

01.12.2003

13 FEBRUARI 1970

MINISTERIEEL BESLUIT HOUDENDE REGLEMENT WAARBIJ DE TECHNISCHE MAATREGELEN WORDEN VASTGESTELD DIE MOETEN GENOMEN WORDEN VOOR DE EXPLOITATIE VAN DE VLIEGTUIGEN IN HET HANDELSLUCHTVERVOER, MET EEN HOOGST TOEGELATEN TOTAALGEWICHT VAN 5 700 KG EN MEER¹

De Minister van Verkeerswezen,

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 98²;

Gelet op het ministerieel besluit van 18 november 1968 houdende reglement waarbij de technische maatregelen worden vastgesteld die voor de exploitatie van luchtvaartuigen met een totaalgewicht van minder dan 5 700 kg in het handelsluchtvervoer zijn te nemen³;

Gelet op de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State, inzonderheid op artikel 2, lid 2;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid,

BESLUIT :

¹ Belgisch Staatsblad van 4 april 1970

Artikel 1. De technische maatregelen die moeten genomen worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer, met een hoogst toegelaten totaalgewicht van 5 700 kg en meer, zijn bij het bij dit besluit behorend reglement vastgesteld.

Art. 2. Indien een ondernemer eveneens vliegtuigen met een hoogst toegelaten totaalgewicht van minder dan 5 700 kg in gebruik heeft, worden deze in de bij §§ 2.1 en 2.2 van dit reglement voorziene technische organisatie ingeschakeld, onverminderd de technische maatregelen die vastgesteld zijn “in het bij het ministerieel besluit van 2 mei 1972 behorend reglement tot vaststelling van de technische maatregelen inzake exploitatie van de luchtvaartuigen met een hoogst toegelaten totaalgewicht van minder dan 5 700 kg, die in het handelsluchtvervoer gebruikt worden.”⁴ ⁵

“**Art. 3.** Telkens als in het bij dit besluit behorende reglement “Bestuur van de Luchtvaart” wordt vermeld, moet worden verstaan “Directoraat-generaal Luchtvaart”¹³⁸

REGLEMENT

HOOFDSTUK I

Begripsomschrijvingen

Bemanningslid : Persoon die gedurende de vliegtijd door een ondernemer met functies aan boord van een luchtvaartuig is belast.

“**Beveiliging** : een geheel van maatregelen evenals menselijke en materiële middelen bestemd om de burgerlijke luchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden.”⁶

Kabinepersoneelslid : Lid van de bemanning dat belast is met de zorg voor de veiligheid en het comfort van de passagiers.

Navigatieplan : Plan dat door de ondernemer wordt gereedgemaakt om de veiligheid van de vlucht te verzekeren, naargelang de prestaties en

de gebruiksbeperkingen van het vliegtuig, mede de voorziene voorwaarden nopens de te volgen route en de betrokken luchtvaartterreinen.

Ondernemer : Persoon of onderneming die zich wijdt of voorneemt zich te wijden aan de exploitatie van één of meer luchtvaartuigen.

Stuurpersoneelslid : Lid van de bemanning dat een vergunning bezit en belast is met het uitoefenen van essentiële functies ten aanzien van de besturing van het luchtvaartuig gedurende de vliegtijd.

Uitwijkhaven : In het vliegplan aangegeven vliegveld waarheen de vlucht kan worden voortgezet wanneer het ongelegen voorkomt de landing uit te voeren op de voorgenomen bestemmingshaven. Het vliegveld waar het vertrek plaats heeft mag de uitwijkhaven zijn.

Vliegplan : Gezamenlijke specifieke gegevens inzake een voorgenomen vlucht of een gedeelte daarvan die aan de luchtverkeersleidingsdiensten worden medegedeeld.

Vliegtuig : Luchtvaartuig dat met een voortstuwingsinstallatie uitgerust is en waarvan het draagvermogen in de lucht inzonderheid het gevolg is van aërodynamische krachten die op in bepaalde vliegomstandigheden onbeweeglijk blijvende oppervlakken worden uitgeoefend.

“Vluchtnabootser : apparatuur waarmee op de grond de vluchtomstandigheden kunnen worden nagebootst door een getrouwe weergave te bieden van de stuurcabine van een bepaald type van vliegtuig op zodanige wijze dat de bedienings- en controlefuncties van de mechanische, elektrische, elektronische en andere boordsystemen, de normale omgeving van de leden van het stuurpersoneel, alsook de prestaties en vlieg-eigenschappen van dit vliegtuigtype werkelijkheidsgetrouw worden nagebootst.”⁷

Wolkenbasis : Hoogte boven de grond of boven de watervlakte van de onderste wolkenlaag die beneden de 6 000 m (20 000 voet) meer dan de helft van de hemel bedekt.

HOOFDSTUK 2

Technische inrichting van de onderneming.

Essentiële functies die door deze inrichting moeten worden uitgevoerd.

2.1. De ondernemer moet zijn vliegtuigen in een luchtwaardige toestand houden en de veiligheid verzekeren van de handelingen waarvan hij de leiding heeft.

Hij staat in voor de goede uitvoering van de opdrachten van zijn werknemers, die deze laatsten op grond van dit reglement organiek moeten uitvoeren.

2.2. De technische inrichting moet ten minste volgende diensten omvatten :

2.2.1. Een afdeling der verrichtingen, waarvan het hoofd wordt bijgestaan door een hoofdvliegtuigbestuurder, tenzij het hoofd van de afdeling tegelijk als hoofdvliegtuigbestuurder optreedt.

“ **2.2.1.1.** De ondernemer duidt als hoofd van de afdeling der operaties een persoon aan die:

1. hetzij houder is of geweest is van een vergunning van lijnbestuurder;
2. hetzij in de exploitatie van de luchtvaart gedurende ten minste drie jaren een betrekking heeft waargenomen met een verantwoordelijkheid die vergelijkbaar is met deze van hoofd van de operaties.

Deze periode omvat een ervaring in de commerciële exploitatie van de luchtvaart van ten minste achttien maanden.

Deze ervaring kan teruggebracht worden tot een minimum van twaalf maanden met daarbij een door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart goedgekeurde opleiding. ”⁸

“ 2.2.1.2. De ondernemer duidt als hoofdvliegtuigbestuurder een persoon aan die ten minste houder is van een geldige vergunning van lijnbestuurder met de bevoegdverklaring als instructeur voor een typebevoegdverklaring (TRI: Type Rating Instructor).”⁹

“2.2.2. Een afdeling voor het onderhoudsbeheer van het materieel. Deze afdeling moet in overeenstemming met § 4.2. georganiseerd worden door de ondernemer. De Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart bepaalt, indien nodig, de methodes die aanvaardbaar zijn om tot deze overeenstemming te komen.

2.2.2.1. De ondernemer wijst als verantwoordelijke voor de afdeling onderhoud een persoon aan die bekwaam is inzake burgerlijke luchtvaart. Deze persoon moet een technische opleiding en een ervaring inzake beheer hebben die overeenkomen met de uit te voeren taken alsook met de omvang en de complexiteit van de onderneming.”³⁹

2.2.2.2. Indien de ondernemer geheel of gedeeltelijk beroep doet op een niet tot zijn onderneming behorende erkende technische dienst, zorgt hij voor de coördinatie tussen deze erkende technische dienst en zijn eigen diensten en stelt hij één zijner personeelsleden aan om hem bij de uitvoering van deze taak hulp te bieden.

2.3. Het hoofd van de afdeling “verrichtingen”, waaraan de hoofdvliegtuigbestuurder is toegevoegd voor het varende personeel, en het hoofd van de afdeling “onderhoud” overtuigen zich dat de tewerkgestelde personen voor hun taak zijn opgewassen en dat zij steeds hun bevoegdheid blijven behouden.

2.4. De hoofden van de afdelingen “verrichtingen” en “onderhoud” zorgen ervoor dat de leden van het personeel behoorlijk ingelicht worden over al datgene wat hun taak betreft en dat zij over de nodige documentering beschikken en deze dagelijks bij is.

Het hoofd van de afdeling “verrichtingen” geholpen door de hoofdvliegtuigbestuurder, zorgt inzonderheid er voor dat de leden van het stuurpersoneel op de hoogte zijn van de met de uitvoering van hun taak verband houdende wetten en reglementen, welke van kracht zijn in de gebieden waarover zal worden gevlogen en op de vliegvelden waar zal worden gestart en geland.

2.5. Het hoofd van de afdeling “verrichtingen” is verplicht :

- ervoor te zorgen dat de voorschriften opgenomen in de Hoofdstukken 3, 6 en 7, worden in acht genomen;
- ervoor te zorgen dat de vliegtuigen zijn uitgerust overeenkomstig de reglementen inzake verrichtingen, naargelang de aard van de voorgenomen vlucht;
- voor elke vlucht de eerste bestuurder en eveneens de andere bemanningsleden aan te duiden;
- ervoor te zorgen dat de direct verantwoordelijke autoriteiten op de hoogte worden gebracht van elke tijdens de vlucht vastgestelde leemte in de voor de veiligheid van het vliegtuig en de inzittenden nodige instellingen en diensten;
- ervoor te zorgen dat de werktijden van de leden van de bemanning worden vastgesteld en dat hen voldoende rusttijd wordt toegekend.

2.6. Het hoofd van de afdeling “onderhoud” overtuigt zich dat de werken voor het onderhoud, de revisie, de herstellingen en de controle nauwgezet worden uitgevoerd en dat de technische toestand van de vliegtuigen bij de vluchttuitvoering beantwoordt aan de eisen inzake luchtwaardigheid van het materieel. Indien voor het onderhoud op een niet tot de onderneming behorende erkende technische dienst wordt beroep gedaan, wordt ervoor gezorgd dat in het raam van de in § 2.2.2.2. bedoelde coördinatie al de werkzaamheden tijdig en volkomen zijn uitgevoerd.

2.7. Bij wijze van leidraad, stelt de ondernemer, ten behoeve van zijn personeel, een vluchthandboek en een onderhoudshandboek op. In een en ander moeten respectievelijk ten minste de in §§ 8.1. en 8.2. vermelde gegevens zijn opgenomen.

Deze handboeken worden medegedeeld aan de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart, die wijzigingen kan laten aanbrengen.

2.8. De ondernemer stelt voor elk type van vliegtuig, onder vorm van een lijst (check list) een controlesysteem in teneinde te waarborgen dat de door het stuurpersoneel tijdens de verschillende gedeelten van de

vluchtuitvoering te verrichten handelingen geschieden overeenkomstig de exploitatiehandelingen die zijn opgenomen in het vlieghandboek van het vliegtuig of in elk ander bij het bewijs van luchtwaardigheid behorend document. Deze controlelijst blijft ter beschikking van het stuurpersoneel en zij wordt bij elke vlucht in gebruik genomen.

HOOFDSTUK 3

Bemanning

3.1. Verantwoordelijkheid van de gezagvoerder.

3.1.1. Gelet op de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder gedurende de vluchttijd inzake besturing en veiligheid van het vliegtuig, mede inzake de veiligheid van de zich aan boord bevindende personen, heeft eerstgenoemde het laatste zeggenschap in verband met de omstandigheden waaronder een vlucht moet of mag worden ondernomen.

3.1.2. De gezagvoerder is verplicht, na afloop van een vlucht, de exploitant in kennis te stellen van alle defecten die aan het vliegtuig werden vastgesteld of worden vermoed. Met dit doel wordt aantekening gehouden in het in § 8.4. voorgeschreven defecten-rapport.

3.1.3. De gezagvoerder heeft de verantwoordelijkheid voor het dagelijks bij zijn van het boordboek.

Hij moet onder meer er op gewezen worden welke zijn verplichtingen zijn in geval van overlijden of geboorte aan boord, overeenkomstig de bepalingen van artikels 7 tot 7quinquies van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, gewijzigd bij de wet van 4 augustus 1967¹¹.

3.1.4. Komt het voor dat een der leden van de bemanning in gevallen van overmacht een procedure of een plaatselijk reglement overtreedt, dan brengt de gezagvoerder onverwijld de plaatselijke autoriteiten er van op de hoogte. Hij brengt eveneens ten spoedigste, in principe binnen de tien dagen, verslag uit bij de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart.

3.1.5. De gezagvoerder moet de dichtstbijgelegen bevoegde dienst langs de kortste weg kennis geven van elk ongeval waarbij het vliegtuig betrokken is.

3.1.6. De gezagvoerder moet onmiddellijk de luchtverkeersleidingsdienst op de hoogte brengen van elk feit dat de vluchtuitvoering beïnvloedt, mede de gevallen van bijna-botsing; dit ontslaat hem niet van andere verplichtingen van reglementaire aard.

3.1.7. Over het algemeen meldt de gezagvoerder aan de ondernemer alle vaststellingen die hij heeft gedaan indien deze naar zijn mening enig belang voor de veiligheid van het luchtverkeer kunnen hebben.

3.2. Samenstelling.

3.2.1. Stuurpersoneel.

3.2.1.1. Behoudens het door het vlieghandboek van het vliegtuig voorschreven minimum personeel moet het stuurpersoneel leden bevatten waarvan de aanwezigheid naargelang het type van het vliegtuig en van de uitvoering en naargelang de duur van de vlucht tussen de landingsplaatsen waar het stuurpersoneel afgelost wordt, kan vereist zijn.

3.2.1.2. Het stuurpersoneel omvat steeds ten minste twee vliegtuigbestuurders:

- voor vluchten tijdens welke personen vervoerd worden, of
- indien de vluchten in de omstandigheden voor instrumentvluchten volgens een vliegplan geschieden.

3.2.1.3. Indien het vliegtuig is uitgerust met een aparte post voor een boordwerktuigkundige moet het stuurpersoneel een boordwerktuigkundige omvatten, tenzij een lid van het stuurpersoneel, dat houder is van een vergunning van boordwerktuigkundige, als zodanig kan optreden, zonder dat zijn eigenlijke werkzaamheden aan boord nadelig worden beïnvloed.

3.2.1.4. Het stuurpersoneel zal, benevens de in het vlieghandboek van het vliegtuig voorgeschreven minimum-bemanning, ten minste één lid bevatten dat houder is van een vergunning van navigator voor alle vluchten ten aanzien waarvan de vliegtuigbestuurders niet in de mogelijkheid verkeren om zelf van op hun post de navigatie uit te voeren die de veiligheid van de vlucht waarborgt.

3.2.1.5. Het stuurpersoneel zal ten minste één persoon bevatten, die houder is van een vergunning van boordradio-operator, wanneer blijkt dat wegens de infrastructuur met radiotelegrafie moet gewerkt worden.

3.2.2. Kabinepersoneel.

3.2.2.1. Het kabinepersoneel helpt het stuurpersoneel inzake “veiligheid”¹² van de passagiers, onder meer met het oog op hun veilige en snelle ontruiming in noodgevallen.

3.2.2.2. De ondernemer is verplicht daartoe het nodige kabinepersoneel te voorzien. Het kabinepersoneel zal steeds bestaan:

- uit minstens één persoon voor 20 tot 50 vervoerde passagiers;
- de getalsterkte wordt met één lid opgevoerd telkens het aantal vervoerde passagiers met 50 (of een gedeelte van 50) verhoogt.

3.2.2.3. Afgezien van de in § 3.2.2.2. bepaalde regel, kan de Directeur-Generaal van het Bestuur der Luchtvaart een met reden omklede beslissing nemen waarbij er kabinepersoneel verplicht aan boord moet zijn, dan wel de getalsterkte er van opgevoerd.

“**3.2.2.4.** Het aantal vliegtuigtypes waarvoor een kabinepersoneelslid een opleiding krijgt kan door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart beperkt worden.”¹³

3.3. Opleiding en onderzoek naar de bekwaamheid.

“**3.3.1.** Stuurpersoneel.”¹⁴

3.3.1.1. Het hoofd van de afdeling verrichtingen zorgt voor de opleiding en het behoud van de ervaring en van de bevoegdverklaringen van de leden van het stuurpersoneel opdat zij de hun opgedragen functies naar behoren kunnen uitoefenen.

3.3.1.2. Opleidingsprogramma's.

3.3.1.2.1. Elk lid van het stuurpersoneel zal, telkens als hij van kwalificatie of van ondernemer verandert, een aangepaste opleiding ontvangen. Deze opleiding zal door het hoofd van de afdeling verrichtingen omschreven worden, rekening houdende met de vorming, kwalificaties en ervaring van het lid van het stuurpersoneel.

3.3.1.2.2. De nieuwe bemanningsleden van het stuurpersoneel van de ondernemer zullen een aangepaste opleiding krijgen. Zij zal minstens de kennis van het vluchthandboek van de ondernemer omvatten waarna een evaluatie door het hoofd van de afdeling verrichtingen of zijn afgevaardigde zal plaats hebben.

3.3.1.2.3. Alvorens in het handelsluchtvervoer aangewezen te worden als een lid van het stuurpersoneel op een vliegtuigtype voor hetwelk hij geen ervaring in het handelsluchtvervoer bezit, zal het bemanningslid een opleiding krijgen welke minstens bestaat uit:

1. een grondcursus betreffende het gebruikte materiaal, gevolgd door een evaluatie;
2. een oefenstage op vluchtnabootser en in vlucht, op het of de gebruikte types, met inbegrip van de uitzonderingsprocedures die voortspuiten uit de slechte werking, een anomalie of een brand van de motoren of de systemen, de coördinatie van de taken der bemanningsleden en de vereisten tot uitbating in het handelsluchtvervoer, gevolgd door een evaluatie;
3. een cursus of een aanvullende cursus over de nooduitrusting aan boord, gevolgd door een evaluatie
4. een operationele stage op lijn, onder toezicht, gevolgd door een evaluatie.

3.3.1.2.4. Indien een piloot voor de eerste maal aangewezen wordt als eerste bestuurder in het handelsluchtvervoer, zal het opleidingsprogramma minstens volgende punten omvatten:

1. een cursus over bevelvoering, dewelke de methode van beheer toegepast in de stuurcabine inhoudt, alsook een herziening van de relevante aspecten uit het vluchthandboek en de gebruiksvoorwaarden in het handelsluchtvervoer, gevolgd door een evaluatie;
2. een oefenstage op vluchtnabootser georiënteerd naar lijnvluchten, gevolgd door een evaluatie;
3. een oefenstage in vlucht, gevolgd door een evaluatie in vlucht;
4. een stage op de lijn als co-piloot die de functie van gezagvoerder onder toezicht uitoefent, gevolgd door een evaluatie in vlucht.

3.3.1.3. Voor de bestuurder zal het onderzoek naar de bekwaamheid bij de besturing en de uitvoering van noodprocedures op een bepaald vliegtuigtype binnen een tijdsverloop van twaalf maanden ten minste tweemaal plaatshebben.

Tussen twee opeenvolgende controles moeten ten minste vier maanden zijn verlopen. Dezelfde regel is van toepassing voor de controle op de geschiktheid van de bestuurder tot het vliegen onder omstandigheden voor instrumentvluchten.

3.3.1.4. De technische bekwaamheid van de boordwerktuigkundigen, onder meer hun geschiktheid tot het uitvoeren van noodprocedures, wordt op regelmatige tijden onderzocht met dien verstande dat tussen twee opeenvolgende controles ten hoogste twaalf maanden zijn verlopen.

3.3.1.5. Uitvoering.

3.3.1.5.1. Alle opleidingen bedoeld in dit besluit, initieel en herhalend, zullen conform een gedetailleerd programma, omschreven in het opleidingshandboek, uitgevoerd worden.

Het opleidingshandboek wordt medegedeeld aan de Directeur-Generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, die wijzigingen kan laten aanbrengen.

3.3.1.5.2. Elke cursus of elke stage zal het voorwerp uitmaken van een evaluatie door hetzij het hoofd van de afdeling verrichtingen of zijn afgevaardigde, hetzij indien de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart het nuttig acht, door een door hem aangeduide persoon.

3.3.1.5.3. De onderzoeken naar de bekwaamheid voorgeschreven in §§ 3.3.1.3. en 3.3.1.4. worden respectievelijk uitgevoerd door hetzij de hoofdvliegtuigbestuurder of door de hoofdboordwerktuigkundige of door elke andere bestuurder instructeur derde graad of instructeur boordwerktuigkundige van de onderneming, hetzij indien de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart het nuttig acht door een door hem aangewezen examinerator.

3.3.1.5.4. De directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart kan zich op ieder ogenblik vergewissen van de goede uitvoering van de opleidingsprogramma's en de onderzoeken naar de bekwaamheid evenals van de voortdurende kwaliteit van de aldus opgeleide stuurpersoneelsleden.

3.3.1.6. Vluchtnabootser.

3.3.1.6.1. De vluchtnabootsers mogen gebruikt worden volgens het programma beschreven in het opleidingshandboek beschreven in § 3.3.1.5. hierboven.

3.3.1.6.2. Indien geen voor de opleiding gepaste vluchtnabootser beschikbaar is, of indien de vluchtnabootser toelaat de opleiding in vlucht geheel te vervangen, zal de ondernemer een alternatief programma aan de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart voorstellen.

3.3.1.6.3. De vluchtnabootsers gebruikt in het kader van dit besluit moeten hiervoor erkend zijn door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart of zijn afgevaardigde.

3.3.1.7. Laatste ervaring.

Een bestuurder zal niet aangewezen worden om als bestuurder een vlucht in het handelsluchtvervoer uit te voeren op een bepaald vliegtuigtype indien hij tijdens de negentig dagen voorafgaand aan deze aanduiding niet tenminste drie opstijgingen en drie landingen heeft uitgevoerd met een vliegtuig van dit type of tijdens een opleiding op vluchtnabootser.

De laatste ervaring kan herwonnen worden in de periode van negentig dagen tot uiterlijk honderdtwintig dagen tijdens vluchten in het handelsluchtvervoer op voorwaarde dat deze vluchten uitgevoerd worden onder toezicht van een bestuurder gezagvoerder, hiertoe behoorlijk gemachtigd door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart of zijn gemachtigde.

Wanneer de honderdtwintig dagen eenmaal voorbij zijn kan de laatste ervaring slechts herwonnen worden na de bestuurder onderworpen te hebben aan een aangepaste opleiding en een nazicht naar de bekwaamheid zoals voorgeschreven in § 3.3.1.3. hierboven.

3.3.1.8. Route en luchtvaartterrein bevoegdverklaring.

3.3.1.8.1. De ondernemer is verplicht ervoor te zorgen dat de eerste bestuurder een voldoende kennis bezit van de te vliegen route en de daarbij te gebruiken luchtvaartterreinen.

Hieronder is begrepen kennis van:

voor wat de route betreft:

- a) de topografie en de laagste veiligheidshoogten;
- b) de meteorologische omstandigheden tijdens de verschillende seizoenen;
- c) de hulpmiddelen, diensten en procedures inzake weerkunde, verberichtgeving en luchtverkeer;
- d) de opsporings- en reddingsprocedures;
- e) de navigatiehulpmiddelen voor de te vliegen route;

voor wat de luchtvaartterreinen betreft:

- a) de obstakels, de algemene topografie en de laagste veiligheidshoogten;
- b) de naderingshulpmiddelen en de lichtbebakening;
- c) de procedures voor het landen, het wachten, het naderen en het opstijgen, mede inbegrepen de procedures inzake lawaaibestrijding. De kennis van de eerstgenoemde procedures met behulp van instrumenten mag worden aangetoond aan de hand van een gepaste vluchtnabootser;
- d) de toepasselijke weerminima.

De eerste bestuurder zal op een door de ondernemer opgesteld document verklaren dat hij de studie ondernomen heeft en kennis heeft van de hiervoren aangegeven elementen betreffende de te vliegen routes en de daarbij te gebruiken luchtvaartterreinen waar hij moet opereren indien deze bestuurder, tijdens de laatste voorafgaande twaalf maanden, niet tenminste één reis tussen de eindpunten van deze route uitgevoerd heeft als bestuurder-bemanningslid, inspectiepiloot of waarnemer in de stuurcabine.

3.3.1.8.2. Om een luchtvaartterrein met de er voor vastgestelde minima weersomstandigheden te mogen gebruiken moet de eerste bestuurder tijdens de twaalf voorafgaande maanden een naderingsvlucht op dit luchtvaartterrein hebben uitgevoerd. Deze nadering mag uitgevoerd worden:

- hetzij overdag in de omstandigheden voor zichtvluchten;
- hetzij als lid van het stuurpersoneel of als waarnemer in de stuurhut in aanwezigheid van een bevoegde vliegtuigbestuurder;
- hetzij, ingeval geacht wordt dat het luchtvaartterrein niet moeilijk is, met weerminima die, ten opzichte van de normale weerminima, met de goedkeuring van de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart kunnen worden opgevoerd. Deze hogere minima zijn niet vereist indien het luchtvaartterrein zich dichtbij een luchtvaartterrein bevindt ten aanzien waarvan de eerste bestuurder bevoegd is.

Een luchtvaartterrein wordt geacht moeilijk te zijn als het in een moeilijk gebied gelegen is of als de hulpmiddelen of de naderingsprocedures voor de vliegtuigbestuurder ongebruikelijk zijn of als het verkeer buitenmate druk is.

3.3.1.8.3. De in § 3.3.1.8.2. gestelde voorwaarden zijn niet van toepassing als de ondernemer aan de vliegtuigbestuurder een visuele voorstelling van het luchtvaartterrein heeft gegeven, welke voorstelling door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart is aanvaard.

3.3.1.8.4. Wanneer de ondernemer geregelde vluchten uitvoert op een route of een gedeelte daarvan, waar de navigatie enkel op zicht of aan de hand van herkenbare punten op de grond moet geschieden, mede op een niveau dat beneden het reliëf ligt dat zich horizontaal uitstrekt op minder dan 25 zeemijlen horizontaal te rekenen van de as van de route of het gedeelte daarvan, zal de eerste bestuurder op deze route of het gedeelte daarvan éénmaal gevlogen hebben als lid van de bemanning of als waarnemer in de stuurhut met het oog op zijn bevoegdverklaring ten aanzien van deze route of het gedeelte daarvan.”

