

MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR

N. 96 - 912

IS - C - 14054J

6 MAART 1996. — Ministerieel besluit tot wijziging van het reglement behorende bij het ministerieel besluit van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de technische maatregelen worden vastgesteld die moeten genomen worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer met een hoogst toegelaten totaalgewicht van 5 700 kg en meer

De Minister van Vervoer,

Gelet op het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944, en goedgekeurd door de wet van 30 april 1947, inzonderheid op bijlage 6;

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

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 52 gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 november 1986;

Gelet op het ministerieel besluit van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de technische maatregelen worden vastgesteld, die moeten genomen worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer met een hoogst toegelaten totaalgewicht van 5 700 kg en meer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 mei 1991 en bij de ministerieel besluiten van 15 december 1971, 6 oktober 1977, 26 maart 1990 en 3 mei 1991;

Overwegende dat de Gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op het advies van de Raad van State,

Besluit :

Artikel 1. In het eerste hoofdstuk van het bij het ministerieel besluit van 13 februari 1970 behorend reglement houdende reglement waarbij de technische maatregelen worden vastgesteld die moeten genomen worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer met een hoogst toegelaten totaalgewicht van 5 700 kg en meer, wordt de volgende begripsomschrijving ingevoegd :

"Vluchtnabootser : apparatuur waarmee op de grond de vluchtomstandigheden kunnen 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 vliegeigenschappen van dit vliegtuigtype werkelijkheidsgetrouw worden nagebootst."

Art. 2. De § 3.3.1. van het bij hetzelfde besluit behorend reglement, opgeheven door het koninklijk besluit van 3 mei 1991, wordt hersteld in de volgende lezing :

"3.3.1. Stuurpersoneel.

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.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 96 - 912

IS - C - 14054J

6 MARS 1996. — Arrêté ministériel modifiant le règlement annexé à l'arrêté ministériel du 13 février 1970 portant règlement fixant les mesures techniques à prendre pour l'exploitation dans le transport aérien commercial des avions d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5 700 kg

Le Ministre des Transports,

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947, notamment l'annexe 6;

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, notamment l'article 52, modifié par l'arrêté royal du 19 novembre 1986;

Vu l'arrêté ministériel du 13 février 1970 portant règlement fixant les mesures techniques à prendre pour l'exploitation dans le transport aérien commercial des avions d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5 700 kg, modifié par l'arrêté royal du 3 mai 1991 et par les arrêtés ministériels des 15 décembre 1971, 6 octobre 1977, 26 mars 1990 et 3 mai 1991;

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat,

Arrête :

Article 1er. Dans le chapitre premier du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 13 février 1970 portant règlement fixant les mesures techniques à prendre pour l'exploitation dans le transport aérien commercial des avions d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5 700 kg, est insérée la définition suivante :

"Simulateur de vol : appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol, en donnant une représentation exacte du poste d'équipage d'un certain type d'avion de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performance et de vol de ce type d'avion."

Art. 2. Le § 3.3.1. du règlement annexé au même arrêté abrogé par l'arrêté royal du 3 mai 1991, est rétabli dans la rédaction suivante :

"3.3.1. Equipage de conduite.

3.3.1.1. Le chef de la section des opérations veillera à assurer la formation et le maintien de l'expérience et des qualifications de chaque membre d'équipage de conduite de façon à ce que celui-ci soit à même de s'acquitter comme il convient des fonctions qui lui sont confiées.

3.3.1.2. Programmes de formation.

3.3.1.2.1. Chaque membre d'équipage de conduite recevra une formation appropriée lors de chaque changement de qualification ou d'exploitant. Cette formation sera définie par le chef de la section des opérations en tenant compte des formations, qualifications et expériences du membre d'équipage de conduite.

3.3.1.2.2. Les nouveaux membres d'équipage de conduite d'un exploitant recevront une formation appropriée portant au moins sur le manuel d'exploitation de l'exploitant, avec, à l'issue de cette formation, une évaluation par le chef de la section des opérations ou son délégué.

