einziger Absatz einleitende Bestimmung abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 12 - Mit den in vorhergehendem Artikel vorgesehenen Strafen wird bestraft, wer unter Verstoß gegen die Rechtsvorschriften oder die vom befugten Personal ordnungsgemäß erteilten Befehle oder Anweisungen an Bord eines Luftfahrzeugs eine Foto- oder Filmkamera befördert oder benutzt.

Art. 13 - Mit einer Gefängnisstrafe von einem bis zu sieben Tagen und mit einer Geldbuße von 10 bis zu 25 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen wird bestraft, wer einen nicht der Öffentlichkeit zugänglichen Flugplatz oder Flugplatzbereich betritt oder dort unterwegs ist oder ohne Erlaubnis einen Flugplatz zu Zwecken, für die er nicht bestimmt ist, benutzt.

Die Gefängnisstrafe beträgt acht Tage bis zu einem Jahr und die Geldbuße 26 bis 1.000 [EUR], wenn die Tat durch Klettern, Einbruch oder Verwendung eines falschen Schlüssels, während der Nacht, in betrügerischer Absicht, mit der Absicht zu schaden oder mit Gewaltanwendung oder Drohung begangen wird.

[Art. 13 Abs. 1 und 2 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 14 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 26 bis zu 1.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden bestraft:

1. verantwortliche Luftfahrzeugführer, die ohne vorherige Erlaubnis der zuständigen Behörde auf einem Flugplatz landen oder von einem Flugplatz abfliegen,
2. verantwortliche Luftfahrzeugführer, die einen Flug mit einem Luftfahrzeug durchführen, das nicht eingetragen ist oder für das keine Lizenz oder kein Lufttüchtigkeitszeugnis vorliegt beziehungsweise dessen Lizenz oder Lufttüchtigkeitszeugnis nicht mehr gültig ist,
3. verantwortliche Luftfahrzeugführer, die ohne die erforderlichen Erlaubnisse ein Luftfahrzeug entweder für die entgeltliche Beförderung von Personen oder Gütern oder für Arbeitsluftfahrt wie Schulungsflüge, Filmaufnahmen, Werbung oder Propaganda einsetzen.

Befindet sich ein Fluggast an Bord, wird die Höchstgefängnisstrafe bis auf drei Jahre und die Höchstgeldbuße bis auf 5.000 [EUR] erhöht. Die Gefängnisstrafe wird immer ausgesprochen.

Mit denselben Strafen wird der Betreiber bestraft, der einen solchen Abflug oder eine solche Landung wissentlich zulässt.

[Art. 14 Abs. 1 einleitende Bestimmung abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000); Abs. 2 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 14bis - § 1 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 1.000 bis zu 20.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden bestraft:

1. Luftfahrzeugbetreiber, die einen Abflug oder eine Landung auf dem koordinierten Flughafen Brüssel-National durchführen, ohne über eine Zeiträume zu verfügen,

2. Luftfahrzeugbetreiber, die zwischen 23.00 und 05.59 Uhr [absichtlich] einen Abflug oder eine Landung auf dem koordinierten Flughafen Brüssel-National durchführen, ohne über eine Nachtflug-Zeiträume zu verfügen,

3. Luftfahrzeugbetreiber, die [absichtlich und wiederholt] einen Abflug oder eine Landung auf dem koordinierten Flughafen Brüssel-National zu Zeiten durchführen, die grundlegend von den ihnen zugewiesenen Zeiträumen abweichen, und dadurch den Flughafenbetrieb oder den Luftverkehr beeinträchtigen, oder die einen Abflug oder eine Landung auf dem koordinierten Flughafen Brüssel-National auf eine grundlegend andere Weise als bei der Zuweisung der Zeiträume angeben durchführen und dadurch den Flughafenbetrieb oder den Luftverkehr beeinträchtigen.

§ 2 - Der König kann die Uhrzeiten des in § 1 Nr. 2 erwähnten Nachtzeitraums anpassen.]

[Art. 14bis eingefügt durch Art. 7 des G. (I) vom 22. Dezember 2008 (B.S. vom 29. Dezember 2008); § 1 einziger Absatz Nr. 2 abgeändert durch Art. 4 Abs. 1 des G. vom 17. Juni 2009 (B.S. vom 26. Juni 2009); § 1 einziger Absatz Nr. 3 abgeändert durch Art. 4 Abs. 2 des G. vom 17. Juni 2009 (B.S. vom 26. Juni 2009)]

Art. 15 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 26 bis zu 1.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden verantwortliche Luftfahrzeugführer oder Luftfahrzeugbetreiber bestraft, die auf betrügerische Weise Luftfahrzeugbücher oder Flugunterlagen oder sonstige Unterlagen in Bezug auf ein Luftfahrzeug vor Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer oder ihrer Aufbewahrungsfrist zerstören.

[Art. 15 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 16 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Monat und mit einer Geldbuße von 26 bis zu 1.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden verantwortliche Luftfahrzeugführer bestraft, die während des Fluges die ihnen zugewiesenen Abzeichen nicht tragen.

Handelt es sich um eine unbeabsichtigte Tat, wird nur die Geldbuße ausgesprochen.

Mit einer Gefängnisstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren und mit einer Geldbuße von 100 bis zu 5.000 [EUR] werden verantwortliche Luftfahrzeugführer bestraft, die wissentlich die einem Luftfahrzeug zugewiesenen Kennzeichen verändern oder verdecken oder ein Luftfahrzeug benutzen, dessen Kennzeichen wissentlich verändert oder verdeckt worden sind.

Mit denselben Strafen wird der Betreiber des Luftfahrzeugs bestraft, der den Abflug des Luftfahrzeugs wissentlich zulässt.

[Art. 16 Abs. 1 und 3 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 17 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 26 bis zu 1.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen wird bestraft, wer ein Luftfahrzeug führt, ohne Inhaber der durch Gesetze und Verordnungen vorgeschriebenen Befähigungszeugnisse und -lizenzen zu sein.

Die Gefängnisstrafe beträgt mindestens fünfzehn Tage und die Geldbuße mindestens 300 [EUR], wenn sich zum Zeitpunkt des Vergehens ein Fluggast an Bord des Luftfahrzeugs befindet.

Mit denselben Strafen wird bestraft, wer in gleich welcher Weise das in den vorhergehenden Absätzen erwähnte Vergehen erleichtert oder begünstigt.

[Art. 17 Abs. 1 und 2 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 18 - Mit einer Geldbuße von 26 bis zu 1.000 [EUR] und mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu fünf Jahren wird bestraft, wer ohne Erlaubnis des Betreibers ein Luftfahrzeug benutzt oder zu benutzen versucht.

[Art. 18 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 19 - Mit einer Gefängnisstrafe von fünfzehn Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 100 bis zu 1.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden verantwortliche Luftfahrzeugführer bestraft, die die Führung eines Luftfahrzeugs übernehmen, obwohl ihnen die Lizenz entzogen worden ist.

