

Hieronder vallen ook twaalf dubbele rusttijden van achtenveertig uur vermeerderd met de dagelijkse rusttijd van veertien uren, die worden toegekend in de tijdruimte van vrijdag 20 uur tot maandag 6 uur en twaalf dubbele rusttijden van achtenveertig uur vermeerderd met de dagelijkse rusttijd van veertien uren, zonder de garantie dat deze op een zaterdag of een zondag vallen.

Art. 7. De rijtijd, zoals gedefinieerd in artikel 2, bedraagt maximaal negen uur indien de dienst overdag wordt uitgevoerd, en acht uur indien de dienst gedurende de nacht, tussen twee dagelijkse rusttijden, wordt uitgevoerd.

De maximumrijtijd per tijdvak van twee weken bedraagt 80 uren.

Art. 8. De spoorwegonderneming - werkgever houdt, met het oog op het toezicht op de naleving van dit besluit, een diensttabel bij met daarop vermeld de dagelijkse arbeidsuren en rusttijden van het mobiele personeel. Hij houdt gegevens over het aantal daadwerkelijke arbeidsuren in de onderneming ter beschikking. Hij bewaart de diensttabel gedurende één jaar.

Art. 9. Overtreding van de artikelen 4, 6, 7 en 8 wordt bestraft overeenkomstig de artikelen 2, 2bis en 3 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Overtreding van artikel 5 wordt bestraft overeenkomstig de artikelen 53 tot 59 van de arbeidswet van 16 maart 1971.

Art. 10. De Minister bevoegd voor Mobiliteit en de minister bevoegd voor Werk zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Mumbai, 7 november 2008.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Minister van werk,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

Ces périodes comprennent douze repos doubles de quarante-huit heures plus le repos journalier de quatorze heures, octroyés dans le laps de temps du vendredi 20 heures au lundi à 6 heures et douze repos doubles de quarante-huit heures plus de quatorze heures de repos journalier, sans garantie qu'un samedi ou un dimanche y soit inclus.

Art. 7. La durée du temps de conduite, tel que défini à l'article 2, ne peut être supérieure à neuf heures pour une prestation de jour et à huit heures pour une prestation de nuit entre deux repos journaliers.

La durée du temps de conduite maximale par période de deux semaines est limitée à quatre-vingt heures.

Art. 8. L'entreprise ferroviaire employeur tient un tableau de service indiquant les heures quotidiennes de travail et de repos du personnel mobile pour veiller au respect des dispositions du présent arrêté. Il tient à disposition les éléments concernant les heures réelles de travail. Il conserve le tableau de service au sein de l'entreprise pendant un an.

Art. 9. Les infractions aux articles 4, 6, 7 et 8 sont sanctionnées conformément aux articles 2, 2bis et 3 de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

Les infractions à l'article 5 sont punies conformément aux articles 53 à 59 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail.

Art. 10. Le Ministre qui a la Mobilité dans ses attributions et le ministre qui a l'Emploi dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Mumbai, le 7 novembre 2008.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

La Ministre de l'Emploi,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2008 — 4012

[C - 2008/14324]

7 NOVEMBER 2008. — Koninklijk besluit tot wijziging van bijlage II van het koninklijk besluit van 16 december 2005 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van de Belgische luchthavens

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

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, gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 december 2005 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van de Belgische luchthavens, inzonderheid bijlage II;

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

Gelet op het advies nr 45.207/4 van de Raad van State, gegeven op 15 oktober 2008, in toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Overwegende het koninklijk besluit van 24 augustus 2004 tot regeling van de opleidings- en certificatievoorwaarden van de leden van de luchtvaartinspectie;

Overwegende de Richtlijn 2008/49/EG van de Commissie van 16 april 2008 tot wijziging van bijlage II bij Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de criteria voor het uitvoeren van platforminspecties van luchtvaartuigen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2008 — 4012

[C - 2008/14324]

7 NOVEMBRE 2008. — Arrêté royal modifiant l'annexe II de l'arrêté royal du 16 décembre 2005 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports belges

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

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, modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu l'arrêté royal du 16 décembre 2005 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports belges, notamment l'annexe II;

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 45.207/4, donné le 15 octobre 2008, en application de l'article 84, §1, alinéa premier, 1° des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant l'arrêté royal du 24 août 2004 réglementant les conditions de formation et de certification des membres de l'inspection aéronautique;

Considérant la Directive 2008/49/CE de la Commission du 16 avril 2008 modifiant l'annexe II de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les critères pour la conduite des inspections au sol sur les aéronefs empruntant les aéroports communautaires;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In het koninklijk besluit van 16 december 2005 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van de Belgische luchthavens wordt bijlage II vervangen als volgt :

« Bijlage II

HANDLEIDING VAN EG-PROCEDURES VOOR SAFA-PLATFORMINSPECTIES BELANGRIJKSTE ELEMENTEN

1. ALGEMENE INSTRUCTIES

1.1. SAFA-platforminspecties worden uitgevoerd door agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die beschikken over de nodige kennis met betrekking tot het inspectiegebied wanneer alle punten van de checklist worden geverifieerd, gaat het zowel om technische, luchtwaardigheids- als operationele kennis. Wanneer een platforminspectie wordt uitgevoerd door twee of meer agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven, mogen de belangrijkste elementen van de inspectie, met name de visuele inspectie van de buitenzijde van het luchtvaartuig, de inspectie van de cockpit en de inspectie van de passagiersruimte en/of goederenruimte onder de agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven worden verdeeld.

1.2. Alvorens te beginnen met het gedeelte van de platforminspectie dat zich aan boord van het luchtvaartuig afspeelt, moeten de agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven zich bekendmaken bij de gezagvoerder van het luchtvaartuig of, indien deze afwezig is, bij een lid van de bemanning of bij de hoogste vertegenwoordiger van de exploitant. Wanneer het niet mogelijk is een vertegenwoordiger van de exploitant in kennis te stellen of wanneer geen vertegenwoordiger aanwezig is in of in de omgeving van het luchtvaartuig, is het algemene beginsel geen SAFA-platforminspectie uit te voeren. In bijzondere omstandigheden kan worden beslist toch een SAFA-platforminspectie uit te voeren, maar deze inspectie blijft beperkt tot een visuele controle van de buitenzijde van het luchtvaartuig.

1.3. De inspectie moet, rekening houdende met de beschikbare tijd en middelen, zo volledig mogelijk zijn. Wanneer de tijd of de middelen beperkt zijn, hoeven dus niet alle inspectiepunten te worden geverifieerd maar slechts een beperkt aantal. Naar gelang van de tijd en middelen die beschikbaar zijn voor een SAFA-platforminspectie worden de te inspecteren punten geselecteerd overeenkomstig de doelstellingen van het SAFA-programma van de EG.

1.4. Een platforminspectie mag geen buitensporige vertraging van het geïnspecteerde luchtvaartuig veroorzaken. Mogelijke oorzaken van vertraging zijn onder meer twijfels over de correctheid van de vluchtvoorbereiding, de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig of andere punten die direct verband houden met de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden.

