

N. 98 — 2248

[C - 98/14209]

25 AUGUSTUS 1998. — Koninklijk besluit tot goedkeuring van het beheerscontract tussen de Staat en de Regie der Luchtwegen

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op artikel 4, § 3;

Gelet op het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, inzonderheid op artikel 28, § 1;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 17 juli 1998;

Gelet op het akkoord van Onze Minister van Begroting, gegeven op 23 juli 1998;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid wegens de omstandigheid dat de reorganisatie van de luchthavenentiteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals beoogd door voornoemd koninklijk besluit van 2 april 1998, zo spoedig mogelijk moet worden uitgevoerd en uiterlijk tegen het einde van september 1998; dat de lopende overgangperiode inderdaad zo kort mogelijk moet blijven daar zij het beheer beperkt tot de lopende zaken en onzekerheden meebrengt voor de personeelsleden, de leveranciers en de gebruikers van de luchthaven; dat de omvorming van de Regie der Luchtwegen tot autonoom overheidsbedrijf bijgevolg zo dicht mogelijk moet aansluiten op de omvorming van de naamloze vennootschap « Brussels Airport Terminal Company » en de inbreng van de bedrijfstak luchthaven in deze vennootschap, zonder dat zij evenwel mag geschieden vóór de overdracht van het personeel dat met deze inbreng gepaard gaat, in acht genomen artikel 30 van voornoemd koninklijk besluit van 2 april 1998; dat dit de gelijktijdige goedkeuring en de gecoördineerde inwerkingtreding van de betrokken besluiten vereist; dat de inwerkingtreding van het beheerscontract tussen de Staat en de Regie der Luchtwegen, die door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit moet worden vastgesteld, een voorafgaande voorwaarde is voor de indeling van de Regie als autonoom overheidsbedrijf;

Gelet op de gecoördineerde wetten op de Raad van State, inzonderheid op artikel 3, § 1;

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het beheerscontract gesloten op 14 augustus 1998 tussen de Staat en de Regie der Luchtwegen, opgenomen in bijlage bij dit besluit, wordt goedgekeurd. Het treedt in werking op de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag volgend op de datum van de inbreng van de bedrijfstak luchthaven in de naamloze vennootschap van publiek recht « Brussels International Airport Company » overeenkomstig artikel 22 van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 3. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 25 augustus 1998.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Bijlage bij het koninklijk besluit van 25 augustus 1998

Beheerscontract

Tussen :

1. de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Vervoer, hierna « de Staat » genoemd,
en

2. de Regie der Luchtwegen, instelling van openbaar nut met zetel te Vooruitgangstraat 80, 1030 Brussel, vertegenwoordigd door het ad hoc comité opgericht overeenkomstig artikel 27 van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, hierna « Belgocontrol » genoemd,

F. 98 — 2248

[C - 98/14209]

25 AOÛT 1998. — Arrêté royal portant approbation du contrat de gestion entre l'Etat et la Régie des Voies aériennes

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment l'article 4, § 3;

Vu l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, notamment l'article 28, § 1^{er};

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 17 juillet 1998;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 23 juillet 1998;

Vu l'urgence motivée par le fait que la réorganisation des entités aéroportuaires à l'aéroport de Bruxelles-National, telle qu'envisagée par l'arrêté royal du 2 avril 1998 précité, doit être mise en oeuvre dans les délais les plus brefs et au plus tard à la fin du mois de septembre 1998; que la période de transition en cours doit en effet rester aussi courte que possible dans la mesure où elle limite la gestion aux affaires courantes et entraîne des incertitudes pour les membres du personnel, les fournisseurs et les usagers de l'aéroport; que la transformation de la Régie des voies aériennes en entreprise publique autonome doit dès lors suivre d'aussi près que possible celle de la société anonyme « Brussels Airport Terminal Company » et l'apport de la branche d'activité aéroport à celle-ci, sans cependant pouvoir précéder le transfert du personnel qui accompagne cet apport, compte tenu de l'article 30 de l'arrêté royal du 2 avril 1998 précité; que ceci nécessite l'adoption simultanée et l'entrée en vigueur coordonnée des arrêtés impliqués; que l'entrée en vigueur du contrat de gestion entre l'Etat et la Régie des voies aériennes, à fixer par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, est une condition préalable au classement de la Régie en entreprise publique autonome;

Vu les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, notamment l'article 3, § 1^{er};

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat et la Régie des voies aériennes, annexé au présent arrêté, est approuvé. Il entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour suivant la date de l'apport de la branche d'activité aéroport à la société anonyme de droit public « Brussels International Airport Company » conformément à l'article 22 de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National.

Art. 3. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 25 août 1998.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Annexe à l'arrêté royal du 25 août 1998

Contrat de gestion

Entre :

1. l'Etat belge, représenté par le Ministre des Transports, dénommé ci-après « l'Etat »,
et

2. la Régie des Voies aériennes, organisme d'intérêt public dont le siège est établi rue du Progrès 80, 1030 Bruxelles, représentée par le comité ad hoc constitué conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, dénommée ci-après « Belgocontrol »,

Overwegende dat op de datum waarop dit beheerscontract in werking treedt, de Regie der Luchtwegen zal worden omgevormd tot een autonoom overheidsbedrijf beheerst door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en de naam « Belgocontrol » zal aannemen;

Overwegende dat krachtens artikel 171 van voornoemde wet van 21 maart 1991, Belgocontrol belast is met de volgende opdrachten van openbare dienst :

1° de veiligheid van het luchtverkeer waarborgen in het luchtruim waarvoor de Belgische Staat verantwoordelijk is krachtens de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart van 7 december 1944, inzonderheid bijlage 2, of krachtens enig ander internationaal akkoord;

2° op de luchthaven Brussel-Nationaal de bewegingen van de luchtvaartuigen controleren bij de nadering, de landing, het opstijgen en op de landings- en rolbanen, alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms, en de veiligheid van het luchtverkeer blijven waarborgen op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden overeenkomstig het samenwerkingsakkoord dat op 30 november 1989 tussen de Staat en de Gewesten is gesloten;

3° aan de politie-, luchtvaart- en luchthaveninspectie-diensten inlichtingen verschaffen betreffende de luchtvaartuigen, de besturing, de bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan;

Overwegende dat in uitvoering van artikel 3 van voornoemde wet van 21 maart 1991 dit beheerscontract de voorwaarden beoogt te regelen waaronder Belgocontrol deze opdrachten van openbare dienst dient te vervullen,

Wordt het volgende overeengekomen :

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. § 1. Voor de toepassing van dit beheerscontract wordt verstaan onder :

1° het « Samenwerkingsakkoord » : het Samenwerkingsakkoord dat op 30 november 1989 werd afgesloten tussen de Staat, handelend voor de Regie der Luchtwegen, en de Gewesten;

2° de « Overeenkomst » : de Overeenkomst gesloten tussen de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Landsverdediging, en de R.L.W., vertegenwoordigd door de Minister van Vervoer, ter regeling van de controle van het luchtverkeer tussen de militaire en burgerlijke overheden van het luchtvaartterrein van Bierset en in het gecontroleerde luchtruim van Luik, ondertekend op 8 maart 1997;

3° de « A.I.P. » : het handboek « Aeronautical Information Publication » uitgegeven door Belgocontrol;

4° het « koninklijk besluit van 2 april 1998 » : het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, gewijzigd door het koninklijk besluit van 17 juli 1998;

5° de « Luchthavenautoriteit » : de autoriteit bevoegd door of krachtens de wet om de exploitatie van een luchthaven of openbaar vliegveld te regelen;

6° « B.I.A.C. » : de naamloze vennootschap van publiek recht « Brussels International Airport Company », ontstaan uit de omvorming tot autonoom overheidsbedrijf van de naamloze vennootschap « Brussels Airport Terminal Company »;

7° de « C.E.A.C. » : de Europese Commissie voor de Burgerluchtvaart, opgericht krachtens Aanbeveling nr. 28 aangenomen door de Conferentie voor de Coördinatie van het luchtvervoer gehouden te Straatsburg in april 1954;

8° de « Overeenkomst van Chicago » : de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, goedgekeurd door de wet van 30 april 1947;

9° het « C.R.C. » : het Comité voor regulering en coördinatie, opgericht binnen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur door artikel 39 van het koninklijk besluit van 2 april 1998;

10° « Eurocontrol » : de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart, opgericht door het Internationaal Verdrag tot Samenwerking in het belang van de Veiligheid van de Luchtvaart, ondertekend op 13 december 1960 te Brussel en goedgekeurd door de wet van 12 maart 1962, zoals gewijzigd door het protocol van Brussel van 12 februari 1981, goedgekeurd door de wet van 16 november 1984;