Die Gefängnisstrafe beträgt mindestens drei Monate und die Geldbuße mindestens 1.000 [EUR], wenn sich zum Zeitpunkt des Vergehens ein Fluggast an Bord befindet. Die Gefängnisstrafe wird immer ausgesprochen.

[Art. 19 Abs. 1 und 2 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 20 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu drei Jahren und mit einer Geldbuße von 26 bis zu 3.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden verantwortliche Luftfahrzeugführer bestraft, die gegen die Vorschriften der Erlasse zur Ausführung von Artikel 4 des vorliegenden Gesetzes verstoßen.

Bei Flucht oder Landungsverweigerung werden sie zu einer Gefängnisstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren und zu einer Geldbuße von 1.000 bis zu 5.000 [EUR] verurteilt.

Ein verantwortlicher Luftfahrzeugführer, der gegen die in vorliegendem Artikel erwähnten Vorschriften verstößt, ist verpflichtet, auf dem nächstgelegenen belgischen Zollflugplatz oder auf dem ihm mitgeteilten Flugplatz zu landen.

Wenn er bemerkt, dass er in ein Sperrgebiet eingeflogen ist, muss er das Notsignal aussenden und sofort landen.

Hat er dies nicht bemerkt, ist er verpflichtet zu landen, sobald er dazu aufgefordert wird.

[Art. 20 Abs. 1 und 2 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 21 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 100 bis zu 1.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden verantwortliche Luftfahrzeugführer bestraft, die gegen die Verordnungsbestimmungen über Lichter und Signale sowie über den Luftfahrzeugverkehr verstoßen.

[Mit einer Geldbuße von 500 bis zu 5.000 [EUR] werden Luftfahrtunternehmen oder verantwortliche Luftfahrzeugführer bestraft, die die im Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlichten Flugstrecken, die ihnen von den Flugverkehrskontrolldiensten auferlegt werden, nicht einhalten.]

[Art. 21 Abs. 1 (früherer einziger Absatz) abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000); Abs. 2 eingefügt durch Art. 14 des G. vom 15. Mai 2006 (B.S. vom 8. Juni 2006)]

Art. 22 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 26 bis zu 1.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden verantwortliche Luftfahrzeugführer bestraft, die unter Verstoß gegen die Rechtsvorschriften Fluggäste ein- oder aussteigen lassen oder Güter ein- oder ausladen.

[Art. 22 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 23 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 26 bis zu 1.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen werden verantwortliche Luftfahrzeugführer bestraft, die eine geschlossene Ortschaft oder jeglichen sonstigen Ort, an dem eine Menschenmenge zum Zeitpunkt des Fluges versammelt ist, wie einen Strand, eine Pferderennbahn oder ein Stadion, in einer geringeren als der in den Regelungen vorgeschriebenen Höhe überfliegen.

[Art. 23 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 24 - Mit den in vorhergehendem Artikel vorgesehenen Strafen werden/wird bestraft:

1. verantwortliche Luftfahrzeugführer, die unnötigerweise einen Flug oder ein Flugmanöver durchführen, bei dem Personen an Bord des Luftfahrzeugs oder Personen und Güter am Boden gefährdet werden,
2. wer ohne Erlaubnis ein Luftfahrzeug zur Durchführung von Gymnastik- oder Gleichgewichtsübungen benutzt.

Art. 25 - Mit denselben Strafen werden verantwortliche Luftfahrzeugführer bestraft, die über einer geschlossenen Ortschaft sogenannte Kunstflüge durchführen, insbesondere Flüge mit plötzlichen Änderungen der Flughöhe oder -lage des Luftfahrzeugs oder Manöver, die eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit darstellen können.

Art. 26 - Mit einer Geldbuße von 100 bis zu 5.000 [EUR] und mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr oder mit nur einer dieser Strafen wird bestraft, wer ohne Erlaubnis Aufführungen oder Darbietungen veranstaltet, bei denen Flugbewegungen, sogenannte Kunstflüge oder Fallschirmabsprünge vorgeführt werden, und wer an diesen Aufführungen, Darbietungen, Flügen oder Sprüngen mitwirkt.

[Art. 26 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

[**Art. 26bis** - Mit einer Geldbuße von 50 bis zu 10.000 EUR wird bestraft, wer sich auf einem Flugplatz oder in dessen Nebengebieten befindet, ohne Inhaber einer in Anwendung der Bestimmungen über die Luftsicherheit erforderlichen Ausweiskarte zu sein.]

[Art. 26bis eingefügt durch Art. 15 des G. vom 15. Mai 2006 (B.S. vom 8. Juni 2006)]

Art. 27 - [§ 1 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 26 bis zu 1.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen wird bestraft:

1. wer sich an Bord eines Luftfahrzeugs befindet, ohne seine Anwesenheit durch einen regulären Flugschein oder die Zustimmung des Betreibers oder des verantwortlichen Luftfahrzeugführers rechtfertigen zu können,
2. wer es unterlässt oder sich weigert, Anweisungen zu befolgen, die vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer oder von der von ihm bestimmten Person im Hinblick auf die Sicherheit oder Sicherung des Luftfahrzeugs oder der beförderten Personen erteilt oder angezeigt werden,
3. wer im Zustand der Trunkenheit oder unter Einfluss von Betäubungsmitteln ein Luftfahrzeug betritt oder sich an Bord des Luftfahrzeugs in einen solchen Zustand bringt,
4. wer durch Worte, Handlungen oder Gebärden ein Besatzungsmitglied oder einen Fluggast bedroht, unbeschadet der eventuellen Anwendung strengerer Bestimmungen von Buch II Titel VI Kapitel II des Strafgesetzbuches,
5. wer gegen ein Besatzungsmitglied oder einen Fluggast einen sexuellen Übergriff oder eine Handlung körperlicher Gewalt begeht, unbeschadet der eventuellen Anwendung strengerer Bestimmungen von Buch II Titel VII Kapitel V des Strafgesetzbuches und von Buch II Titel VIII Kapitel I des Strafgesetzbuches,
6. wer in gleich welcher Weise die für die Einreise von Fluggästen in das Königreich erforderlichen Reisedokumente verschwinden lässt oder versucht, sie verschwinden zu lassen;
7. wer vorsätzlich die Ausrüstung eines Luftfahrzeugs oder ein Gut beschädigt, zerstört oder in Brand setzt.

Bei Rückfall binnen fünf Jahren wird die Gefängnisstrafe immer ausgesprochen.

§ 2 - Mit einer Geldbuße von 26 bis zu 1.000 EUR wird bestraft:

1. wer es unterlässt oder sich weigert, Anweisungen zu befolgen, die vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer oder von der von ihm bestimmten Person im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Ordnung und der Disziplin an Bord erteilt oder angezeigt werden,
2. wer an Bord eines Luftfahrzeugs in Bereichen raucht, in denen dies entweder aufgrund der Rechtsvorschriften oder der Vorschriften der Luftfahrtgesellschaft oder der Anweisungen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers an Bord verboten ist,
3. wer an Bord eines Luftfahrzeugs ein elektronisches Gerät benutzt, obwohl dies verboten ist,
4. wer durch Worte, Handlungen oder Gebärden ein Besatzungsmitglied oder einen Fluggast beleidigt.

