

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B**                    **RICHTLIJN 2004/36/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**  
**van 21 april 2004**  
**inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de**  
**Gemeenschap**

(PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <b><u>M1</u></b>	Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005	L 344	15	27.12.2005
► <b><u>M2</u></b>	Richtlijn 2008/49/EG van de Commissie van 16 april 2008	L 109	17	19.4.2008
► <b><u>M3</u></b>	Verordening (EG) nr. 596/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009	L 188	14	18.7.2009



**RICHTLIJN 2004/36/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT  
EN DE RAAD**

**van 21 april 2004**

**inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die  
gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(3)</sup> en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 26 februari 2004 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de resolutie van het Europees Parlement van 15 februari 1996 over de vliegcrash voor de kust van de Dominicaanse Republiek <sup>(4)</sup> wordt erop gewezen dat de Gemeenschap een actievere houding dient aan te nemen en een strategie dient te ontwikkelen om de veiligheid van vliegtuigpassagiers en omwonenden van luchthavens te verhogen.
- (2) De Commissie heeft een mededeling aan het Europees Parlement en de Raad gepubliceerd, getiteld „Vaststelling van een communautaire strategie tot verbetering van de veiligheid in de luchtvaart”.
- (3) In deze mededeling is duidelijk aangegeven dat de veiligheid wezenlijk kan worden verbeterd door ervoor te zorgen dat luchtvaartuigen volledig beantwoorden aan de internationale veiligheidsnormen opgenomen in de bijlagen bij het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart („Verdrag van Chicago”).
- (4) Teneinde in Europa een hoog uniform niveau van veiligheid in de burgerluchtvaart te bereiken en te handhaven, dient een geharmoniseerde aanpak voor de effectieve handhaving van internationale veiligheidsnormen binnen de Gemeenschap te worden ingevoerd. Hiervoor moeten de voorschriften en procedures voor platforminspecties van luchtvaartuigen uit derde landen die in de lidstaten gelegen luchthavens aandoen, worden geharmoniseerd.
- (5) Een geharmoniseerde aanpak van de effectieve handhaving van de internationale veiligheidsnormen door de lidstaten voorkomt concurrentievervalsing. Een gemeenschappelijke houding tegenover luchtvaartuigen uit derde landen die niet voldoen aan de internationale veiligheidsnormen zal de positie van de lidstaten versterken.
- (6) Luchtvaartuigen die landen op in de lidstaten gelegen luchthavens dienen aan een inspectie te worden onderworpen, wanneer de

<sup>(1)</sup> PB C 103 E van 30.4.2002, blz. 351.

<sup>(2)</sup> PB C 241 van 7.10.2002, blz. 33.

<sup>(3)</sup> Advies van het Europees Parlement van 3 september 2002 (PB C 272 E van 13.11.2003, blz. 343), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 13 juni 2003 (PB C 233 E van 30.9.2003, blz. 12) en standpunt van het Europees Parlement van 9 oktober 2003 (nog niet verschenen in het Publicatieblad). Resolutie van het Europees Parlement van 1 april 2004 en besluit van de Raad van 30 maart 2004.

<sup>(4)</sup> PB C 65 van 4.3.1996, blz. 172.

**▼B**

verdenking bestaat dat zij niet aan de internationale veiligheidsnormen voldoen.