11° « Luchthavenexploitant » : de rechtspersoon aan wie de Luchthavenautoriteit de exploitatie van een luchthaven of een openbaar vliegveld heeft overgedragen of, in voorkomend geval, in concessie gegeven;

Considérant que, à la date d'entrée en vigueur du présent contrat de gestion, la Régie des voies aériennes sera transformée en entreprise publique autonome régie par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et prendra la dénomination « Belgocontrol »;

Considérant que, en vertu de l'article 171 de la loi du 21 mars 1991 précitée, Belgocontrol est chargée des missions de service public suivantes :

1° assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont l'Etat est responsable en vertu de la Convention relative à l'Aviation civile internationale du 7 décembre 1944, notamment son annexe 2, ou en vertu de tout autre accord international;

2° assurer à l'aéroport de Bruxelles-National le contrôle des mouvements des aéronefs en approche, à l'atterrissage, au décollage et sur les pistes et les voies de circulation, ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic, et de continuer à assurer la sécurité du trafic aérien des aéroports et aérodromes publics régionaux conformément à l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 entre l'Etat et les Régions;

3° fournir aux services de police et d'inspection aéronautique et aéroportuaire des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci;

Considérant que, en application de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 précitée, le présent contrat de gestion vise à régler les conditions dans lesquelles Belgocontrol exécutera ces missions de service public,

Il est convenu ce qui suit :

CHAPITRE Ier. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. § 1^{er}. Aux fins du présent contrat de gestion, l'on entend par :

1° « l'Accord de coopération » : l'Accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 entre l'Etat agissant pour la Régie des voies aériennes et les Régions;

2° « la Convention » : la Convention conclue entre l'Etat belge, représenté par le Ministre de la Défense nationale, et la R.V.A., représentée par le Ministre des Transports, organisant le contrôle de la circulation aérienne entre les autorités militaires et civiles à l'aérodrome de Bierset ainsi que dans les espaces aériens contrôlés de Liège signée le 8 mars 1997;

3° « l'A.I.P. » : le manuel « Aeronautical Information Publication » publié par les soins de Belgocontrol;

4° « l'arrêté royal du 2 avril 1998 » : l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, modifié par l'arrêté royal du 17 juillet 1998;

5° « l'Autorité aéroportuaire » : l'autorité compétente, par ou en vertu de la loi, pour régler l'exploitation d'un aéroport ou aérodrome public;

6° « B.I.A.C. » : la société anonyme de droit public « Brussels International Airport Company », issue de la transformation en entreprise publique autonome de la société anonyme « Brussels Airport Terminal Company »;

7° la « C.E.A.C. » : la Commission européenne de l'Aviation civile, constituée en vertu de la Recommandation n° 28 adoptée par la Conférence de coordination des transports aériens tenue en avril 1954 à Strasbourg;

8° la « Convention de Chicago » : la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago, approuvée par la loi du 30 avril 1947;

9° le « C.R.C. » : le Comité de régulation et de coordination créé au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure par l'article 39 de l'arrêté royal du 2 avril 1998;

10° « Eurocontrol » : l'Organisation européenne pour la Sécurité de la Navigation aérienne, créée par la Convention internationale de Coopération pour la Sécurité de la Navigation aérienne, signée le 13 décembre 1960 à Bruxelles et approuvée par la loi du 12 mars 1962, telle que modifiée par le protocole de Bruxelles du 12 février 1981, approuvé par la loi du 16 novembre 1984;

11° « l'Exploitant aéroportuaire » : la personne morale à laquelle l'Autorité aéroportuaire a délégué ou, le cas échéant, concédé l'exploitation d'un aéroport ou aérodrome public;

12° de « wet van 21 maart 1991 » : de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, zoals gewijzigd;

13° de « Minister » : de Minister of Staatssecretaris tot wiens bevoegdheid de burgerluchtvaart behoort;

14° de « opdrachten van openbare dienst » : de opdrachten van openbare dienst toevertrouwd aan Belgocontrol door artikel 171 van de wet van 21 maart 1991;

15° de « gecoordineerde bewegingen » : de opeenvolgende bewegingen van luchtvaartuigen voor lijnvluchten en geplande chartervluchten;

16° de « I.C.A.O. » : de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgericht door de Overeenkomst van Chicago.

§ 2. De termen bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen die in dit beheerscontract worden gebruikt zonder er anders te worden gedefinieerd, hebben de betekenis bepaald in artikel 1 van dat besluit.

Art. 2. Belgocontrol voert de opdrachten van openbare dienst uit met inachtneming van de beginselen van gelijkheid, continuïteit en veranderlijkheid, overeenkomstig de I.C.A.O.-normen. Zij zal zich naar best vermogen inspannen om de opdrachten van openbare dienst uit te voeren volgens standaarden van veiligheid, kwaliteit en productiviteit vergelijkbaar met deze van de meest performante Europese luchtverkeersdiensten, door voortdurend de verhouding kost/performance trachten te verbeteren en door in de mate van het mogelijke de I.C.A.O.-aanbevelingen toe te passen.

HOOFDSTUK II. — *Taken van openbare dienst en minimum dienstverlening*

Art. 3. § 1. Belgocontrol staat in voor de veiligheid van de luchtvaart :

1° in het luchtruim van het vluchtinlichtingengebied van Brussel, onverminderd de vluchtruimoverdrachten die werden overeengekomen met de aangrenzende luchtverkeersleidingscentra, en meer bepaald met uitzondering van het luchtruim waarbinnen de luchtverkeersleiding wordt waargenomen door de diensten van het Groothertogdom Luxemburg, en met uitzondering van de taken die zijn toevertrouwd aan Eurocontrol en aan de militaire overheden;

2° in de naderingszones, bij het landen, bij het opstijgen, op de banen en rolbanen, met inbegrip van de geleiding van luchtvaartuigen op de platforms, op de luchthavens Brussel-Nationaal, alsook op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden overeenkomstig het Samenwerkingsakkoord en de Overeenkomst.

§ 2. Te dien einde staat Belgocontrol in voor de luchtverkeersdienstverlening in het luchtruim bedoeld in § 1, 1°, en in de naderingszones en aan de grond op de luchthavens en vliegvelden bedoeld in § 1, 2°, en inzonderheid :

1° de luchtverkeersleiding, met inbegrip van de algemene verkeersleiding, de naderingsverkeersleiding en de plaatselijke verkeersleiding, met het doel (a) aanvaringen tussen luchtvaartuigen alsook botsingen tussen luchtvaartuigen en hindernissen op het manoeuvreerterrein te voorkomen en (b) een ordelijk en snel verloop van het luchtverkeer te bevorderen en te onderhouden;

2° de vluchtinlichtingenverstrekking met het doel adviezen en inlichtingen te verstrekken die nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten;

3° de alarmdienst met het oog op het waarschuwen van de geëigende diensten wanneer luchtvaartuigen de hulp nodig hebben van opsporings- en reddingsdiensten en teneinde aan die geëigende diensten de nodige medewerking te verlenen.

Art. 4. Bij de uitvoering van de taken van openbare dienst bedoeld in artikel 3 past Belgocontrol de betreffende normen bepaald in bijlage 11 (Luchtverkeersdiensten) bij de Overeenkomst van Chicago integraal toe; zij zal zich naar best vermogen inspannen om de aanbevelingen van dezelfde bijlage toe te passen in de mate dat de luchtvaartveiligheid, de dichtheid en het vermogen om het verkeer te verwerken er baat bij vinden, onverminderd de specifieke regels voorgeschreven door de Staat.

Art. 5. In het luchtruim bedoeld in artikel 3, § 1, 1°, en in de naderingszones en aan de grond op de luchthavens en vliegvelden bedoeld in artikel 3, § 1, 2°, levert Belgocontrol aan de gebruikers alle informatie die onontbeerlijk is voor de veiligheid van de luchtvaart. Te dien einde past Belgocontrol de betreffende normen bepaald in de bijlagen 3 (Meteorologie) en 10 (Luchtvaarttelecommunicatie) bij de Overeenkomst van Chicago integraal toe; zij zal zich naar best vermogen inspannen om de aanbevelingen van dezelfde bijlagen toe te passen in de mate dat de luchtvaartveiligheid, de dichtheid en het vermogen om het verkeer te verwerken er baat bij vinden.