Gefährdet der Schuldige in den in vorliegendem Paragraphen bestimmten Fällen die Sicherheit oder die Sicherung des Luftfahrzeugs oder der beförderten Personen ernsthaft, so wird er mit den in § 1 des vorliegenden Artikels vorgesehenen Strafen bestraft. Bei Rückfall binnen fünf Jahren wird die Gefängnisstrafe immer ausgesprochen.]

[Art. 27 ersetzt durch Art. 16 des G. vom 15. Mai 2006 (B.S. vom 8. Juni 2006)]

[**Art. 27bis** - Unbeschadet der Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio geschlossenen Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen dürfen verantwortliche Luftfahrzeugführer während eines Fluges alle angemessenen Maßnahmen ergreifen, einschließlich etwaiger Zwangsmaßnahmen, die sie für geeignet halten, um die Begehung einer in Artikel 27 aufgeführten Tat zu verhindern oder deren Fortsetzung zu unterbinden.

Verantwortliche Luftfahrzeugführer können Hilfe von anderen Besatzungsmitgliedern anfordern oder erlauben und um Hilfe von Fluggästen ersuchen oder sie erlauben - ohne Letzteres verlangen zu können -, um geeignete und angemessene Zwangsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftfahrzeugs oder von Personen oder Gütern an Bord oder zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Disziplin an Bord anzuwenden.

Weder der verantwortliche Luftfahrzeugführer, noch ein anderes Besatzungsmitglied, ein Fluggast, der Eigentümer oder Betreiber des Luftfahrzeugs oder die Person, in deren Auftrag ein Flug durchgeführt wird, kann in einem Verfahren wegen eines Schadens, den die Person erlitten hat, auf die diese geeigneten und angemessenen Maßnahmen angewendet worden sind, haftbar gemacht werden oder strafrechtlich verfolgt werden.]

[Art. 27bis eingefügt durch Art. 17 des G. vom 15. Mai 2006 (B.S. vom 8. Juni 2006)]

Art. 28 - Mit einer Geldbuße von 100 bis zu 1.000 [EUR] wird bestraft, wer aus einem Luftfahrzeug im Flug einen Gegenstand wirft oder fallen lässt, der anderen Schaden zufügen könnte.

[Art. 28 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 29 - [Mit einer Gefängnisstrafe von einem Monat bis zu drei Jahren und mit einer Geldbuße von 100 bis 5.000 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen wird bestraft, wer ohne Erlaubnis oder unter Verstoß gegen die in einer Erlaubnis festgelegten Bedingungen Sprengstoffe, Waffen oder Munition, Sendungen und Postpakete oder andere Gegenstände beziehungsweise Stoffe, deren Besitz auf einem Flugplatz oder deren Transport auf dem Luftweg durch Gesetze, Verordnungen oder Anweisungen verboten ist, auf einen Flugplatz bringt, befördert oder befördern lässt oder mit einem Luftfahrzeug befördert oder an Bord eines Luftfahrzeugs bringt.

Die in vorhergehendem Absatz erwähnten Gegenstände können im Fall einer Straftat einbehalten und beschlagnahmt werden, auch wenn sie nicht dem Verurteilten gehören.]

[Art. 29 ersetzt durch Art. 3 § 1 des G. vom 20. Juli 1976 (B.S. vom 1. September 1976); Abs. 1 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 30 - [§ 1 - Mit [einer Zuchthausstrafe] von zehn bis zu zwanzig Jahren wird bestraft:

1. wer rechtswidrig und vorsätzlich eine Handlung, durch die die Lufttüchtigkeit oder Flugsicherheit eines Privat- oder Staatsluftfahrzeugs gefährdet wird, verrichtet oder zu verrichten versucht,

2. wer unberechtigterweise durch Gewalt oder Drohungen oder durch gleich welches Mittel ein Privat- oder Staatsluftfahrzeug in Besitz nimmt oder unter seiner Kontrolle hält, es von seinem Kurs abbringt oder versucht, eine dieser Taten zu begehen.

§ 2 - Die Strafe ist [eine Zuchthausstrafe] von zwanzig bis zu dreißig Jahren:

1. wenn die Straftat einen Körperschaden, eine scheinbar unheilbare Krankheit, [eine Unfähigkeit zur Verrichtung persönlicher Arbeit von mehr als vier Monaten] oder den völligen Verlust einer Organfunktion zur Folge hat,

2. wenn die Straftat die Zerstörung des Luftfahrzeugs zur Folge hat,

3. wenn die Straftat mit der rechtswidrigen Gefangenhaltung einer oder mehrerer Personen an Bord eines Luftfahrzeugs oder einer anschließenden rechtswidrigen Gefangenhaltung einhergeht.

§ 3 - Die Strafe ist [eine lebenslängliche Zuchthausstrafe], wenn die Straftat den Tod einer oder mehrerer Personen zur Folge hat.

§ 4 - Die in Artikel 347bis des Strafgesetzbuches vorgesehenen Strafen werden angewandt, wenn die Straftat mit einer Geiselnahme oder einer anschließenden Geiselnahme einhergeht.]

[Art. 30 ersetzt durch Art. 3 § 2 des G. vom 20. Juli 1976 (B.S. vom 1. September 1976); § 1 einziger Absatz einleitende Bestimmung abgeändert durch Art. 115 Nr. 1 des G. vom 23. Januar 2003 (B.S. vom 13. März 2003); § 2 einziger Absatz einleitende Bestimmung abgeändert durch Art. 115 Nr. 2 des G. vom 23. Januar 2003 (B.S. vom 13. März 2003); § 2 einziger Absatz Nr. 1 abgeändert durch Art. 34 des G. vom 5. Februar 2016 (B.S. vom 19. Februar 2016); § 3 abgeändert durch Art. 15 vierter Gedankenstrich des G. vom 10. Juli 1996 (B.S. vom 1. August 1996)]

[Art. 30bis - Mit einer Gefängnisstrafe von einem Monat bis zu zwei Jahren und mit einer Geldbuße von 50 bis zu 500 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen wird bestraft, wer in anderen als den in vorhergehendem Artikel vorgesehenen Fällen durch irgendein Mittel den Luftverkehr böswillig aufhält oder behindert.]

[Art. 30bis eingefügt durch Art. 11 des G. vom 7. Juni 1963 (B.S. vom 15. Juni 1963) und abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 31 - Mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu sechs Monaten und mit einer Geldbuße von 26 bis zu 300 [EUR] oder mit nur einer dieser Strafen wird bestraft, wer unbeabsichtigt oder aus Mangel an Vorsicht oder Vorsorge eine Tat begeht, durch die Personen an Bord eines Luftfahrzeugs gefährdet werden können.

Hat der Unfall irgendeinen Körperschaden zur Folge, wird der Schuldige mit einer Gefängnisstrafe von einem Monat bis zu drei Jahren und mit einer Geldbuße von 50 bis zu 1.000 [EUR] bestraft.

Hat der Unfall den Tod einer Person zur Folge, beträgt die Gefängnisstrafe sechs Monate bis fünf Jahre und die Geldbuße 100 bis 1.000 [EUR].

[Art. 31 Abs. 1 bis 3 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000)]

Art. 32 - Falls das vorliegende Gesetz keine besondere Strafe für Straftaten gegen [die Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft über die Zivilluftfahrt und] die Bestimmungen der Königlichen Erlasse zur Ausführung des vorliegenden Gesetzes vorsieht, werden sie mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von [200 bis zu 4.000.000 EUR] oder mit nur einer dieser Strafen bestraft.

Straftaten gegen die von dem für die Luftfahrtverwaltung zuständigen Minister erlassenen Verordnungen werden mit einer Gefängnisstrafe [von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer Geldbuße von 200 bis zu 1.000.000 EUR] oder mit nur einer dieser Strafen bestraft.

In den Königlichen oder Ministeriellen Erlassen, aufgrund deren unter außergewöhnlichen Umständen der Verkehr von Luftfahrzeugen über bestimmten Teilen des Staatsgebiets vorübergehend verboten wird oder andere dringende Maßnahmen mit sofortiger Wirkung ergriffen werden, wird die Bekanntmachungsweise festgelegt, beispielsweise über Radio oder Anschlag auf Flugplätzen, durch die sie aufgrund der Dringlichkeit den Betroffenen zur Kenntnis gebracht werden.

[...]

[Art. 32 Abs. 1 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000) und Art. 18 Nr. 1 erster und zweiter Gedankenstrich des G. vom 15. Mai 2006 (B.S. vom 8. Juni 2006); Abs. 2 abgeändert durch Art. 2 des G. vom 26. Juni 2000 (B.S. vom 29. Juli 2000) und Art. 18 Nr. 2 des G. vom 15. Mai 2006 (B.S. vom 8. Juni 2006); Abs. 4 eingefügt durch Art. 18 Nr. 3 des G. vom 15. Mai 2006 (B.S. vom 8. Juni 2006) und aufgehoben durch Art. 53 des G. vom 25. Dezember 2016 (B.S. vom 25. Januar 2017)]

Art. 33 - Verantwortliche Luftfahrzeugführer, die wegen einer in vorliegendem Gesetz oder in seinen Ausführungserlassen vorgesehenen Straftat verurteilt worden sind und binnen einer Frist von fünf Jahren ab dem Tag, an dem sie ihre Strafe verbüßt haben oder ihre Strafe verjährt ist, erneut eine Straftat gegen diese Gesetze oder Erlasse begehen, können mit dem Doppelten der für diese Straftat angedrohten Höchststrafe bestraft werden.

Art. 34 - [Alle Bestimmungen von Buch I des Strafgesetzbuches, einschließlich des Kapitels VII und des Artikels 85, finden Anwendung auf die in vorliegendem Gesetz und in seinen Ausführungserlassen erwähnten Straftaten.]

Im Fall eines Vergehens kann das Gericht jedoch beschließen, dass kein Anlass besteht, Artikel 43 des Strafgesetzbuches anzuwenden.

[Art. 34 Abs. 1 ersetzt durch Art. 2 des G. vom 6. August 1973 (B.S. vom 15. August 1973)]

Art. 35 - Die in diesem Gesetz vorgesehenen Strafen werden unbeschadet der Anwendung der in anderen Straf- oder Steuergesetzen vorgesehenen Strafen verhängt.

Sie werden außerdem unbeschadet der Verwaltungs- oder Disziplinarstrafen und eines eventuellen Schadenersatzes angewandt.

[Die Strafverfolgung in Bezug auf Straftaten, für die eine administrative Geldbuße gemäß Kapitel III auferlegt worden ist, erlischt jedoch.]

[Art. 35 ABW - 3 eingefügt durch Art. 8 des G. (I) vom 22. Dezember 2008 (B.S. vom 29. Dezember 2009)]

Art. 36 - Straftaten, die an Bord eines belgischen [Privat- oder Staats]luftfahrzeugs im Flug begangen werden, gelten als in Belgien begangen und können hier verfolgt werden, auch wenn der Beschuldigte nicht im Staatsgebiet des Königreichs gefunden wird.

Für die Verfolgung dieser Straftaten und der Straftaten, die in vorliegendem Gesetz und in seinen Ausführungserlassen vorgesehen sind, sind der Prokurator des Königs [...] des Begehungsortes, des Wohnortes des Beschuldigten, des Ortes, an dem er gefunden werden kann, und, in deren Ermangelung, der Prokurator des Königs von Brüssel zuständig.

Die Artikel 6 bis 13 des Gesetzes vom 17. April 1878 zur Einführung des einleitenden Titels des Strafprozessgesetzbuches finden Anwendung auf Straftaten, die an Bord eines ausländischen Luftfahrzeugs im Flug begangen werden, als wäre die Tat außerhalb des Staatsgebiets des Königreichs begangen worden. Darüber hinaus kann der Täter eines Verbrechens oder Vergehens, das an Bord eines ausländischen Luftfahrzeugs im Flug begangen wird, in Belgien verfolgt werden, wenn er selbst oder das Opfer die belgische Staatsangehörigkeit besitzt oder das Luftfahrzeug nach der Straftat in Belgien landet.

Für die Verfolgung der in vorhergehendem Absatz erwähnten Straftaten sind der Prokurator des Königs des Wohnortes des Beschuldigten, des Ortes, an dem der Beschuldigte gefunden wird, des Landortes und, in deren Ermangelung, der Prokurator des Königs von Brüssel zuständig.

[Art. 36 Abs. 1 abgeändert durch Art. 3 des G. vom 6. August 1973 (B.S. vom 15. August 1973); Abs. 2 abgeändert durch Art. 6 des G. vom 18. Juli 1991 (B.S. vom 26. Juli 1991)]

Art. 37 - Luftfahrzeuge, für die die in den Regelungen vorgeschriebenen Flugunterlagen nicht vorgelegt werden oder deren Eintragungskennzeichen nicht mit denen in der Eintragungsbescheinigung übereinstimmen, können [von dem für die Luftfahrtverwaltung zuständigen Minister oder von seinem Beauftragten] auf Kosten und Risiko des betreffenden Betreibers einbehalten werden, bis die Identität des Luftfahrzeugs oder des Betreibers festgestellt ist.

Luftfahrzeuge, die den Vorschriften über die Lufttüchtigkeit nicht genügen oder für die die in den Verordnungen vorgesehenen Rechte, Steuern, Entgelte und Gebühren nicht entrichtet worden sind, können unter den in den Verordnungen festgelegten Bedingungen ebenfalls einbehalten werden, bis diese Vorschriften erfüllt sind.

[Art. 37 Abs. 1 abgeändert durch Art. 3 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)]

Art. 38 - § 1 - Unbeschadet der Zuständigkeiten der Personalmitglieder der Polizeidienste sorgen die vom König bestimmten und zu diesem Zweck vereidigten Beamten der Luftfahrtverwaltung für die Einhaltung der internationalen Luftfahrtübereinkommen, der internationalen Luftfahrtabkommen und -sicherheitsabkommen und der Luftsicherheitspläne, des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse, [der in Artikel 176bis des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen erwähnten Regelungen und der in Artikel 30 Nr. 3 des Königlichen Erlasses vom 27. Mai 2004 über die Umwandlung der Brussels International Airport Company (BIAC) in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft und über die Flughafeneinrichtungen erwähnten Bedingungen für die Benutzung der Flughafeneinrichtungen] und für die Durchführung von Sicherheits- und Zugangskontrollen durch Mitglieder der Flughafeninspektionen auf belgischem Staatsgebiet und an Bord von Luftfahrzeugen, die in Belgien eingetragen sind.

§ 2 - Die in § 1 erwähnten Beamten stellen durch Protokolle, die bis zum Beweis des Gegenteils Beweiskraft haben, Verstöße gegen die Gesetze und Ausführungserlasse über die Luftfahrt und Verstöße gegen die in § 1 erwähnten Regelungen fest, die sie auf belgischem Staatsgebiet und an Bord von Luftfahrzeugen, die in Belgien eingetragen sind, feststellen.

Diese Protokolle werden dem zuständigen Prokurator des Königs unverzüglich übermittelt. Sie übermitteln dem Hauptinspektor eine Abschrift davon.

[Der Prokurator des Königs verfügt über eine Frist von neunzig Tagen ab Empfang des Protokolls, um dem in Artikel 46 § 1 erwähnten Beamten schriftlich mitzuteilen, dass:

1. eine Ermittlung oder eine gerichtliche Untersuchung begonnen hat, oder
2. eine Verfolgung eingeleitet worden ist, oder
3. die Artikel 216bis oder 216ter des Strafprozessgesetzbuches angewandt worden sind, oder
4. die Sache aus Gründen, die sich auf die Tatbestandsmerkmale beziehen, eingestellt worden ist, oder
5. die Sache aus Gründen, die sich nicht auf die Tatbestandsmerkmale beziehen, eingestellt worden ist.]

§ 3 - Die in § 1 erwähnten Beamten sind befugt, Luftfahrzeuge einzubehalten und sich Sprengstoffe, Waffen und Munition und alle Gegenstände, die unter Verstoß gegen die gesetzlichen oder verordnungsrechtlichen Vorschriften gefunden werden, aushändigen zu lassen.

§ 4 - Die in § 1 erwähnten Beamten können eine Sicherheitskontrolle jeder Person, die von der Landseite zur Luftseite wechseln oder in ein Luftfahrzeug einsteigen möchte, und ihres Gepäcks durchführen oder unter ihrer Leitung und Verantwortung durchführen lassen.

Sie müssen diese Kontrolle jedes Mal durchführen, wenn der verantwortliche Luftfahrzeugführer des Luftfahrzeugs, in das die zu kontrollierende Person einsteigen möchte, sie dazu auffordert.

Sie untersagen jeder Person, die sich ohne rechtmäßigen Grund einer Sicherheitskontrolle widersetzt oder diese verweigert, den Zugang an Bord.

§ 5 - Die in § 1 erwähnten Beamten können für den Luftverkehr bestimmte Fracht einer Sicherheitskontrolle unterwerfen oder unter ihrer Leitung und Verantwortung unterwerfen lassen. Sie können den Frachttransport verbieten, wenn sich der Frachtabsender einer solchen Kontrolle nicht unterwirft.

§ 6 - Wenn die in § 1 erwähnten Beamten bei der Ausübung ihrer Befugnisse Kenntnis von anderen Straftaten erlangen, informieren sie unverzüglich die zuständigen Polizeidienste.

Die Polizeidienste, die bei der Ausübung ihrer Befugnisse Kenntnis von Straftaten im Sinne des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse oder von Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt erlangen, informieren den Leiter des Luftfahrtinspektionsdienstes unverzüglich darüber.

§ 7 - Die in § 1 erwähnten Beamten dürfen ausschließlich bei der Ausführung ihres in § 1 erwähnten Auftrags:

1. zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne vorherige Ankündigung Orte, für die das vorliegende Gesetz gilt, mit Ausnahme von Wohnräumen, und Luftfahrzeuge frei betreten und dort Sicherheitskontrollen durchführen,

2. alle Untersuchungen, Kontrollen und Vernehmungen durchführen und alle Informationen sammeln, die sie für notwendig erachten, um sich zu vergewissern, dass die Bestimmungen der Rechtsvorschriften, über die sie die Aufsicht ausüben, tatsächlich eingehalten werden, insbesondere:

a) jede Person, deren Vernehmung sie für notwendig erachten, über alle Sachverhalte befragen, die für die Ausübung der Aufsicht dienlich sein können,

b) Identitätskontrollen von Personen, die sich auf der Luftseite von Flughäfen befinden, in den Fällen und gemäß dem Verfahren, die in Artikel 34 § 1 und § 4 Absatz 1 und 3 des Gesetzes vom 5. August 1992 über das Polizeiamt vorgesehen sind, durchführen,

c) sich vor Ort alle Bücher, Register, Unterlagen, Platten, Bänder, Disketten oder jegliche anderen Datenträger, die Daten enthalten, deren Erstellung, Führung oder Aufbewahrung vorgeschrieben sind durch die Rechtsvorschriften, über die sie die Aufsicht ausüben, zur Einsichtnahme vorlegen lassen und davon Auszüge, Duplikate, Ausdrücke, Listings, Kopien oder Fotokopien anfertigen oder sie sich unentgeltlich bereitstellen lassen, oder sogar sich jeglichen unter vorliegendem Buchstaben erwähnten Datenträger gegen Empfangsbestätigung aushändigen lassen,

d) sich vor Ort alle anderen Bücher, Register, Unterlagen, Platten, Disketten, Bänder oder jegliche anderen Datenträger, die sie für die Ausführung ihres Auftrags als erforderlich betrachten, zur Einsichtnahme vorlegen lassen und davon Auszüge, Duplikate, Ausdrücke, Listings, Kopien oder Fotokopien anfertigen oder sich diese unentgeltlich bereitstellen lassen oder sogar sich jeglichen unter vorliegendem Buchstaben erwähnten Datenträger gegen Empfangsbestätigung aushändigen lassen,

e) Proben von allen verarbeiteten oder Fertiggütern, von aufbewahrten, verwendeten oder gehandhabten Produkten und Stoffen zwecks Analyse oder Erbringung des Nachweises eines Verstoßes entnehmen und mitnehmen, sofern die Inhaber dieser Güter, Produkte und Stoffe, der Arbeitgeber, seine Angestellten oder Beauftragten darüber informiert werden. Gegebenenfalls müssen die Inhaber dieser Güter, Produkte und Stoffe, der Arbeitgeber, seine Angestellten oder Beauftragten die für den Transport und die Aufbewahrung dieser Proben erforderlichen Verpackungen bereitstellen.

Der König bestimmt Bedingungen und Modalitäten der Entnahme, Mitnahme und Analyse dieser Proben. Der König bestimmt Bedingungen und Modalitäten der Zulassung von natürlichen oder juristischen Personen, die zur Durchführung der unter vorliegendem Buchstaben erwähnten Analysen befugt sind,

f) sich andere als die unter den Buchstaben c), d) oder e) erwähnten beweglichen Güter - darin einbegriffen bewegliche Güter, die durch Verbindung oder Zweckbestimmung unbeweglich geworden sind, egal ob der Zuwiderhandelnde Eigentümer dieser Güter ist oder nicht -, die ihrer Aufsicht unterliegen oder anhand deren Verstöße gegen die ihrer Aufsicht unterliegenden Rechtsvorschriften festgestellt werden können, gegen Empfangsbestätigung aushändigen lassen oder sie versiegeln, wenn das notwendig ist, um diese Verstöße nachzuweisen, oder wenn die Gefahr besteht, dass anhand dieser Güter die Verstöße fortgesetzt oder neue Verstöße begangen werden,

g) anhand von Fotos und Film- oder Videoaufnahmen Feststellungen machen.]

[Art. 38 ersetzt durch Art. 4 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999); § 1 abgeändert durch Art. 53 des K.E. vom 27. Mai 2004 (B.S. vom 24. Juni 2004); § 2 Abs. 3 eingefügt durch Art. 9 des G. (I) vom 22. Dezember 2008 (B.S. vom 29. Dezember 2008)]

[Art. 38bis - [...]]

[Art. 38bis eingefügt durch Art. 173 § 2 des G. vom 21. März 1991 (B.S. vom 27. März 1991) und aufgehoben durch Art. 11 Nr. 1 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)]

Art. 39 - [[§ 1] - [Die den Beamten der Luftfahrtinspektion durch Artikel 38 §§ 1, 3 bis 5 erteilten Befugnisse können vom König durch einen im Ministerrat beratenen Erlass unter den von Ihm bestimmten Bedingungen ebenfalls Personalmitgliedern der Flughafeninspektion des Betreibers des Flughafens Brüssel-National in Bezug auf Folgendes erteilt werden:

1. [nichtstrafrechtlich zu ahnende Verstöße gegen die in Artikel 176bis des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen erwähnten Regelungen und gegen die in Artikel 30 Nr. 3 des Königlichen Erlasses vom 27. Mai 2004 über die Umwandlung der Brussels International Airport Company (BIAC) in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft und über die Flughafeneinrichtungen erwähnten Bedingungen für die Benutzung der Flughafeneinrichtungen,]

2. Verstöße gegen das vorliegende Gesetz, die anlässlich von Sicherheits- und Zugangskontrollen beim Einstieg in ein Flugzeug oder beim Wechsel von der Landseite zur Luftseite [auf dem betreffenden Flughafen] festgestellt werden,

3. Feststellung von Unfällen und Verkehrsregeln auf der Luftseite [des betreffenden Flughafens],

4. Kontrolle und Feststellung von Verstößen gegen den von [der Generaldirektion Luftverkehr] gebilligten Sicherheits- und Sicherheitsplan des [betreffenden Flughafens],

5. Feststellung auf dem [betreffenden Flughafen] von Verstößen gegen die Rechtsvorschriften über die Luftfahrt, die von Fluggästen an Bord von Luftfahrzeugen begangen werden, die im belgischen Luftfahrtregister eingetragen sind und den [betreffenden Flughafen] als Bestimmungsort haben.

[Die Personalmitglieder der Flughafeninspektion des Betreibers des Flughafens Brüssel-National unterstehen in Bezug auf die Ausübung der in vorliegendem Absatz erwähnten Befugnisse stets dem Hauptinspektor und dem beigeordneten Hauptinspektor der Flughafeninspektion. Sie dürfen bei der Ausübung dieser Befugnisse keine Weisungen vom Betreiber des Flughafens erhalten.]]

Zur Ausführung ihrer Inspektionsaufgaben haben sie Zugang zu allen Gebäuden und Einrichtungen auf dem Flughafen, der ihnen zugewiesen ist. Zu diesem Zweck können sie in den Fällen und gemäß dem Verfahren, die in Artikel 34 § 1 und § 4 Absatz 1 und 3 des Gesetzes vom 5. August 1992 über das Polizeiamt vorgesehen sind, Identitätskontrollen durchführen.

Sie übermitteln dem zuständigen Prokurator des Königs unverzüglich die von ihnen erstellten Protokolle. Sie übermitteln dem Hauptinspektor eine Abschrift davon.

[§ 2 - Der König kann durch einen im Ministerrat beratenen Erlass unter den von Ihm bestimmten Bedingungen Personalmitgliedern der Flughafeninspektion der Betreiber der Flughäfen Antwerpen, Ostende-Brügge, Kortrijk-Wevelgem, Charleroi-Gosselies und Lüttich-Bierset die in Artikel 38 §§ 1, 3 bis 5 erwähnten Befugnisse in Bezug auf die in § 1 Absatz 1 Nr. 2, 3, 4 und 5 erwähnten Angelegenheiten erteilen.

Die Personalmitglieder der Flughafeninspektion des Betreibers des betreffenden Flughafens unterstehen in Bezug auf die Ausübung der in Absatz 1 aufgeführten Befugnisse stets dem Hauptinspektor und dem beigeordneten Hauptinspektor der Flughafeninspektion des betreffenden Flughafens. Sie dürfen bei der Ausübung dieser Befugnisse keine Weisungen vom Betreiber des Flughafens erhalten.

[Zur Ausführung ihrer Inspektionsaufgaben haben sie Zugang zu allen Gebäuden und Einrichtungen auf dem Flughafen, der ihnen zugewiesen ist. Zu diesem Zweck können sie in den Fällen und gemäß dem Verfahren, die in Artikel 34 § 1 und § 4 Absatz 1 und 3 des Gesetzes vom 5. August 1992 über das Polizeiamt vorgesehen sind, Identitätskontrollen durchführen.]

[Sie übermitteln dem zuständigen Prokurator des Königs unverzüglich die von ihnen erstellten Protokolle. Sie übermitteln dem Hauptinspektor eine Abschrift davon.]

[§ 3] - Die in § 1 [und § 2] erwähnten Personalmitglieder [...] üben die in vorliegendem Artikel erwähnten Befugnisse unter der Gewalt und Aufsicht des Hauptinspektors aus. Die Luftfahrtinspektion ist dafür zuständig, die Koordinierung zwischen den Flughafeninspektionen sicherzustellen.]

[Art. 39 ersetzt durch Art. 5 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999); § 1 nummeriert durch Art. 173 § 3 des G. vom 21. März 1991 (B.S. vom 27. März 1991); § 1 Abs. 1 ersetzt durch Art. 165 § 1 Nr. 1 des G. vom 30. Dezember 2001 (B.S. vom 31. Dezember 2001); § 1 Abs. 1 Nr. 1 ersetzt durch Art. 54 des K.E. vom 27. Mai 2004 (B.S. vom 24. Juni 2004); § 1 Abs. 1 Nr. 2 und 3 abgeändert durch Art. 12 Nr. 1 Buchstabe a) des G. vom 30. Dezember 2009 (B.S. vom 31. Dezember 2009); § 1 Abs. 1 Nr. 4 abgeändert durch Art. 12 Nr. 1 Buchstabe a) und b) des G. vom 30. Dezember 2009 (B.S. vom 31. Dezember 2009); § 1 Abs. 1 Nr. 5 abgeändert durch Art. 12 Nr. 1 Buchstabe c) des G. vom 30. Dezember 2009 (B.S. vom 31. Dezember 2009); § 1 Abs. 2 ersetzt durch Art. 12 Nr. 2 des G. vom 30. Dezember 2009 (B.S. vom 31. Dezember 2009); neuer Paragraph 2 eingefügt durch Art. 12 Nr. 3 des G. vom 30. Dezember 2009 (B.S. vom 31. Dezember 2009); § 2 Abs. 3 ersetzt durch Art. 103 Nr. 1 des G. (I) vom 29. Dezember 2010 (B.S. vom 31. Dezember 2010); § 2 Abs. 4 eingefügt durch Art. 103 Nr. 2 des G. (I) vom 29. Dezember 2010 (B.S. vom 31. Dezember 2010); früherer Paragraph 2 unnummeriert zu § 3 durch Art. 12 Nr. 4 des G. vom 30. Dezember 2009 (B.S. vom 31. Dezember 2009); neuer Paragraph 3 abgeändert durch Art. 165 § 1 Nr. 2 des G. vom 30. Dezember 2001 (B.S. vom 31. Dezember 2001) und Art. 12 Nr. 4 des G. vom 30. Dezember 2009 (B.S. vom 31. Dezember 2009)]

Art. 40 - [...]

[Art. 40 aufgehoben durch Art. 165 § 2 des G. vom 30. Dezember 2001 (B.S. vom 31. Dezember 2001)]

Art. 40bis - [...]

[Art. 40bis eingefügt durch Art. 5 des G. vom 6. August 1973 (B.S. vom 15. Augusts 1973) und aufgehoben durch Art. 11 Nr. 1 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)]

Art. 40ter - [...]

[Art. 40ter eingefügt durch Art. 173 § 4 des G. vom 21. März 1991 (B.S. vom 27. März 1991) und aufgehoben durch Art. 11 Nr. 1 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)]

Art. 41 - [Die Polizeidienste dürfen zur Ausübung ihrer Befugnisse die Mitarbeit der in den Artikeln 38 § 1 und 39 § 2 erwähnten Beamten anfordern.]

Die in Artikel 38 § 1 erwähnten Beamten dürfen zur Ausübung ihrer Befugnisse die Mitarbeit der Polizeidienste anfordern.]

[Art. 41 ersetzt durch Art. 7 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)]

[...]

[Früherer Artikel 42 umgliedert zu Art. 45 durch Art. 8 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)]

Art. 42 - Der König legt die einheitlichen funktionellen Dienstgrade, die für Zertifizierung und Ausbildung des Luftfahrt- und Flughafeninspektionspersonals erforderlichen Bedingungen sowie die zu erfüllenden Bedingungen für die Erteilung von Lizenzen und Qualifikationsnachweisen durch den für die Luftfahrtverwaltung zuständigen Minister und für deren Aussetzung und Entzug fest.]

[Neuer Artikel 42 eingefügt durch Art. 8 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)]

Art. 43 - Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass Bedingungen und Modalitäten, gemäß denen für Flugpersonal ein Atemtest oder eine Atemanalyse auferlegt oder durchgeführt werden kann.]

[Art. 43 eingefügt durch Art. 9 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)]

Art. 44 - Die für Luftfahrtverwaltung, Justiz und Inneres zuständigen Minister erstellen in Absprache mit den für den Betrieb von Flughäfen und -plätzen zuständigen Behörden gemeinsam einen Krisenplan mit Maßnahmen, die bei Flugzeugentführungen, Flugunfällen auf belgischem Staatsgebiet und Bombendrohungen gegen die Flughafeninfrastruktur auf belgischem Staatsgebiet zu ergreifen sind.]

[Art. 44 eingefügt durch Art. 10 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)]

Art. 44bis - Der König kann unter Bedingungen, die Er festlegt, den für die Luftfahrt zuständigen Minister oder seinen Beauftragten ermächtigen, Lizenzen von Flugbesatzungsmitgliedern von Luftfahrzeugen zu erteilen, zu entziehen, einzuschränken oder auszusetzen und diesen Personen Untersuchungen oder Prüfungen aufzuerlegen.]

[Art. 44bis eingefügt durch Art. 19 des G. vom 2. Januar 2001 (B.S. vom 3. Januar 2001, Err. vom 13. Januar 2001)]

[KAPITEL 3 - Administrative Geldbußen

[Kapitel 3 mit neuem Artikel 45 und den Artikeln 46 bis 49 eingefügt durch Art. 11 des G. (I) vom 22. Dezember 2008 (B.S. vom 29. Dezember 2008)]

[...]

[Früherer Artikel 45 eingegliedert durch Art. 8 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999) und umgliedert zu Art. 52 durch Art. 10 des G. (I) vom 22. Dezember 2008 (B.S. vom 29. Dezember 2008)]

Art. 45 - Die in den Artikeln 11 bis 26bis, 27 § 1 Nr. 1, 2, 3, 6 und § 2, 27bis, 28 und 32 erwähnten Verstöße werden mit einer administrativen Geldbuße geahndet, es sei denn, der Prokurator des Königs hat Artikel 38 § 2 Absatz 3 Nr. 1 bis 4 angewandt.

Die administrative Geldbuße wird unbeschadet anderer Verwaltungs- oder Disziplinarstrafen angewandt.

Art. 46 - § 1 - Nach Übermittlung der in Artikel 38 § 2 Absatz 3 Nr. 5 erwähnten Mitteilung durch den Prokurator des Königs oder in Ermangelung einer solchen Mitteilung nach Ablauf der in § 2 Absatz 3 desselben Artikels vorgesehenen Frist notifiziert der vom König bestimmte Beamte der Generaldirektion Luftverkehr dem Betreffenden spätestens ein Jahr ab dem Tag, an dem die Tat begangen worden ist, per Einschreiben, dem eine Abschrift des in Artikel 38 § 2 Absatz 1 erwähnten Protokolls beigefügt ist, folgende Informationen:

1. den Tatbestand, für den das Verfahren der administrativen Geldbuße eingeleitet wird,
2. die Tage und Uhrzeiten, während denen der Betreffende das Recht hat, seine Akte einzusehen,
3. dass der Betreffende das Recht hat, sich von einem Beistand betreuen zu lassen,
4. dass er über eine Frist von dreißig Tagen ab dem Werktag nach dieser Notifizierung verfügt, um dem oben erwähnten Beamten ein Einschreiben mit seinen Verteidigungsmitteln und gegebenenfalls einem Antrag auf Anhörung zu übermitteln.

Die in Absatz 1 Nr. 4 erwähnte Frist läuft ab dem dritten Werktag nach dem Werktag, an dem der Brief bei den Postdiensten aufgegeben worden ist, außer wenn der Empfänger das Gegenteil beweist.

§ 2 - Wenn der in § 1 erwähnte Beamte mit einem Antrag gemäß § 1 Nr. 4 befasst wird, so verfügt er über fünfzehn Tage ab Empfang dieses Antrags, um dem Betreffenden per Einschreiben das Datum der Anhörungssitzung zu notifizieren. Dieses Datum liegt zwischen dem fünfzehnten und dem dreißigsten Tag nach dem Tag, an dem der Beamte dieses Einschreiben versandt hat. Die Nichteinhaltung dieser Fristen hat die Nichtigkeit des gesamten Verfahrens der administrativen Geldbuße zur Folge.

Der Betreffende kann per Einschreiben an den in § 1 erwähnten Beamten einmalig beantragen, dass das Datum der Anhörungssitzung verschoben wird. In diesem Fall legt der Beamte ein neues Datum per Einschreiben fest.

Die Anhörung darf in keinem Fall mehr als sechzig Tage nach Empfang des in § 1 Nr. 4 erwähnten Antrags stattfinden.

Art. 47 - Frühestens nach Ablauf der in Artikel 46 § 1 Nr. 4 erwähnten Frist von dreißig Tagen und gegebenenfalls nach Anhörung des Betreffenden trifft der in Artikel 46 § 1 erwähnte Beamte eine Entscheidung über den Sachverhalt, für den das Verfahren der administrativen Geldbuße eingeleitet worden ist. Er notifiziert dem Betreffenden diese Entscheidung per Einschreiben.

Zur Vermeidung der Nichtigkeit sind in der Entscheidung zur Auferlegung einer administrativen Geldbuße der Betrag der administrativen Geldbuße und die Bestimmungen von Artikel 50 angegeben.

Der in Artikel 46 § 1 erwähnte Beamte kann in der Entscheidung, mit der er die administrative Geldbuße auferlegt, ganz oder teilweise den Ausführungsaufschub für die Zahlung dieser Geldbuße bewilligen.

Der König bestimmt die Modalitäten des Ausführungsaufschubs.

Die Entscheidung ist nach Ablauf einer Frist von einem Monat ab dem Tag ihrer Notifizierung vollstreckbar.

Die in Absatz 5 erwähnte Frist läuft ab dem dritten Werktag nach dem Werktag, an dem der Brief bei den Postdiensten aufgegeben worden ist, außer wenn der Empfänger das Gegenteil beweist.

Art. 48 - Die Mindest- und Höchstbeträge der administrativen Geldbuße entsprechen den Mindest- beziehungsweise Höchstbeträgen, erhöht um die Zuschlagzehntel, der in vorliegendem Gesetz vorgesehenen strafrechtlichen Geldbuße, mit der dieselbe Tat geahndet wird.

Bei der Festlegung der Höhe der administrativen Geldbuße berücksichtigt der in Artikel 46 § 1 erwähnte Beamte die Schwere der Taten und einen eventuellen Rückfall.

Bei Zusammentreffen von Verstößen, die in Artikel 45 erwähnt sind, werden die Beträge der administrativen Geldbußen zusammengerechnet, wobei sie das Doppelte des Höchstbetrags der höchsten Geldbuße nicht überschreiten dürfen.

Sind bei der Entscheidung mildernde Umstände berücksichtigt worden, kann der Betrag der administrativen Geldbuße bis unter den Mindestbetrag herabgesetzt werden.

Art. 49 - Der in Artikel 46 § 1 erwähnte Beamte darf keine administrative Geldbuße auferlegen:

- wenn die Strafverfolgung in Bezug auf denselben Verstoß erlischt, oder
- gegen eine Person, die zur Tatzeit minderjährig war, oder
- mehr als zwei Jahre nach dem Tag, an dem die Tat begangen worden ist.]

[**Art. 50** - Zur Vermeidung des Ausschlusses kann der Betreffende gegen die in Artikel 47 erwähnte Entscheidung binnen einer Frist von einem Monat ab ihrer Notifizierung durch Antragschrift beim Gericht Erster Instanz eine Beschwerde mit aufschiebender Wirkung einreichen.

Das Gericht Erster Instanz befindet in letzter Instanz.

Unbeschadet der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Bestimmungen finden die Bestimmungen des Gerichtsgesetzbuches Anwendung auf die Beschwerde beim Gericht Erster Instanz. Das Gericht von Brüssel ist Personen gegenüber zuständig, die nicht in Belgien wohnen.

Die in Absatz 1 erwähnte Frist läuft ab dem dritten Werktag nach dem Werktag, an dem der Brief bei den Postdiensten aufgegeben worden ist, außer wenn der Empfänger das Gegenteil beweist.

Bei einer Beschwerde gegen die Entscheidung des in Artikel 46 § 1 erwähnten Beamten verfügt das Gericht Erster Instanz in Bezug auf einen Aufschub über dieselben Befugnisse wie der in Artikel 46 § 1 erwähnte Beamte.]

[*Art. 50 eingefügt durch Art. 5 des G. (II) vom 22. Dezember 2008 (B.S. vom 29. Dezember 2008)*]

[**Art. 51** - Der König legt die Modalitäten für Einnahme und Beitreibung administrativer Geldbußen fest.

[...]]

[*Art. 51 eingefügt durch Art. 11 des G. (I) vom 22. Dezember 2008 (B.S. vom 29. Dezember 2008, Err. vom 10. Februar 2009); früherer Absatz 2 aufgehoben durch Art. 39 des G. (I) vom 26. Dezember 2015 (B.S. vom 30. Dezember 2015)*]

[**Art. 52** - Das Gesetz vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt und das Gesetz vom 22. Juli 1924 zur Erteilung der Befugnisse von Gerichtspolizeioffizieren an bestimmte Personalmitglieder der Luftfahrtverwaltung werden aufgehoben.

Das Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes wird in einem Königlichen Erlass festgelegt.]

[*Art. 52 (früherer Artikel 45) eingegliedert durch Art. 8 des G. vom 3. Mai 1999 (B.S. vom 29. Mai 1999)*]