2. kwalificaties van agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven

2.1. Met ingang van 1 januari 2009 worden, alle SAFA-platforminspecties op het Belgische grondgebied uitgevoerd door gekwalificeerde agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven.

2.2. De agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven moeten aan de onderstaande kwalificatiecriteria voldoen.

2.3. Kwalificatiecriteria

2.3.1. Geschiktheidscriteria

De kandidaten voor kwalificatie als agent van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven moeten de nodige luchtvaartopleiding hebben genoten en/of over de nodige praktische kennis beschikken op hun inspectiegebied(en), namelijk :

- a) exploitatie van luchtvaartuigen;
- b) personeelsvergunningen;
- c) luchtwaardigheid van luchtvaartuigen;
- d) gevaarlijke goederen.

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans l'arrêté royal du 16 décembre 2005 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports belges, l'annexe II est remplacé par ce qui suit :

« Annexe II

MANUEL DES PROCEDURES SAFA CE POUR LES INSPECTIONS AU SOL ELEMENTS FONDAMENTAUX

1. INSTRUCTIONS GENERALES

1.1. Les inspections au sol, dans le cadre du programme SAFA, sont effectuées par des agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qui possèdent les connaissances nécessaires dans le domaine de l'inspection, couvrant impérativement les aspects techniques, opérationnels et de navigabilité, pour les cas où tous les points de la liste de contrôle sont vérifiés. Lorsqu'une inspection au sol est effectuée par deux agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques ou plus, les principaux éléments de l'inspection, à savoir l'inspection visuelle à l'extérieur de l'aéronef, l'inspection du poste de pilotage et l'inspection de la cabine et/ou des soutes, peuvent être répartis entre les agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques.

1.2. Avant d'entamer la partie de l'inspection au sol qui se déroule à bord, les agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques doivent se faire connaître auprès du commandant de bord ou, en son absence, d'un membre de l'équipage ou du plus haut représentant de l'exploitant. Lorsqu'il n'est pas possible d'informer un représentant de l'exploitant ou lorsqu'un tel représentant n'est pas présent à bord ou à proximité de l'aéronef, le principe général est de ne pas effectuer d'inspection au sol dans le cadre du programme SAFA. Il peut être décidé, dans certaines circonstances particulières, de procéder à une inspection dans le cadre du programme SAFA, mais celle-ci se limitera à un contrôle visuel de l'extérieur de l'aéronef.

1.3. L'inspection doit être aussi complète que possible dans les limites du temps et des ressources disponibles. Cela signifie que si l'on ne dispose que d'un temps ou de ressources limités, tous les points d'inspection ne seront pas contrôlés. Il faut sélectionner en fonction du temps et des ressources disponibles les points qui seront contrôlés aux fins d'une inspection au sol SAFA, en conformité avec les objectifs du programme SAFA CE.

1.4. Une inspection au sol ne doit pas entraîner de retard déraisonnable au départ pour l'aéronef inspecté. Les causes possibles d'un retard peuvent être, entre autres, des doutes concernant la bonne préparation du vol, la navigabilité de l'aéronef, ou tout point directement lié à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.

2. qualification des agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques Spécifiques

2.1. A partir du 1^{er} janvier 2009, toutes les inspections au sol dans le cadre du programme SAFA effectuées sur le territoire belge sont assurées par des agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qualifiés.

2.2. Les agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques doivent satisfaire aux critères de qualification définis ci-après.

2.3. Critères de qualification

2.3.1. Critères d'admissibilité

Les candidats à la qualification d'agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques doivent posséder la formation aéronautique et/ou les connaissances pratiques nécessaires dans leur(s) domaine(s) d'inspection, à savoir :

- a) inspection de l'aéronef;
- b) licences du personnel aérien;
- c) navigabilité de l'aéronef;
- d) marchandises dangereuses.

2.3.2. Opleidingseisen

Voorafgaand aan de kwalificatie moeten kandidaten met succes een opleiding hebben voltooid die bestaat uit :

- een theoretische opleiding die gegeven wordt door een SAFA-opleidingsorganisatie, zoals gedefinieerd in punt 2.4;
- een praktische opleiding die gegeven wordt door een SAFA-opleidingsorganisatie, zoals gedefinieerd in punt 2.4, of door een inspecteur van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die is aangeduid door de hoofdinspecteur of de adjunct-hoofdinspecteur van luchtvaartinspectie, zoals bepaald in punt 2.5, en die onafhankelijk van een SAFA-opleidingsorganisatie optreedt;
- een opleiding op de werkplek, die tijdens een reeks inspecties wordt gegeven door een inspecteur van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die is aangeduid door de hoofdinspecteur of de adjunct-hoofdinspecteur van luchtvaartinspectie, zoals bepaald in punt 2.5.

2.3.3. Eisen voor het behoud van de geldigheid van de kwalificatie

De geldigheid van de kwalificatie van agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven wordt behouden door :

- a) het volgen van periodieke opleidingen, bestaande uit een theoretische opleiding die wordt gegeven door een SAFA-opleidingsorganisatie, zoals gedefinieerd in punt 2.4;
- b) het uitvoeren van een minimumaantal platforminspecties tijdens elke periode van twaalf maanden na de laatste SAFA-opleiding, behalve voor de agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die ook gekwalificeerde vluchtexploitatie- of luchtwaardigheids-inspecteurs zijn en regelmatig worden betrokken bij de uitvoering van inspecties van luchtvaartuigen van binnenlandse exploitanten.

2.4. SAFA-opleidingsorganisaties

2.4.1. Een SAFA-opleidingsorganisatie kan deel uitmaken van het Directoraat-generaal Luchtvaart of kan een organisatie van een derde partij zijn.

Een organisatie van een derde partij is :

- een onderdeel van een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat;
- een onafhankelijke entiteit.

2.4.2. De in de punten 2.3.2 en 2.3.3, onder a), vermelde opleidingen, die door het Directoraat-generaal Luchtvaart worden gegeven moeten, minstens in overeenstemming zijn met de relevante door het EASA opgestelde en gepubliceerde syllabi.

2.4.3. De hoofdinspecteur van luchtvaartinspectie die een beroep doet op een organisatie van een derde partij om SAFA-opleidingen te geven, stelt een systeem voor de evaluatie van deze organisaties op. Dit systeem moet eenvoudig, transparant en proportioneel zijn en rekening houden met relevant begeleidend materiaal dat door het EASA is opgesteld en gepubliceerd. In een dergelijk systeem mag rekening worden gehouden met evaluaties die door andere lidstaten van de Europese Unie zijn uitgevoerd.

2.4.4. De hoofdinspecteur van luchtvaartinspectie mag enkel een beroep doen op een opleidingsorganisatie van een derde partij als uit de evaluatie blijkt dat de opleiding zal worden verstrekt overeenkomstig de relevante door het EASA opgestelde en gepubliceerde syllabi.