- (7) Ook wanneer geen specifieke verdenking bestaat, kan steekproefsgewijs inspectie plaatsvinden mits het gemeenschapsrecht en het internationale recht in acht worden genomen. De inspecties dienen met name op niet-discriminerende wijze te geschieden.
- (8) Luchtvaartuigen waarbij in het verleden reeds vaak gebreken zijn geconstateerd, of luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen waarvan de luchtvaartuigen vaak zijn opgevallen, kunnen vaker aan dergelijke inspecties worden onderworpen.
- (9) De in elke lidstaat verzamelde informatie moet ter beschikking van de overige lidstaten en de Commissie worden gesteld, teneinde het toezicht op de naleving van de internationale veiligheidsnormen door luchtvaartuigen uit derde landen zo doeltreffend mogelijk te maken.
- (10) Om deze redenen is er behoefte aan vaststelling van een procedure op Gemeenschapsniveau voor de beoordeling van luchtvaartuigen uit derde landen, en van bijbehorende mechanismen voor samenwerking tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten met het oog op de uitwisseling van informatie.
- (11) Gezien het gevoelige karakter van informatie met betrekking tot de veiligheid dienen de lidstaten, overeenkomstig hun interne recht, de nodige maatregelen te nemen om een gepaste vertrouwelijkheid van de door hen ontvangen informatie te waarborgen.
- (12) Onverminderd het recht van toegang tot Commissiedocumenten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie <sup>(1)</sup>, dient de Commissie maatregelen aan te nemen betreffende de verspreiding van dergelijke informatie onder belanghebbende partijen en de voorwaarden waaronder dit geschiedt.
- (13) Aan luchtvaartuigen die corrigerende maatregelen behoeven moet, indien de geconstateerde gebreken een kennelijk gevaar voor de veiligheid opleveren, een vliegverbod worden opgelegd totdat zij weer aan de internationale veiligheidsnormen voldoen.
- (14) Het is mogelijk dat de luchthaven van inspectie niet over toereikende faciliteiten beschikt, zodat de bevoegde autoriteit genoodzaakt is het luchtvaartuig door te laten vliegen naar een geschikte luchthaven, mits aan de voorwaarden voor een veilige vlucht wordt voldaan.
- (15) Om haar taken uit hoofde van deze richtlijn uit te voeren moet de Commissie worden bijgestaan door het comité dat is ingesteld bij artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart <sup>(2)</sup>.
- (16) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(3)</sup>.
- (17) De Commissie moet het comité dat is ingesteld bij artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 3922/91 ook in het bezit stellen van in het

<sup>(1)</sup> PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

<sup>(2)</sup> PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 240 van 7.9.2002, blz. 1).

<sup>(3)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

**▼B**

kader van andere communautaire maatregelen verzamelde gegevens en informatie over specifieke voorvallen, die relevant zouden kunnen zijn voor de opsporing van gebreken die een gevaar voor de veiligheid van de luchtvaart vormen.

- (18) Er dient rekening te worden gehouden met de samenwerking en informatie-uitwisseling in het kader van de JAA (Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten) en de ECAC (Europese Burgerluchtvaartconferentie). Bovendien moet er zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van de bestaande deskundigheid inzake SAFA-procedures (veiligheidsevaluatie van buitenlandse vliegtuigen).
- (19) Er moet rekening worden gehouden met de rol van het EASA (Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart) in het veiligheidsbeleid voor de burgerluchtvaart, met inbegrip van de vaststelling van procedures waarmee een hoog, uniform niveau van veiligheid in de burgerluchtvaart in Europa wordt bereikt en gehandhaafd.
- (20) Op 2 december 1987 zijn het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk te Londen in een gemeenschappelijke verklaring van hun respectieve ministers van Buitenlandse Zaken regelingen overeengekomen inzake een betere samenwerking betreffende het gebruik van de luchthaven van Gibraltar; deze regelingen moeten nog in werking treden,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Werkingsfeer en doel**

1. In het kader van de algemene strategie van de Gemeenschap voor de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa, wordt bij deze richtlijn binnen de Gemeenschap een geharmoniseerde aanpak van de doeltreffende handhaving van de internationale veiligheidsnormen ingevoerd door middel van harmonisering van de regels en procedures voor platforminspecties van luchtvaartuigen uit derde landen die op in de lidstaten gelegen luchthavens landen.
2. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om niet onder deze richtlijn vallende inspecties te verrichten en om overeenkomstig de communautaire en de internationale wetgeving een vliegverbod, een exploitatieverbod of voorwaarden voor het landen op hun luchthavens op te leggen aan luchtvaartuigen.
3. Staatsluchtvaartuigen als gedefinieerd in het Verdrag van Chicago en luchtvaartuigen met een maximum startgewicht van minder dan 5 700 kg die niet gebruikt worden voor commercieel luchtverkeer, vallen buiten de werkingssfeer van deze richtlijn.
4. De toepassing van deze richtlijn op de luchthaven van Gibraltar laat onverlet de rechtsopvattingen van respectievelijk het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen.
5. De toepassing van deze richtlijn op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 in werking zijn getreden. De regeringen van Spanje en van het Verenigd Koninkrijk zullen de Raad van de datum van inwerkingtreding in kennis stellen.

