

N 90 — 1081

26 MÄART 1990. — Ministerieel besluit tot wijziging van 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 Verkeerswezen,

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 de bijlagen 6 en 17;

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 51, § 2, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 6 december 1989 en op artikel 52, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 31 augustus 1979 en 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 de ministeriële besluiten van 15 december 1971 en van 6 oktober 1977;

Overwegende dat de executieven betrokken werden overeenkomstig de bepalingen van artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988;

Gelet op wetten van de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat met het oog op de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart de huidige voorschriften dringend dienen aangepast aan de nieuwe normen en aanbevelingen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie inzake de technische maatregelen te nemen voor de exploitatie van vliegtuigen in het handelsluchtvervoer,

Besluit :

Artikel 1. In het eerste hoofdstuk van de bijlage 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, wordt tussen het eerste en het tweede lid het volgende lid ingevoegd :

« Beveiliging : een geheel van maatregelen evenals menselijke en materiële middelen bestemd om de burgerlijke luchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden. »

Art. 2. In de Nederlandse tekst van lid 3.2.2.1. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt het woord « beveiliging » vervangen door het woord « veiligheid ».

Art. 3. De § 3.2.2. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met het volgende lid :

« 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. »

Art. 4. De § 3.3.1., lid 3.3.1.2. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt vervangen door het volgende lid :

« 3.3.1.2. Het programma voor de opleiding van het stuurpersoneel omvat een onderricht op de grond met betrekking tot het gebruikte materieel, evenals een training op vluchtnabootser en in vlucht op het of de gebruikte vliegtuigtypes. Het programma omvat eveneens de coördinatie van de door de leden van het stuurpersoneel te vervullen taken en de uitzonderingsprocedures in geval van gebrekkige werking, van een onregelmatigheid of van ontstaan van brand in de motoren of in de systemen.

De programma's en de personen die instaan voor het onderricht op de grond of voor de opleiding op vluchtnabootser moeten erkend worden door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart. »

F 90 — 1081

26 MARS 1990. — Arrêté ministériel modifiant 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 Communications,

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 les annexes 6 et 17;

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 51, § 2, modifié par l'arrêté royal du 6 décembre 1989 et l'article 52, modifié par les arrêtés royaux du 31 août 1979 et 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 les arrêtés ministériels du 15 décembre 1971 et du 6 octobre 1977;

Considérant que les exécutifs ont été associés conformément aux dispositions de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi du 8 août 1988;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, modifié par la loi du 4 juillet 1989;

Vu l'urgence;

Considérant qu'il importe pour la sécurité de la navigation aérienne civile d'adapter d'urgence les prescriptions actuelles aux nouvelles normes et pratiques recommandées de l'organisation de l'aviation civile internationale, relatives aux mesures techniques à prendre pour l'exploitation des avions dans le transport aérien commercial,

Arrête :

Article 1^{er}. Le chapitre premier de l'annexe 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 complété par l'alinéa suivant :

« Sûreté : combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre des actes illicites. »

Art. 2. Dans le texte néerlandais de l'alinéa 3.2.2.1. de l'annexe au même arrêté, le mot « beveiliging » est remplacé par le mot « veiligheid ».

Art. 3. Le § 3.2.2. de l'annexe au même arrêté est complété par l'alinéa suivant :

« 3.2.2.4. Le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique peut limiter le nombre de types d'avions pour lesquels un membre du personnel de cabine reçoit une formation. »

Art. 4. Le § 3.3.1., alinéa 3.3.1.2. de l'annexe au même arrêté est remplacé par l'alinéa suivant :

« 3.3.1.2. Le programme de formation du personnel de conduite comprend une instruction au sol relative au matériel utilisé, ainsi qu'un entraînement sur simulateur de vol et en vol sur le ou les types d'avions utilisés. Le programme comporte également la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et les procédures d'exception en cas d'un mauvais fonctionnement, d'une anomalie ou d'un incendie des moteurs ou des systèmes.

Les programmes et les personnes qui assurent l'instruction au sol ou la formation sur simulateur de vol doivent être agréés par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique. »

Art. 5. De § 3.3.1. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met het volgende lid :

« 3.3.1.9. De leden van het stuurpersoneel moeten vóór hun indiensttreding de basisopleiding terrorisme- en criminaliteitsbestrijding, georganiseerd door het Bestuur der Luchtvaart, gevolgd hebben. Vervolgens dienen zij om de drie jaar de bijscholingscursussen terrorisme- en criminaliteitsbestrijding te volgen die door dat Bestuur worden georganiseerd.

De leden van het stuurpersoneel die in dienst zijn bij het van kracht worden van dit reglement, moeten de hierboven bedoelde basisopleiding vóór 30 juni 1990 gevolgd hebben. »

Art. 6. In de § 3.3.2. van de bijlage bij hetzelfde besluit, waarvan de tegenwoordige tekst lid 3.3.2.1. zal vormen, wordt een lid 3.3.2.2. toegevoegd, luidend als volgt :

« 3.3.2.2. De leden van het kabinepersoneel moeten vóór hun indiensttreding de basisopleiding terrorisme- en criminaliteitsbestrijding, georganiseerd door het Bestuur der Luchtvaart, gevolgd hebben. Vervolgens dienen zij om de drie jaar de bijscholingscursussen terrorisme- en criminaliteitsbestrijding te volgen die door dat Bestuur worden georganiseerd.

De leden van het kabinepersoneel die in dienst zijn bij het van kracht worden van dit reglement, moeten de hierboven bedoelde basisopleiding vóór 30 juni 1990 gevolgd hebben. »

Art. 7. In hoofdstuk 3 van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt een nieuwe afdeling 3.6. toegevoegd, luidend als volgt :

« 3.6. Informatie aan de passagiers.

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

- de voorwaarden waaronder aan boord mag gerookt worden;
- de plaats van de nooduitgangen;
- het gebruik van de veiligheids gordels, met inbegrip van het vast- en losmaken ervan;
- de plaats en het gebruik van de zwemvesten en reddingsvloten, 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 de § 3.6.1. te voldoen. »

Art. 8. In afdeling 4.1. van hoofdstuk 4 van de bijlage bij hetzelfde besluit, worden twee nieuwe paragrafen toegevoegd, luidend als volgt :

« 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, dichtstbijzijnde 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 verderzetten 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. »

Art. 5. Le § 3.3.1. de l'annexe au même arrêté est complété par l'alinéa suivant :

« 3.3.1.9. Les membres de l'équipage de conduite doivent, avant leur entrée en service, avoir subi la formation de base en matière de lutte contre le terrorisme et la criminalité, organisée par l'Administration et l'Aéronautique. Ensuite ils devront suivre tous les trois ans les cours de recyclage en matière de lutte contre le terrorisme et la criminalité, organisés par cette même Administration.

Les membres de l'équipage de conduite qui sont en service au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, doivent avoir subi la formation de base visée ci-dessus avant le 30 juin 1990. »

Art. 6. Dans le § 3.3.2. de l'annexe au même arrêté, dont le texte actuel formera l'alinéa 3.3.2.1. il est ajouté un alinéa 3.3.2.2. rédigé comme suit :

« 3.3.2.2. Les membres de l'équipage de cabine doivent, avant leur entrée en service, avoir subi la formation de base en matière de lutte contre le terrorisme et la criminalité, organisée par l'Administration de l'Aéronautique. Ensuite, ils devront suivre tous les trois ans les cours de recyclage en matière de lutte contre le terrorisme et la criminalité, organisés par cette Administration.

Les membres de l'équipage de cabine qui sont en service au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, doivent avoir subi la formation de base visée ci-dessus avant le 30 juin 1990. »

Art. 7. Dans le chapitre 3 de l'annexe au même arrêté il est ajouté une nouvelle section 3.6. rédigée comme suit :

« 3.6. Information aux passagers.

3.6.1. L'exploitant veille à ce qu'avant chaque décollage, les membres du personnel désignés à cet effet instruisent verbalement tous les passagers sur :

- les conditions qui régissent l'autorisation de fumer à bord;
- l'emplacement des issues de secours;
- l'utilisation des ceintures de sécurité, y compris leurs blocage et déblocage;
- l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage et canots de sauvetage, si requis;
- l'utilisation d'oxygène à bord, si requis.

En plus de ces directives, les membres du personnel désignés à cet effet doivent instruire individuellement avant le décollage les personnes qui sont accompagnées d'enfants âgés de moins de deux ans tenus sur les genoux, les personnes qui accompagnent des handicapés, les handicapés voyageant individuellement ou toute autre personne nécessitant une instruction particulière.

3.6.2. L'exploitant veille à ce que chaque passager dispose à sa place d'une carte imprimée, adaptée au type et au modèle d'avion, reprenant les informations suivantes :

- schémas d'emplacement et méthode d'ouverture des issues de secours;
- autres informations pour l'utilisation de l'équipement de secours à bord.

3.6.3. L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation la méthode qu'il applique pour satisfaire aux exigences du § 3.6.1. »

Art. 8. Dans la section 4.1. du chapitre 4 de l'annexe au même arrêté, sont ajoutés deux nouveaux paragraphes, rédigés comme suit :

« 4.1.4. Un avion, équipé de deux groupes motopropulseurs ne peut être utilisé sur une route dont un point quelconque est situé à plus de 60 minutes de vol d'un aérodrome approprié pour l'atterrissage, à la vitesse de croisière avec un groupe motopropulseur hors de fonctionnement, à moins que l'exploitant n'ait obtenu à cet effet une autorisation du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique.

4.1.5. Lorsqu'un groupe motopropulseur d'un avion tombe en panne ou doit être arrêté préventivement, le pilote atterrira sur l'aérodrome approprié le plus proche en temps, où l'atterrissage peut être effectué en sécurité.

Si la panne n'affecte qu'un seul groupe motopropulseur d'un avion qui en comporte trois au moins, le pilote peut poursuivre son vol jusqu'à un aérodrome de son choix, pour autant que la poursuite du vol soit aussi sûre qu'un atterrissage sur l'aérodrome le plus proche. S'il fait usage de cette possibilité, le pilote doit en informer par écrit le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique endéans les dix jours, en mentionnant les raisons de son choix.

Le pilote informera dès que possible les services de contrôle de la circulation aérienne de tout arrêt de moteur en vol et les tiendra informés du déroulement du vol. »

Art. 9. De § 5.2.2. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende leden :

« k) een afzonderlijke elektrische noodvoedingsbron, onafhankelijk van het elektrisch hoofdcircuit, die gedurende tenminste dertig minuten een kunstmatige horizon geplaatst in het goed zicht van de eerste bestuurder, moet laten werken en verlichten. Deze elektrische noodvoedingsbron 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-meter ».

Art. 10. De § 5.3.9. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met het volgende lid :

« 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 de duiden. Het aanwijzingsapparaat van deze uitrusting is gemakkelijk zichtbaar voor de stuurpersoneelsleden. »

Art. 11. De § 5.3.12. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende leden :

« 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 ruggegraat en de armen. »

Art. 12. De § 5.3.13. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 5.3.13. Staat van de nood- en reddingsuitrusting.

Op elk ogenblik moet de ondernemer in staat zijn onvervuld 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 reddingsvlotten en van de pyrotechnische signalen, de bijzonderheden van de medische nooduitrusting, de voorraden drinkbaar water, alsmede het type en de frequenties van de draagbare noodradioapparatuur.

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. »

Art. 13. De § 5.3.14. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 5.3.14. Vluchtrecorder.

De vliegtuigen met straal- en schroefturbines zijn met een vluchtrecorder uitgerust, die in staat is gedurende de ganse vluchtduur de inlichtingen op te nemen die toelaten na een ongeval of incident de

Art. 9. Le § 5.2.2. de l'annexe au même arrêté est complété par les alinéas suivants :

« k) une alimentation électrique de secours distincte, indépendante du circuit électrique principal, et destinée à faire fonctionner et à éclairer pendant au moins trente minutes un instrument indicateur d'assiette (horizon artificiel) placé bien en vue du pilote commandant de bord. Cette alimentation électrique de secours fonctionne automatiquement en cas de défaillance totale du circuit électrique principal et il est alors clairement indiqué sur le tableau de bord que les indicateurs d'assiette fonctionnent sur l'alimentation de secours;

l) les instruments utilisés par n'importe lequel des pilotes sont placés de manière à lui permettre de lire facilement leurs indications de son siège, en s'écartant au minimum de la position et de la direction de regard qui sont les siennes lorsqu'il regarde normalement sa route vers l'avant;

m) les avions à turboréacteurs avec limitations de vitesse exprimées en nombres de Mach sont dotés d'un indicateur de nombres de Mach. »

Art. 10. Le § 5.3.9. de l'annexe au même arrêté est complété par l'alinéa suivant :

« d) tous les avions appelés à évoluer au-dessus de 15 000 m (49 000 ft) sont dotés d'un équipement permettant de mesurer et d'indiquer en permanence le dosage total de rayonnement cosmique auquel l'avion est soumis (c'est-à-dire l'ensemble du rayonnement ionisant et du rayonnement de neutrons d'origine solaire et d'origine galactique) ainsi que la dose accumulée pendant chaque vol. Le dispositif d'affichage de cet équipement est facilement visible par les membres de l'équipage de conduite. »

Art. 11. Le § 5.3.12. de l'annexe au même arrêté est complété par les alinéas suivants :

« g) d'une hache de sauvetage ou pied-de-biche dans le poste de pilotage;

h) d'un ou plusieurs mégaphones portatifs, alimentés par batterie, immédiatement accessibles aux membres de l'équipage de cabine :

— si la capacité de l'avion ne dépasse pas 99 passagers, un mégaphone;

— si la capacité de l'avion est supérieure à 99 passagers, deux mégaphones : l'un installé tout à l'avant, et l'autre, tout à l'arrière;

i) d'un système d'annonces par haut-parleurs;

j) d'un système d'interphones à l'intention de l'équipage;

k) d'un marquage et d'un éclairage des issues de secours ainsi que d'un ballage des voies d'accès aux issues de secours. Cet éclairage doit rester allumé lorsque l'alimentation électrique normale de l'avion est coupée;

l) de compartiments ou emplacements destinés au rangement des bagages à main;

m) pour chaque membre de l'équipage de cabine, d'un siège :

— installé près d'une issue de secours de plain-pied;

— équipé d'une ceinture et d'un harnais de sécurité avec déblocage en un point unique; ce système doit être maintenu en retrait lorsqu'il n'est pas utilisé;

— installé face à l'avant ou à l'arrière et équipé d'un appui à absorption d'énergie pour la tête, les épaules, la colonne vertébrale et les bras. »

Art. 12. Le § 5.3.13. de l'annexe au même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 5.3.13. Etat de l'équipement de secours et de sauvetage.

A tout moment, l'exploitant doit pouvoir communiquer sans délai, aux centres de coordination de recherche et de sauvetage, les listes indiquant l'équipement de sauvetage et de survie transporté à bord de ceux de ses avions qui effectuent des vols internationaux. Les indications comprennent notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences.

L'exploitant doit soumettre à l'approbation du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, un plan d'aménagement intérieur des avions utilisés. Ce plan comporte les indications relatives à la sécurité, requises par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique. »

Art. 13. Le § 5.3.14. de l'annexe au même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 5.3.14. Enregistreur de vol.

Les avions à turboréacteurs et à turbopropulseurs sont dotés d'un enregistreur de données de vol, capable d'enregistrer pendant toute la durée du vol les renseignements permettant de reconstituer après

vlucht van het vliegtuig voorafgaand aan dit ongeval of incident weder samen te stellen. Deze vluchtrecorder is zodanig gebouwd en aangebracht dat hij maximaal beschermd is opdat de opgenomen gegevens intakt en leesbaar kunnen teruggevonden worden.

De vluchtrecorder moet een goedgekeurd systeem omvatten dat toelaat hem onder water terug te vinden. »

Art. 14. De § 5.3.15. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 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 vluchtrecorder 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. »

Art. 15. De § 5.3.17. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 5.3.17. Grondverkliekersysteem.

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

Art. 16. De afdeling 5.5. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met het volgende lid :

« f) de documenten inzake de beveiliging van de vlucht opgelegd door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart. »

Art. 17. De § 7.4.1., lid d) van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt vervangen door het volgende lid :

« d) gedurende de opstijgings- en landingsverrichtingen neemt elk kabinepersoneelslid zijn zitplaats in en hecht zich korrekt vast. »

Art. 18. De § 7.4.1. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met het volgende lid :

« e) tijdens het rijden op de grond moeten de kabinepersoneelsleden korrekt vastgehecht op hun zitplaats blijven, tenzij hun aanwezigheid om veiligheidsredenen elders aan boord vereist is. »

Art. 19. In hoofdstuk 7 van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt een nieuwe afdeling 7.8. toegevoegd, luidend als volgt :

« 7.8. Incidenten inzake de beveiliging.

De ondernemer licht de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart of de door hem aangeduide persoon onverwijld in over ieder incident dat de beveiliging van de vlucht in het gedrang brengt of had kunnen brengen en over iedere dreiging, bommelding, poging tot kaping of kaping, evenals van de desgevallend door hem getroffen maatregelen. De gezagvoerder brengt eveneens ten spoedigste, in principe binnen de tien dagen, schriftelijk verslag uit bij de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart. »

Art. 20. De § 8.1.2. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende leden :

« 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 der luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart. »

Art. 21. De afdeling 8.5. van de bijlage bij hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende paragraaf :

« 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 bemanninglid gedurende een periode van twaalf opeenvolgende maanden. »

Art. 22. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 26 maart 1990.

J.-L. DEHAENE

un accident ou incident le vol de l'avion avant cet accident ou incident. Cet enregistreur est construit et placé de façon à être protégé au maximum afin que les données enregistrées puissent être retrouvées sous une forme intacte et intelligible.

L'enregistreur doit avoir un système approuvé qui permette de le retrouver sous eau. »

Art. 14. Le § 5.3.15. de l'annexe au même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 5.3.15. Enregistreur de communications verbales.

Un enregistreur de communications verbales est installé dans le poste de pilotage à bord des avions de types, désignés par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, aux conditions qu'il détermine et à la date qu'il fixe.

Cet enregistreur doit avoir un système approuvé qui permette de le retrouver sous eau sauf au cas où cet enregistreur et l'enregistreur de vol prévu au paragraphe 5.3.14. sont installés ensemble de telle manière qu'il est peu probable qu'ils se séparent lors d'un impact violent. »

Art. 15. Le § 5.3.17. de l'annexe au même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 5.3.17. Système avertisseur de proximité de sol.

Les avions à turboréacteur et à turbopropulseur d'un poids total maximum supérieur à 15 000 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de 30 passagers, sont équipés d'un avertisseur de proximité de sol permettant d'avertir le pilote d'un danger imminent de collision avec le sol ou l'eau. »

Art. 16. La section 5.5. de l'annexe au même arrêté est complétée par l'alinéa suivant :

« f) les documents concernant la sûreté du vol imposés par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique. »

Art. 17. Le § 7.4.1., alinéa d) de l'annexe au même arrêté est remplacé par l'alinéa suivant :

« d) pendant les opérations de décollage et d'atterrissage chaque membre de l'équipage de cabine occupe son siège et est correctement attaché. »

Art. 18. Le § 7.4.1. de l'annexe au même arrêté est complété par l'alinéa suivant :

« e) lors du roulement au sol, les membres de l'équipage de cabine doivent rester à leurs sièges, correctement attachés, sauf si leur présence est requise ailleurs à bord pour des raisons de sécurité. »

Art. 19. Dans le chapitre 7 de l'annexe au même arrêté est ajoutée une nouvelle section 7.8., rédigée comme suit :

« 7.8. Incidents concernant la sûreté.

L'exploitant informe dans les plus brefs délais le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique ou la personne désignée par lui de tout incident, qui compromet ou qui aurait pu compromettre la sûreté du vol et de toute menace, alerte à la bombe, tentative de détournement ou de détournement, ainsi que des mesures éventuellement prises par lui. Le pilote commandant de bord établit également, au plus tôt et en principe dans les dix jours, un rapport écrit à l'intention du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique. »

Art. 20. Le § 8.1.2. de l'annexe au même arrêté est complété par les alinéas suivants :

« p) les moyens et procédures permettant de s'assurer que les bagages à main sont rangés comme il se doit aux endroits désignés à cette fin et de façon à ne pas gêner l'utilisation éventuelle de tout équipement de secours.

q) les procédures de sûreté imposées par le Ministre chargé de l'Administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique. »

Art. 21. La section 8.5. de l'annexe au même arrêté est complétée par le paragraphe suivant :

« 8.5.6. Pour tout vol effectué au-dessus de 15 000 m (49 000 ft), l'exploitant établit des relevés qui permettent de déterminer la dose totale de rayonnement cosmique subie par chacun des membres de l'équipage au cours d'une période de douze mois consécutifs. »

Art. 22. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 26 mars 1990.

J.-L. DEHAENE