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 voortspruiten 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, dewelk 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 aangewezen 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 van de Luchtvaart het nuttig acht door een door hem aangewezen examinator.

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.

3.3.1.2.3. Avant d'être désigné comme membre d'équipage de conduite dans le transport aérien commercial sur un avion pour lequel il n'a pas d'expérience en transport aérien commercial, le membre d'équipage de conduite aura reçu une formation comprenant au moins :

1. un cours au sol relatif au matériel utilisé, suivi d'une évaluation;
2. un stage d'entraînement en simulateur de vol et en vol, sur les types utilisés, y compris les procédures d'exception résultant d'un mauvais fonctionnement, d'une anomalie ou d'un incendie des moteurs ou des systèmes, la coordination des tâches des membres d'équipage et les conditions d'utilisation dans le transport aérien commercial, suivi d'une évaluation;
3. un cours, ou un complément de cours, sur les équipements d'urgence disponibles à bord, suivi d'une évaluation;
4. un stage opérationnel en ligne sous supervision, suivi d'une évaluation.

3.3.1.2.4. Lorsqu'un pilote est désigné comme pilote-commandant de bord pour la première fois dans le transport aérien commercial, le programme de formation comprendra, au moins :

1. un cours de commandement incluant la méthode de gestion applicable dans le poste de pilotage et un rappel des aspects pertinents du manuel d'exploitation et des conditions d'utilisation dans le transport aérien commercial, suivi d'une évaluation;
2. un stage d'entraînement sur simulateur de vol orienté vers les opérations en ligne, suivi d'une évaluation;
3. un stage d'entraînement en vol, suivi d'une évaluation en vol;
4. un stage en ligne en tant que copilote remplissant la fonction de pilote-commandant de bord sous supervision, suivi d'une évaluation en vol.

3.3.1.3. Pour le pilote, le contrôle de la compétence au pilotage et à l'exécution des procédures d'urgence sur un type déterminé d'avion sera effectué au moins deux fois au cours de chaque période de douze mois.

L'intervalle entre deux contrôles consécutifs ne sera pas inférieur à quatre mois. Il en sera de même pour le contrôle à effectuer sur l'aptitude du pilote à voler suivant les règles du vol aux instruments.

3.3.1.4. La compétence technique des mécaniciens navigants, notamment leur aptitude à exécuter les procédures d'urgence, sera vérifiée périodiquement avec un intervalle maximum de douze mois entre deux contrôles consécutifs.

3.3.1.5. Mise en œuvre.

3.3.1.5.1. Toutes les formations visées par le présent arrêté, initiales et récurrentes, seront effectuées en conformité avec un programme détaillé décrit dans le manuel de formation.

Le manuel de formation est communiqué au Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique qui peut en requérir la modification.

3.3.1.5.2. Chaque cours ou chaque stage fera l'objet d'une évaluation soit par le chef de la section des opérations ou son délégué, soit si le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique le juge utile, par une personne désignée par lui.

3.3.1.5.3. Les contrôles de compétence prévus aux §§ 3.3.1.3. et 3.3.1.4. seront effectués respectivement soit par le chef-pilote ou par un chef-mécanicien de bord ou tout autre pilote instructeur du troisième degré ou mécanicien de bord instructeur de l'entreprise, soit si le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique le juge utile, par un examinateur désigné par lui.

3.3.1.5.4. Le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique peut s'assurer, à tout moment, de la bonne exécution des programmes de formation et de contrôle de compétence ainsi que de la qualité permanente des membres d'équipage de conduite ainsi formés.

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 honderdertwintig 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 honderdertwintig dagen eenmaal voorbij zijn kan de laatste ervaring slechts herwonnen 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 lawaai bestrijding. De kennis van de eerstgenoemde procedures met behulp van instrumenten mag worden aangetoond aan de hand van een gepaste vluchtnabootser;
- d) de toepasselijke weermirima.

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 een 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;

3.3.1.6. Simulateur de vol.

3.3.1.6.1. Les simulateurs de vol peuvent être utilisés selon le programme décrit dans le manuel de formation décrit au §§ 3.3.1.5. ci-dessus.

3.3.1.6.2. Lorsqu'aucun simulateur de vol adéquat pour l'entraînement n'est disponible, ou si un simulateur permet de remplacer tout l'entraînement en vol, l'exploitant propose un programme alternatif de formation à l'approbation du Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique.

3.3.1.6.3. Les simulateurs de vol utilisés dans le cadre du présent arrêté doivent être agréés à cette fin par le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique ou son délégué.

3.3.1.7. Expérience récente.

Ne sera pas désigné comme pilote pour effectuer un vol dans le transport aérien commercial sur un type d'avion déterminé, un pilote qui n'aura pas effectué dans les nonante jours qui précèdent cette désignation au moins trois décollages et trois atterrissages au moyen d'un avion de ce type ou lors d'une formation sur simulateur de vol.

L'expérience récente peut être rétablie sur une période excédant nonante jours sans dépasser cent vingt jours sur des vols de transport aérien commercial à condition que ces vols soient effectués sous la surveillance d'un pilote commandant de bord, dûment autorisé à cette fin par le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique ou son délégué.

Au-delà de cent vingt jours, l'expérience récente ne pourra être rétablie qu'en soumettant le pilote à une formation adéquate et au contrôle de compétence prévus au § 3.3.1.3. ci-dessus.

3.3.1.8. Qualification de route et d'aérodrome.

3.3.1.8.1. L'exploitant doit veiller à ce que le pilote commandant de bord ait une connaissance suffisante de la route à parcourir et des aérodromes desservis le long de cette route. Ces connaissances devront porter :

en ce qui concerne la route :

- a) sur la topographie et les altitudes minimales de sécurité;
- b) sur les conditions météorologiques saisonnières;
- c) sur les installations, services et procédures de météorologie, de télécommunications et de circulation aérienne;
- d) sur les procédures de recherche et de sauvetage;
- e) sur les aides à la navigation pour la route sur laquelle le vol doit être effectué;

en ce qui concerne les aérodromes :

- a) sur les obstacles, la topographie générale et les altitudes minimales de sécurité;
- b) sur les aides d'approche et le balisage lumineux;
- c) sur les procédures d'arrivée, d'attente, d'approche et de départ y compris les procédures de réduction du bruit. La connaissance des premières de ces procédures à l'aide des instruments peut être démontrée au moyen d'un simulateur de vol approprié;
- d) sur les minima météorologiques applicables.

Le pilote commandant de bord devra certifier sur un formulaire établi par l'exploitant qu'il a étudié et connaît les éléments repris ci-dessus relatifs aux routes et aérodromes où il doit opérer si, dans les douze mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un voyage entre les points terminaux de cette route en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage.

3.3.1.8.2. Afin de pouvoir opérer vers un aérodrome aux conditions météorologiques minimales prévues pour cet aérodrome, le pilote commandant de bord doit avoir effectué une approche sur cet aérodrome dans les douze mois précédents. Cette approche pourra avoir eu lieu :

— soit de jour dans les conditions de vol à vue;

— 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 van de 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 eenmaal 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."

Art. 3. De § 3.3.2. van het bij hetzelfde besluit behorend reglement, opgeheven door het koninklijk besluit van 3 mei 1991 wordt hersteld in de volgende lezing :

"3.3.2. Kabinebemanning.

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

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 voorgescreven, 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 3 000 m (10 000 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 drukkajuit;

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."

Art. 4. In de Franse tekst van punt a van § 4.1.3.2. van het bij hetzelfde besluit behorend reglement worden de woorden "utilisé comme paramètre" tussen de woorden "qui pourrait être" en "dans la détermination du poids au décollage" ingelast.

Art. 5. De § 8.1.2. van het bij hetzelfde besluit behorend reglement, gewijzigd bij de ministeriële besluiten van 15 december 1971 en 26 maart 1990, wordt aangevuld als volgt :

"8.1.2.r) het opleidingshandboek van het stuurpersoneel omschreven in § 8.6. hieronder;

8.1.2.s) de lijst van minimale uitrusting voor de uitgbate vliegtuigtypes en voor de speciaal toegelaten vluchten;

8.1.2.t) de visuele grond-lucht signaalencode ten gerieve van de overlevenden;

8.1.2.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;

8.1.2.v) de inlichtingen en onderrichtingen bij het vervoer van gevaarlijke goederen, inbegrepen de maatregelen te nemen in geval van nood;

8.1.2.w) de onderrichtingen in geval van noodevacuatie;

— soit comme membre de l'équipage de conduite ou comme observateur dans le poste de pilotage, accompagné d'un pilote qualifié;

— soit, si l'aérodrome n'est pas réputé difficile, avec des minima météorologiques augmentés, par rapport aux minima météorologiques normaux, d'une marge approuvée par le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique. Cette marge n'est pas exigée si l'aérodrome est proche d'un aérodrome pour lequel le pilote commandant de bord est qualifié.

Un aérodrome est réputé difficile s'il est situé dans un terrain difficile ou si les aides ou les procédures d'approche sont peu familières au pilote ou si le trafic est particulièrement dense.

3.3.1.8.3. Les conditions reprises au § 3.3.1.8.2. ci-dessus ne s'appliquent pas si l'exploitant a donné au pilote pour l'aérodrome en question une représentation visuelle acceptée par le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique.

3.3.1.8.4. Lorsqu'un exploitant effectue des vols réguliers sur une route ou un tronçon de route où la navigation doit s'effectuer uniquement à vue ou d'après des points de repère au sol et à un niveau inférieur au relief situé à moins de 25 milles marins horizontalement de l'axe de cette route ou tronçon de route, le pilote commandant de bord devra avoir effectué un vol sur cette route ou tronçon de route en tant que membre d'équipage de conduite ou d'observateur dans le poste de pilotage afin d'être qualifié pour cette route ou ce tronçon de route."

Art. 3. Le § 3.3.2. du règlement annexé au même arrêté, abrogé par l'arrêté royal du 3 mai 1991, est rétabli dans la rédaction suivante :

"3.3.2. Equipage de cabine.

Le chef de la section des opérations s'assure que le personnel de cabine :

a) a l'entraînement voulu pour remplir les fonctions qui lui sont attribuées en cas d'urgence, et notamment est capable de se servir de l'équipement de secours et de sauvetage dont la présence est exigée, tels les gilets et canots de sauvetage, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène et les troussees de premier secours;

b) s'il exerce à bord d'avion volant au-dessus de 3 000 m (10 000 pieds), connaît les effets de l'hypoxie et les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression dans le cas d'avions pressurisés;

c) connaît les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions."

Art. 4. Dans le texte français du point a du § 4.1.3.2. du règlement annexé au même arrêté, les mots "utilisé comme paramètre" sont insérés entre les mots "qui pourrait être" et "dans la détermination du poids au décollage".

Art. 5. Le § 8.1.2. du règlement annexé au même arrêté, modifié par les arrêtés ministériels des 15 décembre 1971 et 26 mars 1990, est complété comme suit :

"8.1.2.r) le manuel de formation des membres d'équipage de conduite décrit au § 8.6. ci-dessous;

8.1.2.s) la liste minimale d'équipements pour les types d'avions exploités et pour les vols particuliers autorisés;

8.1.2.t) le code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants;

8.1.2.u) les renseignements et instructions concernant l'interception des aéronefs civils, y compris les procédures que doivent suivre les pilotes commandants de bord d'aéronefs interceptés et les signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et interceptés;

8.1.2.v) les renseignements et instructions sur le transport des marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence;

8.1.2.w) les procédures d'évacuation d'urgence;

8.1.2.x) indien toepasselijk op de bewuste vluchten, de te gebruiken lange-afstands navigatie-procedures;

8.1.2.y) de specificaties betreffende het exploitatievluchtplan;

8.1.2.z) het opleidingshandboek betreffende de functies van het cabinepersoneel in geval van nood;

8.1.2.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;

8.1.2.ab) exploitatie-aanbevelingen en inlichtingen over de klimmogelijkheden met alle motoren in werking;

8.1.2.ac) de door de bemanningsleden te gebruiken normale, abnormale en noodprocedures alsmede de geëigende controlelijsten en de inlichtingen over de systemen van het luchtvaartuig;

8.1.2.ad) de details betreffende het programma in verband met het voorkomen van ongevallen en de veiligheid van de vluchten;

8.1.2.ae) voor vliegtuigen die boven 15 000 m (49 000 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."

Art. 6. Het reglement behorend bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bepalingen :

"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."

Art. 7. De uitbaters die houder zijn van een machtiging, exploitatievergunning of -licentie op de dag van het inwerkingtreden van dit besluit beschikken over honderdtachtig dagen om :

1° hun opleidingsmethodes aan te passen aan § 3.3.1.;

2° bij het Bestuur van de Luchtvaart de amendementen bij het vluchthandboek en het opleidingshandboek, zoals vereist in § 8.1.2.r) tot ae) en in § 8.6 indien en.

Art. 8. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt.

Brussel, 6 maart 1996.

M. DAERDEN

8.1.2.x) lorsqu'elles s'appliquent aux vols en question, les procédures de navigation sur de grandes distances à utiliser;

8.1.2.y) les spécifications relatives au plan de vol d'exploitation;

8.1.2.z) le manuel de formation relatif aux fonctions du personnel de cabine en cas d'urgence;

8.1.2.aa) les instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires, compte tenu de toutes les conditions de vol y compris l'éventualité d'une panne d'un ou plusieurs groupes motopropulseurs en cours de vol;

8.1.2.ab) les consignes d'exploitation et les renseignements sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement;

8.1.2.ac) les procédures normales, de secours et d'urgence à utiliser par l'équipage de conduite, les listes de vérification connexes et les renseignements sur les systèmes d'aéronef;

8.1.2.ad) les détails du programme de prévention des accidents et de sécurité des vols;

8.1.2.ae) pour les avions appelés à évoluer au-dessus de 15 000 m (49 000 ft) :

a) les renseignements qui permettront au pilote de choisir la meilleure solution en cas d'exposition au rayonnement cosmique d'origine solaire;

b) les procédures applicables au cas où le pilote déciderait de descendre, portant sur :

i) la nécessité d'avertir au préalable l'organe ATS approprié et d'obtenir une autorisation provisoire de descendre;

ii) les mesures à prendre au cas où les communications avec l'organe ATS seraient interrompues ou impossible à établir."

Art. 6. Le règlement annexé au même arrêté est complété par les dispositions suivantes :

"8.6. Manuel de formation.

8.6.1. Le manuel de formation contient toutes les instructions ou informations nécessaires au personnel chargé des formations, des évaluations et des contrôles de compétence du personnel chargé de la conduite ou de la mise en opération d'un avion.

Le manuel de formation est inclus sous forme de chapitres successifs dans le manuel d'exploitation.

8.6.2. Le manuel de formation contient au moins :

a) les programmes détaillés de toutes les formations initiales et récurrentes, des évaluations et des contrôles de compétence;

b) les niveaux minimums d'expérience et de qualification pour entreprendre les différents programmes de formation;

c) le nombre d'heures de vol ou de simulateur prévu pour les différents stages, y compris les stages en ligne sous supervision;

d) les méthodes de surveillance des vols en ligne sous supervision;

e) les délégations données par le chef de la section des opérations pour les diverses évaluations prévues."

Art. 7. Les exploitants titulaires d'une autorisation, permis ou licence d'exploitation à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté disposent de cent quatre-vingts jours pour :

1° adapter leurs méthodes de formation au § 3.3.1.;

2° déposer auprès de l'Administration de l'Aéronautique les amendements au manuel d'exploitation et au manuel de formation tels qu'exigés par le § 8.1.2.r) à ae) et le § 8.6.

Art. 8. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Bruxelles, le 6 mars 1996.

M. DAERDEN