**▼B***Artikel 2***Definities**

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „vliegverbod”: een formeel verbod voor een luchtvaartuig om de luchthaven te verlaten, en de nodige maatregelen om het aan de grond te houden,
- b) „internationale veiligheidsnormen”: de op het ogenblik van de inspectie geldende veiligheidsnormen van het Verdrag van Chicago en de bijlagen daarvan,
- c) „platforminspectie”: onderzoek volgens de bepalingen van bijlage II van luchtvaartuigen uit derde landen,
- d) „luchtvaartuigen uit derde landen”: luchtvaartuigen die niet worden gebruikt of geëxploiteerd onder toezicht van een bevoegde autoriteit van een lidstaat.

*Artikel 3***Inwinning van informatie**

De lidstaten stellen een mechanisme in voor het inwinnen van de informatie die zij van nut achten om het doel van artikel 1 te bereiken. Deze informatie omvat onder meer:

- a) belangrijke informatie met betrekking tot de veiligheid, die met name verkregen kan worden uit:
  - rapporten van piloten,
  - rapporten van onderhoudsorganisaties,
  - rapporten over incidenten,
  - gegevens van andere organisaties die onafhankelijk zijn van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten,
  - klachten;
- b) informatie over ingevolge een platforminspectie genomen maatregelen, zoals:
  - oplegging van een vliegverbod,
  - ontzegging van de toegang tot de betrokken lidstaat aan een luchtvaartuig of exploitant,
  - de verlangde corrigerende maatregelen,
  - de contacten met de bevoegde autoriteit van het land waar de exploitant gevestigd is;
- c) nadere informatie met betrekking tot de exploitant, zoals:
  - uitvoering van corrigerende maatregelen,
  - herhaling van onregelmatigheden.

Deze informatie wordt opgenomen in een standaardrapport dat de in het modelformulier van bijlage I vermelde punten bevat.

*Artikel 4***Platforminspectie**

1. Iedere lidstaat treft de nodige voorzieningen om luchtvaartuigen uit derde landen, die ervan verdacht worden niet aan de internationale veiligheidsnormen te voldoen, aan platforminspecties te kunnen onderwerpen, wanneer zij op één van hun voor internationaal luchtverkeer opstaande luchthavens landen. Bij de toepassing van dergelijke pro-

**▼B**

cedures besteedt de bevoegde autoriteit speciale aandacht aan luchtvaartuigen:

- die volgens ontvangen informatie slecht onderhouden zijn of zichtbare schade of gebreken vertonen;
- die volgens de meldingen abnormaal vlieggedrag vertonen sinds het binnenvliegen in het luchtruim van een lidstaat, waardoor ernstige bezorgdheid over de veiligheid is ontstaan;
- wanneer bij een vorige platforminspectie gebreken aan het licht zijn gekomen die aanleiding geven tot ernstige bezorgdheid dat het luchtvaartuig niet voldoet aan de internationale veiligheidsnormen, en waarbij de lidstaat vreest dat de gebreken niet zijn hersteld;
- wanneer er bewijzen zijn dat de bevoegde autoriteiten van het land van registratie geen behoorlijk toezicht op de veiligheid uitoefenen, of
- wanneer de krachtens artikel 3 ingewonnen informatie aanleiding geeft tot bezorgdheid over de exploitant, of wanneer bij een vorige platforminspectie van een door dezelfde exploitant gebruikt luchtvaartuig gebreken aan het licht zijn gekomen.

2. Lidstaten kunnen regels opstellen om luchtvaartuigen ook wanneer er geen directe verdenking bestaat, aan steekproefsgewijze platforminspecties te onderwerpen, mits deze regels stroken met het communautaire en internationale recht. Deze procedure wordt evenwel op niet-discriminerende wijze toegepast.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat passende platforminspecties en andere controlemaatregelen waartoe in het kader van artikel 8, lid 3, wordt besloten, worden uitgevoerd.