12° la « loi du 21 mars 1991 » : la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, telle que modifiée;

13° le « Ministre » : le Ministre ou le Secrétaire d'Etat qui a l'aéronautique civile dans ses attributions;

14° les « missions de service public » : les missions de service public imparties à Belgocontrol par l'article 171 de la loi du 21 mars 1991;

15° les « mouvements coordonnés » : les mouvements d'aéronefs consécutifs à des vols réguliers et à des vols charters planifiés;

16° « l'O.A.C.I. » : l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, instituée par la Convention de Chicago.

§ 2. Les termes définis à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air qui sont utilisés dans le présent contrat de gestion sans y être définis différemment ont les significations définies à l'article 1^{er} de cet arrêté.

Art. 2. Belgocontrol exécutera les missions de service public dans le respect des principes d'égalité, de continuité et d'adaptabilité, conformément aux normes de l'O.A.C.I. Elle fera ses meilleurs efforts en vue d'exécuter les missions de service public à des niveaux de sécurité, de qualité et de productivité comparables à ceux fournis par les services de contrôle aérien les plus performants en Europe, en recherchant constamment à en améliorer le rapport coût/performance et en appliquant, dans la mesure du possible, les recommandations de l'O.A.C.I.

CHAPITRE II. — *Tâches de service public et service minimum*

Art. 3. § 1^{er}. Belgocontrol assure la sécurité de la navigation aérienne :

1° dans l'espace aérien de la région d'information de vol de Bruxelles, sans préjudice des délégations d'espace négociées avec les centres de contrôle aérien adjacents, et notamment à l'exclusion de l'espace aérien dans lequel le service de la circulation aérienne est assuré par les autorités du Grand-Duché de Luxembourg et à l'exclusion des tâches confiées à Eurocontrol et aux autorités militaires;

2° dans les zones d'approche, à l'atterrissage, au décollage, sur les pistes et voies de circulation, y compris le guidage des aéronefs sur les aires de trafic, à l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux conformément à l'Accord de coopération et à la Convention.

§ 2. A cet effet, Belgocontrol est chargée d'assurer le service de la circulation aérienne dans l'espace aérien visé au § 1^{er}, 1°, et dans les zones d'approche et au sol des aéroports et aérodromes visés au § 1^{er}, 2°, et notamment :

1° le service du contrôle de la circulation aérienne, comprenant le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome et visant (a) à empêcher les abordages entre aéronefs ainsi que les collisions, sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et (b) à accélérer et à régulariser la circulation aérienne;

2° le service d'information de vol, visant à fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

3° le service d'alerte, visant à alerter les organes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage et à prêter à ces organes le concours nécessaire.

Art. 4. Dans l'exécution des tâches de service public visées à l'article 3, Belgocontrol appliquera intégralement les normes y relatives prévues dans l'annexe 11 (Services de la circulation aérienne) à la Convention de Chicago; elle fera ses meilleurs efforts pour appliquer les recommandations de la même annexe dans la mesure où la sécurité aérienne, la densité et la capacité d'absorption du trafic en seraient améliorées, sans préjudice des règles spécifiques édictées par l'Etat.

Art. 5. Dans l'espace aérien visé à l'article 3, § 1^{er}, 1°, et dans les zones d'approche et au sol des aéroports et aérodromes visés à l'article 3, § 1^{er}, 2°, Belgocontrol livre aux usagers toutes les informations indispensables à la sécurité de la navigation aérienne. A cet effet, elle appliquera intégralement les normes y relatives prévues dans les annexes 3 (Météorologie) et 10 (Télécommunications aéronautiques) à la Convention de Chicago; elle fera ses meilleurs efforts pour appliquer les recommandations des mêmes annexes dans la mesure où la sécurité aérienne, la densité et la capacité d'absorption du trafic en seraient améliorées.

Art. 6. § 1. Teneinde de uitvoering van de taken van openbare dienst bedoeld in artikel 3 te verzekeren, draagt Belgocontrol er zorg voor om de bestaande luchtverkeersleidingssystemen op een hoog peil van performantie te behouden en ontwikkelen en, in voorkomend geval, om deze te vervangen en tijdig nieuwe technologieën in te voeren. Zij ziet er tevens op toe dat die systemen compatibel zijn met die van de aangrenzende luchtverkeersleidingssystemen en met de militaire luchtcontrolecentra.

§ 2. Belgocontrol past de normen betreffende de luchtverkeersleidingssystemen bepaald in bijlage 10 (Luchtvaarttelecommunicatie) bij de Overeenkomst van Chicago integraal toe; zij zal zich naar best vermogen inspannen om de aanbevelingen van dezelfde bijlage toe te passen in de mate dat de luchtvaartveiligheid, de densiteit en het vermogen om het verkeer te verwerken er baat bij vinden. De normen inzake luchtverkeersleidingssystemen bepaald door de Europese Unie dienen integraal te worden toegepast.

Art. 7. Vanuit de zorg om het beheer van het Belgische luchtruim te optimaliseren, verbindt Belgocontrol zich ertoe om :

1° de harmonisering en integratie te bevorderen binnen het raam dat door België, Nederland, het Groothertogdom Luxemburg en de Bondsrepubliek Duitsland gezamenlijk werd bepaald overeenkomstig een akkoord dat tussen die vier Staten en Eurocontrol werd gesloten op 25 november 1986;

2° deel te nemen aan de uitvoering van het concept « gate-to-gate » zoals gedefinieerd door de Lidstaten van de C.E.A.C. Dit concept beoogt een globale benadering uitgaande van een continue overgang tussen alle fasen van een vlucht, met name de « gate », het verkeersterrein, de rolbanen, de landings- en opstijgingsbaan, de naderingszone van de luchthaven en de aangrenzende luchtwegen;

3° het programma « Strategy for ATM 2000 » met de andere Lidstaten van de C.E.A.C. vast te leggen en, in voorkomend geval, dit programma gezamenlijk met deze Staten uit te werken. Volgens deze strategie wordt het beheer van het luchtverkeer gevoerd uitgaande van een geïntegreerd homogeen luchtruim voor gans Europa, zowel voor de luchtwegen en de naderingszones als voor de luchthaven. Deze strategie houdt eveneens de uniformisering van de principes van luchtvaartveiligheid en de invoering van nieuwe technologieën in;

4° de samenwerking met de Luchtmacht van het Belgische Leger te versterken met het oog op de ontwikkeling van het concept « flexible use of airspace ». Dit concept maakt deel uit van het EATCHIP programma (« European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Program ») ontwikkeld door Eurocontrol en bestaat erin het militaire luchtruim open te stellen voor burgervliegtuigen, en omgekeerd, volgens de noden en vereisten van beide partijen op basis van vooraf uitgewerkte procedures. Het objectief is de capaciteit van het luchtruim op te voeren.

Art. 8. In het kader van een beleid ter vermindering van de geluidshinder bepaald door de inzake luchthavenexploitatie bevoegde overheden, bestudeert Belgocontrol op hun vraag de haalbaarheid van een heroriëntering van de luchtverkeersstromen rekening houdend met de beperkingen ingevolge veiligheid, regelmatigheid en doeltreffendheid van het luchtverkeer, en verleent zij haar medewerking aan de uitvoering van de procedurewijzigingen die daaruit zouden voortvloeien.

Art. 9. § 1. Belgocontrol verschaft aan de Luchthavenautoriteiten en de Luchthavenexploitanten gegevens betreffende de luchtvaartuigen, hun besturing, hun bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan. Deze gegevens omvatten :

- « date »;
- « call sign », zijnde de codenaam van het luchtvaartuig die wordt gebruikt in de radiocommunicatie;
- « SSR code » : « Secondary Surveillance Radar Code »;
- « aircraft type »;
- « assigned SID/STAR » : « Standard Instrument Departure/Standard Instrument Arrival »;
- « consecutive positions (x, y coordinates and altitude) », « speed and time »;
- « estimated time of arrival and its updates »;
- « transition indicator » : computerbericht dat wordt verspreid ter attentie van alle betrokken derden (bijvoorbeeld, de piloot van het vliegtuig in kwestie, de luchthaven van bestemming, de handlingmaatschappij) en waarin wordt aangegeven dat een vliegtuig is overgedragen van het « ACC » (« Area Control Center ») aan de « APP » (« Approach »);

Art. 6. § 1^{er}. En vue d'assurer les tâches de service public visées à l'article 3, Belgocontrol veillera à maintenir et à développer les systèmes de contrôle aérien existants à un niveau de performance élevé et, le cas échéant, à les remplacer et à introduire de nouvelles technologies en temps voulu. Elle veillera également à la compatibilité de ces systèmes avec ceux des centres de contrôle aérien adjacents et avec les centres de contrôle aérien militaires.

§ 2. Belgocontrol appliquera intégralement les normes relatives aux systèmes de contrôle aérien prévues dans l'annexe 10 (Télécommunications aéronautiques) à la Convention de Chicago; elle fera ses meilleurs efforts pour appliquer les recommandations de la même annexe dans la mesure où la sécurité aérienne, la densité et la capacité d'absorption du trafic en seraient améliorées. Les normes arrêtées par l'Union européenne en matière de systèmes de contrôle du trafic aérien seront appliquées intégralement.

Art. 7. Dans le souci d'optimiser la gestion de l'espace aérien belge, Belgocontrol s'engage à :

1° promouvoir l'harmonisation et l'intégration dans le cadre défini conjointement par la Belgique, les Pays-Bas, le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne, conformément à l'accord conclu entre ces quatre Etats et Eurocontrol le 25 novembre 1986;

2° participer à la mise en oeuvre du concept de « gate-to-gate » défini par les Etats membres de la C.E.A.C. Ce concept vise une approche globale impliquant une transition continue entre toutes les phases d'un vol, comprenant le « gate », l'aire de trafic, les voies de circulation, la piste d'atterrissage et de décollage, la zone d'approche de l'aéroport et les voies aériennes attenantes;

3° définir le programme « Strategy for ATM 2000 » avec les autres Etats membres de la C.E.A.C. et, le cas échéant, mettre en oeuvre ce programme conjointement avec ces Etats. Selon cette stratégie, la gestion du trafic aérien est opérée sur la base d'un espace homogène intégré pour toute l'Europe, tant pour les voies aériennes et les zones d'approche que pour l'aéroport. Cette stratégie implique également l'uniformisation des principes de sécurité de la navigation aérienne et l'introduction de nouvelles technologies;

4° renforcer la collaboration avec la Force aérienne de l'armée belge en vue de développer le concept de « flexible use of airspace ». Ce concept fait partie du programme EATCHIP (« European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Program ») développé par Eurocontrol et consiste à rendre l'espace aérien militaire utilisable par les aéronefs civils et réciproquement, en fonction des besoins et des demandes de chaque partie suivant des procédures pré-établies. L'objectif est d'augmenter la capacité de l'espace aérien;

5° collaborer avec l'Etat à l'étude et à l'élaboration de tout programme de développement de la sécurité de la navigation aérienne.

Art. 8. Dans le cadre d'une politique de réduction des nuisances sonores définie par les autorités compétentes en matière d'exploitation aéroportuaire, Belgocontrol étudie, à la demande de ces dernières, la faisabilité d'une réorientation des flux de trafic aérien compte tenu des contraintes de sécurité, de régularité et d'efficacité du trafic aérien et apporte son concours à la mise en oeuvre des modifications de procédure qui en découleraient.

Art. 9. § 1^{er}. Belgocontrol fournit aux Autorités aéroportuaires et aux Exploitants aéroportuaires des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci. Les informations en question sont les suivantes :

- « date »;
- « call sign », soit le nom de code de l'aéronef utilisé en radiophonie;
- « SSR code » : « Secondary Surveillance Radar Code »;
- « aircraft type »;
- « assigned SID/STAR » : « Standard Instrument Departure/Standard Instrument Arrival »;
- « consecutive positions (x, y coordinates and altitude) », « speed and time »;
- « estimated time of arrival and its updates »;
- « transition indicator » : message informatique diffusé à l'attention de tout tiers intéressé (par exemple, le pilote de l'avion concerné, l'aéroport d'arrivée ou la compagnie de handling) indiquant qu'un avion est transféré de l'« ACC » (« Area Control Center ») à l'« APP » (« Approach »);

— « actual time of arrival » of « actual time of departure ».

§ 2. Belgocontrol verschafft aan de diensten van de luchtvaartpolitie en -inspectie alle gegevens die zij nodig hebben, en inzonderheid gegevens betreffende de luchtvaartuigen, hun besturing, hun bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan, teneinde hun in staat te stellen de oorzaken van incidenten of ongevallen vast te stellen volgens de voorschriften bepaald in afdeling ENR1.14-1.14.8 van de A.I.P.

§ 3. Belgocontrol verstrekt de prestaties bedoeld in § 1 kosteloos aan de regionale luchthavens en openbare vliegvelden voor zover zij zijn bepaald in het Samenwerkingsakkoord.

Art. 10. § 1. In het luchtruim bedoeld in artikel 3, § 1, 1°, en in de naderingszones en aan de grond op de luchthavens en vliegvelden bedoeld in artikel 3, § 1, 2°, waarborgt Belgocontrol in alle omstandigheden de vereiste prestaties om de luchtverkeersdienstverlening te verzekeren die nodig is voor :

1° hulp aan luchtvaartuigen in moeilijkheden;

2° vluchten met een humanitair karakter die door de Minister zijn erkend.

§ 2. Bovendien zal Belgocontrol alles in het werk stellen om uiterlijk op 31 december 2000 de inhoud en de nadere regels te bepalen van een gewaarborgde minimum dienstverlening die toelaat om in voldoende mate de continuïteit van de opdrachten van openbare dienst te verzekeren. Dit voorstel maakt het voorwerp uit van een addendum bij dit beheerscontract. In deze optiek zal de eerste overeenkomst die zij met de representatieve personeelsorganisaties zal aangaan, een luik inhouden dat de versterking van de gewaarborgde minimum dienstverlening bepaald in § 1 waarborgt.

Art. 11. Belgocontrol en B.I.A.C. zullen overeenkomsten aangaan betreffende aangelegenheden van gemeenschappelijk belang teneinde de continuïteit en de coördinatie van hun respectieve opdrachten van openbare dienst te verzekeren.

HOOFDSTUK III. — *Capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de regionale luchthavens*

Art. 12. § 1. Zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen inzake luchtvaartveiligheid bedoeld in artikel 3, waarborgt Belgocontrol de opgegeven capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal op een niveau van 64 gecoördineerde bewegingen per uur. Afhankelijk van de verdeling tussen aankomende en vertrekkende vluchten, kan Belgocontrol deze capaciteit met de huidige luchthaveninfrastructuur opvoeren tot 68 gecoördineerde bewegingen per uur.

§ 2. Ten laatste tegen 31 december 2000 bepaalt Belgocontrol in samenwerking met B.I.A.C. de aanpassingen aan procedures en/of infrastructuur die nodig zijn om de opgegeven capaciteit voor het gebruik van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal op te voeren tot 80 gecoördineerde bewegingen per uur met behoud van het huidige veiligheidsniveau. Deze aanpassingen worden aan de Minister van Landsverdediging meegedeeld. Voor zover zij invloed kunnen hebben op de infrastructuur van de Minister van Landsverdediging of op het luchtruim bestemd voor militaire operaties, vormen deze aanpassingen het voorwerp van overleg met de Minister van Landsverdediging. Belgocontrol kondigt de uitvoering van het weerhouden programma uiterlijk op 31 december 2001 aan. De aspecten van dit programma die afbreuk doen aan de infrastructuur die toebehoort aan het Ministerie van Landsverdediging of aan het luchtruim bestemd voor militaire operaties mogen niet worden uitgevoerd zonder de toestemming van de Minister van Landsverdediging. Deze toestemming wordt geacht te zijn gegeven 30 dagen na mededeling van genoemd programma aan het Ministerie van Landsverdediging.

Art. 13. § 1. De capaciteitswaarden bepaald in artikel 12 worden enkel gewaarborgd onder normale exploitatievoorwaarden. Belgocontrol kan genoodzaakt zijn de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal tijdelijk te verminderen ingevolge externe factoren zoals ongunstige weersomstandigheden, de uitvoering van werken of belangrijke wijzigingen in :

1° de verdeling van het Belgische luchtruim tussen Belgocontrol en de Luchtmacht van het Belgische leger;

2° het scheidingsniveau tussen het luchtruim dat door CANAC wordt gecontroleerd, en dat onder controle van Eurocontrol;

3° de organisatie van het Belgische luchtruim dat aan Eurocontrol is toevertrouwd, en de procedures die daarin worden toegepast;

4° de organisatie van het luchtruim van de buurlanden en de procedures die daarin worden toegepast;

— « actual time of arrival » ou « actual time of departure ».

§ 2. Belgocontrol fournit aux services de police aéronautique et d'inspection aéronautique toutes les informations qu'ils requièrent, et notamment des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci, en vue de leur permettre de déterminer la cause d'incidents ou d'accidents, selon les prescriptions prévues dans la section ENR1.14-1.14.8 de l'A.I.P.

§ 3. Belgocontrol fournit les prestations visées au § 1^{er} aux aéroports et aérodromes publics régionaux à titre gratuit dans la mesure où elles sont prévues dans l'Accord de coopération.