“**3.3.2.** Kabinebemanning.¹⁵

Het hoofd van de afdeling verrichtingen zorgt ervoor dat het kabinepersoneel:

- a) voldoende geoefend is om de functies te vervullen waarmede het in noodgevallen belast is en onder meer bedreven is in het gebruik van de hulp- en reddingsuitrusting waarvan de aanwezigheid is voorgeschreven, o.a. zwemvesten, reddingsvlotten, nooduitgangen, draagbare brandblussers, zuurstofuitrusting en verbandtrommels;
- b) dat dienst doet aan boord van vliegtuigen, die op een hoogte van meer dan 3000 m (10000 voet) vliegen, kennis heeft van de uitwerkingen van de hypoxemie en de fysiologische verschijnselen die zich voordoen bij het terugvallen van de druk in vliegtuigen met drukka-juit;
- c) kennis bezit van de opgelegde taken en de werkzaamheden van de andere bemanningsleden in noodgevallen, voor zover dit kan dienstig zijn bij de uitoefening van zijn eigen werkzaamheden.”

M.B. 13 februari 1970 Luchtvaartuigen \geq 5.700 kg

3.3.3. Stuur- en kabinepersoneel - Noodgevallen.

Het hoofd van de afdeling “verrichtingen” wijst aan elk lid van de bemanning de functie aan die hij te vervullen heeft in noodgevallen of omstandigheden waarbij een spoedige ontruiming geboden is. De opleiding zal, met het oog op het vervullen van deze functies, één oefenperiode per jaar omvatten, inbegrepen het aantonen van het gebruik van de hulp- en reddingsuitrusting, dat aan boord is voorgeschreven en het oefenen in het in noodgevallen verlaten van het vliegtuig.

Dit programma wordt medegedeeld aan de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart.

3.4. Werk- en rusttijden van de leden van het stuurpersoneel.

Het hoofd van de afdeling “verrichtingen” stelt de regelen vast waarbij de vliegtijd van het stuurpersoneel is beperkt evenals de perioden tijdens welke het voor de vliegtijd moet beschikbaar zijn. Zij moeten eveneens voldoende rusttijden voorzien, zodanig dat de veiligheid van een vlucht niet in gevaar wordt gebracht door vermoeidheid optredende, hetzij tijdens een vlucht of een serie van vluchten, hetzij tijdens een bepaalde periode waarin buiten de vluchten ook ander werk wordt verricht.

Deze regelen worden door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart goedgekeurd.

3.5. Tucht.

3.5.1. De ondernemer stelt ten behoeve van de in dienst zijnde leden van de bemanning tuchtregelen vast, waarin zijn aangegeven de perioden tijdens welke geen alcohol noch alcoholhoudende of gegiste dranken mogen worden gebruikt, zodanig dat de vluchten in de meest veilige condities kunnen worden volbracht.

Geen lid van de bemanning zal functies uitoefenen tijdens een vlucht indien hij geneesmiddelen heeft ingenomen die zijn bekwaamheid kunnen aantasten, tenzij dit hem door een door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart erkend geneesheer werd toegelaten.

3.5.2. De ondernemer brengt de door hem vastgestelde disciplinaire tekortkomingen die de veiligheid kunnen in gevaar brengen, evenals de door hem genomen maatregelen, ter kennis van de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart.

“3.6. Informatie aan de passagiers.¹⁶

3.6.1. De ondernemer waakt erover dat vóór elke opstijging, alle passagiers door de daartoe aangewezen personeelsleden mondeling onderrecht worden over:

- de voorwaarden waaronder aan boord mag gerookt worden;
- de plaats van de nooduitgangen;
- het gebruik van de veiligheidsgordels, met inbegrip van het vast- en losmaken ervan;
- de plaats en het gebruik van de zwemvesten en reddingsvlotten, indien vereist;
- het gebruik van zuurstof aan boord, indien vereist.

Naast deze richtlijnen moeten vóór het opstijgen de daartoe aangewezen personeelsleden individueel onderrichtingen geven aan personen die vergezeld zijn van kinderen van minder dan twee jaar die op de knieën gehouden worden, aan personen die gehandicapten vergezellen, aan gehandicapten die individueel reizen of aan iedere andere persoon die bijzondere onderrichtingen moet krijgen.

3.6.2. De ondernemer zorgt ervoor dat iedere passagier op zijn plaats beschikt over een gedrukte kaart, aangepast aan het type en model van vliegtuig, waarop volgende gegevens voorkomen:

- tekeningen over de plaats en de methode tot het openen van de nooduitgangen;
- andere inlichtingen inzake het gebruik van de nooduitrusting aan boord.

3.6.3. De ondernemer beschrijft in het vluchthandboek de methode die gevolgd wordt om aan de vereisten van § 3.6.1. te voldoen.”

HOOFDSTUK 4

Vliegtuigen

Gebruiksbeperkingen, behoud van de luchtwaardigheid

4.1. Gebruiksbeperkingen.

4.1.1. Het vliegtuig wordt gebruikt overeenkomstig de voorschriften van zijn vlieghandboek.

4.1.2. Het vlieghandboek is een door de bouwer of overeenkomstig de door hem verstrekte gegevens opgesteld document waarin de gebruiksvoorwaarden van het vliegtuig nauwkeurig zijn bepaald. Dit document, evenals al de verdere wijzigingen, zullen door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart worden goedgekeurd.

4.1.3. Gebruiksbeperkingen ten aanzien van de prestaties van de vliegtuigen.

4.1.3.1. Voor het vaststellen van de prestaties van het vliegtuig wordt rekening gehouden met al de elementen die een gevoelige invloed op deze prestaties uitoefenen (gewicht, hoogten of drukhoogte, temperatuur, vochtigheid, wind, helling of toestand van de landingsbaan, onder meer de aanwezigheid van gesmolten sneeuw, water of ijs).

Deze elementen kunnen worden onderzocht, hetzij rechtstreeks bij wijze van exploitatiemaatstaven, hetzij onrechtstreeks bij wijze van toleranties of speelruimten bij het vaststellen van de prestaties die in het vlieghandboek zijn opgenomen.

4.1.3.2. Het gewicht van het vliegtuig bij de aanvang van de start:

- a) mag het hoogste gewicht niet overschrijden dat in het vlieghandboek is opgegeven voor de hoogte van het luchtvaartterrein of de overeenstemmende hoogtedruk en voor alle andere plaatselijke weers-

omstandigheden die als maatstaf zouden kunnen worden genomen bij het vaststellen van het startgewicht;

- b) moet zodanig zijn dat het gewicht bij de landing, daarbij rekening gehouden met het voor het bereiken van de bestemmings- of uitwijkhaven normale verbruik van brandstof en smeerolie, het hoogste landingsgewicht niet te boven gaat dat is opgegeven in het vlieg-handboek van het vliegtuig voor de hoogte van deze haven of de overeenstemmende hoogtedruk en voor alle andere plaatselijke weersomstandigheden die bij het vaststellen van het landingsgewicht als maatstaf zouden kunnen worden genomen;
- c) moet zodanig zijn dat het vliegtuig voldoet aan de hierna opgegeven prestaties voor de opstijging, het kruisen en de landing, daarbij rekening gehouden met de naar gelang het verloop van de vlucht te voorziene verminderingen van gewicht.

4.1.3.3. Opstijging.

Bij het uitvallen van een voortstuwingsinstallatie op een punt van de opstijging, moet hetzij de opstijging van het vliegtuig kunnen worden onderbroken en het vliegtuig tot stilstand gebracht over de bruikbare afstand versnelling-stilstand, hetzij de opstijging kunnen worden voortgezet en elke hindernis op de vliegbaan kunnen worden overschreden met een door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart goed te keuren speelruimte, totdat het vliegtuig aan de eisen van het volgende gedeelte van de vlucht kan voldoen.

4.1.3.4. Verkeer op de route.

4.1.3.4.1. Bij het uitvallen van de voortstuwingsinstallatie die de meest ongunstige uitwerkingen heeft, op een punt van de route of van de voorziene omleidingen moet het vliegtuig zijn vlucht kunnen voortzetten tot het een luchtvaartterrein bereikt waar kan worden geland met inachtneming van de eisen bepaald in § 4.1.3.5., tijdens welke landing niet beneden de laagste veiligheidshoogte mag gevlogen worden.

4.1.3.4.2. Voor vliegtuigen met drie en meer voortstuwingsinstallaties moet, wanneer gevlogen wordt op een gedeelte van een route ten aanzien waarvan het nodig is, gelet op de ligging van de geschikte uitwijk-

M.B. 13 februari 1970 Luchtvaartuigen \geq 5.700 kg

havens en de tijdsduur van de vlucht, dat rekening wordt gehouden met het mogelijk uitvallen van een tweede voortstuwingsinstallatie voor het behouden van het met de normen van dit hoofdstuk overeenstemmend algemeen veiligheidsniveau, de vlucht bij het uitvallen van twee voortstuwingsinstallaties kunnen worden voortgezet tot aan een geschikt luchtvaartterrein waar geland wordt.

4.1.3.4.3. Er mag worden rekening gehouden met de mogelijkheid brandstof te lozen gedurende de vlucht voor zover deze handeling is voorzien in het vlieghandboek en de vlucht met de nodige veiligheid kan worden voortgezet.

4.1.3.5. Landing.

Op het voorgenomen terrein waar geland zal worden en op elke uitwijkhaven moet het vliegtuig, nadat het de hindernissen op de naderingsbaan met een bepaalde veiligheidsmarge heeft overschreden, kunnen landen en tot stilstand worden gebracht op de afstand die voor de landing beschikbaar is, daarbij eveneens rekening gehouden met een bepaalde veiligheidsmarge.

4.1.4. Een vliegtuig, uitgerust met twee voortstuwingsinstallaties mag niet gebruikt worden op een route waarvan een willekeurig punt gelegen is op meer dan 60 minuten vlucht van een luchtvaartterrein geschikt om er te landen, aan de kruissnelheid met één voortstuwingsinstallatie buiten werking, tenzij de ondernemer van de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart hiertoe een toelating bekomen heeft.

4.1.5. Wanneer een voortstuwingsinstallatie van een vliegtuig uitvalt of uit voorzorg moet stilgelegd worden, zal de bestuurder landen op het, in tijd, dichtstbijzijnd geschikt luchtvaartterrein waar de landing veilig kan uitgevoerd worden.

Indien slechts één voortstuwingsinstallatie van een vliegtuig dat er minstens drie bezit door het defect getroffen wordt mag de bestuurder zijn vlucht vervolgen tot een luchtvaartterrein van zijn keuze, voor zover het verder zetten van de vlucht even veilig is als een landing op het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein. Indien hij van deze mogelijkheid gebruik maakt moet de bestuurder binnen de tien dagen schriftelijk de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart inlichten met opgave van de redenen van zijn keuze.

De bestuurder zal zo snel mogelijk de verkeersleidingsdiensten van ieder stilstaan van een motor in vlucht inlichten en zal deze op de hoogte houden van het verloop van de vlucht.”¹⁷

“4.2. Behoud van de luchtwaardigheid.

4.2.1. Algemeenheden.

De ondernemer mag geen gebruik maken van een vliegtuig tenzij het onderhouden en voor gebruik vrijgegeven wordt door een instelling die daarvoor op aangepaste wijze erkend of aanvaard is volgens JAR-145 vermeld in bijlage II van de Verordening EEG 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart, met uitzondering van de aan de vlucht voorafgaande inspecties, die niet noodzakelijkerwijs door de JAR-145-instelling dienen te worden uitgevoerd.

4.2.2. Definities.

De volgende definities zijn van toepassing op § 4.2.:

Aan de vlucht voorafgaande inspectie (preflight inspection): inspectie die vóór de vlucht wordt uitgevoerd teneinde zeker te stellen dat het vliegtuig geschikt is voor de voorgenomen vlucht. Deze inspectie omvat niet het herstellen van defecten.

Goedgekeurde norm/definitie/regel: een door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart goedgekeurde norm/ definitie/regel voor fabricage, ontwerp, onderhoud of kwaliteit.

Erkend of goedgekeurd door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart: erkend of goedgekeurd door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart zelf of in overeenstemming met een door hem goedgekeurde procedure.

4.2.3. Goedkeuring van het systeem van onderhoudsbeheer van de ondernemer.

Met het oog op de goedkeuring van zijn systeem van onderhoudsbeheer legt de aanvrager van een uitreiking, een wijziging of een hernieuwing van een bewijs luchtvaartexploitant (AOC) de volgende documenten voor aan de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart:

- de handleiding met de beschrijving van het onderhoudsbeheer van de ondernemer (MME);
- de programma('s) voor vliegtuigonderhoud van de ondernemer;
- het technisch journaal van het vliegtuig (Technical Log);
- in voorkomend geval, de technische bepalingen van elk onderhoudscontract dat werd afgesloten tussen de ondernemer en een JAR-145 erkende/aanvaarde onderhoudsinstelling;
- het aantal vliegtuigen.

De aanvrager van een uitreiking, van een wijziging of van een hernieuwing van een bewijs luchtvaartexploitant (AOC) die beantwoordt aan de eisen gesteld in § 4.2. alsmede van het handboek van een geschikt JAR-145 erkende/aanvaarde onderhoudsinstelling, kan aanspraak maken op de goedkeuring van zijn systeem van onderhoudsbeheer door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of door zijn gemachtigde.

4.2.4. Verantwoordelijkheid voor het onderhoud.

4.2.4.1. De ondernemer dient in te staan voor de luchtwaardigheid van het vliegtuig en het behoorlijk functioneren van zowel operationele als nooduitrusting door:

1. het uitvoeren van aan de vlucht voorafgaande inspecties;
2. het herstellen – in overeenstemming met een goedgekeurd model – van elk defect en elke beschadiging welke invloed heeft op de veiligheid van de exploitatie, rekening houdend met de minimumuitrustingslijst en de configuratie-afwijkingenlijst indien beschikbaar voor het betreffende vliegtuigtype;

3. het uitvoeren van alle onderhoud overeenkomstig het in § 4.2.8. vermelde goedgekeurde vliegtuigonderhoudsprogramma van de ondernemer;
4. het analyseren van de doeltreffendheid van het goedgekeurde vliegtuigonderhoudsprogramma van de ondernemer;
5. het naleven van elke operationele richtlijn en van elke luchtwaardigheidsrichtlijn;
6. het naleven van elke andere met het behoud van de luchtwaardigheid verband houdende vereiste die door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart verplicht werd gesteld;
7. het uitvoeren van wijzigingen overeenkomstig een goedgekeurde norm en, voor alle facultatieve wijzigingen, het opstellen van een uitvoeringsbeleid.

Aan de in deze paragraaf vermelde vereisten dient voldaan te worden overeenkomstig voor de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart aanvaardbare procedures.

4.2.4.2. De ondernemer moet er zich van vergewissen dat het bewijs van luchtwaardigheid voor elk vliegtuig dat hij in bedrijf heeft, geldig blijft voor wat betreft:

1. de eisen in bovenstaande § 4.2.4.1.;
2. elke in het bewijs van luchtwaardigheid vermelde verloopdatum; en
3. alle andere in het bewijs van luchtwaardigheid vermelde eisen inzake onderhoud.

4.2.5. Onderhoudsbeheer.

4.2.5.1. Voor de naleving van de bepalingen van § 4.2.4. punten 2, 3, 5, 6 en 7 heeft een ondernemer de ter zake dienende goedkeuring volgens JAR-145 nodig, tenzij in geval het onderhoud op een voor de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of voor zijn gemach-

tigde aanvaardbare wijze kan worden uitbesteed aan een JAR-145 erkende/aanvaarde instelling.

4.2.5.2. De ondernemer dient een persoon of groep personen aanvaardbaar voor de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of voor zijn gemachtigde in dienst te hebben die erop toeziet dat alle onderhoud op tijd wordt uitgevoerd volgens een goedgekeurde norm zodanig dat wordt voldaan aan de eisen van § 4.2.4. met betrekking tot de verantwoordelijkheid voor het onderhoud, en die toeziet op het functioneren van het volgens § 4.2.6. vereiste kwaliteitssysteem. Deze persoon of, naargelang het geval, de leidinggevende persoon van de groep waarvan sprake hierboven, is de aangewezen functionaris als genoemd in § 2.2.2.1.

4.2.5.3. De voor het onderhoud aangewezen verantwoordelijke is eveneens verantwoordelijk voor elke herstelling die voortvloeit uit de kwaliteitscontrole waarvan sprake in § 4.2.6.

4.2.5.4. De voor het onderhoud aangewezen verantwoordelijke mag niet in dienst zijn bij een JAR-145 erkende/aanvaarde instelling die werkt voor de ondernemer, tenzij dit uitdrukkelijk werd toegelaten door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

4.2.5.5. Als een ondernemer niet de ter zake dienende JAR-145-goedkeuring heeft, dient een regeling te worden getroffen met een dergelijke instelling om uitvoering te geven aan de eisen van § 4.2.4. punten 2, 3, 5, 6 en 7. Behalve bij de uitzonderingen bepaald in de §§ 4.2.5.6., 4.2.5.7. en 4.5.2.8., moet een schriftelijk onderhoudscontract worden afgesloten tussen de ondernemer en de JAR-145 erkende/aanvaarde onderhoudsinstelling, waarin de in § 4.2.4. vermelde functies nader worden ingevuld en waarin de ondersteuning van de kwaliteitsfuncties van § 4.2.6. wordt vastgelegd. De contracten, die het basisonderhoud, het lijnonderhoud en het onderhoud van de motoren dekken, alsmede alle wijzigingen daarin, dienen meegedeeld te worden aan het Directoraat-generaal Luchtvaart, dat de wijziging ervan kan eisen. De commerciële aspecten van de onderhoudscontracten worden niet vereist.

4.2.5.6. Onverminderd § 4.2.5.5. kan de ondernemer voor elk vliegtuig dat voor een periode van maximum 7 maanden in dry lease is bij een andere ondernemer een contract afsluiten met een instelling die niet

JAR-145 erkend/aanvaard is voor zover aan volgende voorwaarden is voldaan:

1. voor het contract voor onderhoud van het vliegtuig of het contract voor onderhoud van de motor, is de instelling waarmee het (de) contract(en) wordt (worden) afgesloten een volgens de vereisten van JAR-OPS 1 gecertificeerd ondernemer, die vliegtuigen van hetzelfde type exploiteert.

Wordt als volgens de vereisten van JAR-OPS 1 gecertificeerd beschouwd, de ondernemer die gecertificeerd is volgens de vereisten van JAR-OPS 1 door een Staat die volwaardig lid is van de Joint Aviation Authorities zoals gedefinieerd in de EEG-verordening 3922/91, vermeld in § 4.2.1.;

2. elk onderhoud wordt uitgevoerd door een JAR-145 erkende/aanvaarde instelling op een volgens JAR-145 gepaste wijze;
3. het contract vult de in § 4.2.4. punten 2, 3, 5, 6 en 7 vermelde functies nader in en legt de kwaliteitsfuncties van § 4.2.6. vast;
4. het contract wordt samen met al zijn aanhangsels overgelegd aan de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of aan zijn gemachtigde die de wijziging ervan kan aanvragen. De commerciële aspecten van het contract worden niet vereist.

4.2.5.7. Onverminderd § 4.2.5.5. kan, in het geval van een vliegtuig dat een occasioneel lijnonderhoud behoeft, het contract de vorm aannemen van een individueel dagbriefje (work order) dat aan de onderhoudsinstelling wordt overgezonden.

4.2.5.8. Onverminderd § 4.2.5.5. kan, in het geval van onderhoud van een vliegtuigbestanddeel, het onderhoud van een motor inbegrepen, het contract de vorm aannemen van een individueel dagbriefje (work order) dat aan de onderhoudsinstelling wordt overgezonden.

4.2.5.9. De ondernemer dient een gepaste kantooruimte op een geschikte plaats ter beschikking te stellen aan het in § 4.2.5.2. genoemde personeel.

4.2.6. Kwaliteitssysteem

Met betrekking tot het onderhoud dient het kwaliteitssysteem van de ondernemer er bovendien ten minste op toe te zien dat:

1. de activiteiten van § 4.2.4. worden uitgevoerd volgens de goedgekeurde procedures;
2. al het uitbestede onderhoud in overeenstemming met het contract wordt uitgevoerd; en
3. de vereisten van § 4.2. permanent worden nageleefd.

Voor zover de ondernemer erkend/aanvaard is volgens JAR-145, mag het kwaliteitssysteem gecombineerd worden met het systeem dat volgens JAR-145 is vereist.

4.2.7. Door de ondernemer opgesteld handboek van het beheersysteem voor onderhoud

De ondernemer dient een handboek van het beheersysteem voor onderhoud van de ondernemer (MME) over te maken waarin nadere informatie wordt gegeven over de structuur van zijn instelling, waaronder:

1. de overeenkomstig § 2.2.2.1. aangewezen functionaris die verantwoordelijk is voor het vereiste onderhoudssysteem en de in § 4.2.5.2. genoemde persoon of groep personen;
2. de procedures die moeten worden gevolgd om te voldoen aan de verantwoordelijkheid inzake onderhoud beschreven in § 4.2.4. en de kwaliteitsfuncties beschreven in § 4.2.6., met dien verstande dat, voor zover de ondernemer zelf een ter zake dienende JAR-145-erkenning heeft, deze informatie mag worden opgenomen in het JAR-145-handboek van de onderhoudsinstelling (MOE).

Het door de ondernemer opgestelde handboek van het beheersysteem voor onderhoud, en alle latere wijzigingen daarin, dienen door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of door zijn gemachtigde te worden goedgekeurd.

4.2.8. Vliegtuigonderhoudsprogramma van de ondernemer

De ondernemer dient ervoor te zorgen dat het vliegtuig volgens het vliegtuigonderhoudsprogramma van de ondernemer wordt onderhouden. Het programma dient nadere informatie te bevatten over alle uit te voeren onderhoudswerkzaamheden, met inbegrip van de frequentie daarvan. Het programma dient een betrouwbaarheidsprogramma te omvatten als de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of zijn gemachtigde van oordeel is dat dit noodzakelijk is.

Het vliegtuigonderhoudsprogramma van de ondernemer, en alle latere wijzigingen daarin, dienen door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of door zijn gemachtigde te worden goedgekeurd.

4.2.9. Het technisch journaal van de ondernemer (Technical Log)

De ondernemer dient gebruik te maken van een systeem van technische journaals (Tech. Log.) dat voor elk vliegtuig de volgende informatie bevat:

1. de gegevens, betreffende elke vlucht, die noodzakelijk zijn om de veiligheid van de vlucht te waarborgen;
2. het geldig bewijs van vrijgave voor gebruik van het vliegtuig;
3. de geldige onderhoudsverklaring, met vermelding van de staat van onderhoud van het vliegtuig voor wat betreft de geplande werken en de uitgestelde werken die binnen korte tijd moeten gebeuren, tenzij de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of zijn gemachtigde ermee kan instemmen dat de onderhoudsverklaring in een ander documentatiesysteem wordt bewaard;
4. de lijst van alle nog niet verholpen gebreken welke invloed hebben op de exploitatie van het vliegtuig; en
5. alle nodige richtlijnen met betrekking tot afspraken over ondersteuning bij het onderhoud.

Het technisch journaal en alle latere wijzigingen daarin dienen door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of door zijn gemachtigde te worden goedgekeurd.

4.2.10. Registratie van de onderhoudswerken

De ondernemer dient ervoor te zorgen dat het technisch journaal bewaard blijft gedurende 24 maanden na de datum van de laatste aantekening daarin.

De ondernemer dient er zich van te vergewissen dat er een systeem is vastgesteld om de volgende gegevens in een voor de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of voor zijn gemachtigde aanvaardbare vorm te bewaren gedurende de vermelde termijnen:

1. alle gedetailleerde onderhoudsverslagen met betrekking tot het vliegtuig en elk aan het vliegtuig gemonteerd onderdeel: 24 maanden nadat het vliegtuig of het onderdeel voor gebruik werd vrijgegeven;
2. de totale vliegtijd of, naargelang het geval, het aantal vluchtcycli van het vliegtuig en van al zijn onderdelen met beperkte levensduur: 12 maanden nadat het vliegtuig definitief uit dienst is genomen;
3. de vliegtijd of, naargelang het geval, het aantal vluchtcycli sinds de laatste algemene revisie van het vliegtuig of van elk vliegtuigonderdeel waarvoor een revisielevensduur geldt: totdat de laatste revisie van het vliegtuig of van het onderdeel is vervangen door een algemene revisie die evenwaardig is inzake draagwijdte en details;
4. de actuele stand van zaken van de inspecties van het vliegtuig waaruit kan worden opgemaakt of het goedgekeurde onderhoudsprogramma van de ondernemer is nageleefd: totdat de inspectie van het vliegtuig of het onderdeel achterhaald is doordat een nieuwe inspectie van gelijkwaardige aard en omvang heeft plaatsgevonden;
5. de actuele toestand van de luchtwaardigheidsrichtlijnen die van toepassing zijn op het vliegtuig en op de onderdelen daarvan: 12 maanden nadat het vliegtuig definitief uit dienst is genomen;

6. gegevens over de aangebrachte wijzigingen en herstellingen aan het vliegtuig, de motor(en), de propeller(s) en alle andere vliegtuigonderdelen die essentieel zijn voor de vliegveiligheid: 12 maanden nadat het vliegtuig definitief uit dienst is genomen.

De ondernemer moet er zich van vergewissen dat als een vliegtuig permanent wordt overgedragen van één ondernemer aan een andere ondernemer, de in § 4.2.10. vermelde gegevens eveneens worden overgedragen; de vastgestelde termijnen blijven toepasselijk op de nieuwe ondernemer.

4.2.11. Gelijkwaardigheid inzake veiligheid.

De ondernemer mag geen andere procedures invoeren dan deze bepaald in § 4.2., tenzij dit noodzakelijk blijkt en er vooraf een gelijkwaardigheid inzake veiligheid is goedgekeurd door de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart."⁴⁰

HOOFDSTUK 5

Instrumenten, uitrustingen, documenten die moeten worden meegevoerd

5.1. Algemeenheden.

5.1.1. De vliegtuigen moeten de nodige instrumenten en uitrustingen bezitten om instrumentvluchten, nachtvluchten en vluchten in aanvrietzende lucht te kunnen uitvoeren.

5.1.2. De in dit hoofdstuk aangegeven instrumenten en uitrustingen moeten van een door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart erkend type zijn.

5.2. Instrumenten.

5.2.1. Een vliegtuig moet de instrumenten meevoeren waardoor het stuurpersoneel in staat gesteld wordt zijn vliegbaan te controleren, manoeuvres die bij het uitvoeren van een procedure behoren, uit te voeren

M.B. 13 februari 1970 Luchtvaartuigen \geq 5.700 kg

en de gebruiksbeperkingen van het vliegtuig in de voorziene exploitatievoorwaarden in acht te nemen.

5.2.2. Een vliegtuig moet de instrumenten en aanwijzers meevoeren die vereist zijn voor de uitreiking van het bewijs van luchtwaardigheid en ten minste volgende vlieginstrumenten:

- a) twee snelheidsmeters met middelen ter voorkoming van slechte werking als gevolg van ijsafzetting;
- b) twee gevoelige barometrische hoogtemeters;
- c) twee stijgsnelheidsmeters;
- d) een buitenluchtthermometer;
- e) een klok met een centraal bevestigde secundewijzer;
- f) een gyroscopische bochtaanwijzer, gecombineerd met een slipaanwijzer;
- g) twee gyroscopische koersaanwijzers;
- h) twee gyroscopische dwars- en langshellingsaanwijzers (kunstmatige horizon).

Nota: de instrumenten vereist in f, g en h hiervoren mogen worden vervangen door combinaties van instrumenten of door inrichtingen met geïntegreerde vluchtgeleider, zodanig dat de waarborg verbonden aan het meevoeren van drie instrumenten voor het uitblijven van een volkomen panne niet in het gedrang komt;

- i) een magnetisch kompas;
- j) een instrument aanwijzende dat de energievoorziening van de gyroscopische instrumenten voldoende is;
- “k) een afzonderlijke elektrische noodvoedingsbron, onafhankelijk van het elektrisch hoofdcircuit, die gedurende ten minste dertig minuten een kunstmatige horizon geplaatst in het goed zicht van de eerste bestuurder, moet laten werken en verlichten. Deze elektrische nood-

voedingsbron treedt automatisch in werking in geval van een totaal defect van het elektrisch hoofdcircuit en er wordt alsdan duidelijk op het instrumentenbord aangeduid dat de kunstmatige horizonnen op de noodvoedingsbron werken;

- l) de instrumenten die door gelijk welke der bestuurders gebruikt worden zijn zodanig geplaatst dat ze hem toelaten gemakkelijk vanuit zijn zetel hun aanduidingen af te lezen en dit terwijl hij zo weinig mogelijk zijn houding en zijn kijkrichting, die hij heeft wanneer hij normaal kijkt in zijn vliegrichting, hoeft te veranderen;
- m) de vliegtuigen uitgerust met straalturbines waarvan de snelheidsbeperkingen uitgedrukt worden in Mach-getallen worden uitgerust met een Mach-meter¹⁸.

5.3. Uitrustingen.

5.3.1. De vliegtuigen moeten voorzien zijn van een zodanige radio-installatie dat:

- a) tweezijdige radioverbinding kan worden onderhouden, ten behoeve van de plaatselijke verkeersleidingsdienst;
- b) op elk ogenblik van de vlucht, inlichtingen betreffende de weersomstandigheden kunnen worden ontvangen;
- c) op elk ogenblik van de vlucht, tweezijdige radioverbinding kan worden onderhouden met ten minste één luchtvaartstation en met elk ander station op elke door het bevoegde orgaan van de verkeersleidingsdienst voorgeschreven frequentie.

5.3.1.1. De vliegtuigen moeten ten minste twee VHF zend- en ontvangsttoestellen meevoeren, waardoor aan de eisen gesteld in § 5.3.1. kan worden voldaan.

5.3.2. De vliegtuigen moeten uitgerust zijn met een radionavigatietoestel dat de radionavigatiehulpmiddelen kan gebruiken en toelaat te navigeren overeenkomstig:

- a) het navigatieplan;
- b) de eisen van de verkeersleidingsdiensten.

5.3.2.1. De vliegtuigen moeten zodanig zijn uitgerust, daarbij rekening gehouden met de beschikbare hulpmiddelen, dat bij het uitvallen van een element van de uitrusting tijdens de vlucht, de overblijvende uitrusting voldoende is om verder te navigeren overeenkomstig het bepaalde in § 5.3.2.

5.3.2.2. Om te voldoen aan de in § 5.3.2. gestelde eisen moeten de vliegtuigen zijn uitgerust met:

- a) twee VOR ontvangers (VHF omni. Range);
- b) twee ILS ontvangers (instrument landingsstelsel);
- c) een DME zender-ontvanger (afstand metende apparatuur), wordt van kracht vanaf 1 januari 1971;
- “d) van een ADF ontvanger (automatische radiogoniometer)”¹⁹;
- e) een merkbakenontvanger (marker).

5.3.3. De radio-installatie aan boord moet toelaten dat het uitvallen van een element dat voor de radioverbinding of de navigatie van belang is, dan wel voor beide, niet het uitvallen van een ander element van dien aard voor gevolg heeft.

5.3.4. De vliegtuigen moeten met een stuurautomaat zijn uitgerust.

5.3.5. De vliegtuigen met een overdrukinstallatie moeten met een meteorologische radar zijn uitgerust.

5.3.6. De vliegtuigen moeten uitgerust zijn met een transponder voor de luchtverkeersregeling; de voorwaarden waaronder en de datum waarop deze regel zal toepassing vinden worden door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart vastgesteld.

5.3.7. Vluchten bij nacht:

De vliegtuigen die bij nacht vliegen, moeten benevens de in § 5.2.2. voorgeschreven instrumenten, voorzien zijn van:

- a) een voor het functioneren van de standlichten nodige inrichting;
- b) één of meer lichten om botsingen te voorkomen, die het gezichtsveld bestrijken zoals bepaald door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart;
- c) twee landingsschijnwerpers;
- d) een inrichting voor de verlichting van de instrumenten en de apparatuur, die door het stuurpersoneel worden gebruikt en voor de veiligheid van het vliegtuig nodig geacht zijn;
- e) een inrichting voor de verlichting van de passagiersafdelingen;
- f) een elektrische zaklantaarn voor ieder dienstdoend lid van de bemanning.

5.3.8. Vluchten in aanvriezende atmosfeer:

De vliegtuigen die worden gebruikt op de routes waar ijsafzetting vastgesteld dan wel verwacht wordt, moeten voorzien zijn van uitrustingen tegen ijsafzetting.

5.3.9. Vluchten op grote hoogte:

- a) Bij vluchten uit te voeren op hoogten waar de atmosferische druk in de passagiersafdelingen en in de stuurhut lager is dan 700 mb (hoogte boven de 3 000 m/10 000 voet) moet een hoeveelheid ademhalingszuurstof aan boord aanwezig zijn, als voorgeschreven door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart.
- b) Bij vluchten uit te voeren op hoogten waar de atmosferische druk lager is dan 700 mb (hoogte boven de 3 000 m/10 000 voet) moet in de vliegtuigen met drukkajuit eveneens de voorgeschreven hoeveelheid ademhalingszuurstof aanwezig zijn, voor het geval dat de druk in de personenafdelingen daalt en moet elke andere door de direc-

teur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart voorgeschreven uitrusting aanwezig zijn.

- c) Alle bemanningsleden van vliegtuigen met drukkajuit die vluchten uitvoeren op een hoogte waar de atmosferische druk lager is dan 376 mb (hoogte boven de 7 600 m/25 000 voet) moeten op de plaats waar zij dienst doen een zuurstofmasker bij de hand hebben dat snel kan worden opgezet voor de onmiddellijke aanvoering van ademhalingszuurstof, indien daarom verzocht wordt.

“d) Alle vliegtuigen bestemd om hoger dan 15 000 m (49 000 ft) te vliegen, zijn voorzien van een uitrusting die toelaat de totale dosering kosmische straling waaraan het vliegtuig onderworpen is, (d.w.z. het geheel van de ioniserende straling en van de zonne- en galactische neutronenstraling) evenals de geaccumuleerde dosis tijdens iedere vlucht, permanent te meten en aan te duiden. Het aanwijzingsapparaat van deze uitrusting is gemakkelijk zichtbaar voor de stuurpersoneelsleden.”²⁰

5.3.10. Vluchten over watervlakten:

Aan boord van landvliegtuigen die gebruikt worden voor het uitvoeren van vluchten boven watervlakten en die op een bepaalde afstand uit de kust geraken of onder andere te verwachten omstandigheden, moeten de door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart voorgeschreven reddingsmiddelen alsmede middelen om de inzittenden in leven te houden aanwezig zijn.

Deze uitrustingen moeten zodanig zijn opgeborgen dat zij in noodgevallen gemakkelijk voor gebruik gereed zijn.

5.3.11. Vluchten over onbewoonde landstreken:

Aan boord van vliegtuigen waarmede gevlogen wordt boven landstreken waar opsporingen en redding bijzondere moeilijkheden zouden opleveren moeten ten minste aanwezig zijn een noodradiozender, seinmiddelen en middelen om de inzittenden in leven te houden, aangepast aan deze streken en zoals voorgeschreven door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart.

5.3.12. Alle vliegtuigen moeten bij elke vlucht voorzien zijn van:

- a) een zit- of ligplaats voor iedere passagier; voor passagiers die niet meer dan 12 jaar oud zijn kunnen door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart bijzondere schikkingen worden toegelaten;
- b) een veiligheidsgordel of -harnas voor elke zit- of ligplaats;
- c) middelen om inlichtingen en aanwijzingen aan de passagiers te geven omtrent:
 - 1. het omgorden van de veiligheidstuigen;
 - 2. de tijdstippen waarop niet mag worden gerookt;
 - 3. hoe en wanneer ademhalingszuurstofmaskers moeten worden gebruikt indien het meevoeren van zuurstof is vereist;
 - 4. de plaats en het gebruik van zwemvesten, indien het meevoeren hiervan is vereist;
 - 5. de plaats en het gebruik van nooduitgangen;
- d) een aantal reserve-smeltveiligheden van elke waarde, dat 25 % van het aantal smeltveiligheden waarmede gezekerd is moet bedragen, met een minimum van drie van elke waarde;
- e) ten minste één draagbaar handblusapparaat, van een door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart goedgekeurd type, dat moet zijn aangebracht in de stuurhut, alsmede in elke passagiersafdeling, welke is afgescheiden van de stuurhut en welke niet gemakkelijk toegankelijk is voor de vliegtuigbestuurder of medebestuurder;
- f) gemakkelijk bereikbare verbandtrommel;
- “g) een reddingsbijl of koevoet in de stuurhut;
- h) één of meer draagbare megafoons, gevoed op batterij, onmiddellijk bereikbaar voor de kabinepersoneelsleden:

- indien de capaciteit van het vliegtuig 99 passagiers niet overschrijdt, één megafoon;
 - indien de capaciteit van het vliegtuig hoger is dan 99 passagiers, twee megafoons waarvan één helemaal vooraan en één helemaal achteraan geplaatst wordt;
- i) een omroepsysteem per luidsprekers;
 - j) een intercomsysteem ten behoeve van de bemanning;
 - k) markering en verlichting van de nooduitgangen evenals van een bebakening van de toegangswegen naar de nooduitgangen.

Deze verlichting moet blijven branden wanneer de normale elektrische voeding van het vliegtuig onderbroken wordt;

- l) ruimten of plaatsen bestemd voor het opbergen van de handbagage;
- m) voor elk lid van het kabinepersoneel, een zitplaats:
 - dicht bij een nooduitgang op vloerhoogte;
 - voorzien van een veiligheidsgordel en een schouderharnas met enkelvoudige ontsluiting; dit systeem moet automatisch opgeborgen blijven wanneer het niet gebruikt wordt;
 - die naar voor of naar achter gericht is en uitgerust is met een schokbrekende steun voor het hoofd, de schouders, de ruggengraat en de armen.”²¹

“5.3.13. Staat van de nood- en reddingsuitrusting.

Op elk ogenblik moet de ondernemer in staat zijn onverwijld aan de opsporings- en reddingscoördinatiecentra de lijsten mede te delen waarop de aan boord van zijn vliegtuigen die internationale vluchten uitvoeren aanwezig zijnde reddings- en overlevingsuitrusting vermeld zijn. De gegevens bevatten namelijk het aantal, de kleur en het type van de reddingsvloten en van de pyrotechnische seinen, de bijzonderheden van de medische nooduitrusting, de voorraden drinkbaar water, alsmede het type en de frequenties van de draagbare radioapparatuur.

De ondernemer dient aan de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart een plan van de binneninrichting van de gebruikte vliegtuigen ter goedkeuring voor te leggen. Dit plan bevat de door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart vereiste aanwijzingen in verband met de veiligheid.”²²

“5.3.14. Vluchtreorder

De vliegtuigen met straal- en schroefturbines zijn met een vluchtreorder uitgerust, die in staat is gedurende de ganse vluchtduur de inlichtingen op te nemen die toelaten na een ongeval of incident de vlucht van het vliegtuig voorafgaand aan dit ongeval of incident weder samen te stellen. Deze vluchtreorder is zodanig gebouwd en aangebracht dat hij maximaal beschermd is opdat de opgenomen gegevens intact en leesbaar kunnen teruggevonden worden.

De vluchtreorder moet een goedgekeurd systeem omvatten dat toelaat hem onder water terug te vinden.”²³

“5.3.15. Opname-apparatuur van mondelinge mededelingen.

Een apparaat voor de registratie van mondelinge mededelingen wordt aangebracht in de stuurhut van types van vliegtuigen die daartoe door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart zijn aangewezen en dit onder de door laatstgenoemde voorgeschreven voorwaarden en op de door hem vastgestelde datum.

Deze opname-apparatuur moet een goedgekeurd systeem omvatten dat toelaat haar onder water terug te vinden tenzij dit apparaat en de vluchtreorder voorzien in paragraaf 5.3.14. samen ingebouwd zijn op een zodanige manier dat het weinig waarschijnlijk is dat ze van elkaar loskomen tijdens een zware inslag.”²⁴

“5.3.16. Hoogte-waarschuwingssysteem.

De straalturbinevliegtuigen moeten uitgerust zijn met een hoogte-waarschuwingssysteem dat de bestuurder door optische en geluidssignalen verwittigt van het naderen van de gekozen vlieghoogte of van een afwijking van deze hoogte.”²⁵

“5.3.17. Grondverklikkerssysteem.

De vliegtuigen met straal- en schroefturbines met een hoogst toegelaten totaalgewicht van meer dan 15 000 kg of waarmee meer dan 30 passagiers mogen vervoerd worden moeten uitgerust zijn met een grondverklikker, die de bestuurder waarschuwt voor een dreigend botsingsgevaar met de grond of het water.”²⁶

5.4. De ondernemer mag in het vlieghandboek de voorwaarden bepalen waarin een vlucht desnoods mag worden ondernomen (cfr. 8.3.2.e) indien één of meer instrumenten of uitrustingen zoals voorzien in §§ 5.2.1., 5.2.2., 5.3.1.1., 5.3.2.2., 5.3.4., 5.3.5., 5.3.6., 5.3.7., 5.3.8., 5.3.9., 5.3.14., “5.3.15., 5.3.16. en 5.3.17.”²⁷ niet aanwezig of uitgevallen zijn.

5.5. Bescheiden die moeten meegevoerd worden.

Buiten de krachtens artikel 40 van het koninklijk besluit d.d. 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart mee te voeren bescheiden, is de aanwezigheid van volgende bescheiden aan boord vereist:

- a) het vlieghandboek van het vliegtuig of elk ander document dat de gegevens bevat betreffende de prestaties en andere aantekeningen die voor het gebruik van het vliegtuig noodzakelijk zijn;
- b) de documenten betreffende de te vliegen route, de bestemmings- en uitwijkhavens, de navigatiehulpmiddelen en de te verrichten handelingen;
- c) de bijgewerkte en geschikte kaarten van de route waarover de vlucht zal voeren alsmede van alle routes ten aanzien waarvan redelijkerwijze kan worden verwacht dat de vlucht hierover zal voeren indien van de voorgenomen route wordt afgeweken;
- d) de bij het seinen op de grond ten behoeve van de opsporing en redding te gebruiken codes;
- e) het boek waarin de defecten-rapporten (trouble reports) worden verzameld;
- “f) de dokumenten inzake de beveiliging van de vlucht opgelegd door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart.”²⁸

HOOFDSTUK 6

Regelen betreffende de vluchtuitvoering

6.1. Weerminima voor luchtvaartterreinen.

6.1.1. De ondernemer stelt een methode op voor het bepalen van de weerminima voor luchtvaartterreinen, met inachtneming onder meer, van de volgende elementen:

- a) type, prestaties en bestuurbaarheid van het vliegtuig;
- b) samenstelling en bevoegdheid van het stuurpersoneel;
- c) afmetingen van de te gebruiken landingsbanen en visuele hulpmiddelen van het luchtvaartterrein;
- d) hindernissen die zich bevinden in de gebieden waarin de nadering, de mislukte nadering en de opstijging geschieden en laagste hoogten voor het passeren boven de hindernissen die met de instrumentnaderingsprocedure overeenstemmen;
- e) andere weerminima die voor vluchten in de omgeving van het luchtvaartterrein kunnen worden ingevoerd;
- f) doeltreffendheid van de voor de nadering, de landing en de opstijging beschikbare hulpmiddelen;
- g) aan boord aangebrachte uitrusting voor de controle van de vliegbaan tijdens de nadering en de mislukte nadering;
- h) middelen voor het naar waarde schatten en doorgeven van de weers-inlichtingen.

6.1.2. De methode voor het vaststellen van de weerminima moet ten genoegen van de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart worden vastgesteld en in het vluchthandboek worden opgenomen. Voor geregelde vluchten moeten de volgens deze methode bepaalde minima ten

aanzien van elk te gebruiken luchtvaartterrein worden aan-gegeven en in het vluchthandboek opgenomen.

6.1.3. In geen geval mogen deze minima voor een bepaald luchtvaartterrein lager zijn dan die welke door het bevoegde gezag van de Staat, binnen welks gebied het luchtvaartterrein is gelegen, zijn bepaald, tenzij dit gezag een zodanige afwijking uitdrukkelijk heeft goedgevonden.

6.2. Uitwijkhaven.

6.2.1. Er moet ten minste één uitwijkhaven worden voorzien.

6.2.2. Van deze regel mag worden afgeweken:

- a) indien de totale tijd van de vlucht minder is dan drie uren en indien de weersomstandigheden zodanig zijn dat redelijkerwijze mag worden verwacht dat het grondzicht, op het tijdstip van aankomst op de bestemmingshaven en eveneens gedurende twee uren voor en na dit uur van aankomst ten minste 8 km en de wolkenbasis meer dan 450 m (1 500 voet) bedragen;
- b) in bepaalde bijzondere gevallen, ten genoegen van de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart, indien de voorgenomen bestemmingshaven geïsoleerd ligt en een geschikte uitwijkhaven niet beschikbaar is.

6.3. Laagste vlieghoogten.

6.3.1. De laagste vlieghoogten of vliegniveaus waarop de vlucht mag worden uitgevoerd, moeten zo worden berekend dat voor het passeren van de hindernissen langs de te vliegen route een voldoende speelruimte bestaat.

6.3.2. Bij het vaststellen van deze laagste hoogten neemt de ondernemer volgende elementen in acht:

- a) juistheid waarmede de positie van het vliegtuig kan worden bepaald;
- b) mogelijke verkeerde aanwijzingen van de gebruikte hoogtemeters;

- c) topografische eigenschappen (bijvoorbeeld, grondoneffenheden);
- d) tijdens de vlucht te verwachten ongunstige weersomstandigheden, zoals hevige turbulentie, neerwaartse luchtstromingen;
- e) mogelijke onjuistheid van de luchtvaartkaarten.

6.3.3. De methode volgens welke de laagste vlieghoogten worden vastgesteld moet door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart zijn goedgekeurd en in het vluchthandboek zijn opgenomen. Voor geregelde vluchten moeten de volgens deze methode bepaalde laagste vlieghoogten worden bepaald, ten aanzien van elke regelmatig gevlogen route (of een gedeelte daarvan) en in het vluchthandboek zijn opgenomen.

6.3.4. In geen geval mogen deze laagste hoogten lager zijn dan die welke door het bevoegde gezag van de Staat over welks grondgebied de vlucht voert zijn bepaald, tenzij dit gezag een zodanige afwijking uitdrukkelijk heeft goedgevonden.

6.4. Brandstof- en smeerolievoorraden.

6.4.1. Een vlucht wordt alleen dan ondernomen indien het vliegtuig buiten de hoeveelheid brandstof en smeerolie die nodig is om ter bestemming te komen, voldoende voorraad meevoert om deze vlucht veilig te volbrengen.

6.4.2. Bij de berekening van de hiervoren voorgeschreven voorraad brandstof en smeerolie, moeten worden in acht genomen:

- a) mogelijkheid om een uitwijkhaven te bereiken, indien een uitwijkhaven is vereist;
- b) te verwachten weersomstandigheden;
- c) door de luchtverkeersleiding voorziene reisweg en te verwachten vertragingen wegens het drukke verkeer;
- d) instrumentnadering op de bestemmingshaven, mede inbegrepen een mogelijke mislukte nadering;

- e) de in het vluchthandboek voorgeschreven procedures bij het uitvallen van de overdrukinstallatie of het uitvallen van een voortstuwingsinstallatie gedurende de vlucht;
- f) elk ander feit waardoor vertraging bij de landing van het vliegtuig kan optreden.

Nota : De hiervoren aangegeven beschikkingen zijn niet zodanig dat zij een wijziging van het vliegplan beletten om naar een ander luchtvaartterrein te vliegen met dien verstande dat op het ogenblik waarop tot deze wijziging wordt beslist, kan worden voldaan aan dezelfde regels voor het berekenen van de hoeveelheid brandstofvoorraad.

6.4.2.1. Toepasselijkheid op schroefvliegtuigen.

6.4.2.1.1. Indien een uitwijkhaven niet is vereist — geval bedoeld in § 6.2.2., a —: de hoeveelheid brandstof berekend overeenkomstig § 6.4.2. moet minstens zodanig zijn dat de vliegtuigen in staat zijn om de bestemmingshaven te bereiken en daarna te vliegen gedurende vijfenveertig minuten.

6.4.2.1.2. Indien een uitwijkhaven is vereist : de hoeveelheid brandstof, berekend overeenkomstig § 6.4.2. moet ten minste zodanig zijn dat de vliegtuigen in staat zijn om:

- a) de bestemmingshaven te bereiken en vandaar de uitwijkhaven en daarna te vliegen gedurende vijfenveertig minuten;
- b) dan wel de voorgenomen uitwijkhaven te bereiken via een vooraf vastgestelde positie en daarna te vliegen gedurende vijfenveertig minuten, mits de aldus berekende hoeveelheid brandstof niet minder zij dan de hoeveelheid benodigd om naar de bestemmingshaven te vliegen en daarna gedurende de kortste van de twee volgende tijden:
 - i) vijfenveertig minuten, vermeerderd met 15 pct. van de vooraf berekende op kruishoogte door te brengen tijd;
 - ii) twee uren.

6.4.2.1.3. Indien geen geschikte uitwijkhaven aanwezig is – geval § 6.2.2., b – : de hoeveelheid brandstof, berekend overeenkomstig § 6.4.2., moet minstens zodanig zijn dat de vliegtuigen in staat zijn om de bestemmingshaven te bereiken en daarna te vliegen gedurende de kortste van de twee volgende tijden:

- a) vijfenveertig minuten vermeerderd met 15 pct. van de vooraf berekende op kruishoogte door te brengen tijd;
- b) twee uren.

6.4.2.2. Toepasselijkheid op de vliegtuigen met straalturbines.

6.4.2.2.1. Indien een uitwijkhaven niet vereist is – geval van § 6.2.2. a – : de hoeveelheid brandstof, berekend overeenkomstig § 6.4.2. moet minstens zodanig zijn dat de vliegtuigen in staat zijn om de bestemmingshaven te bereiken, er een landing uit te voeren en buitendien gedurende dertig minuten in standaard-atmosfeeromstandigheden op een hoogte van 450 m (1.500 voet) boven de bestemmingshaven te vliegen bij wachtsnelheid.

De berekening van deze hoeveelheid zal in het vluchthandboek worden opgenomen.

6.4.2.2.2. Indien een uitwijkhaven vereist is: de hoeveelheid brandstof, berekend overeenkomstig § 6.4.2., moet minstens zodanig zijn dat de vliegtuigen in staat zijn om,

- a) de bestemmingshaven te bereiken, er een nadering en een mislukte nadering uit te voeren, om daarna:

1° de in het vliegplan aangegeven uitwijkhaven te bereiken;

2° gedurende dertig minuten in standaard-atmosfeeromstandigheden op een hoogte van 450 m (1 500 voet) boven de uitwijkhaven te vliegen bij wachtsnelheid en er een nadering en een landing uit te voeren.

De berekening van deze hoeveelheid zal in het vluchthandboek worden opgenomen.

“b) dan wel de uitwijkhaven te bereiken via een vooraf vastgestelde positie en daarna gedurende dertig minuten op 450 m (1 500 voet) hoogte boven de uitwijkhaven te vliegen. De medegevoerde hoeveelheid brandstof mag niet minder zijn dan de hoeveelheid benodigd om naar de bestemmingshaven te vliegen, en daarna gedurende twee uren aan de normale kruissnelheid te vliegen.”²⁹

De berekening van deze hoeveelheid moet in het vluchthandboek zijn opgenomen.

6.4.2.2.3. Indien geen geschikte uitwijkhaven aanwezig is — geval van § 6.2.2., b — : de hoeveelheid brandstof, berekend overeenkomstig § 6.4.2., moet minstens zodanig zijn dat de vliegtuigen in staat zijn om de bestemmingshaven te bereiken en daarna gedurende twee uren aan de normale kruissnelheid te vliegen.

6.5. Gewicht, zwaartepuntsbepaling en lading.

6.5.1. Het hoofd van de afdeling “verrichtingen” zorgt ervoor dat:

- a) het gewicht en de zwaartepuntsbepaling van zijn vliegtuigen in alle omstandigheden binnen de in het vlieghandboek aangegeven beperkingen blijven: hij zal zich overtuigen dat nauwkeurige en duidelijke gegevens de gezagvoerder in staat stellen snel het gewicht en het zwaartepunt te bepalen;
- b) de lading behoorlijk gestuwd is.

HOOFDSTUK 7

Vluchtvoorbereiding en uitvoering

7.1. Eisen voor het uitvoeren van een vlucht.

7.1.1. Het hoofd van de afdeling “verrichtingen” zorgt ervoor dat geen vlucht wordt ondernomen tenzij men zich vooraf met alle gewone beschikbare middelen heeft overtuigd dat de grondinstallaties en diensten die voor de veiligheid van het vliegtuig en zijn inzittenden rechtstreeks nodig zijn, op voldoende wijze werken, daarbij rekening gehouden met

de omstandigheden waaronder de vlucht moet geschieden. Onder “gewone middelen” wordt verstaan het gebruik van inlichtingen waarover de ondernemer op het vertrekpunt beschikt, hetzij die welke door de officiële inlichtingsdiensten worden bekendgemaakt, hetzij die welke hij gemakkelijk uit andere bronnen kan verkrijgen.

7.1.2. Wanneer een vlucht in de omstandigheden voor instrumentvluchten moet worden uitgevoerd, mag deze vlucht slechts geschieden:

- a) indien de weersvoorwaarden op het luchtvaartterrein van waar opgestegen wordt, gelijk zijn aan of hoger dan de voor de opstijging voorgeschreven weerminima;
- b) indien, als een uitwijkhaven vereist is, de te verwachten weersomstandigheden voor het gegiste tijdstip van aankomst:
 - hetzij op de bestemmingshaven en op één uitwijkhaven;
 - hetzij op twee uitwijkhavens,

gelijk of hoger zijn dan de voor de op deze luchtvaartterreinen uit te voeren landingen voorgeschreven minima.

7.1.3. Wanneer een vlucht onder zichtweersomstandigheden moet worden uitgevoerd, zal deze alleen dan worden ondernomen als de laatste waarnemingsrapporten of een combinatie van deze laatste rapporten en verwachtingen er op wijzen dat de weersomstandigheden op de route (of enig gedeelte daarvan waar op zicht dient gevlogen), zodanig zullen zijn en blijven dat het mogelijk zal zijn de vlucht als een vlucht op zicht uit te voeren.

7.2. Vluchtvoorbereiding.

7.2.1. Vluchtvoorbereiding.

Elke vlucht wordt zorgvuldig voorbereid door de eerste bestuurder, waarbij desvoorkomend bijstand wordt verleend door de andere leden van het stuurpersoneel of door elk andere daartoe door de ondernemer aangewezen persoon. Bij deze voorbereiding moeten onder meer volgende punten worden in acht genomen:

M.B. 13 februari 1970
Luchtvaartuigen \geq 5.700 kg

- a) actuele en te verwachten weersomstandigheden ten aanzien van de te vliegen route en de bestemmingshaven;
- b) keuze van de meest geschikte uitwijkhavens, naargelang de weersomstandigheden;
- c) keuze van de vlieghoogten met dien verstande dat zij ten minste gelijk moeten zijn aan de laagste ten aanzien van de te vliegen route vastgestelde minima en desvoorkomend bepaling van deze laagste hoogten indien zij niet in het vluchthandboek zijn opgenomen;
- d) kennisneming van de bekendgemaakte gegevens omtrent de navigatiehulpmiddelen, de bijzondere procedures voor de te vliegen route en de bijzondere toestand van grondinstallaties en -diensten;
- e) bepalen van de mede te voeren hoeveelheden brandstof en smeerolie, daarbij rekening gehouden met de nodig geachte voorraden;
- f) controle van het gewicht en de zwaartepuntsbepaling van het vliegtuig waarbij men zich er van overtuigd heeft dat de gebruiksbeperkingen als bedoeld in § 4.1.3. tijdens de vlucht in de voorziene omstandigheden kunnen worden in acht genomen;
- g) voorbereiding van het vliegplan (luchtverkeersleiding);
- h) zich er van overtuigen dat het vliegtuig luchtwaardig is;

Nota : De ondernemer houdt in het vluchthandboek aantekening van de manier waarop de vliegtuigbestuurder kennis krijgt dat aan de in § 4.2.1. bedoelde verplichtingen is voldaan.

- i) zich er van overtuigen dat de vereiste uitrusting voor de uit te voeren vlucht aan boord aanwezig is : navigatie-uitrusting, nooduitrusting, zuurstofuitrusting.

7.2.2. Operationele vluchtvoorbereiding.

7.2.2.1. In het navigatieplan dienen volgende gegevens te worden opgenomen:

- a) de laagste ten aanzien van de te vliegen route bepaalde veiligheids-
hoogten;
- b) de weerminima voor de te gebruiken luchtvaartterreinen alsmede
voor de aangegeven uitwijkhavens;
- c) de mede te voeren hoeveelheden brandstof, met inachtneming van
de reglementaire voorraden;
- d) het gewicht en de zwaartepuntsbepaling van het vliegtuig (stuw- en
centreringsplan).

7.2.2.2. Voor elke vlucht moet een navigatieplan worden opgesteld. Vóór de aanvang van de vlucht moet de eerste bestuurder en indien bij de voorbereiding van de vlucht een beambte is betrokken, mede deze laatste dit navigatieplan ondertekenen en dit vervolgens bij de ondernemer of diens vertegenwoordiger deponeren, dan wel, indien dit laatste niet mogelijk is, aan het gezag van het luchtvaartterrein overhandigen.

7.2.2.3. Van de overeenkomstig § 7.2.2.2. vermelde regel mag worden afgeweken ten aanzien van elkeen van de in § 7.2.2.1. bepaalde punten indien:

- a) de laagste veiligheidshoogten voor alle door de vliegtuigen van de ondernemer gevlogen routes in het vluchthandboek zijn aangegeven;
- b) de weerminima voor alle gebruikte luchtvaartterreinen in het vluchthandboek zijn aangegeven;
- c) in het vluchthandboek zijn bepaald de forfaitaire hoeveelheden mede te voeren brandstof naar gelang de te vliegen afstand (daarin begrepen de eventuele uitwijking) en eveneens worden vermeld in welke gevallen deze hoeveelheden niet juist moeten worden bepaald, rekening gehouden met de duur van de vlucht en met de werkelijk medegevoerde hoeveelheden brandstof;
- d) in het vluchthandboek duidelijk is aangegeven in welke configuratie (aantal passagiers en de plaats die zij innemen, hoeveelheid en plaats van de vracht en hoeveelheden medegevoerde brandstof) gewicht en

centrerings van het vliegtuig aan de gebruiksbependingen beantwoorden, zodanig dat een stuwplan niet wordt geëist, op voorwaarde dat het statisch evenwicht om de dwarsas verzekerd is.

7.3. Procedures tijdens de vlucht.

7.3.1. Een vlucht mag dan alleen naar de bestemmingshaven worden voortgezet, indien de laatste waarnemingsrapporten er op wijzen dat de weersomstandigheden op dit luchtvaartterrein of ten minste op één van de uitwijkhavens, op de te verwachten tijd van aankomst ten minste gelijk zullen zijn aan de weerminima welke voor deze luchtvaartterreinen zijn voorgeschreven.

7.3.2. Behoudens de noodgevallen mag een vliegtuigbestuurder die een naderingsvlucht met instrumenten uitvoert, dan alleen deze nadering voortzetten voorbij een punt waar het hem blijkt dat hij over voldoende visuele referenties beschikt om de landing uit te voeren zonder andere hulpmiddelen dan de lichtbebakening.

7.3.2.1. Dit punt, waar de vliegtuigbestuurder beslist al dan niet de landing voort te zetten, valt samen met het ogenblik waarop de in § 6.1.1. vermelde weerminima optreden.

7.3.3. Indien op de route gevaarlijke toestanden optreden moet hiervan ten spoedigste aan het daarvoor in aanmerking komende radiostation worden kennis gegeven met alle bijzonderheden die voor de veiligheid van de andere vliegtuigen nuttig kunnen zijn.

7.4. Aanwijzingen voor de vlucht.

7.4.1.

- a) Elk dienstdoend lid van het stuurpersoneel moet zich tijdens de opstijging en de landing op zijn post in de stuurhut bevinden.
- b) Gedurende de andere gedeelten van de vlucht moet elk lid van het stuurpersoneel dat verplicht in de stuurhut moet aanwezig zijn op zijn zitplaats blijven, tenzij zijn afwezigheid door het vervullen van functies in verband met de exploitatie van het vliegtuig of om redenen van fysiologische aard geboden is.

c) Elk lid van het stuurpersoneel zorgt ervoor dat hij zijn veiligheids-gordel heeft omgegord als hij zich op zijn zitplaats bevindt.

“d)gedurende de opstijgings- en landingsverrichtingen neemt elk kabinepersoneelslid zijn zitplaats in en hecht zich correct vast.”³⁰

“e) tijdens het rijden op de grond moeten de kabinepersoneelsleden correct vastgehecht op hun zitplaats blijven, tenzij hun aanwezigheid om veiligheidsredenen elders aan boord vereist is.”³¹

7.4.2. Tijdens de opstijging en de landing en telkens de gezagvoerder dit nodig acht, om reden van turbulentie of in noodgevallen, moeten de personen, die zich aan boord bevinden, hun veiligheidstuig (gordels of bretellen) hebben omgegord, behalve het kabinepersoneel in geval van dwingende noodzaak.

7.4.3. De leden van de bemanning die voor de besturing van het vliegtuig onontbeerlijk zijn, zullen bij het uitoefenen van met de veiligheid verband houdende functies en wanneer dit door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart geëist wordt op ononderbroken wijze zuurstofinademingsapparaten gebruiken.

7.5. Navigatieaanwijzingen tijdens de vlucht.

Navigatieaanwijzingen in verband met een wijziging van het vliegplan moeten indien mogelijk, ten spoedigste worden gecoördineerd met het daarvoor in aanmerking komende orgaan van de luchtverkeersleidingsdiensten, vóór dat zij aan het vliegtuig worden medegedeeld. Indien er geen mogelijkheid tot coördinatie bestaat, zullen de door de vliegtuigbestuurder van de ondernemer ontvangen aanwijzingen hem niet ontheffen van de verplichting, indien nodig, een gepaste toelating van de luchtverkeersleiding te bekomen, vóór dat hij zijn vliegplan wijzigt.

7.6. Beëindigen van de vlucht.

Na de afloop van elke vlucht moeten de gekende of vermoede defecten van het vliegtuig door de gezagvoerder worden gemeld bij wijze van aantekening in het in § 8.4. bedoelde defecten-rapport.

7.7. Nabootsing van noodtoestanden tijdens de vlucht.

Het hoofd van de afdeling “verrichtingen” zorgt ervoor dat het nabootsen van noodtoestanden, waarbij de vliegeigenschappen van het vliegtuig worden beïnvloed, vermeden wordt als reizigers zich aan boord bevinden. De leden van het stuur- en exploitatiepersoneel ontvangen daartoe de nodige richtlijnen.

7.8. Opgeheven.³²

HOOFDSTUK 8

Handboeken, bescheiden en lijsten

8.1. Vluchthandboek.

8.1.1. In het vluchthandboek moeten zijn opgenomen al de instructies of gegevens ten behoeve van het personeel dat belast is met de besturing of met het bedrijfsgeredmaken van een vliegtuig.

Het wordt ter beschikking gesteld van alle betrokken personen en dagelijks bijgehouden; op elk blad moet de datum van de ingebruikstelling van het handboek aangegeven zijn. Een exemplaar van dit document alsmede van de aangebrachte wijzigingen worden aan de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart medegedeeld.

8.1.2. Het vluchthandboek zal ten minste de volgende gegevens bevatten:

- a) de onderrichtingen in verband met de verantwoordelijkheid van het exploitatiepersoneel ten aanzien van de voorbereiding en de uitvoering van de vluchten;
- b) de regelen ten aanzien van het beperken van de vliegtijd en de periodes gedurende welke de leden van het stuurpersoneel voor vliegtijd moeten beschikbaar zijn;
- c) de samenstelling van het stuurpersoneel voor elke vlucht, waarbij tevens de opvolging in de gezagvoering;

- d) de in een noodtoestand tijdens de vlucht te verrichten handelingen en de aanwijzingen voor elk lid van de bemanning hoe alsdan handelen;
- e) de laagste veiligheidshoogten voor elke te vliegen route of voor vluchten in het ongeregeld luchtvervoer, de methode die bij het bepalen van deze laagste hoogten moet worden toegepast;
- “f) de methode voor het bepalen van de weerminima voor luchtvaartterreinen met inachtneming onder meer van de bij § 6.1.1. bedoelde elementen; bij geregelde diensten, de uitslag van de toepassing van deze methode voor elk luchtvaartterrein dat als geregelde of als uitwijkhaven gebruikt wordt;”³³
- g) de onderrichtingen voor het bepalen van de mede te voeren hoeveelheden brandstof, mede inbegrepen de voorraad die voor de veiligheid noodzakelijk is;
- h) de aanwijzingen ter voorkoming van brand bij het tanken van brandstof wanneer zich passagiers aan boord bevinden en desvoorkomend in verband met de ontruiming van het vliegtuig;
- i) de procedures in verband met de lading van het vliegtuig (stuwen en sjoorren);
- j) de gegevens, onder vorm van een routehandboek, ten aanzien van elke te vliegen route omtrent de radiocommunicatiehulpmiddelen, navigatiehulpmiddelen, bestemmings- en uitwijkhavens, procedures tijdens het vliegen alsmede de gegevens die de ondernemer voorts nodig acht voor een goede vluchtvoorbereiding en -uitvoering. Het vluchthandboek mag uit verschillende delen bestaan; het routehandboek mag een apart deel ervan zijn;
- k) voor vluchten in het geregeld luchtvervoer, de lijst van de uitwijkhavens voor elke bestemmingshaven;
- l) de omstandigheden waaronder zuurstof moet worden gebruikt;
- m) de lijst van de mede te voeren navigatieuitrusting;

- n) de omstandigheden waaronder een radioluisterwacht moet worden onderhouden;
- o) de aanwijzingen voor de gezagvoerder hoe te handelen indien hij getuige is van een ongeval;
- “p) de middelen en procedures teneinde zich ervan te verzekeren dat de handbagage opgeborgen wordt zoals het hoort op de plaatsen die hiervoor aangewezen zijn en op zodanige manier dat het eventueel gebruik van om het even welke veiligheidsuitrusting niet gehinderd wordt;
- q) de beveiligingsprocedures opgelegd door de Minister belast met het Bestuur van de Luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.”³⁴
- “r) het opleidingshandboek van het stuurpersoneel omschreven in § 8.6. hieronder;
- s) de lijst van minimale uitrusting voor de uitgebate vliegtuigtypes en voor de speciaal toegelaten vluchten;
- t) de visuele grond-lucht signalencode ten gerieve van de overlevenden;
- u) de inlichtingen en onderrichtingen betreffende de onderschepping van burgerluchtvaartuigen, inbegrepen de procedures die de eerste bestuurders van onderschepte luchtvaartuigen moeten gebruiken en de visuele signalen die onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen moeten gebruiken;
- v) de inlichtingen en onderrichtingen bij het vervoer van gevaarlijke goederen, inbegrepen de maatregelen te nemen in geval van nood;
- w) de onderrichtingen in geval van noodevacuatie;
- x) indien toepasselijk op de bewuste vluchten, de te gebruiken langeafstands navigatieprocedures;
- y) de specificaties betreffende het exploitatievluchtplan;

- z) het opleidingshandboek betreffende de functies van het cabinepersoneel in geval van nood;
- aa) gedetailleerde onderrichtingen voor het berekenen van de nodige brandstoffen en smeermiddelen, rekening houdend met alle vluchtomstandigheden, inbegrepen het mogelijk uitvallen van één of meerdere motoren tijdens de vlucht;
- ab) exploitatieaanbevelingen en inlichtingen over de klimmogelijkheden met alle motoren in werking;
- ac) de door de bemanningsleden te gebruiken normale, abnormale en noodprocedures alsmede de geëigende controlelijsten en de inlichtingen over de systemen van het luchtvaartuig;
- ad) de details betreffende het programma in verband met het voorkomen van ongevallen en de veiligheid van de vluchten;
- ae) voor vliegtuigen die boven 15000 m (49000 ft) kunnen vliegen:
 - a) de inlichtingen die de piloot kunnen toelaten de beste oplossing te kiezen in geval van blootstelling aan kosmische zonnebestraling;
 - b) de toepasselijke procedures in geval de piloot beslist te dalen, wijzend op:
 - i) de noodwendigheid om bij voorbaat de betrokken ATS dienst te verwittigen om een voorlopige daaltoelating te verkrijgen;
 - ii) de te nemen maatregelen in geval de communicatieverbindingen met de ATS dienst zouden onderbroken zijn of niet hersteld kunnen worden.”³⁵

8.2. Onderhoudshandboek.

8.2.1. Het onderhoudshandboek bevat al de onderrichtingen en gegevens ten behoeve van het personeel dat belast is met het onderhoud.

Het wordt ter beschikking gesteld van alle betrokken personen en dagelijks bijgehouden: op elk blad moet de datum van de ingebruikstelling van het handboek aangegeven zijn. Een exemplaar van dit document en van de aangebrachte wijzigingen worden aan de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart medegedeeld.

8.2.2. Het onderhoudshandboek zal de volgende gegevens bevatten:

- 1° voor elk type van vliegtuig, de werkwijzen en programma's inzake inspecties, onderhoud en revisies;
- 2° de frequentie van deze werkzaamheden;
- 3° taakomschrijvingen van het betrokken personeel;
- 4° een procedure waardoor kan worden nagegaan of al de nodige en vereiste werkzaamheden werden uitgevoerd.

8.3. Vlieghandboek.

8.3.1. Het vlieghandboek bevat de gebruiksbependingen van het vliegtuig en eveneens de gegevens en onderrichtingen ten behoeve van de leden van het stuurpersoneel, ten aanzien van de veilige exploitatie van het vliegtuig. Het wordt ter beschikking gesteld van alle betrokken personen en dagelijks bijgehouden; op elk blad moet de datum van de ingebruikstelling van het handboek aangegeven zijn. Een exemplaar van dit document alsmede van de aangebrachte wijzigingen wordt aan de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart medegedeeld.

8.3.2. Het vlieghandboek zal ten minste de volgende gegevens bevatten:

- a) de gebruiksbependingen;
- b) de prestaties voor de verschillende gedeelten van de vlucht; start, stijging, kruisvlucht en landing;
- c) de normale gebruikspedures van het vliegtuig;
- d) de spoedpedures;

- e) de toleranties bij het voortzetten van een verrichting bij het uitvallen van bepaalde boordapparaten.

8.4. Defecten-rapport.

8.4.1. De vliegtuigbestuurder gebruikt dit bescheid om aan de dienst die belast is met het onderhoud de bekende gebreken te rapporteren.

8.4.2. Het defecten-rapport moet worden opgesteld volgens een methode die voorgeschreven is en op een formulier waarvan het model goedgekeurd is door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart.

Het formulier bestaat uit twee delen, het ene voor de vermelding van de defecten, het andere van de aangebrachte verbeteringen.

8.4.3. Het rapport wordt na te zijn opgesteld door de vliegtuigbestuurder getekend en na het verwijderen van de gebreken, door de grondwerktuigkundige(n) die met de werkzaamheden werd(en) belast.

8.5. Lijsten.

8.5.1. De ondernemer houdt aantekening van de vliegtijden van al zijn vliegtuigbestuurders aan de hand van dagelijks bijgehouden lijsten die gedurende twee jaar worden bewaard.

8.5.2. De ondernemer houdt voor al de leden van het stuurpersoneel lijsten die aantonen dat zij in regel zijn met de in § 3.3. gestelde eisen. Zij worden gedurende twee jaar bewaard.

8.5.3. De ondernemer zal lijsten houden van de voor al de vluchten meegevoerde brandstof.

8.5.4. De in §§ 8.4. en 8.5.3. hiervoren vermelde bescheiden evenals de navigatieplannen vermeld in § 7.2.2. worden gedurende zes maanden bewaard.

8.5.5. De in §§ 4.2.3. en 4.2.4. vermelde bescheiden worden gedurende de door de Directeur-Generaal van het Bestuur van de Luchtvaart aangegeven termijnen bewaard.

“8.5.6. Voor elke vlucht uitgevoerd boven 15 000 m (49 000 ft) houdt de ondernemer lijsten bij die toelaten de totale dosis kosmische straling te bepalen ondergaan door elk bemanningslid gedurende een periode van twaalf opeenvolgende maanden.”³⁶

“8.6. Opleidingshandboek.

8.6.1. Het opleidingshandboek bevat alle onderrichtingen of inlichtingen, die nodig zijn voor het personeel belast met de opleidingen, de evaluaties en de onderzoeken naar de bekwaamheid van het personeel belast met het besturen of het in dienst stellen van een vliegtuig.

Het opleidingshandboek sluit, onder vorm van opeenvolgende hoofdstukken, aan bij het vluchthandboek.

8.6.2. Het opleidingshandboek zal minstens volgende punten bevatten:

- a) de gedetailleerde programma's van alle initiële en herhalingsvormingen, de evaluaties en de onderzoeken naar de bekwaamheid;
- b) de minimale ervarings- en kwalificatienormen om de verschillende programma's te volgen;
- c) het aantal vluchten of uren op vluchtnabootser voorzien tijdens de verschillende stages, inbegrepen de stages op lijn onder toezicht;
- d) de toezichtmethodes op lijnvluchten onder toezicht;
- e) de door het hoofd van de afdeling verrichtingen gegeven delegaties voor de verschillende voorziene evaluaties.”³⁷

Referenties

- 1 Belgisch Staatsblad van 4 april 1970
- 2 Belgisch Staatsblad van 26 maart 1954
- 3 Belgisch Staatsblad van 7 januari 1969
- 4 Belgisch Staatsblad van 3 juni 1972
- 5 M.B. van 6 oktober 1977, art. 1, Belgisch Staatsblad van 20 januari 1978
- 6 M.B. van 26 maart 1990, art. 1, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 7 M.B. van 6 maart 1996, art. 1, Belgisch Staatsblad van 27 april 1996
- 8 M.B. van 22 mei 2002, art. 1, Belgisch Staatsblad van 3 augustus 2002
- 9 M.B. van 22 mei 2002, art. 2, Belgisch Staatsblad van 3 augustus 2002
- 10 M.B. van 6 oktober 1977, art. 2, 1°, Belgisch Staatsblad van 20 januari 1978 :
vervangen door M.B. van 20 oktober 2003 (zie ref. 39)
- 11 Artikelen 1 tot 5, Belgisch Staatsblad van 29 september 1967
- 12 M.B. van 26 maart 1990, art. 2, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 13 M.B. van 26 maart 1990, art. 3, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 14 M.B. van 6 maart 1996, art. 2, Belgisch Staatsblad van 27 april 1996
- 15 M.B. van 6 maart 1996, art. 3, Belgisch Staatsblad van 27 april 1996
- 16 M.B. van 26 maart 1990, art. 7, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 17 M.B. van 26 maart 1990, art. 8, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 18 M.B. van 26 maart 1990, art. 9, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 19 M.B. van 22 mei 2002, art. 3, Belgisch Staatsblad van 3 augustus 2002
- 20 M.B. van 26 maart 1990, art. 10, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 21 M.B. van 26 maart 1990, art. 11, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 22 M.B. van 26 maart 1990, art. 12, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 23 M.B. van 26 maart 1990, art. 13, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 24 M.B. van 26 maart 1990, art. 14, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 25 M.B. van 6 oktober 1977, art. 2, 3°, Belgisch Staatsblad van 20 januari 1978
- 26 M.B. van 26 maart 1990, art. 15, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 27 M.B. van 6 oktober 1977, art. 2, Belgisch Staatsblad van 20 januari 1978
- 28 M.B. van 26 maart 1990, art. 16, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 29 M.B. van 15 december 1971, art. 1, Belgisch Staatsblad van 25 april 1972
- 30 M.B. van 26 maart 1990, art. 17, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 31 M.B. van 26 maart 1990, art. 18, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 32 M.B. van 3 mei 1991, art. 57, 1°, Belgisch Staatsblad van 28 mei 1991
- 33 M.B. van 15 december 1971, art. 2, Belgisch Staatsblad van 25 april 1972
- 34 M.B. van 26 maart 1990, art. 20, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 35 M.B. van 6 maart 1996, art. 5, Belgisch Staatsblad van 27 april 1996
- 36 M.B. van 26 maart 1990, art. 21, Belgisch Staatsblad van 1 mei 1990
- 37 M.B. van 6 maart 1996, art. 6, Belgisch Staatsblad van 27 april 1996
- 38 M.B. van 20 oktober 2003, art. 1, Belgisch Staatsblad van 12 november 2003
- 39 M.B. van 20 oktober 2003, art. 2, Belgisch Staatsblad van 12 november 2003
- 40 M.B. van 20 oktober 2003, art. 3, Belgisch Staatsblad van 12 november 2003