4. De platforminspectie wordt uitgevoerd volgens de in bijlage II beschreven procedure, met behulp van een inspectierapportformulier, dat tenminste de punten bevat uit het aan bijlage II gehechte formulier. Na voltooiing van de platforminspectie dienen de bevindingen van de platforminspectie aan de gezagvoerder of een vertegenwoordiger van de exploitant van het luchtvaartuig te worden medegedeeld, en indien er belangrijke gebreken aan het licht zijn getreden, dient het rapport aan de exploitant van het luchtvaartuig en aan de betrokken bevoegde autoriteiten te worden toegezonden.

5. Bij de uitvoering van een platforminspectie uit hoofde van deze richtlijn dient de betrokken bevoegde autoriteit al het mogelijke te doen om te voorkomen dat het geïnspecteerde luchtvaartuig onredelijke vertraging oploopt.

#### *Artikel 5*

##### **Uitwisseling van informatie**

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten wisselen onderling informatie uit. Deze informatie omvat, op verzoek van een bevoegde autoriteit, een lijst van voor internationaal luchtverkeer openstaande luchthavens van de betrokken lidstaat, met de vermelding, per kalenderjaar, van het aantal verrichte platforminspecties, en van het aantal vliegbewegingen van luchtvaartuigen uit derde landen voor elke op de lijst vermelde luchthaven.

2. De standaardrapporten als bedoeld in artikel 3 en de platforminspectierapporten als bedoeld in artikel 4, lid 4, worden onverwijld ter beschikking gesteld van de Commissie en, desgevraagd, van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten en van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

3. Wanneer uit een standaardrapport blijkt dat er een potentieel gevaar voor de veiligheid bestaat, of indien uit een platforminspectierapport blijkt dat een luchtvaartuig niet aan de internationale veiligheids-

**▼B**

normen voldoet en een potentieel gevaar voor de veiligheid vormt, wordt het rapport onverwijld toegezonden aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten en aan de Commissie.

*Artikel 6***Bescherming en verspreiding van informatie**

1. De lidstaten nemen, overeenkomstig hun nationale wetgeving, de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de vertrouwelijkheid van informatie die zij overeenkomstig artikel 5 ontvangen, op passende wijze wordt beschermd. Zij gebruiken de informatie uitsluitend voor de doeleinden van deze richtlijn.

2. De Commissie publiceert jaarlijks een voor het publiek en de belanghebbenden in de bedrijfstak toegankelijk verslag met geaggregeerde gegevens, dat een analyse van alle overeenkomstig artikel 5 ontvangen informatie bevat. Die analyse is eenvoudig en begrijpelijk en geeft aan of er sprake is van een verhoogd veiligheidsrisico voor passagiers. In die analyse wordt de informatiebron geanonimiseerd.

**▼M3**

3. Onverminderd het recht van het publiek op toegang tot de documenten van de Commissie, als neergelegd in Verordening (EG) nr. 1049/2001, neemt de Commissie eigener beweging maatregelen voor de verspreiding aan de belanghebbende partijen van de in lid 1 bedoelde informatie en de daarvoor geldende voorwaarden. Deze maatregelen, die algemeen of individueel van aard kunnen zijn, zijn gebaseerd op de noodzaak om:

- personen en organisaties te voorzien van de informatie die zij nodig hebben om de veiligheid van de burgerluchtvaart te verbeteren;
- de verspreiding van informatie te beperken tot hetgeen strikt vereist is voor het doel van de gebruikers ervan, teneinde een passende vertrouwelijkheid van die informatie te waarborgen.

De individuele maatregelen worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 3, bedoelde raadplegingsprocedure.

De algemene maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B**

4. Wanneer informatie betreffende gebreken van luchtvaartuigen vrijwillig is verstrekt, wordt de bron ervan in de in artikel 4, lid 4, bedoelde platforminspectierapporten geanonimiseerd.

*Artikel 7***Vliegverbod voor luchtvaartuigen**

1. Wanneer niet-naleving van internationale veiligheidsnormen duidelijk de vliegveiligheid in gevaar brengt, moet de exploitant van luchtvaartuigen maatregelen nemen om voor het vertrek van de vlucht de gebreken te herstellen. Indien de bevoegde autoriteit die de platforminspectie uitvoert er niet van overtuigd is dat de gebreken vóór de vlucht zullen worden hersteld, houdt zij het luchtvaartuig aan de grond, totdat het gevaar is weggenomen en stelt zij de bevoegde autoriteiten van de betrokken exploitant en van de staat waar het luchtvaartuig ingeschreven is daarvan onmiddellijk in kennis.

2. De bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de inspectie is uitgevoerd, kan in overleg met de staat die verantwoordelijk is voor de exploitatie van het betrokken luchtvaartuig of de staat waar het luchtvaartuig ingeschreven is, bepalen onder welke voorwaarden het luchtvaartuig mag doorvliegen naar een luchthaven waar de gebreken kunnen

**▼B**

worden hersteld. Indien het gebrek de geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid in gevaar brengt, mag het vliegverbod alleen worden opgeheven indien de exploitant de toestemming krijgt van de staat of staten waar het luchtvaartuig overheen zal vliegen.

*Artikel 8***Maatregelen ter verhoging van de veiligheid en uitvoeringsmaatregelen**

1. De lidstaten delen de Commissie mee welke operationele maatregelen zij hebben getroffen voor de uitvoering van de bepalingen van de artikelen 3, 4 en 5.

**▼M3**

2. Op grond van de krachtens lid 1 ingewonnen informatie kan de Commissie

a) volgens de regelgevingsprocedure van artikel 10, lid 2, alle nodige maatregelen treffen om de uitvoering van de bepalingen van de artikelen 3, 4 en 5 te vergemakkelijken, zoals:

- bepaling van het formaat voor de opslag en verspreiding van gegevens;
- oprichting of ondersteuning van de toepasselijke instanties die de instrumenten voor de inzameling en uitwisseling van informatie moeten beheren of gebruiken;

b) de gedetailleerde voorwaarden voor het uitvoeren van platforminspecties, inclusief systematische platforminspecties, vaststellen, en de lijst van in te winnen inlichtingen vaststellen. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B**

3. Op grond van de krachtens de artikelen 3, 4 en 5 ontvangen informatie, en overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, kan een besluit worden genomen over passende platforminspecties en andere controlemaatregelen, met name ten aanzien van een of meer exploitanten uit een bepaald derde land, in afwachting van de vaststelling door de bevoegde autoriteit van dat land van toereikende regelingen voor het treffen van corrigerende maatregelen.

4. De Commissie kan alle passende maatregelen nemen voor samenwerking met en het verlenen van assistentie aan derde landen om hun capaciteit voor toezicht op de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren.

**▼M1****▼M3***Artikel 10*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat is ingesteld bij artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 3922/91.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.



**▼M3**

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

5. Voorts kan het comité door de Commissie worden geraadpleegd over elke andere met de toepassing van deze richtlijn verband houdende aangelegenheid..

**▼B***Artikel 11***Uitvoering**

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 30 april 2006 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

**▼M3***Artikel 12*

De bijlagen bij deze richtlijn kunnen door de Commissie worden gewijzigd.

Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn betreffen en worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B***Artikel 13***Verslag**

Uiterlijk op 30 april 2008 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag inover de toepassing van de richtlijn, en met name over artikel 9, waarin onder meer rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen in de Europese Gemeenschap en in internationale fora. Dit verslag kan vergezeld gaan van voorstellen voor herziening van deze richtlijn.

*Artikel 14***Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 15*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

▼ **B**

BIJLAGE I



Nationale luchtvaartautoriteit (Naam)

(Staat)

**SAFA**

Standaardrapport

<sup>1</sup> Nr.: \_\_\_\_\_

<sup>2</sup> Bron ..... SR

<sup>3</sup> Datum ..... \_\_\_\_\_

<sup>4</sup> Plaats: ..... \_\_\_\_\_

<sup>5</sup> (niet gebruikt)

<sup>6</sup> Maatschappij: ..... \_\_\_\_\_

<sup>7</sup> AOC nummer:

<sup>8</sup> Staat: ..... \_\_\_\_\_

..... \_\_\_\_\_

<sup>9</sup> Route: van ..... \_\_\_\_\_

<sup>10</sup> Vluchtnummer: ..... \_\_\_\_\_

<sup>11</sup> Route: naar ..... \_\_\_\_\_

<sup>12</sup> Vluchtnummer: ..... \_\_\_\_\_

<sup>13</sup> Gecharterd door maatschappij (\*): \_\_\_\_\_

<sup>14</sup> Staat van de chartermaatschappij: ..... \_\_\_\_\_

(\*) (indien van toepassing)

<sup>15</sup> Type luchtvaartuig ..... \_\_\_\_\_

<sup>16</sup> Registratie ..... \_\_\_\_\_

<sup>17</sup> Constructienummer ..... \_\_\_\_\_

<sup>18</sup> Cockpit bemanning: Staat van brevetering: ..... \_\_\_\_\_

<sup>19</sup> Opmerkingen:

.....  
.....  
.....  
.....

<sup>20</sup> Genomen maatregelen:

.....  
.....  
.....  
.....

<sup>21</sup> (niet gebruikt)

<sup>22</sup> Naam nationale coördinator ..... \_\_\_\_\_

<sup>23</sup> Handtekening ..... \_\_\_\_\_

▼ **M2***BIJLAGE II***Handleiding van EG-procedures voor SAFA-platforminspecties —  
Belangrijkste elementen****1. ALGEMENE INSTRUCTIES**

- 1.1. SAFA-platforminspecties worden uitgevoerd door inspecteurs 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 inspecteurs, mogen de belangrijkste elementen van de inspectie (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 inspecteurs worden verdeeld.
- 1.2. Alvorens te beginnen met het gedeelte van de platforminspectie dat zich aan boord van het luchtvaartuig afspeelt, moeten de inspecteurs 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 INSPECTEURS**

- 2.1. De lidstaten zien erop toe dat, met ingang van 1 januari 2009, alle SAFA-platforminspecties op hun grondgebied worden uitgevoerd door gekwalificeerde inspecteurs.
- 2.2. De lidstaten zien erop toe dat hun inspecteurs aan de onderstaande kwalificatiecriteria voldoen.

**2.3. Kwalificatiecriteria***2.3.1. Geschiktheidscriteria*

De lidstaten zien erop toe dat kandidaten voor kwalificatie als SAFA-inspecteur 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.

*2.3.2. Opleidingseisen*

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

▼ **M2**

- 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 hoofdinspecteur die is aangeduid door een lidstaat, 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 hoofdinspecteur die is aangeduid door een lidstaat, zoals bepaald in punt 2.5.

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

De lidstaten zien erop toe dat de geldigheid van de kwalificatie van inspecteurs 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, tenzij de inspecteur ook een gekwalificeerd vluchtexploitatie- of luchtwaardigheidsinspecteur is van de nationale luchtvaartautoriteit van een lidstaat en regelmatig wordt betrokken bij de uitvoering van inspecties van luchtvaartuigen van binnenlandse exploitanten.

2.3.4. *Begeleidend materiaal*

Het EASA zal uiterlijk op 30 september 2008 gedetailleerd begeleidend materiaal opstellen en publiceren om de lidstaten bij te staan bij de tenuitvoerlegging van de punten 2.3.1, 2.3.2 en 2.3.3.

2.4. **SAFA-opleidingsorganisaties**

2.4.1. Een SAFA-opleidingsorganisatie kan deel uitmaken van de bevoegde autoriteit van een lidstaat 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 lidstaten zorgen ervoor dat de in de punten 2.3.2 en 2.3.3, onder a), vermelde opleidingen, die door hun nationale autoriteit worden gegeven, minstens in overeenstemming zijn met de relevante door het EASA opgestelde en gepubliceerde syllabi.

2.4.3. Lidstaten die een beroep doen op een organisatie van een derde partij om SAFA-opleidingen te geven, stellen 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 zijn uitgevoerd.

2.4.4. Er mag enkel een beroep worden gedaan 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 lidstaten zien erop toe dat de opleidingsprogramma's van hun bevoegde autoriteiten en/of hun systemen voor de evaluatie van opleidingsorganisaties van derde partijen worden gewijzigd in het licht van de aanbevelingen die eventueel voortvloeien uit normaliseringsaudits die door het EASA worden uitgevoerd overeenkomstig de werkmethode van Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie <sup>(1)</sup>.

2.4.6. Een lidstaat kan het EASA verzoeken om een opleidingsorganisatie te evalueren en advies uit te brengen waarop de lidstaat zijn eigen evaluatie kan baseren.

<sup>(1)</sup> PB L 129 van 17.5.2006, blz. 10.

**▼ M2**

2.4.7. Uiterlijk op 30 september 2008 ontwikkelt en publiceert het EASA gedetailleerd begeleidend materiaal om de lidstaten bij te staan bij de tenuitvoerlegging van dit punt.

**2.5. Hoofdinspecteurs**

2.5.1. Een lidstaat mag hoofdinspecteurs aanstellen mits deze voldoen aan de relevante kwalificatiecriteria die door de lidstaat moeten worden vastgesteld.

2.5.2. De lidstaten zien erop toe dat de in punt 2.5.1 vermelde criteria minstens de volgende eisen bevatten, waarbij de aangestelde hoofdinspecteur:

- een gekwalificeerd SAFA-inspecteur moet geweest zijn tijdens de drie jaar voorafgaand aan de aanstelling;
- minstens 36 SAFA-inspecties heeft uitgevoerd tijdens de drie jaar voorafgaand aan de aanstelling.

2.5.3. De lidstaten zien erop toe dat door hoofdinspecteurs verstrekte praktische opleiding en/of opleiding op de werkplek gebaseerd is op de relevante door het EASA opgestelde en gepubliceerde syllabi.

2.5.4. De lidstaten mogen hun hoofdinspecteurs ook belasten met het verstrekken van praktische opleiding en/of opleiding op de werkplek aan kandidaat-hoofdinspecteurs uit andere lidstaten.

Uiterlijk op 30 september 2008 ontwikkelt en publiceert het EASA gedetailleerd begeleidend materiaal om de lidstaten bij te staan bij de tenuitvoerlegging van dit punt.

**2.6. Overgangsmatregelen**

2.6.1. SAFA-inspecteurs die voldoen aan de geschiktheidscriteria van punt 2.3.1 en het in punt 2.3.3, onder b), vastgestelde criterium inzake recente ervaring op de datum die is vastgesteld in artikel 3 van Richtlijn 2008/49/EG van de Commissie, worden als gekwalificeerde inspecteurs beschouwd overeenkomstig de eisen van dit hoofdstuk;

2.6.2. Onverminderd de bepalingen van punt 2.3.3, onder a), moeten inspecteurs die overeenkomstig punt 2.6.1 als gekwalificeerd worden beschouwd, uiterlijk op 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. De technische staat van een luchtvaartuig wordt bovendien 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 op de checklist bij het verslag van een SAFA-platforminspectie, die in totaal 54 punten bevat (*zie aanhangsel 1*).

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

**Gedetailleerde SAFA-richtsnoeren**

4.3. Voor elk inspectiepunt op de checklist van het verslag van een SAFA-platforminspectie wordt een gedetailleerde beschrijving opgesteld, waarbij het toepassingsgebied en de methode van de inspectie worden gespecificeerd. Bovendien wordt verwezen naar de relevante eisen in de ICAO-bijlagen. Dit wordt door het EASA opgesteld en gepubliceerd als gedetailleerd begeleidend materiaal en wordt zo nodig gewijzigd in het licht van de meest recente toepasselijke normen.

**▼ M2****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 15 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:
- een bevinding van categorie 1 heeft een geringe invloed op de veiligheid,
  - een bevinding van categorie 2 kan een aanzienlijke invloed hebben op de veiligheid, en
  - een bevinding van categorie 3 kan een grote invloed hebben op de veiligheid.
- 5.2. Instructies over de categorisering van bevindingen zullen door het EASA worden opgesteld en gepubliceerd als gedetailleerd begeleidend materiaal en worden zo nodig gewijzigd in het licht van de relevante wetenschappelijke en technische vooruitgang.

**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. Het EASA zal relevante gedetailleerde instructies opstellen en publiceren als begeleidend materiaal.
- 6.2. Op basis van de wijze waarop de bevindingen zijn gecategoriseerd, zijn bepaalde follow-upmaatregelen gedefinieerd. De verbanden tussen de categorie bevindingen en de daaruit voortvloeiende te nemen maatregelen zijn uiteengezet in de klassen maatregelen en zullen door het EASA als gedetailleerd begeleidend materiaal worden ontwikkeld en gepubliceerd.
- 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, en
  - 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 lidstaten moeten maandelijks bij het EASA een verslag indienen over de status van de follow-upmaatregelen die zij naar aanleiding van de platforminspecties hebben ondernomen.

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

**▼ M2**

Het EASA zal relevante gedetailleerde instructies opstellen en publiceren als gedetailleerd begeleidend materiaal.

- 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 bevoegde autoriteit 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 corrigerende maatregelen worden genomen om deze tekortkomingen te verhelpen.
  - 3) Klasse 3c — Het luchtvaartuig wordt aan de grond gehouden door de nationale luchtvaartautoriteit die de inspectie uitvoert: wanneer tekortkomingen van categorie 3 (belangrijk) zijn vastgesteld, kan de bevoegde autoriteit 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 nationale luchtvaartautoriteit die de platforminspectie uitvoert het luchtvaartuig aan de grond tot de tekortkomingen zijn verholpen. De nationale luchtvaartautoriteit 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 een lidstaat een exploitatieverbod opleggen, zoals bepaald in de toepasselijke nationale en communautaire wetgeving.

▼ **M2**

*Aanhangsel 1*

**Verslag van een SAFA-platforminspectie**



Nationale luchtvaartautoriteit (naam)  
(Staat)

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
- 3d) Onmiddellijk exploitatieverbod .....
  - 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 .....

Aanvullende informatie (indien van toepassing)

Namen of nummers 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.



▼ **M2**

Nationale luchtvaartautoriteit (Naam)

(Staat)

Code inspectiepunt	Gecontroleerd	Opmerking
<b>A. Cockpit</b>		
<b>Algemeen</b>		
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"/>
<b>Documentatie</b>		
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"/>
<b>Vluchtgegevens</b>		
13. Vluchtvoorbereiding .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Beladingsformulier .....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
<b>Veiligheidsuitrusting</b>		
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"/>
<b>Bemanning</b>		
20. Vergunning van de bemanning .....	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
<b>Reislogboek/Technisch logboek of gelijkwaardig</b>		
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"/>
<b>B. Veiligheid/Passagiersruimte</b>		
1. Algemene staat binnen .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Post cabinepersoneel en rustzone bemanning .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. EHBO-trommel/Kit voor medische noodgevallen .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Handbrandblussers .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Reddingsvesten/Zwemvesten .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Staat gordels en stoelen .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Nooduitgang, verlichting en markering, zaklampen .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Glijbanen/Reddingsvloten (indien vereist), noodlocalisatiezender .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Zuurstoftoevoer (cabinepersoneel en passagiers) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Veiligheidsinstructies .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Leden cabinepersoneel .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Bereikbaarheid nooduitgangen .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Veiligheid van de bagage van de passagiers .....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Stoelcapaciteit .....	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

▼ **M2**

Code inspectiepunt	Gecontroleerd	Opmerking
<b>C. Staat van het luchtvaartuig</b>		
1. Algemene staat buiten .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Deuren en luiken .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Besturingsorganen .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Wielen, banden en remmen .....	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Onderstel: glijders/vlotters .....	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Wielkasten .....	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Aandrijving en pyloon .....	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Rotorbladen .....	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Propellers, rotors (hoofd en staart) .....	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Duidelijke herstellingen .....	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Duidelijke onherstelde schade .....	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Lekken .....	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
<b>D. Goederenruimte</b>		
1. Algemene staat van de goederenruimte .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Gevaarlijke goederen .....	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Veiligheid van de goederen aan boord .....	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
<b>E. Algemeen</b>		
1. Algemeen .....	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