Art. 10. § 1^{er}. Dans l'espace aérien visé à l'article 3, § 1^{er}, 1°, et dans les zones d'approche et au sol des aéroports et aérodromes visés à l'article 3, § 1^{er}, 2°, Belgocontrol garantit en toutes circonstances les prestations requises pour assurer le service de la circulation aérienne nécessaire :

1° à l'assistance aux aéronefs en détresse;

2° aux vols ayant un caractère humanitaire reconnu par le Ministre.

§ 2. Par ailleurs, Belgocontrol mettra tout en oeuvre pour définir, au plus tard le 31 décembre 2000, le contenu et les modalités d'un service minimum garanti permettant d'assurer, de manière suffisante, la continuité des missions de service public. Cette proposition fera l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion. Dans cette perspective, la première convention qu'elle conclura avec les organisations représentatives du personnel comprendra un volet garantissant le renforcement du service minimum garanti prévu au § 1^{er}.

Art. 11. Belgocontrol et B.I.A.C. concluront des conventions portant sur des matières d'intérêt commun en vue d'assurer la continuité et la coordination de leurs missions de service public respectives.

CHAPITRE III. — *Capacité de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux*

Art. 12. § 1^{er}. Sans préjudice des objectifs de sécurité de la navigation aérienne visés à l'article 3, Belgocontrol garantit la capacité déclarée des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National de 64 mouvements coordonnés par heure. En fonction de la répartition entre les départs et les arrivées, Belgocontrol pourra porter cette capacité à 68 mouvements coordonnés par heure avec l'infrastructure aéroportuaire actuelle.

§ 2. Au plus tard pour le 31 décembre 2000, Belgocontrol définit, en collaboration avec B.I.A.C., les adaptations procédurales et/ou d'infrastructure nécessaires à porter la capacité déclarée d'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National à 80 mouvements coordonnés par heure avec maintien du niveau de sécurité actuel. Les adaptations définies sont communiquées au Ministre de la Défense nationale. Dans la mesure où elles sont susceptibles d'avoir une incidence sur les infrastructures appartenant au Ministère de la Défense nationale ou sur l'espace aérien réservé aux opérations militaires, ces adaptations font l'objet d'une concertation avec le Ministre de la Défense nationale. Belgocontrol annonce la mise en oeuvre du programme retenu au plus tard pour le 31 décembre 2001. Les aspects de ce programme qui portent atteinte aux infrastructures appartenant au Ministère de la Défense nationale ou à l'espace aérien réservé aux opérations militaires ne peuvent être mis en oeuvre sans l'accord du Ministre de la Défense nationale. Cet accord est réputé acquis 30 jours après la communication dudit programme au Ministre de la Défense nationale.

Art. 13. § 1^{er}. Les valeurs de capacité prévues à l'article 12 ne sont garanties que pour des conditions normales d'exploitation. Belgocontrol pourra être contrainte de réduire temporairement la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National en raison de facteurs exogènes tels que des conditions météorologiques défavorables, l'exécution de travaux ou des changements significatifs dans :

1° la répartition de l'espace aérien belge entre Belgocontrol et la Force aérienne de l'armée belge;

2° le niveau de division entre l'espace aérien contrôlé par CANAC et celui contrôlé par Eurocontrol;

3° l'organisation de l'espace aérien belge confié à Eurocontrol et les procédures qui y sont appliquées;

4° l'organisation de l'espace aérien des pays voisins et les procédures qui y sont appliquées;

§ 2. Belgocontrol kan eveneens genoodzaakt zijn de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal tijdelijk te verminderen omwille van beperkingen opgelegd door B.I.A.C. zoals :

- 1° de organisatie van het netwerk van rolbanen, de omvang van de geleidingszones en het aantal poorten;
- 2° de samenstelling en de verscheidenheid van de vloot die de luchthaven Brussel-Nationaal aandoet;
- 3° de uitvoeringen van infrastructuurwerken;
- 4° beperkingen inzake leefmilieu.

Art. 14. § 1. Belgocontrol stelt een jaarverslag op over het gebruik van de capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal tijdens het afgelopen jaar. Dit verslag gaat in het bijzonder in op de weerslag van externe factoren op de capaciteit alsook op de maatregelen die werden genomen om de capaciteit uit te breiden. Belgocontrol stuurt dit verslag naar de Minister en naar de Minister van Landsverdediging vóór 31 mei van elk jaar.

§ 2. Belgocontrol stelt eveneens een jaarverslag op over het gebruik van de capaciteit van de banen op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden tijdens het afgelopen jaar. Belgocontrol stuurt dit verslag naar de Minister, naar de Minister van Landsverdediging en naar de bevoegde gewestministers vóór 31 mei van elk jaar.

Art. 15. Belgocontrol stelt haar diensten van studie en uitvoering ten behoeve van de optimalisering van de capaciteit van de luchthavens ter beschikking van de Luchthavenautoriteiten en de Luchthavenexploitanten, op hun vraag en volgens overeen te komen modaliteiten.

HOOFDSTUK IV. — *Kwaliteit van dienstverlening en betrekkingen met de gebruikers*

Art. 16. Belgocontrol verbindt zich ertoe om de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers op het gebied van de veiligheid, de beschikbaarheid en het onderhoud van de installaties en de ontvangst voortdurend te verbeteren. Belgocontrol draagt er zorg voor dat de methoden volgens welke zij de opdrachten van openbare dienst uitvoert, evolueren in functie van de technische en economische omgeving en de reële behoeften van de gebruikers en geïnspireerd op de meest geschikte internationale methoden.

Art. 17. § 1. De doeltreffendheid van het luchtverkeersleidingssysteem wordt gemeten aan de hand van een reeks kwaliteitsindicatoren die ten minste volgende elementen omvatten :

- 1° de vliegtijden in de wachtcircuits;
- 2° de vertragingen aan de wachtpunten;
- 3° de rijtijden of het gebruik van de banen.

§ 2. De analyse van de kwaliteitsindicatoren bedoeld in § 1 zal geschieden in functie van de omstandigheden en de voorziene capaciteiten, alsook volgens criteria van beschikbaarheid van de luchtverkeersleidingssystemen, de uitrusting en de diensten waaruit deze bestaan.

§ 3. Teneinde de prestaties van het luchtverkeersleidingssysteem bedoeld in § 2 te verbeteren, legt Belgocontrol een gegevensbank aan met het oog op de ontwikkeling van statistische instrumenten inzake het prestatieniveau dat op 31 december 1999 werd behaald, en die toelaten om de prestatiedoelstellingen te bepalen die tegen 31 december 2000 moeten worden bereikt. Deze doelstellingen dienen te worden bepaald uitgaande van een « benchmarking », aan de hand van alle pertinente indicatoren, ten opzichte van de luchtverkeersdiensten van de buurlanden. De prestatiedoelstellingen worden ingeschreven in een addendum bij dit beheerscontract.

Art. 18. § 1. Belgocontrol verstrekt aan haar personeel van de afdeling « Air Traffic Services » (ATS) een basisopleiding die overeenstemt met de beste praktijken in de sector en de I.C.A.O.-normen.

§ 2. Belgocontrol verstrekt aan haar voltallig personeel een continue operationele opleiding en besteedt hieraan jaarlijks een bedrag dat overeenstemt met ten minste 2,5 procent van haar loonmassa.

HOOFDSTUK V. — *Tarifering, financiële betrekkingen met de Staat en ondernemingsplan*

Art. 19. § 1. Belgocontrol heft voor elke landing en elke opstijging een vergoeding waarvan het bedrag gelijk is aan het produkt van de formule $T \times P \times W \times K$, waarin :

- T het eenheidstarief van de vergoeding is;
- P een piekcoëfficiënt is;

§ 2. Belgocontrol pourra également être contrainte de réduire temporairement la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National en raison de limitations imposées par B.I.A.C., telles que :

- 1° l'organisation du réseau des voies de circulation, l'étendue des aires de guidage et le nombre de portes;
- 2° la composition et la diversité de la flotte qui fréquente l'aéroport de Bruxelles-National;
- 3° la construction d'infrastructures;
- 4° les contraintes environnementales.

Art. 14. § 1^{er}. Belgocontrol établit un rapport annuel sur l'utilisation de la capacité des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année écoulée. Ce rapport met en exergue l'incidence des facteurs exogènes ayant influencé les performances de capacité, ainsi que les dispositions prises en vue d'accroître la capacité. Belgocontrol adresse ce rapport au Ministre et au Ministre de la Défense nationale avant le 31 mai de chaque année.

§ 2. De même, Belgocontrol établit un rapport annuel sur l'utilisation de la capacité des pistes des aéroports et aérodromes publics régionaux au cours de l'année écoulée. Belgocontrol adresse ce rapport au Ministre, au Ministre de la Défense nationale, et aux ministres régionaux compétents avant le 31 mai de chaque année.

Art. 15. Belgocontrol partage avec les Autorités aéroportuaires et les Exploitants aéroportuaires, à leur demande et selon des modalités à convenir, sa capacité d'étude et de mise en oeuvre en vue d'optimiser les capacités aéroportuaires.

CHAPITRE IV. — *Qualité du service et relations avec les usagers*

Art. 16. Belgocontrol s'engage à améliorer en permanence la qualité du service offert aux usagers en ce qui concerne la sécurité, la disponibilité et l'entretien des installations et l'accueil. Elle veille à ce que les méthodes selon lesquelles elle exécute les missions de service public évoluent en fonction de l'environnement technique et économique et des besoins réels des usagers et en s'inspirant des méthodes internationales les mieux adaptées.

Art. 17. § 1^{er}. L'efficacité du système de contrôle aérien est mesurée par un ensemble d'indicateurs de qualité comprenant au moins :

- 1° les temps de vol dans les circuits d'attente;
- 2° les délais aux points d'attente;
- 3° les temps de roulage ou l'utilisation des pistes.

§ 2. L'analyse des indicateurs de qualité visés au § 1^{er} se fera en fonction des circonstances et des capacités prévues, ainsi que selon des critères de disponibilité des systèmes de contrôle aérien, des outils et des services qui le composent.

§ 3. En vue d'améliorer la performance du système de contrôle aérien visée au § 2, Belgocontrol établit une base de données en vue du développement d'outils statistiques sur le niveau de performance atteint le 31 décembre 1999 et permettant de déterminer, pour le 31 décembre 2000, les objectifs de performance à atteindre. Ces objectifs seront déterminés à partir d'un « benchmarking », basé sur l'ensemble des indicateurs pertinents, par rapport aux services de contrôle aérien des pays voisins. Les objectifs de performance seront inclus par avenant au présent contrat de gestion.

Art. 18. § 1^{er}. Belgocontrol assure à son personnel de la division « Air Traffic Services » (ATS) une formation de base conformément aux meilleures pratiques de la profession et aux normes de l'O.A.C.I.

§ 2. Belgocontrol assure à l'entière responsabilité de son personnel une formation opérationnelle continue et y consacre un montant minimum annuel équivalent à 2,5 pour-cent de sa masse salariale.

CHAPITRE V. — *Tarifification, relations financières avec l'Etat et plan d'entreprise*

Art. 19. § 1^{er}. Belgocontrol perçoit pour chaque atterrissage et pour chaque décollage une redevance dont le montant est égal au produit de la formule $T \times P \times W \times K$, dans laquelle :

- T est le tarif unitaire de la redevance;
- P est un coefficient de pointe;

— W het hoogst toegelaten startgewicht van het luchtvaartuig is, uitgedrukt in ton (waarbij elke fractie van een ton voor een volledige ton wordt gerekend), zoals vermeld in het bewijs van luchtwaardigheid, de vlieghandleiding of elk ander bij het bewijs van luchtwaardigheid behorend bescheid;

— K een modulatiecoëfficiënt is, variërend in functie van het tijdstip waarop de landing of de opstijging plaatsheeft, enerzijds, en de geluidscategorie waartoe het luchtvaartuig behoort, anderzijds.

De vergoeding voor elke landing of opstijging bedraagt minimum 400 frank (exclusief B.T.W.). Het eenheidstarief (T) van de vergoeding is vastgesteld op maximum 68,5 frank (exclusief B.T.W.). De piekcoëfficiënt (P) bedraagt 1. Deze coëfficiënt bedraagt 1,5 tijdens de volgende perioden :

— van maandag tot en met vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur (lokale tijd) en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd);

— tussen 1 uur en 5 uur (lokale tijd).

Het gewicht (W) bedraagt minimum 6 ton. Dit minimum wordt op 25 ton gebracht van maandag tot en met vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd). Het gewicht (W) bedraagt maximum 175 ton, behalve :

— van maandag tot en met vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd);

— tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd).

De modulatiecoëfficiënt (K) van de vergoeding wordt bepaald volgens de hierna weergegeven tabel :

Geluidscategorie van het luchtvaartuig	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd)	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd)	Catégorie acoustique de l'aéronef	Atterrissage ou décollage effectué entre 6 heures et 23 heures (heure locale)	Atterrissage ou décollage effectué entre 23 heures et 6 heures (heure locale)
1	1,30	2,00	1	1,30	2,00
2	1,20	1,60	2	1,20	1,60
3	1,00	1,40	3	1,00	1,40
4	0,9	1,20	4	0,9	1,20
5	0,85	1,00	5	0,85	1,00

Het voor de landing in aanmerking te nemen uur is dat van het tijdstip waarop het luchtvaartuig de grond raakt. Het voor de opstijging in aanmerking te nemen uur is dat van het tijdstip waarop het luchtvaartuig de grond verlaat.

De luchtvaartuigen worden ingedeeld in vijf geluidscategorieën door toedoen van B.I.A.C., overeenkomstig de bepalingen van het beheerscontract tussen de Staat en B.I.A.C.

§ 2. Het bedrag van de landings- en opstijgingsvergoedingen dat een exploitant verschuldigd is voor een seizoen, wordt verminderd voor de vluchten en volgens de modaliteiten gespecificeerd in de hierna weergegeven tabel. De vermindering wordt toegepast op de passagiers- en volvrachtvluchten die worden uitgevoerd tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd), voor zover zij niet worden uitgevoerd met toestellen die vallen onder « Chapter 2 » volgens bijlage 16 bij de Overeenkomst van Chicago.

	V	Procentuele vermindering			V	Pourcentage de réduction	
		$0 \leq P \leq 500$	$500 < P \leq 1000$			$0 \leq P \leq 500$	$500 < P \leq 1000$
Europese vluchten	$V \geq 10$ $5 \leq V < 10$	60% 30%	30% —	Vols européens	$V \geq 10$ $5 \leq V < 10$	60% 30%	30% —
Intercontinentale vluchten	$V \geq 5$ $3 \leq V < 5$	60% 60%	30% —	Vols intercontinentaux	$V \geq 5$ $3 \leq V < 5$	60% 60%	30% —

« V » is het gemiddeld aantal rechtstreekse vluchten, zonder overstap, per week uitgevoerd door een exploitant naar een bepaalde bestemming, gedurende ten minste 20 weken tijdens het winterseizoen en gedurende ten minste 27 weken tijdens het zomerseizoen.

« P » is het gemiddeld aantal lokale passagiers per week dat tijdens een seizoen naar een bepaalde bestemming wordt vervoerd door alle exploitanten samen. Het aantal lokale passagiers is het totaal aantal vertrekkende passagiers, verminderd met het aantal transferpassagiers.

— W est le poids maximum autorisé au décollage de l'aéronef, exprimé en tonnes (toute fraction de tonne étant comptée comme une tonne entière), tel qu'indiqué dans le certificat de navigabilité, le manuel de vol ou tout autre document annexé au certificat de navigabilité;

— K est un coefficient de modulation variant en fonction, d'une part, du moment où a lieu l'atterrissage ou le décollage et, d'autre part, de la catégorie acoustique à laquelle appartient l'aéronef.

La redevance pour chaque atterrissage et décollage s'élève à 400 francs minimum (hors T.V.A.). Le tarif unitaire (T) de la redevance est fixé à 68,5 francs maximum (hors T.V.A.). Le coefficient de pointe (P) s'élève à 1. Ce même coefficient s'élève à 1,5 durant les périodes suivantes :

— du lundi au vendredi inclus, entre 8 heures et 11 heures (heure locale) et entre 17 heures et 20 heures (heure locale);

— entre 1 heure et 5 heures (heure locale).

Le poids (W) s'élève à 6 tonnes minimum. Le minimum est porté à 25 tonnes du lundi au vendredi inclus, entre 8 heures et 11 heures et entre 17 heures et 20 heures (heure locale). Le poids (W) s'élève à 175 tonnes maximum excepté :

— du lundi au vendredi inclus, entre 8 heures et 11 heures et entre 17 heures et 20 heures (heure locale);

— entre 23 heures et 6 heures (heure locale).

Le coefficient de modulation (K) de la redevance est déterminé selon le tableau ci-dessous :

L'heure prise en compte pour l'atterrissage est celle du moment où l'aéronef touche le sol. L'heure prise en compte pour le décollage est celle du moment où l'aéronef quitte le sol.

Les aéronefs sont classés en cinq catégories acoustiques par les soins de B.I.A.C., conformément aux dispositions du contrat de gestion conclu entre l'Etat et B.I.A.C.

§ 2. Le montant des redevances d'atterrissage et de décollage dû par un exploitant pour une saison est diminué pour les vols et selon les modalités spécifiés dans le tableau ci-dessous. La diminution est appliquée pour les vols passagers et les vols tout-cargo effectués entre 6 heures et 23 heures (heure locale), pour autant qu'ils ne soient pas effectués avec des appareils qui sont classés « Chapter 2 » selon l'annexe 16 à la Convention de Chicago.

« V » est le nombre moyen de vols directs, sans changement d'avion, par semaine opérés par un exploitant vers une destination déterminée, pendant au moins 20 semaines lors de la saison d'hiver et pendant au moins 27 semaines lors de la saison d'été.

« P » est le nombre moyen de passagers locaux transportés par semaine vers une destination déterminée par l'ensemble des exploitants. Le nombre de passagers locaux est le nombre total de passagers au départ, diminué du nombre de passagers en transfert.

Een Europese vlucht is een vlucht naar een bestemming gelegen in een gebied dat in het document 7910/84 van de I.C.A.O. als « E » of « L » wordt geclassificeerd.

Het seizoen is het zomerseizoen (30 weken) of het winterseizoen (22 weken), zoals het wordt vastgesteld in de dienstregeling van de luchtvervoerders.

§ 3. Voor luchtvaartuigen die door de Minister opgelegde vluchten uitvoeren met het oog op de training van de bemanning, en voor de luchtvaartuigen die proefvluchten uitvoeren met het oog op de uitreiking, de hernieuwing of de teruggave van het bewijs van luchtwaardigheid, worden de in §§ 1 en 2 bepaalde vergoedingen met 80 procent verminderd, zonder lager te mogen zijn dan het in § 1 bepaalde minimum. Deze vermindering wordt niet toegekend van maandag tot en met vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd).

§ 4. Belgische militaire luchtvaartuigen of buitenlandse militaire luchtvaartuigen worden van vergoeding vrijgesteld indien de Staat waaronder deze luchtvaartuigen ressorteren een gelijkaardige behandeling verleent aan Belgische militaire luchtvaartuigen op basis van behoorlijk vastgestelde wederkerigheid.

§ 5. De in dit artikel bedoelde vergoedingen kunnen worden gekoppeld aan het in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerde indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand december 1996. Deze eventuele aanpassing wordt uitgevoerd op 1 januari van ieder jaar naar evenredigheid van het indexcijfer van de voorafgaande maand december. De aldus verkregen bedragen worden afgerond op de hogere of de lagere frank. De aangepaste bedragen worden slechts toegepast vanaf 1 april die erop volgt.

§ 6. Belgocontrol maakt haar vergoedingen bekend in het *Belgisch Staatsblad* en in de A.I.P.

§ 7. De partijen zullen een nieuw stelsel van vergoedingen en indexatie vaststellen tegen 31 december 2000.

§ 8. Belgocontrol licht B.I.A.C. in over de toepassing van elke procedure tot wijziging van haar vergoedingsstelsel.

Art. 20. Onverminderd artikel 204 van de wet van 29 december 1990 houdende sociale bepalingen, geven de opdrachten van openbare dienst geen aanleiding tot enige Staatssubsidie ten voordele van Belgocontrol. Deze laatste is de Staat geen retributie of vergoeding verschuldigd uit hoofde van de opdrachten en rechten die haar zijn toegewezen door de wet van 21 maart 1991, het koninklijk besluit van 2 april 1998 of dit beheerscontract. De Staat geeft Belgocontrol de verzekering dat het in alle omstandigheden de totaliteit van de « en route » heffingen afkomstig van Eurocontrol kan ontvangen.

Art. 21. Onverminderd artikel 28, tweede lid, van de wet van 21 maart 1991, wordt de nettowinst van Belgocontrol toegewezen aan een beschikbare reserve. Elke vermindering van deze reserve is onderworpen aan de goedkeuring van de Minister. De goedkeuring van de Minister wordt geacht te zijn gegeven bij ontstentenis van een stellingname van zijn kant binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de datum van betekening.

Art. 22. § 1. De raad van bestuur van Belgocontrol neemt een ondernemingsplan over vijf jaar aan dat de doelstellingen en de strategie van Belgocontrol op middellange termijn bepaalt. Elk jaar actualiseert de raad het ondernemingsplan en past het desgevallend aan aan de wijzigingen die zich hebben voorgedaan.

§ 2. Het ondernemingsplan van Belgocontrol bevat ten minste de volgende elementen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de gegevens betreffende de opdrachten van openbare dienst en deze betreffende de andere activiteiten :

1° een analyse van de strategische omgeving van de onderneming, met inbegrip van de evolutie van de belangrijkste luchthavens van de buurlanden en de toekomstige bezetting van het luchtruim;

2° de formulering van de doelstellingen van de onderneming en van de middelen die dienen te worden ingezet overeenkomstig de hiernavolgende punten, rekening houdend met de uitvoering van de artikelen 12 tot 15;

3° een analyse van de sterke en zwakke punten van de onderneming;

4° een beschrijving van de menselijke en materiële hulpmiddelen die moeten worden ingezet om de doelstellingen te verwezenlijken en om de voorgestelde strategie uit te voeren;

5° een financieel plan dat ten minste de economische hypothesen omvat, alsook een prefiguratie van de balansen en resultatenrekeningen en het thesauriebudget.

§ 3. Het ondernemingsplan mag rekening houden met de vorming, op het passief van de balans van Belgocontrol, van een provisie die bestemd is om, onmiddellijk of progressief, de toekomstige last verbonden aan de uitbetaling van de pensioenen van het personeel op te vangen.

§ 4. De elementen van het ondernemingsplan die betrekking hebben op de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst, en elke wijziging van deze elementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister, uiterlijk op 1 juli van het jaar dat voorafgaat aan het eerste boekjaar waarop het plan slaat, of van het jaar van wijziging,

Un vol européen est un vol vers une destination située dans une région classifiée comme « E » ou « L » dans le document 7910/84 de l'O.A.C.I.

La saison est la saison d'été (30 semaines) ou d'hiver (22 semaines), telle qu'elle est établie dans les horaires des transporteurs aériens.

§ 3. Pour les aéronefs qui effectuent des vols imposés par le Ministre en vue de l'entraînement de l'équipage et pour les aéronefs qui effectuent des vols d'essai en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la restitution du certificat de navigabilité, les redevances prévues aux §§ 1^{er} et 2 sont réduites de 80 pour-cent, sans pouvoir être inférieures au minimum prévu au § 1^{er}. Cette réduction n'est pas accordée du lundi au vendredi inclus, entre 8 heures et 11 heures et entre 17 heures et 20 heures (heure locale).

§ 4. Sont exonérés de redevance les aéronefs militaires belges ou les aéronefs militaires étrangers lorsque l'Etat dont relèvent ces aéronefs accorde un traitement similaire aux aéronefs militaires belges sur base d'une réciprocité dûment constatée.

§ 5. Les redevances visées au présent article peuvent être liées à l'indice des prix à la consommation publié au *Moniteur belge* du mois de décembre 1996. Cette adaptation éventuelle est effectuée le 1^{er} janvier de chaque année proportionnellement à l'indice des prix du mois de décembre précédent. Les montants ainsi obtenus sont arrondis au franc supérieur ou inférieur. Les montants adaptés ne sont d'application qu'à partir du 1^{er} avril suivant.

§ 6. Belgocontrol publie ses redevances au *Moniteur belge* et dans l'A.I.P.

§ 7. Les parties détermineront un nouveau système de redevances et d'indexation pour le 31 décembre 2000.

§ 8. Belgocontrol informe B.I.A.C. de la mise en oeuvre de toute procédure visant à modifier son système de redevances.

Art. 20. Sans préjudice de l'article 204 de la loi du 29 décembre 1990 portant des dispositions sociales, les missions de service public ne donnent lieu à aucune subvention de l'Etat en faveur de Belgocontrol. Celle-ci n'est redevable à l'Etat d'aucune rétribution ou indemnité en raison des missions et droits qui lui sont conférés par la loi du 21 mars 1991, l'arrêté royal du 2 avril 1998 ou le présent contrat de gestion. L'Etat assure en toutes circonstances à Belgocontrol l'encaissement de la totalité des redevances en route en provenance d'Eurocontrol.