2.4.5. De opleidingsprogramma's en/of hun systemen voor de evaluatie van opleidingsorganisaties van derde partijen moeten worden gewijzigd in het licht van de aanbevelingen die eventueel voortvloeien uit normaliseringsaudits die door het EASA worden uitgevoerd overeenkomstig de werkmethoden van Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie.

2.4.6. De hoofdinspecteur van luchtvaartinspectie kan het EASA verzoeken om een opleidingsorganisatie te evalueren en advies uit te brengen waarop hij zijn eigen evaluatie kan baseren.

2.5. Inspecteurs van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven

2.5.1. De hoofdinspecteur en adjunct-hoofdinspecteur van luchtvaartinspectie mogen inspecteurs van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven aanstellen mits deze voldoen aan de volgende kwalificatiecriteria :

- de functies van gekwalificeerd agent van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven uitgeoefend hebben tijdens de drie jaar voorafgaand aan zijn aanstelling als inspecteur van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven;

2.3.2. Exigences en matière de formation

Avant la qualification, les candidats doivent avoir accompli une formation comprenant :

- des cours de théorie dispensés par un organisme de formation SAFA tel que défini au point 2.4;
- une formation pratique dispensée par un organisme de formation SAFA tel que défini au point 2.4, ou par un inspecteur de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques nommé par l'inspecteur en chef ou l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique, comme prévu au point 2.5, agissant indépendamment de tout organisme de formation SAFA;
- une formation sur le lieu de travail : elle a lieu dans le cadre d'une série d'inspections effectuées par un inspecteur de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques désigné par l'inspecteur en chef ou l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique, comme prévu au point 2.5.

2.3.3. Exigences pour le maintien de la validité de la qualification

Les agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques, une fois qualifiés, maintiennent la validité de leur qualification selon les modalités suivantes :

- a) suivre une formation périodique comprenant des cours de théorie dispensés par un organisme de formation SAFA tel que défini au point 2.4;
- b) effectuer un nombre minimal d'inspections au sol par période de douze mois depuis la dernière formation SAFA, sauf pour les agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qui sont également qualifiés pour l'inspection des opérations de vol ou de la navigabilité et effectuent régulièrement des inspections sur des aéronefs d'exploitants nationaux.

2.4. Organismes de formation SAFA

2.4.1. Un organisme de formation SAFA peut faire partie de la Direction générale du Transport aérien ou être une organisation tierce.

Une organisation tierce peut :

- faire partie de l'autorité d'un autre Etat membre, ou
- être indépendante.

2.4.2. Les cours de formation visés aux points 2.3.2 et 2.3.3, lettre a), dispensés par la Direction générale Transport aérien, doivent être au moins conformes aux programmes correspondants établis et publiés par l'AESA.

2.4.3. L'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique qui emploie une organisation tierce aux fins de la formation SAFA doit mettre en place un système d'évaluation de cette organisation. Le système doit être simple, transparent et proportionné et tenir compte des documents d'orientation pertinents réalisés et publiés par l'AESA. Un tel système peut tenir compte des évaluations conduites par d'autres Etats membres de l'Union européenne.

2.4.4. L'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique ne peut faire appel à une organisation tierce que si l'évaluation atteste que la formation sera dispensée conformément aux programmes correspondants définis et publiés par l'AESA.

2.4.5. Les programmes de formation et/ou leurs systèmes d'évaluation des organisations de formation tierces doivent être modifiés selon les éventuelles recommandations formulées à l'issue des audits de normalisation effectués par l'AESA conformément aux méthodes de travail prévues par le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission.

2.4.6. L'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique peut demander à l'AESA d'évaluer l'organisme de formation et d'émettre un avis sur lequel il puisse fonder sa propre évaluation.

2.5. Inspecteurs de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques

2.5.1. L'inspecteur en chef et l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique peuvent désigner des inspecteurs de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques pour autant qu'ils satisfassent aux critères de qualification suivantes :

- avoir exercé les fonctions d'agent de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques pendant les trois années précédant sa nomination en qualité d'inspecteur de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques;

— minstens 36 SAFA-inspecties hebben uitgevoerd tijdens de drie jaar voorafgaand aan zijn aanstelling als inspecteur van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven.

2.5.2. De door de inspecteurs van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven verstrekte praktische opleiding en/of opleiding op de werkplek moet gebaseerd zijn op de relevante door het EASA opgestelde en gepubliceerde syllabi.

2.5.3. De hoofdinspecteur en adjunct-hoofdinspecteur van luchtvaartinspectie mogen de inspecteurs van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven ook belasten met het verstrekken van praktische opleiding en/of opleiding op de werkplek aan onderdanen van andere lidstaten van de Europese Unie.

2.6. Overgangsmatregelen

2.6.1. De agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die op 20 oktober 2008 voldoen aan de geschiktheidscriteria van punt 2.3.1 en het in punt 2.3.3, onder *b*), vastgestelde criterium inzake recente ervaring, worden als gekwalificeerde agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven beschouwd.

2.6.2. Onverminderd de bepalingen van punt 2.3.3, onder *a*), moeten agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die overeenkomstig punt 2.6.1 als gekwalificeerd worden beschouwd, vóór 1 juli 2010 en daarna zoals bepaald in punt 2.3.3, onder *a*), periodieke opleiding volgen die progressief wordt verstrekt door een SAFA-opleidingsorganisatie.

3. NORMEN

3.1. De ICAO-normen en de ICAO European Regional Supplementary Procedures zijn de maatstaf waaraan de luchtvaartuigen en exploitanten worden getoetst in het kader van het SAFA-programma van de EG. Bovendien wordt tijdens de inspectie de technische staat van een luchtvaartuig ook getoetst aan de normen van de fabrikant van het luchtvaartuig.

4. INSPECTIEPROCES

Punten van de checklist

4.1. De te inspecteren punten worden geselecteerd uit de punten vermeld op de checklist bij het verslag van een SAFA-platforminspectie, bedoeld in aanhangsel 1.

4.2. Na afloop van de inspectie worden de eventuele daaruit voortvloeiende bevindingen vermeld in het verslag van de SAFA-platforminspectie.

Gedetailleerde SAFA-richtsnoeren

4.3. De agenten van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven volgen de gedetailleerde SAFA richtsnoeren van het EASA op voor elk inspectiepunt op de checklist van het verslag van een SAFA-platforminspectie.

Het opslaan van de verslagen in de centrale SAFA-gegevensbank.

4.4. Een verslag van een inspectie wordt zo snel mogelijk in de centrale SAFA-gegevensbank opgeslagen, en in geen geval later dan vijftien werkdagen na de datum van de inspectie, zelfs wanneer geen bevindingen zijn vastgesteld.

5. CATEGORISERING VAN BEVINDINGEN

5.1. Voor elk inspectiepunt worden drie categorieën mogelijke afwijkingen van de in punt 3.1 vastgestelde relevante normen als bevindingen gedefinieerd. Dergelijke bevindingen worden als volgt gecategoriseerd :

- bevinding van categorie 1 : bevinding die een geringe invloed heeft op de veiligheid;
- bevinding van categorie 2 : bevinding die een aanzienlijke invloed heeft op de veiligheid;
- bevinding van categorie 3 : bevinding die een grote invloed heeft op de veiligheid.

6. TE NEMEN FOLLOW-UPMAATREGELEN

6.1. Onverminderd punt 1.2 moet een bewijs van inspectie met minstens de in aanhangsel 2 vermelde punten worden ingevuld; een kopie daarvan moet na voltooiing van de SAFA-inspectie worden overhandigd aan de gezagvoerder van het luchtvaartuig of, als deze niet aanwezig is, aan een lid van de bemanning of aan de hoogste aanwezige vertegenwoordiger van de exploitant die in of in de omgeving van het luchtvaartuig aanwezig is. Van de ontvanger wordt een ondertekende bevestiging van ontvangst van het bewijs van inspectie gevraagd; deze ontvangstbevestiging wordt bijgehouden door de inspecteur. Als de ontvanger weigert de ontvangstbevestiging te tekenen, wordt hier melding van gemaakt in het document.

— avoir effectué au moins trente-six inspections selon le programme SAFA pendant les trois années précédant la nomination en qualité d'inspecteur de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques.

2.5.2. La formation pratique et/ou sur le lieu de travail dispensée par les inspecteurs de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques doit être fondée sur des programmes appropriés élaborés et publiés par l'AESA.

2.5.3. L'inspecteur en chef et l'inspecteur en chef-adjoint de l'inspection aéronautique peuvent également charger les inspecteurs de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques de dispenser une formation pratique et/ou sur le lieu de travail à des ressortissants d'autres Etats membres de l'Union européenne.

2.6. Mesures transitoires

2.6.1. Les agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qui, au 20 octobre 2008, satisfont aux critères d'admissibilité visés au point 2.3.1, ainsi qu'au critère d'expérience récente visée au point 2.3.3, lettre *b*), sont considérés comme agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qualifiés.

2.6.2. Nonobstant les dispositions du point 2.3.3, lettre *a*), les agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques considérés comme qualifiés conformément au point 2.6.1 doivent suivre une formation continue dispensée progressivement par un organisme de formation SAFA avant le 1^{er} juillet 2010, et par la suite dans les conditions prévues au point 2.3.3, lettre *a*).

3. NORMES

3.1. Les normes de l'OACI et les procédures régionales européennes supplémentaires de l'OACI sont les conditions de référence sur la base desquelles l'aéronef et l'exploitant sont inspectés dans le cadre du programme SAFA CE. En outre, lors de l'inspection de l'état technique d'un aéronef, sa conformité aux normes du constructeur de l'aéronef est vérifiée.

4. PROCEDURES D'INSPECTION

Points de la liste de contrôle

4.1. Les points à inspecter sont sélectionnés à partir de ceux mentionnés sur la liste de contrôle figurant dans le rapport sur les inspections au sol dans le cadre du programme SAFA, visée à l'appendice 1.

4.2. Après l'inspection, les constatations qui en résultent sont, le cas échéant, consignées dans le rapport sur les inspections au sol dans le cadre du programme SAFA.

Orientations détaillées

4.3. Les agents de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques suivent les orientations détaillées de l'AESA pour chaque point d'inspection de la liste de contrôle mentionné dans le rapport sur les inspections au sol dans le cadre du programme SAFA.

Enregistrement des rapports dans une base de données centralisée du programme SAFA

4.4. Le rapport d'inspection doit être enregistré dans la base de données centralisée du programme SAFA dès que possible et dans tous les cas au plus tard quinze jours ouvrables après la date de l'inspection, même si elle n'a donné lieu à aucune constatation.

5. CATEGORISATION DES RESULTATS

5.1. Pour chaque point d'inspection, trois catégories d'écarts possibles par rapport à la norme établie au point 3.1 sont définies comme des constatations. Ces constatations seront classées de la manière suivante :

- constatation de catégorie 1 : constatation ayant une faible influence sur la sécurité;
- constatation de catégorie 2 : constatation ayant une influence notable sur la sécurité;
- constatation de catégorie 3 : constatation ayant une grande influence sur la sécurité.

6. SUITES A DONNER

6.1. Sans préjudice du point 1.2, une attestation d'inspection comprenant au moins les éléments indiqués à l'appendice 2 doit être remplie, et une copie doit être remise au commandant de bord de l'aéronef ou, en son absence, à un membre de l'équipage ou au plus haut représentant de l'exploitant présent à bord ou à proximité de l'aéronef lors de l'achèvement de l'inspection SAFA. Le destinataire de l'attestation d'inspection doit signer et renvoyer un accusé de réception qui sera conservé par l'inspecteur. Si le destinataire refuse de signer, ce fait est consigné dans le document.

6.2. Op basis van de wijze waarop de bevindingen zijn gecategoriseerd, zijn bepaalde follow-upmaatregelen gedefinieerd.

6.3. Maatregel van klasse 1 : Deze maatregel bestaat uit het verstrekken van informatie over de resultaten van de SAFA-platforminspectie aan de gezagvoerder van het luchtvaartuig of, als deze niet aanwezig is, aan een ander bemanningslid of aan de hoogste aanwezige vertegenwoordiger van de exploitant. Deze maatregel bestaat uit een verbale kennisgeving en uit de afgifte van het bewijs van inspectie. Na iedere inspectie wordt een maatregel van klasse 1 ondernomen, ongeacht het feit of bevindingen zijn vastgesteld of niet.

6.4. Maatregel van klasse 2 : deze maatregel bestaat uit :

1) een schriftelijke mededeling aan de betrokken exploitant en een verzoek om aan te tonen dat corrigerende maatregelen zijn genomen;

2) een schriftelijke mededeling aan het verantwoordelijke land (het land van de exploitant en/of het land van registratie) met de resultaten van de inspecties van luchtvaartuigen waarvan de exploitatie onder het veiligheidstoezicht van het betrokken land valt. De mededeling bevat, indien nodig, een verzoek om te bevestigen dat zij tevreden zijn met de onder 1) vermelde corrigerende maatregelen.

De hoofdinspecteur van luchtvaartinspectie dient maandelijks bij het EASA een verslag in over de status van de follow-upmaatregelen die naar aanleiding van de platforminspecties werden ondernomen.

Een maatregel van klasse 2 wordt ondernomen na inspecties waarbij bevindingen van categorie 2 of 3 zijn vastgesteld.

6.5. Maatregelen van klasse 3 : Een maatregel van klasse 3 wordt ondernomen na een inspectie waarbij een bevinding van categorie 3 is vastgesteld. Gezien het belang van bevindingen van klasse 3 (hun mogelijke invloed op de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden) wordt deze klasse ingedeeld in de volgende subklassen :

1) Klasse 3a — Beperking van de exploitatie van het luchtvaartuig : de agent van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die de platforminspectie uitvoert, concludeert dat het luchtvaartuig, ingevolge tekortkomingen die tijdens de inspectie zijn vastgesteld, alleen mag vertrekken onder bepaalde beperkende voorwaarden;

2) Klasse 3b — Corrigerende maatregelen vóór de vlucht : tijdens de platforminspectie zijn tekortkomingen vastgesteld; vóór de geplande vlucht mag plaatsvinden, moeten één of meerdere corrigerende maatregelen worden genomen;

3) Klasse 3c — Het luchtvaartuig wordt aan de grond gehouden door de agent van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die de inspectie uitvoert : wanneer tekortkomingen van categorie 3 (belangrijk) zijn vastgesteld, kan de agent van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die de platforminspectie heeft uitgevoerd, het luchtvaartuig aan de grond houden wanneer zij er niet van overtuigd is dat de exploitant van het luchtvaartuig corrigerende maatregelen zal nemen om de tekortkomingen te verhelpen vóór het vertrek van de vlucht, waardoor een acuut veiligheidsgevaar ontstaat voor het luchtvaartuig en de inzittenden. In dergelijke gevallen houdt de agent van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die de platforminspectie uitvoert het luchtvaartuig aan de grond tot de tekortkomingen zijn verholpen. De agent van luchtvaartinspectie met bevoegdverklaring specifieke luchtvaartmisdrijven die de platforminspectie uitvoert stelt de bevoegde autoriteiten van de betrokken exploitant en van het land van registratie van het luchtvaartuig onmiddellijk in kennis.

Maatregelen die worden ondernomen in het kader van punten 2) en 3) kunnen onder meer betrekking hebben op een niet-commerciële terugvlucht naar de luchthaven van onderhoud;

4) Klasse 3d — Onmiddellijk exploitatieverbod : naar aanleiding van een duidelijk gevaar voor de veiligheid kan de hoofdinspecteur van luchtvaartinspectie een exploitatieverbod opleggen, zoals bepaald in de toepasselijke nationale en communautaire wetgeving.

6.2. Sur la base de la catégorisation des constatations, certaines suites à donner ont été définies.

6.3. Classe d'actions 1 : cette action consiste à fournir des informations sur les résultats de l'inspection au sol SAFA au commandant de bord ou, en son absence, à un membre de l'équipage, ou au plus haut représentant présent de l'exploitant. Ces informations sont communiquées oralement, accompagnées d'une attestation d'inspection écrite. Une action de la classe 1 doit être effectuée après chaque inspection, que celle-ci ait ou non donné lieu à des constatations.

6.4. Classe d'actions 2 : elle consiste :

1) en une communication écrite avec l'exploitant concerné afin d'obtenir confirmation des actions correctives effectuées;

2) en une communication écrite avec l'Etat responsable (Etat de l'exploitant et/ou d'immatriculation) concernant les résultats des inspections effectuées sur l'aéronef exploité sous la supervision de cet Etat en matière de sécurité. La communication présentera, le cas échéant, une demande de confirmation que les actions correctives visées au 1) ont porté leurs fruits.

L'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique remet à l'AESA un rapport mensuel sur l'état d'avancement des suites qui ont été données aux inspections au sol.

Une action de la classe 2 doit être effectuée après chaque inspection ayant donné lieu à des constatations de la catégorie 2 ou 3.

6.5. Classe d'actions 3 : une action de la classe 3 doit être effectuée après chaque inspection ayant donné lieu à des constatations de la catégorie 3. Etant donné l'importance des constatations de catégorie 3 du fait de leur influence potentielle sur la sécurité de l'aéronef et de ses occupants, on distingue les sous-classes suivantes :

1) classe 3a — restriction de l'exploitation de l'aéronef en vol : l'agent de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qui effectue l'inspection au sol conclut que par suite des anomalies relevées au cours de l'inspection, l'aéronef ne peut décoller que sous certaines restrictions;

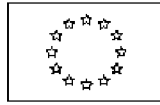
2) classe 3b — actions correctives préalables au décollage : l'inspection au sol met en évidence des anomalies qui imposent de procéder à une ou à plusieurs actions correctives avant le vol prévu;

3) classe 3c — immobilisation au sol de l'aéronef par l'agent de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qui effectue l'inspection : un aéronef est immobilisé au sol lorsque des constatations de catégorie 3 (graves) ont été faites et que l'agent de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qui effectue l'inspection au sol n'est pas convaincu que les mesures correctives qui s'imposent seront prises par l'exploitant de l'aéronef avant le décollage, ce qui représente un danger immédiat pour l'aéronef et ses occupants. En pareil cas, l'agent de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qui effectue l'inspection au sol immobilise l'aéronef jusqu'à l'élimination du danger. L'agent de l'inspection aéronautique avec qualification d'infractions aéronautiques spécifiques qui effectue l'inspection au sol informe immédiatement les autorités compétentes de l'exploitant concerné et de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef en question.

Les actions effectuées en application des paragraphes 2 et 3 peuvent inclure un vol de mise en place sans passager jusqu'à la base de maintenance;

4) Classe 3d — Interdiction d'exploitation immédiate : l'inspecteur en chef de l'inspection aéronautique peut réagir à un danger manifeste et immédiat en imposant une interdiction d'exploitation comme prévu par la législation nationale et communautaire applicable.

Appendice 1
Rapport d'inspection au sol SAFA



Direction générale Transport Aérien

Royaume de Belgique

SAFA

Rapport d'inspection au sol

N°: . . . - . . . - . . .

Source: RI
 Date: Lieu: _____
 Heure locale: . . . : . . .

Opérateur: _____ Numéro OMI: _____
 Etat: _____ Type d'opération: _____

Itinéraire au départ de: _____ Numéro de vol: _____
 Itinéraire à destination de: _____ Numéro de vol: _____

Affrété par la compagnie aérienne *: _____ Pays de l'affréteur *: _____
 * (le cas échéant)

Type d'aéronef: _____ Marques d'immatriculation: _____
 Configuration de l'aéronef: _____ Numéro de construction: _____

Equipage de conduite: pays de licence: _____
 second pays de licence *: _____
 * (de cas échéant)

Constatations:

Code / Norme / Référence / Catégorie / Constatation	Description détaillée
. . . - . . . - . . . -
. . . - . . . - . . . -
. . . - . . . - . . . -
. . . - . . . - . . . -

Classe d'actions mise en œuvre:

Description détaillée

- 3d) interdiction d'exploitation immédiate
 3c) aéronef immobilisé par l'AAN effectuant l'inspection
 3b) actions correctives préalables au décollage
 3a) restriction de l'exploitation de l'aéronef en vol
 2) information de l'autorité et de l'exploitant
 1) information du commandant

Informations complémentaires (le cas échéant)

Noms ou numéros des inspecteurs:

- Le présent rapport est un simple compte rendu des éléments constatés lors de l'inspection et il ne doit donc pas être considéré comme une preuve de l'aptitude de l'aéronef à effectuer le vol prévu.

- Les données communiquées dans le présent rapport peuvent être reformulées avant leur enregistrement dans la base de données SAFA.

Direction générale Transport Aérien

Royaume de Belgique

Code de l'élément	Vérification	Observation
A. Poste de pilotage		
<i>Généralités</i>		
1. Etat général	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Issues de secours	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Equipements	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<i>Documentation</i>		
4. Manuels	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Listes de contrôle	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Cartes de radionavigation	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Liste minimale d'équipements	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Certificat d'immatriculation	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Certificat acoustique (le cas échéant)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. AOC ou équivalent	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Licence radio	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Certificat de navigabilité	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<i>Données de vol</i>		
13. Préparation du vol	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Devis de masse et centrage	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
<i>Equipement de sécurité</i>		
15. Extincteurs à main	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Harnais	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Equipement en oxygène	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Lampe torche	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
<i>Equipage de conduite</i>		
20. Licence de l'équipage de conduite	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
<i>Carnet de route/carnet technique ou équivalent</i>		
21. Carnet de route ou équivalent	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
.....	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
22. Attestation d'entretien	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
23. Notification et rectification des anomalies (y compris le compte rendu matériel)	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
24. Inspection prévol		


Direction générale Transport Aérien

Royaume de Belgique

<p>B. Sécurité/cabine</p> <p>1. Etat intérieur général</p> <p>2. Poste de l'agent de bord et zone de repos de l'équipage</p> <p>3. Trousse de premier secours/Trousse médicale</p> <p>4. Extincteurs à main</p> <p>5. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison</p> <p>6. Ceintures, état des ceintures</p> <p>7. Eclairage et signalisation des issues de secours, lampes-torches</p> <p>8. Toboggans/Radeaux de sauvetage (si nécessaire), radiobalise de détresse</p> <p>9. Approvisionnement en oxygène (équipage de cabine et passagers) ..</p> <p>10. Consignes de sécurité</p> <p>11. Membres d'équipage de cabine</p> <p>12. Accès aux issues de secours</p> <p>13. Sécurité des bagages</p> <p>14. Nombre de places</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>12</p> <p>13</p> <p>14</p>		<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>12</p> <p>13</p> <p>14</p>	
<p>C. Etat de l'aéronef</p> <p>1. Etat extérieur général</p> <p>2. Portes et trappes</p> <p>3. Commandes de vol</p> <p>4. Roues, pneumatiques et freins</p> <p>5. Patins/flotteurs du train d'atterrissage</p> <p>6. Puits de train d'atterrissage</p> <p>7. Groupe motopropulseur et pylône</p> <p>8. Aubes de soufflante</p> <p>9. Hélices, rotors (avant et arrière)</p> <p>10. Réparations apparentes</p> <p>11. Dégâts apparents non réparés</p> <p>12. Fuites</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>12</p>		<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>12</p>	
<p>D. Fret</p> <p>1. Etat général de la soute</p> <p>2. Marchandises dangereuses</p> <p>3. Sécurité du fret à bord</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>		<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>	
<p>E. Général</p> <p>1. Généralités</p>	<p>1</p>		<p>1</p>	

Appendice 2 Formulaire pour l'attestation d'inspection

Attestation d'inspection			
Date:	Heure:	Lieu:	
Opérateur:		Etat:	Numéro OMI:
Itinéraire au départ de:	N° de vol:	Itinéraire à destination de:	N° de vol:
Type d'aéronef:	Affrété par l'opérateur:	Type d'aéronef:	Configuration de l'aéronef:
Etat de l'affrèteur:		Marque d'immatriculation:	Numéro de construction:
Pays de licence de l'équipage de conduite:	Accusé de réception (*)		
	Nom:	Signature:	
	Fonction:		



**Service public fédéral
Mobilité et Transports**

Direction générale Transport aérien

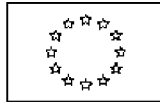
Direction Inspection
Rue de la Fusée 90
B-1130 Bruxelles
Belgique
Tél: +32.2.724.03.07
Fax: +32.2.724.02.39
E-mail: caa.inspect@mobilite.fgov.be

A	Vérifié	Remarque	B	Vérifié	Remarque
Poste de pilotage			Equipage de conduite		
1 Etat général			20 Licence de l'équipage de conduite		
2 Issue de secours			Carnet de route/carnet technique ou équivalent		
3 Equipements			21 Carnet de route ou équivalent		
Documentation			22 Attestation d'entretien		
4 Manuels			23 Notification et rectification des anomalies (y compris le compte)		
5 Listes de contrôle			24 Inspection prévol		
6 Cartes de radionavigation					
7 Liste minimale d'équipements			B Sécurité/cabine		
8 Certificat d'immatriculation			1 Etat intérieur général		
9 Certificat acoustique (le cas échéant)			2 Poste de l'agent de bord et zone de repos de l'équipage		
10 AOC ou équivalent			3 Trousse de premiers secours/Trousse médicale		
11 Licence radio			4 Extincteurs à main		
12 Certificat de navigabilité			5 Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison		
Données de vol			6 Ceintures, état des ceintures		
13 Préparation du vol			7 Eclairage et signalisation des issues de secours, lampes-torches		
14 Devis de masse et centrage			8 Toboggans/Radeaux de sauvetage (si nécessaire), balise de détresse		
Equipement de sécurité			9 Approvisionnement en oxygène (équipage de cabine et passagers)		
15 Extincteurs à main			10 Consignes de sécurité		
16 Gilets de sauvetage/dispositif de			11 Membres d'équipage de cabine		
17 Harnais			12 Accès aux issues de secours		
18 Equipement en oxygène			13 Sécurité des bagages		
19 Lampe torche			14 Nombre de places		
Mesures prises			Point	Remarque(s)	
(3c) Aéronef immobilisé par l'AAN inspectrice					
(3b) Actions correctives prévol					
(3a) Restrictions à l'exploitation en vol					
(2) Information de l'autorité et de l'exploitant					
(1) Information du commandant					
(0) Néant					
Signatures ou numéros du ou des inspecteurs					

(*) La signature par un membre de l'équipage ou un autre représentant de l'opérateur inspecté ne signifie pas l'acceptation des constatations énumérées mais seulement la confirmation que l'aéronef a été inspecté à la date et au lieu indiqué dans le présent document.

Le présent rapport est un simple compte rendu des éléments constatés lors de l'inspection et il ne doit donc pas être considéré comme une preuve de l'aptitude de l'aéronef à effectuer le vol prévu. Les données communiquées dans le présent rapport peuvent être reformulées avant leurs enregistrements dans la base de données SAFA.

Aanhangsel 1
Verslag van een SAFA-platforminspectie



Directoraat-generaal Luchtvaart

Koninkrijk België

Verslag van een SAFA-platforminspectie

NR: _ _ _ _ _

Bron: SR
 Datum: _ . _ . _ Plaats: _____
 Plaatselijke tijd: _ : _

Exploitant: _____ AOC-nummer: _____
 Staat: _____ Type activiteit: _____

Route van: _____ Vluchtnummer: _____
 Route naar: _____ Vluchtnummer: _____

Gecharterd door maatschappij *: _____ Staat van de
 * (indien van toepassing) chartermaatschappij *: _____

Type luchtvaartuig: _____ Registratiemerktekens: _____
 Configuratie van het luchtvaartuig: _____ Constructienummer: _____

Bemanning: staat van brevettering: _____
 2de staat van brevettering *: _____
 * (indien van toepassing)

Bevindingen:

Code / Std / Ref / Cat / Bevinding	Gedetailleerde beschrijving
_ - _ - _ - _ -
_ - _ - _ - _ -
_ - _ - _ - _ -
_ - _ - _ - _ -
_ - _ - _ - _ -

Klasse van de genomen maatregelen:

- | | Gedetailleerde beschrijving |
|---|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 3d) Onmiddellijk exploitatieverbod | |
| <input type="checkbox"/> 3c) Luchtvaartuig aan de grond gehouden door de inspecterende nationale luchtvaartautoriteit | |
| <input type="checkbox"/> 3b) Corrigerende maatregelen vóór de vlucht | |
| <input type="checkbox"/> 3a) Exploitatiebeperkingen | |
| <input type="checkbox"/> 2) Kennisgeving aan de autoriteit en de exploitant | |
| <input type="checkbox"/> 1) Kennisgeving aan de gezagvoerder | |

Aanvullende informatie (indien van toepassing)

Namen of nummer van de inspecteur:

- Dit rapport geeft een indruk van de toestand zoals die bij deze gelegenheid werd aangetroffen. Hieruit mag niet worden geconcludeerd dat het luchtvaartuig geschikt is voor de voorgenomen vlucht.

- De formulering van de gegevens in dit verslag kan worden gewijzigd bij de invoering ervan in de SAFA-gegevensbank..

Directoraat-generaal Luchtvaart

Koninkrijk België

Code inspectiepunt	Gecontroleerd	Opmerking
A. Cockpit		
<i>Algemeen</i>		
1. Algemene staat	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Nooduitgang	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Uitrusting	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<i>Documentatie</i>		
4. Handleidingen	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Checklists	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Radionavigatiekaarten	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Minimumuitrustingslijst	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Certificaat van registratie	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Geluidscertificaat (indien van toepassing)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. AOC of gelijkwaardig	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Radiolicentie	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Luchtwaardigheidscertificaat	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<i>Vluchtgegevens</i>		
13. Vluchtvoorbereiding	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Beladingsformulier	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
<i>Veiligheidsuitrusting</i>		
15. Handbrandblussers	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Reddingsvesten/zwemvesten	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Harnas	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Zuurstofapparatuur	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Zaklamp	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
<i>Bemanning</i>		
20. Vergunning van de bemanning	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
<i>Reislogboek/Technisch logboek of gelijkwaardig</i>		
21. Reislogboek of gelijkwaardig	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Onderhoudsverklaring	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Melding en rectificatie defecten (incl. technisch logboek)	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Inspectie vóór de vlucht	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>


Directoraat-generaal Luchtvaart

Koninkrijk België

Code inspectiepunt	Gecontroleerd	Opmerking
B. Veiligheid/Passagiersruimte		
1. Algemene staat binnen	1 <input type="text"/>	1 <input type="text"/>
2. Post cabinepersoneel en rustzone bemanning	2 <input type="text"/>	2 <input type="text"/>
3. EHBO-trommel/Kit voor medische noodgevallen	3 <input type="text"/>	3 <input type="text"/>
4. Handbrandblussers	4 <input type="text"/>	4 <input type="text"/>
5. Reddingsvesten/Zwemvesten	5 <input type="text"/>	5 <input type="text"/>
6. Staat gordels en stoelen	6 <input type="text"/>	6 <input type="text"/>
7. Nooduitgang, verlichting en markering, zaklampen	7 <input type="text"/>	7 <input type="text"/>
8. Glijbanen/Reddingsvloten (indien vereist), noodlocalisatiezender .	8 <input type="text"/>	8 <input type="text"/>
9. Zuurstoftoevoer (cabinepersoneel en passagiers)	9 <input type="text"/>	9 <input type="text"/>
10. Veiligheidsinstructies	10 <input type="text"/>	10 <input type="text"/>
11. Leden cabinepersoneel	11 <input type="text"/>	11 <input type="text"/>
12. Bereikbaarheid nooduitgangen	12 <input type="text"/>	12 <input type="text"/>
13. Veiligheid van de bagage van de passagiers	13 <input type="text"/>	13 <input type="text"/>
14. Stoelcapaciteit	14 <input type="text"/>	14 <input type="text"/>
C. Staat van het luchtvaartuig		
1. Algemene staat buiten	1 <input type="text"/>	1 <input type="text"/>
2. Deuren en luiken	2 <input type="text"/>	2 <input type="text"/>
3. Besturingsorganen	3 <input type="text"/>	3 <input type="text"/>
4. Wielen, banden en remmen	4 <input type="text"/>	4 <input type="text"/>
5. Onderstel: glijders/vlotters	5 <input type="text"/>	5 <input type="text"/>
6. Wielkasten	6 <input type="text"/>	6 <input type="text"/>
7. Aandrijving en pyloon	7 <input type="text"/>	7 <input type="text"/>
8. Rotorbladen	8 <input type="text"/>	8 <input type="text"/>
9. Propellers, rotors (hoofd en staart)	9 <input type="text"/>	9 <input type="text"/>
10. Duidelijke herstellingen	10 <input type="text"/>	10 <input type="text"/>
11. Duidelijke onherstelde schade	11 <input type="text"/>	11 <input type="text"/>
12. Lekken	12 <input type="text"/>	12 <input type="text"/>
D. Goederenruimte		
1. Algemene staat van de goederenruimte	1 <input type="text"/>	1 <input type="text"/>
2. Gevaarlijke goederen	2 <input type="text"/>	2 <input type="text"/>
3. Veiligheid van de goederen aan boord	3 <input type="text"/>	3 <input type="text"/>
E. Algemeen		
1. Algemeen	1 <input type="text"/>	1 <input type="text"/>

Aanhangsel 2 Bewijs van inspectie

Bewijs van inspectie			
Datum:	Tijdstip:	Plaats	
Exploitant:		Staat:	AOC-nr.:
Route van:	Vluchtnr.:	Route naar:	Vluchtnr.:
Vluchttype:	Gecharterd door exploitant:	Type luchtvaartuig:	Configuratie luchtvaartuig:
Land van de charteraar:		Registratiemerkten:	Constructienr.:
Landen die de vergunningen van de bemanning hebben afgegeven:		Ontvangstbevestiging (*)	
Naam:		Handtekening:	
Functie:			



**Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer**

Directoraat-generaal Luchtvaart

Directie Inspectie
Raketsstraat 90
B-1130 Brussel
België
Tel: +32.2.724.03.07
Fax: +32.2.724.02.39
E-mail: caa.inspect@mobilit.fgov.be

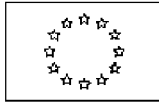
Gecontroleerd	Opmerking	Gecontroleerd	Opmerking
A Cockpit		B Bemanning	
1 Algemene staat		20 Vergunning bemanning	
2 Nooduitgang		Reislogboek/ Technisch logboek of gelijkwaardig	
3 Uitrusting		21 Reislogboek of gelijkwaardig	
Documentatie			
4 Handeidingen		22 Onderhoudsverklaring	
5 Checklists		23 Melding en rectificatie van defecten (incl. technisch logboek)	
6 Radionavigatiekaarten		24 Inspectie vóór de vlucht	
7 Lijst minimumapparatuur		B Veiligheid/ Passagiersruimte	
8 Registratiecertificaat		1 Algemene staat binnen	
9 Geluidscertificaat (indien van toepassing)		2 Post cabinepersoneel en rustzone bemanning	
10 ACC of gelijkwaardig		3 EHBO-trommel/Kit voor medische noodgevallen	
11 Radiocentie		4 Handbrandblussers	
12 Luchtwaardigheidscertificaat		5 Reddingsvesten/Zwemvesten	
Vluchtgegevens			
13 Vluchtvoorbereiding		6 Staat gordels en stoelen	
14 Beladingsformulier		7 Nooduitgang, verlichting en markering, zaklampen	
Veiligheidsapparatuur			
15 Handbrandblussers		8 Glijbanen/Reddingsvotters (indien vereist), noodlocalisatiezender	
16 Reddingsvesten/zwemvesten		9 Zuurstofvoevoer (cabinepersoneel en passagiers)	
17 Harnas		10 Veiligheidsinstructies	
18 Zuurstofapparatuur		11 Leden cabinepersoneel	
19 Zaklamp		12 Bereikbaarheid nooduitgangen	
		13 Veiligheid van de bagage van de passagiers	
		14 Stoelcapaciteit	

Gecontroleerd	Opmerking
C Staat van het luchtvaartuig	
1 Algemene staat buiten	
2 Deuren en luiken	
3 Besturingsorganen	
4 Wiel en banden en remmen	
5 Onderstel: glijders/vlotters	
6 Welkasten	
7 Aandrijving en pyloon	
8 Rotorbladen	
9 Propellers, rotors (hoofd/staart)	
10 Duidelijke herstellingen	
11 Duidelijke onherstelde schade	
12 Lekken	
D Goederen	
1 Algemene staat van de goederenruimte	
2 Gevaarlijke goederen	
3 Veiligheid van de goederen aan boord	
E Algemeen	
1 Algemeen	

Genomen maatregel	Punt	Opmerking(en)
(3c) Luchtvaartuig aan de grond gehouden door de inspecterende nationale luchtvaartautoriteit		
(3b) Corrigerende maatregelen vóór de vlucht		
(3a) Exploitatiebeperkingen		
(2) Kennisgeving aan de autoriteit en de exploitant		
(1) Kennisgeving aan de gezagvoerder		
(0) Geen opmerkingen		
Teken of nr. van de Inspecteur(s)		

(*) De ondertekening door een bemanningslid of andere vertegenwoordiger van de geïnspecteerde exploitant betekent geenszins dat de vastgestelde bevindingen worden aanvaard, maar is enkel een bevestiging dat het luchtvaartuig op de in dit document vermelde datum en plaats is geïnspecteerd. Dit rapport geeft een indruk van de toestand zoals die bij deze gelegenheid werd aangetroffen. Hieruit mag niet worden geconcludeerd dat het luchtvaartuig geschikt is voor de voorgenomen vlucht. De formulering van de gegevens in dit verslag kan worden gewijzigd bij de invoering ervan in de SAFA-gegevensbank.

Appendix 1
SAFA Ramp Inspection Report



Civil Aviation Authority

Kingdom of Belgium

SAFA

Ramp Inspection Report

No: _ _ - _ - _ - _ - _ - _ -

Source:	RI	Place:	
Date:	_: _: _		
Local time:	_: _:		
Operator:	__	AOC number:	_____
State:	__	Type of Operation:	_____
Route from:	_____	Flight Number:	_____
Route to:	_____	Flight Number:	_____
Chartered by Operator * :	_____	Charterer's State * :	_____
<i>* (where applicable)</i>			
Aircraft Type:	_____	Registration marks:	_____
Aircraft Configuration:	_____	Construction Number:	_____
Flight crew: State of Licensing:	_____		
second State of Licensing *:	_____		
<i>* (where applicable)</i>			

Findings:

Code / Std / Ref / Cat / Finding	Detailed Description
__-__ - __-__ - -
__-__ - __-__ - -
__-__ - __-__ - -
__-__ - __-__ - -
__-__ - __-__ - -

Class of actions taken:	Detailed Description
<input type="checkbox"/> 3d) Immediate operating ban
<input type="checkbox"/> 3c) Aircraft grounded by inspecting NAA
<input type="checkbox"/> 3b) Corrective actions before flight
<input type="checkbox"/> 3a) Restriction on aircraft flight operation
<input type="checkbox"/> 2) Information to the Authority and Operator
<input type="checkbox"/> 1) Information to Captain

Additional information (if any)

Inspector's names or numbers:

- This report represents an indication of what was found on this occasion and must not be construed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight.

- Data submitted in this report can be subject to changes for correct wording upon entering into the SAFA database.

Civil Aviation Authority

Kingdom of Belgium

Item code	Checked	Remark
A. Flight Deck		
<i>General</i>		
1. General Condition	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Emergency Exit	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Equipment	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<i>Documentation</i>		
4. Manuals	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Checklists	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Radio Navigation Charts	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Minimum Equipment List	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Certificate of registration	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
10. Noise certificate (where applicable)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. AOC or equivalent	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Radio licence	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Certificate of Airworthiness (C of A)	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<i>Flight data</i>		
13. Flight preparation	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Weight and balance sheet	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
<i>Safety Equipment</i>		
15. Hand fire extinguishers	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Life jackets/flotation device	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Harness	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Oxygen equipment	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Flash Light	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
<i>Flight Crew</i>		
20. Flight crew licence	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
<i>Journey log book/Technical Log or equivalent</i>		
21. Journey Log Book, or equivalent	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Maintenance release	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Defect notification and rectification (including Tech Log).....	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Pre-flight inspection	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>

Civil Aviation Authority

Kingdom of Belgium

Item code	Checked	Remark
B. Safety/Cabin		
1. General Internal Condition	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Cabin attendant's station and crew rest area	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. First Aid Kit/Emergency medical kit	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Hand fire extinguishers	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Life jackets/Flotation devices	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Seat belt and seat condition	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Emergency exit, lighting and marking, Torches	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Slides/Life-Rafts (as required), ELT	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Oxygen supply (Cabin Crew and Passengers)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Safety Instructions	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Cabin crew members	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Access to emergency exits	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Safety of passenger baggage's	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Seat capacity	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
C. Aircraft Condition		
1. General external condition	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Doors and hatches	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Flight controls	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Wheels, tyres and brakes	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Undercarriage skids/floats	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Wheel well	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Powerplant and pylon	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Fan blades	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Propellers, Rotors (main & tail)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Obvious repairs	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Obvious unrepaired damage	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Leakage	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Cargo		
1. General condition of cargo compartment	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Dangerous Goods	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Safety of cargo on board	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
E. General		
1. General	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 3. De Minister bevoegd voor de Luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Mumbai, 7 november 2008.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 3. Le Ministre qui a la Navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Mumbai, le 7 novembre 2008.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE