

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

### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2003 — 4281

[C — 2003/14252]

**20 OCTOBRE 2003.** — 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 de la Mobilité,

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5, § 1<sup>er</sup>, modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, notamment l'article 52, modifié par les arrêtés royaux des 31 août 1979, 19 novembre 1986 et 14 mai 2000;

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, 6 mars 1996, et 22 mai 2002;

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans 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, il est ajouté un article 3 rédigé comme suit :

"Art. 3. Chaque fois qu'il est mentionné « administration de l'aéronautique » dans le règlement annexé au présent arrêté, il faut entendre « Direction générale Transport aérien »".

**Art. 2.** Le paragraphe 2.2.2. du règlement annexé au même arrêté, modifié par l'arrêté ministériel du 6 octobre 1977 est remplacé par la disposition suivante :

« 2.2.2. Une section de la gestion de la maintenance du matériel. Cette section doit être organisée par l'exploitant en conformité avec le § 4.2. Le directeur général de la Direction générale Transport aérien définit si nécessaire, les méthodes acceptables pour s'y conformer.

2.2.2.1. L'exploitant désigne comme responsable de la section de la maintenance une personne compétente en aviation civile. Cette personne doit avoir une formation technique et une expérience de gestion appropriées aux tâches à effectuer ainsi qu'à la taille et la complexité de l'exploitation. »

**Art. 3.** Le paragraphe 4.2. du règlement annexé au même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 4.2. Maintien de la navigabilité

4.2.1. Généralités

L'exploitant ne peut pas exploiter un avion à moins qu'il ne soit entretenu et remis en service par un organisme agréé ou accepté de manière appropriée et conformément au JAR-145 visé à l'annexe II au règlement CEE 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, à l'exception des visites pré-vol qui ne sont pas obligatoirement effectuées par l'organisme JAR-145.

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2003 — 4281

[C — 2003/14252]

**20 OKTOBER 2003.** — 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 Mobiliteit,

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5, § 1, gewijzigd door de wet van 2 januari 2001;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 52 gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 31 augustus 1979, 19 november 1986 en 14 mei 2000;

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 ministerieële besluiten van 15 december 1971, 6 oktober 1977, 26 maart 1990, 6 maart 1996, en 22 mei 2002;

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

Gelet op het advies van de Raad van State,

Besluit :

**Artikel 1.** In 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 een artikel 3 toegevoegd, luidend als volgt :

"Art. 3. Telkens als in het bij dit besluit behorende reglement « Bestuur van de Luchtvaart » wordt vermeld, moet worden verstaan « Directoraat-generaal Luchtvaart »".

**Art. 2.** Paragraaf 2.2.2. van het bij hetzelfde besluit behorende reglement, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 6 oktober 1977 wordt vervangen als volgt :

« 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. »

**Art. 3.** Paragraaf 4.2. van het bij hetzelfde besluit behorende reglement wordt vervangen als volgt :

« 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. Définitions

Les définitions qui suivent s'appliquent au § 4.2. :

Visite pré-vol (preflight inspection) : contrôle effectué avant le vol pour s'assurer que l'avion est apte à effectuer le vol considéré. Cette visite pré-vol ne comprend pas la correction des défauts.

Norme/définition/règle approuvée : norme/définition/règle de fabrication, conception, entretien ou qualité approuvée par le directeur général de la Direction générale Transport aérien.

Agréé ou approuvé par le directeur général de la Direction générale Transport aérien : agréé ou approuvé par le directeur général de la Direction générale Transport aérien directement ou conformément à une procédure approuvée par lui.

## 4.2.3. Approbation du système de gestion de la maintenance de l'exploitant

Pour l'approbation de son système de gestion de la maintenance, le demandeur d'une délivrance, d'une modification ou d'un renouvellement d'un certificat de transporteur aérien (AOC) soumet au directeur général de la Direction générale Transport aérien les documents suivants :

- le manuel de spécifications de la gestion de la maintenance de l'exploitant (MME);
- le(s) programme(s) de maintenance avion de l'exploitant;
- le compte-rendu matériel de l'avion (Technical Log);
- le cas échéant, les spécifications techniques de tout contrat de maintenance conclu entre l'exploitant et un organisme de maintenance agréé/accepté JAR-145;
- le nombre d'avions.

Le demandeur d'une délivrance, d'une modification ou d'un renouvellement d'un certificat de transporteur aérien (AOC) qui satisfait aux exigences du § 4.2. conjointement au manuel d'un organisme de maintenance agréé/accepté JAR-145 approprié peut prétendre à l'approbation de son système de gestion de la maintenance par le directeur général de la Direction générale Transport aérien ou par son délégué.

## 4.2.4. Responsabilité de la maintenance

4.2.4.1. L'exploitant doit garantir la navigabilité de l'avion et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours au moyen de :

1. l'exécution de visites pré-vol;
2. la rectification - suivant un standard approuvé - de tout défaut ou dégât affectant la sécurité de l'exploitation, compte tenu de la liste minimale d'équipement et la liste des déviations de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'avion considéré;
3. la réalisation de tout entretien conformément au programme de maintenance avion approuvé de l'exploitant, décrit au § 4.2.8.;
4. l'analyse de l'efficacité du programme de maintenance avion approuvé de l'exploitant;
5. le respect de toute consigne opérationnelle et de toute consigne de navigabilité;
6. le respect de toute autre exigence relative au maintien de la navigabilité rendue obligatoire par le directeur général de la Direction générale Transport aérien;
7. la réalisation de modifications conformément à une norme approuvée, et pour toutes modifications facultatives, l'établissement d'une politique de mise en oeuvre.

Il doit être satisfait aux exigences spécifiées dans le présent paragraphe conformément à des procédures acceptables pour le directeur général de la Direction générale Transport aérien.

## 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-afwijklingslijst 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. L'exploitant doit s'assurer que le certificat de navigabilité de tout avion exploité demeure en état de validité pour ce qui concerne :

1. les exigences du § 4.2.4.1. ci-dessus;
2. toute date de péremption figurant au certificat de navigabilité; et
3. toute autre condition de maintenance spécifiée au certificat de navigabilité.

#### 4.2.5. Gestion de la maintenance

4.2.5.1. L'exploitant doit détenir un agrément JAR-145 approprié afin de respecter le § 4.2.4. points 2, 3, 5, 6 et 7 sauf dans le cas où la maintenance peut être sous-traitée, de manière acceptable pour le directeur général de la Direction générale Transport aérien ou pour son délégué, à un organisme agréé/accepté JAR-145.

4.2.5.2. L'exploitant doit employer une personne ou un groupe de personnes acceptables pour le directeur général de la Direction générale Transport aérien ou pour son délégué afin de garantir que toute la maintenance est effectuée dans les délais et selon une norme approuvée afin de satisfaire aux exigences relatives à la responsabilité en matière de maintenance décrites au § 4.2.4., et pour assurer le fonctionnement du système qualité exigé par le § 4.2.6. La personne ou selon le cas, le dirigeant du groupe dont question ci-dessus, est le responsable désigné dont il est fait mention au § 2.2.2.1.

4.2.5.3. Le responsable désigné pour la maintenance est aussi responsable pour toute action correctrice résultant de la surveillance de la qualité dont question au § 4.2.6.

4.2.5.4. Le responsable désigné pour la maintenance ne peut pas être employé par un organisme agréé/accepté JAR-145 travaillant pour l'exploitant, à moins que cela ne soit spécifiquement autorisé par le directeur général de la Direction générale Transport aérien.

4.2.5.5. Lorsque l'exploitant ne détient pas d'agrément JAR-145 approprié, des accords doivent être pris avec un tel organisme afin de satisfaire aux exigences du § 4.2.4. points 2, 3, 5, 6 et 7. Sauf exceptions prévues aux §§ 4.2.5.6, 4.2.5.7 et 4.2.5.8., un contrat de maintenance écrit doit être conclu entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé/accepté JAR-145, qui détaille les fonctions spécifiées au § 4.2.4. et définit le support des fonctions qualité du § 4.2.6. Les contrats couvrant la maintenance de base, les entretiens réguliers en ligne et la maintenance des moteurs ainsi que tous ses avenants doivent être communiqués à la Direction générale Transport aérien qui peut en requérir la modification. La teneur commerciale des contrats de maintenance n'est pas exigée.

4.2.5.6. Nonobstant le § 4.2.5.5., l'exploitant peut, pour chaque avion loué coque nue (dry lease) pour une période maximale de 7 mois auprès d'un autre exploitant, conclure un contrat avec un organisme qui n'est pas agréé/accepté JAR-145 pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

1. pour le contrat de maintenance avion ou le contrat de maintenance moteur, l'organisme avec lequel le(s) contrat(s) est (sont) conclu(s), est un exploitant certifié suivant les exigences du JAR-OPS 1, exploitant des avions du même type.

Est considéré certifié suivant les exigences du JAR-OPS 1, l'exploitant certifié suivant les exigences du JAR-OPS 1 par un Etat membre à part entière des Joint Aviation Authorities telles que définies dans le règlement CEE 3922/91 visé au § 4.2.1.;

2. tout entretien est exécuté par un organisme JAR-145 accepté/approuvé de manière appropriée selon le JAR-145;

3. le contrat détaille les fonctions spécifiées au § 4.2.4. points 2, 3, 5, 6 et 7 et définit le support des fonctions qualité du § 4.2.6.;

4. le contrat, accompagné de tous ses avenants est communiqué au directeur général de la Direction générale Transport aérien ou à son délégué qui peut en demander la modification. La teneur commerciale du contrat de maintenance n'est pas exigée.

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 gemachtigde 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 kwaliteits-systeem. 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 4.2.5.8., 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. Nonobstant le § 4.2.5.5. dans le cas d'un avion nécessitant un entretien en ligne occasionnel, le contrat peut prendre la forme d'un bon de travail (work order) individuel remis à l'organisme de maintenance.

4.2.5.8. Nonobstant le § 4.2.5.5., dans le cas de la maintenance d'un composant avion, y compris la maintenance d'un moteur, le contrat peut prendre la forme d'un bon de travail individuel (work order) remis à l'organisme de maintenance.

4.2.5.9. L'exploitant doit fournir une salle de travail convenable, dans des sites appropriés, au personnel visé au § 4.2.5.2

#### 4.2.6. Système qualité

Aux fins de la maintenance, le système qualité de l'exploitant doit en outre comprendre au moins les fonctions suivantes :

1. la surveillance que les activités décrites au § 4.2.4. sont effectuées conformément aux procédures agréées;

2. la surveillance que toute la maintenance sous-traitée est réalisée conformément au contrat; et

3. la surveillance de la conformité permanente aux exigences du § 4.2.

Lorsque l'exploitant est agréé/accepté JAR-145, le système qualité peut être combiné à celui qui est exigé par le JAR-145.

#### 4.2.7. Manuel de spécifications de gestion de la maintenance de l'exploitant

L'exploitant doit fournir un manuel de spécifications de gestion de la maintenance de l'exploitant (MME) détaillant la structure de son organisme et notamment :

1. le responsable désigné du système de maintenance exigé au § 2.2.2.1., ainsi que la personne ou le groupe de personnes mentionné au § 4.2.5.2.;

2. les procédures devant être suivies afin de satisfaire aux responsabilités en matière de maintenance décrites au § 4.2.4. et les fonctions qualité décrites au § 4.2.6., sauf quand l'exploitant détient lui-même un agrément JAR-145 approprié, ces précisions peuvent être incluses dans le manuel de spécifications JAR-145 (MOE).

Le manuel de spécifications de gestion de la maintenance de l'exploitant et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par le directeur général de la Direction générale Transport aérien ou par son délégué.

#### 4.2.8. Programme de maintenance avion de l'exploitant

L'exploitant doit s'assurer que l'avion fait l'objet d'un entretien conforme au programme de maintenance avion de l'exploitant. Ce programme doit détailler l'ensemble des opérations de maintenance exigées, y compris leur fréquence. Le programme doit inclure un programme de fiabilité lorsque le directeur général de la Direction générale Transport aérien ou son délégué estime qu'un tel programme est nécessaire.

Le programme de maintenance avion de l'exploitant et tout amendement y afférent doivent être approuvés par le directeur général de la Direction générale Transport aérien ou par son délégué.

#### 4.2.9. Compte-rendu matériel de l'exploitant (Technical Log)

L'exploitant doit utiliser un système de comptes-rendus matériel (Tech. Log) contenant les informations suivantes pour chaque avion :

1. les données relatives à chaque vol nécessaires pour garantir la continuité de la sécurité en vol;

2. le certificat d'approbation pour remise en service de l'avion en cours de validité;

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 kantoorruimte 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.

Voorzover 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. l'attestation de maintenance en cours de validité, indiquant le statut de l'entretien de l'avion quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui arrivent prochainement à échéance, à moins que le directeur général de la Direction générale Transport aérien ou son délégué ne donne son accord pour que l'attestation de maintenance soit conservée dans un autre système de documentation;

4. la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'avion; et

5. toute directive nécessaire concernant les accords d'assistance à la maintenance.

Le système de compte-rendu matériel et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par le directeur général de la Direction générale Transport aérien ou par son délégué.

#### 4.2.10. Enregistrement des travaux de maintenance

L'exploitant doit s'assurer que le compte-rendu matériel de l'avion est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription.

L'exploitant doit s'assurer de l'établissement d'un système pour conserver, sous une forme acceptable pour le directeur général de la Direction générale Transport aérien ou pour son délégué, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :

1. tous les rapports de maintenance détaillés relatifs à l'avion et à tout composant installé sur l'avion : 24 mois après que l'avion ou le composant de l'avion ait été approuvé pour remise en service;

2. le temps de vol total et les cycles de vol écoulés, selon le cas, de l'avion et de tous les composants de l'avion à vie limitée : 12 mois après que l'avion ait été définitivement retiré du service;

3. le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'avion ou de tout composant d'avion sujet à révision générale : jusqu'à ce que la dernière révision générale de l'avion ou du composant d'avion ait été remplacée par une révision générale équivalente en portée et en détails;

4. le statut actuel des inspections de l'avion tel que la conformité avec le programme de maintenance approuvé de l'exploitant puisse être établie : jusqu'à ce que l'inspection de l'avion ou du composant de l'avion ait été remplacée par une inspection équivalente en portée et en détails;

5. le statut actuel des consignes de navigabilité applicables à l'avion et aux composants de l'avion : 12 mois après que l'avion ait été définitivement retiré du service;

6. des détails des modifications et réparations effectuées sur l'avion, le(s) moteur(s), le(s) hélice(s), et tout composant de l'avion vital pour la sécurité en vol : 12 mois après que l'avion ait été définitivement retiré du service.

L'exploitant doit s'assurer que lorsqu'un avion est transféré de manière permanente de l'exploitant à un autre exploitant, les enregistrements spécifiés au § 4.2.10. sont également transférés; les périodes stipulées continuent à s'appliquer au nouvel exploitant.

#### 4.2.11. Equivalent de sécurité

L'exploitant ne doit pas inclure de procédures autres que celles stipulées par le § 4.2. à moins que cela ne se révèle nécessaire, et qu'un équivalent de sécurité n'ait d'abord été approuvé par le directeur général de la Direction générale Transport aérien. »

**Art. 4.** Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 20 octobre 2003.

B. ANCIAUX

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 onderhoudsverlagen 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. »

**Art. 4.** Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 20 oktober 2003.

B. ANCIAUX