Art. 21. Sans préjudice de l'article 28, deuxième alinéa, de la loi du 21 mars 1991, les bénéfices nets de Belgocontrol sont affectés à une réserve disponible. Toute réduction de cette réserve est opérée avec l'approbation du Ministre. L'approbation du Ministre est réputée acquise à défaut de prise de position de sa part dans un délai de trois mois à dater de la notification qui lui est faite.

Art. 22. § 1^{er}. Le conseil d'administration de Belgocontrol adopte un plan d'entreprise quinquennal fixant les objectifs et la stratégie à moyen terme de Belgocontrol. Chaque année, le conseil actualise le plan d'entreprise et, le cas échéant, l'adapte aux changements intervenus.

§ 2. Le plan d'entreprise de Belgocontrol comprend au moins les éléments suivants, en distinguant les données relatives aux missions de service public de celles relatives aux autres activités :

1° une analyse de l'environnement stratégique de l'entreprise, y compris de l'évolution des principaux aéroports des pays voisins et de l'occupation future de l'espace aérien;

2° la formulation des objectifs de l'entreprise et des moyens à mettre en oeuvre conformément aux points ci-dessous, tenant compte de l'exécution des articles 12 à 15;

3° une analyse des points forts et des points faibles de l'entreprise;

4° une description des ressources humaines et matérielles à mettre en oeuvre en vue de répondre aux objectifs et d'exécuter la stratégie proposée;

5° un plan financier comprenant au moins les hypothèses économiques, une préfiguration des bilans et comptes de résultats et le budget de trésorerie.

§ 3. Le plan d'entreprise pourra tenir compte de la création, au passif du bilan de Belgocontrol, d'une provision destinée à prendre en compte immédiatement ou de manière graduelle l'impact de la charge future liée au paiement des pensions du personnel.

§ 4. Les éléments du plan d'entreprise qui concernent l'exécution des missions de service public et toute modification de ces éléments sont soumis à l'approbation du Ministre au plus tard le 1^{er} juillet de l'année précédant le premier exercice visé par le plan ou de l'année de modification, selon le cas. Si certains éléments du plan d'entreprise sont

naargelang het geval. Indien bepaalde elementen van het ondernemingsplan invloed kunnen hebben op de infrastructuur van de Minister van Landsverdediging of op het luchtruim bestemd voor militaire operaties, legt de Minister deze elementen onverwijld aan de Minister van Landsverdediging voor met het oog op het bekomen van zijn akkoord met betrekking tot deze elementen. De goedkeuring van de Minister wordt geacht te zijn gegeven bij ontstentenis van een stellingname van zijn kant vóór 1 oktober van het betreffende jaar. Het eerste ondernemingsplan zal aan de Minister worden voorgelegd binnen de twee maanden na de inwerkingtreding van dit beheerscontract en de goedkeuring ervan door de Minister wordt geacht te zijn gegeven bij ontstentenis van een stellingname van zijn kant binnen de 15 dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het plan.

Art. 23. De raad van bestuur van Belgocontrol keurt het jaarverslag bedoeld in artikel 23, § 5, van de wet van 21 maart 1991 goed en legt het aan de Minister voor ten laatste op 31 mei van elk jaar.

HOOFDSTUK VI. — *Sancties en duur*

Art. 24. In geval van gebrekkige uitvoering door Belgocontrol van de verbintenissen bepaald in dit beheerscontract, welke zij niet heeft rechtgezet binnen de redelijke termijn die daarvoor wordt gesteld in de ingebrekestelling door de Staat, kan de Minister, op het einde van elk betrokken boekjaar, aan Belgocontrol, voor elke type van tekortkoming de betaling opleggen van een vergoeding die 1 procent van het zakencijfer dat door Belgocontrol wordt gerealiseerd in de opdrachten van openbare dienst, niet mag overschrijden. Het totaal bedrag van de vergoedingen betaald door Belgocontrol tijdens een jaar mag niet hoger zijn dan 3 procent van voornoemd zakencijfer.

Art. 25. Dit beheerscontract wordt gesloten voor een duur van vijf jaar die aanvangt op de datum van de inwerkingtreding ervan.

HOOFDSTUK VII. — *Slotbepaling*

Art. 26. Onverminderd de eventuele latere nieuwe onderhandeling van de overeenkomsten en gebruiken en niettegenstaande elke andersluidende bepaling, doet dit beheerscontract geen afbreuk aan de overeenkomsten en gebruiken die de R.L.W., B.A.T.C. of de Minister binden aan de Minister van Landsverdediging of aan de krijgsmacht.

De lijst van deze overeenkomsten en gebruiken zal worden opgesteld op tegenspraak tussen Belgocontrol en de Minister van Landsverdediging en zal worden opgenomen in een aanhangsel aan dit contract dat vóór 31 maart 1999 zal worden gesloten. In geval van onenigheid over de inhoud van deze lijst zal deze worden opgesteld in onderlinge overeenstemming tussen de Minister en de Minister van Landsverdediging. Het opstellen van deze lijst kan niet als gevolg hebben dat ten laste van Belgocontrol nieuwe verplichtingen worden ingevoerd verzeleken met deze bepaald door de bestaande overeenkomsten of gebruiken op de datum van inwerkingtreding van dit beheerscontract.

Gedaan te Brussel, op 14 augustus 1998, in twee originele exemplaren, waarvan elke partij erkent een exemplaar te hebben ontvangen.

Regie der Luchtwegen,
Denis TILLIER

De Belgische Staat,
Michel DAERDEN
Minister van Vervoer

Eric KIRSCH
Frans ROCHTUS
J. COTTYN
Henri MILLER
Bernard ALLOO
Jean-Claude TINTIN

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 25 augustus 1998.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

susceptibles d'avoir une incidence sur les infrastructures appartenant au Ministère de la Défense nationale ou sur l'espace aérien réservé aux opérations militaires, le Ministre soumet sans délai ces éléments au Ministre de la Défense nationale afin de recueillir son accord sur ceux-ci. L'approbation du Ministre sera réputée acquise à défaut de prise de position de sa part avant le 1^{er} octobre de l'année en question. Le premier plan d'entreprise sera soumis au Ministre dans les deux mois de l'entrée en vigueur du présent contrat de gestion et son approbation par le Ministre sera réputée acquise à défaut de prise de position de sa part dans les 15 jours de la réception du plan.

Art. 23. Le conseil d'administration de Belgocontrol adopte et soumet au Ministre le rapport annuel visé à l'article 23, § 5, de la loi du 21 mars 1991 au plus tard le 31 mai de chaque année.

CHAPITRE VI. — *Sanctions et durée*

Art. 24. En cas d'exécution défailante par Belgocontrol des obligations prévues par le présent contrat de gestion, à laquelle celle-ci n'a pas remédié dans les délais raisonnables impartis dans une mise en demeure de la part de l'Etat, le Ministre peut, à la fin de chaque exercice concerné, imposer à Belgocontrol, pour chaque type de manquement, le paiement d'une indemnité ne pouvant excéder 1 pour-cent du chiffre d'affaires réalisé par Belgocontrol dans les missions de service public. Le montant total des indemnités payées par Belgocontrol au cours d'une année n'excèdera pas 3 pour-cent du chiffre d'affaires précité.

Art. 25. Le présent contrat de gestion est conclu pour une durée de cinq ans prenant cours à la date de son entrée en vigueur.

CHAPITRE VII. — *Disposition finale*

Art. 26. Sans préjudice de leur éventuelle renégociation ultérieure et nonobstant toute disposition contraire, le présent contrat de gestion ne porte pas préjudice aux conventions et usages qui lient la R.V.A., B.A.T.C. ou le Ministre au Ministre de la Défense nationale ou aux forces armées.

La liste de ces conventions et usages sera établie contradictoirement entre Belgocontrol et le Ministre de la Défense nationale et figurera dans un avenant au présent contrat de gestion qui sera conclu avant le 31 mars 1999. En cas de désaccord sur le contenu de cette liste, celle-ci sera établie de commun accord par le Ministre et le Ministre de la Défense nationale. L'établissement de cette liste ne peut avoir pour effet d'instaurer à charge de Belgocontrol des obligations nouvelles par rapport à celles prévues par les conventions ou usages existants à la date d'entrée en vigueur du présent contrat de gestion.

Fait à Bruxelles, le 14 août 1998, en deux exemplaires originaux, chaque partie reconnaissant avoir reçu un exemplaire.

Régie des voies aériennes,
Denis TILLIER

L'Etat belge,
Michel DAERDEN
Ministre des Transports

Eric KIRSCH
Frans ROCHTUS
J. COTTYN
Henri MILLER
Bernard ALLOO
Jean-Claude TINTIN

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 25 août 1998.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN