

§ 4. De inschakeling van de werkzoekende dient uiterlijk bij de aanvang van de opdracht (of, voor wat betreft de opdracht van werken, bij de aanvang van de werken) te zijn aangevangen en neemt slechts een einde bij het verzoek tot voorlopige oplevering van de volledige opdracht of, wanneer het versturen van dit verzoek niet gebeurt, bij de voorlopige oplevering van de volledige opdracht.

De uiterlijke datum van inschakeling van de werkzoekende(n) kan worden uitgesteld tot 45 kalenderdagen indien de termijn vanaf het aanvangsbevel minder dan 45 kalenderdagen bedraagt.

De aannemer moet uiterlijk tegen de datum van de aanvang van de opdracht een kopie van de contracten die hij in uitvoering van dit artikel heeft gesloten aan het opdrachtgevend bestuur overmaken. Hierbij moeten tevens de documenten worden gevoegd die aantonen dat de personen die in uitvoering van dit artikel tewerkgesteld zullen worden, voldoen aan bovenvermelde definitie van langdurig werkzoekende.

§ 5. In geval van verbreking van het contract, gesloten in uitvoering van dit artikel, om welke reden dan ook, dient de aannemer onverwijld en uiterlijk binnen een termijn van 1 maand een nieuwe langdurig werkzoekende in te schakelen. Op het ogenblik van het sluiten van de nieuwe overeenkomst dient de aannemer de documenten vermeld in § 4, tweede lid aan het opdrachtgevend bestuur door te zenden.

§ 6. In geval van een gehele of gedeeltelijke gebrekkige uitvoering door de aannemer van de hem in dit artikel opgelegde verplichtingen, kan het opdrachtgevend bestuur, naast de sancties voorzien in de artikelen 20 en [48 bij werken] [66 bij leveringen] [75 bij diensten] van de bijlage bij het K.B. van 26 september 1996 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en de concessies voor openbare werken, mits vaststelling van het in gebreke blijven overeenkomstig § 2 van artikel 20 van voormelde bijlage, hem tevens volgende boete opleggen: [bedrag, bijvoorbeeld 1,2 maal het jaarloon van de in te schakelen werkzoekende(n), afhankelijk gesteld van het aantal dagen dat in gebreke gebleven wordt, en/of indien het bestuur tussenkomt in de opleidingskosten van de aannemer, de intrekking van deze tussenkomst].

§ 7. Met een door een aannemer tewerkgestelde langdurig werkzoekende wordt gelijkgesteld een door een onderaannemer van deze aannemer tewerkgestelde langdurig werkzoekende, onder de voorwaarden zoals bepaald in de §§ 1 t.e.m. 6.

In het belang van de strijd tegen de werkloosheid, roepen wij alle overheden op om de bepalingen van deze omzendbrief na te leven.

Een afschrift van deze omzendbrief wordt gestuurd naar de colleges van burgemeester en schepenen en naar de voorzitters van de OCMW's en intercommunale verenigingen.

Leo Peeters,
Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden,
Stedelijk Beleid en Huisvesting.

Luc Martens,
Vlaams minister van Cultuur, Gezin en Welzijn.

Ter vervollediging van deze omzendbrief, en ter informatie van de lokale en regionale besturen, kondigen wij hierbij tevens een initiatief aan van de Vlaamse regering in het kader van de sociale clausules. Meer bepaald zal zeer binnenkort een project opgestart worden waarbij langdurig werkzoekenden zullen ingeschakeld worden voor het onderhoud van de gewestwegen, enerzijds volgens de principes van werkervaring zoals vastgelegd in het kader van Wep-privé en anderzijds volgens de principes van werkervaring in het kader van Wep-Plus via de mobiliteitsconvenant bij de lokale besturen. Meer informatie daarover zal door de Vlaamse minister bevoegd voor openbare werken en de Vlaamse minister bevoegd voor tewerkstelling worden verstrekt.

De toepassing van deze omzendbrief zal na één jaar geëvalueerd worden.

WETTELIJKE BEKENDMAKINGEN EN VERSCHILLENDE BERICHTEN PUBLICATIONS LEGALES ET AVIS DIVERS

B.I.A.C., NAAMLOZE VENNOOTSCHAP VAN PUBLIEK RECHT

[C - 98/20152]

5 OKTOBER 1998. — Beslissing van de Raad van Bestuur tot vaststelling van het reglement tot regeling op de luchthaven Brussel-Nationaal van de vergoedingen bedoeld in artikel 181 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige commerciële overheidsbedrijven

De Raad van Bestuur,

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op de artikelen 181, 194, 195 en 196;

Gelet op de wet van 19 december 1997 tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal;

Gelet op het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, bekrachtigd bij de wet van 19 juli 1998;

Gelet op het koninklijk besluit van 17 juli 1998 houdende aanvullende bepalingen betreffende de hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, inzonderheid op de artikelen 7 en 10;

Gelet op het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Staat en de naamloze vennootschap "Brussels Airport Terminal Company", inzonderheid op de artikelen 18 tot en met 27, goedgekeurd bij het koninklijk besluit van 25 augustus 1998;

B.I.A.C., SOCIETE ANONYME DE DROIT PUBLIC

[C - 98/20152]

5 OCTOBRE 1998. — Décision du Conseil d'administration fixant le règlement en vue de régler à l'aéroport de Bruxelles-National les redevances visées à l'article 181 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

Le Conseil d'Administration,

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment les articles 181, 194, 195 et 196;

Vu la loi du 19 décembre 1997 visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National;

Vu l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, confirmé par la loi du 19 juillet 1998;

Vu l'arrêté royal du 17 juillet 1998 portant des dispositions complémentaires relatives à la réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, notamment les articles 7 et 10;

Vu le contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat et la société anonyme "Brussels Airport Terminal Company", notamment les articles 18 à 27 inclus, approuvé par l'arrêté royal du 25 août 1998;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 augustus 1998 tot indeling van de naamloze vennootschap "Brussels Airport Terminal Company" als autonoom overheidsbedrijf en tot goedkeuring van de wijzigingen aan haar statuten;

Gelet op de beraadslaging van de raad van bestuur van heden,

Besluit :

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

- T het eenheidstarief van de vergoeding is;
- P een piekcoëfficiënt is;
- W het gewicht van het luchtvaartuig is uitgedrukt in ton;
- 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. Het eenheidstarief (T) van de vergoeding is vastgesteld op maximum 68,5 frank. 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 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 — Catégorie acoustique de l'aéronef	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd) — Atterrissage ou décollage effectué entre 6 heures et 23 heures (heure locale)	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd) — Atterrissage ou décollage effectué entre 23 heures et 6 heures (heure locale)
1	1,30	2,00
2	1,20	1,60
3	1,00	1,40
4	0,9	1,20
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. De methoden tot vaststelling van deze categorieën worden uiteengezet in bijlage bij dit reglement. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling ervan overmaakt aan B.I.A.C., wordt in een geluidscategorie ingedeeld. De eerste indeling in een geluidscategorie van een luchtvaartuig of de verandering van geluidscategorie van een luchtvaartuig gaat in op de eerste dag van de maand volgend op de ontvangst van de vereiste documenten. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling ervan niet aan B.I.A.C. heeft overgemaakt, wordt ingedeeld in categorie 1, behalve wanneer het een schroefvliegtuig van maximum 9 ton betreft, dat in voorkomend geval wordt ingedeeld in categorie 3.

§ 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 volvrachtluchten die worden uitgevoerd tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd), voor zover ze niet worden uitgevoerd met toestellen die vallen onder "Chapter 2", volgens bijlage 16 bij de Overeenkomst van Chicago.

Vu l'arrêté royal du 25 août 1998 portant classement de la société anonyme "Brussels Airport Terminal Company" en entreprise publique économique et portant approbation des modifications aux statuts de celle-ci;

Vu la délibération du conseil d'administration de ce jour,

Arrête :

Article 1^{er}. § 1^{er}. BIAC 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 est le poids de l'aéronef exprimé en tonnes;
- 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 ou décollage s'élève à 400 francs minimum. Le tarif unitaire (T) de la redevance est fixé à 68,5 francs maximum. 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. Les méthodes permettant de déterminer ces catégories sont exposés dans l'annexe au présent règlement. Tout aéronef dont l'exploitant fournit à B.I.A.C. les documents nécessaires à son classement est classé dans une catégorie acoustique. La première classification d'un aéronef dans une catégorie acoustique ou le changement de catégorie acoustique d'un aéronef intervient le premier jour du mois qui suit la réception des documents nécessaires. Tout aéronef dont l'exploitant n'a pas fourni à B.I.A.C. les documents nécessaires à son classement est classé dans la catégorie 1, sauf s'il s'agit d'un aéronef à hélices de maximum 9 tonnes auquel cas il sera classé en catégorie 3.

§ 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	Procentuele vermindering — Pourcentage de réduction	
		0 ≤ P ≤ 500	500 < P ≤ 1 000
Europese vluchten Vols européens	V ≥ 10 5 ≤ V < 10	60 % 30 %	30 % —
Intercontinentale vluchten Vols intercontinentaux	V ≥ 5 3 ≤ 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.

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.

Art. 2. 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 vergoedingen bedoeld in artikel 1 met 80 procent verminderd, zonder lager te mogen zijn dan het in artikel 1, § 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).

Art. 3. De vergoeding voor het stationeren van een luchtvaartuig is vastgesteld op een vast bedrag van 229 frank, vermeerderd met 6 frank per ton en per uur. Deze vergoeding wordt slechts geheven indien er ononderbroken langer dan acht uur gestationeerd wordt voor volvracht-luchtvaartuigen en ononderbroken langer dan vier uur voor de andere luchtvaartuigen. Deze vergoeding is evenwel niet verschuldigd voor de periode tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd).

Art. 4. § 1. De vergoeding voor het gebruik van de ten behoeve van de passagiers aangebrachte installaties bedraagt 533 frank per vertrekkende passagier, ook wanneer deze nog dezelfde dag een terugvlucht uitvoert. De vergoeding verschuldigd door de passagier wordt door tussenkomst van de exploitant van het luchtvaartuig geheven en het bedrag ervan wordt afzonderlijk op het vervoerbewijs vermeld.

§ 2. De in § 1 bedoelde vergoeding is niet verschuldigd voor :

1° kinderen onder de twee jaar;

2° a) de transit-passagiers die hun reis voortzetten met hetzelfde luchtvaartuig (of met een vervangluchtvaartuig dat ingezet is wegens een technisch defect van het eerste luchtvaartuig) of met een vlucht die hetzelfde nummer draagt als de vlucht van aankomst;

b) de transfer-passagiers die na een landing hun lichteis met een ander luchtvaartuig voortzetten en op dezelfde kalenderdag terug vertrekken;

3° de bemanningsleden die verantwoordelijk zijn voor het luchtvaartuig;

4° de passagiers die zich niet naar het buitenland begeven;

5° de passagiers van de luchtvaartuigen bedoeld in artikel 7.

Art. 5. § 1. Voor het inschepen of ontschepen van passagiers door middel van loopbruggen mag B.I.A.C. bij elk vertrek en bij elke aankomst een vergoeding heffen van maximum 1 203 frank per vaste loopbrug en van maximum 1 582 frank per telescopische loopbrug.

§ 2. Indien een luchtvaartuig tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd) langer dan één uur wordt gestationeerd op een standplaats die is uitgerust met een loopbrug zonder dat deze voor het inschepen of ontschepen van passagiers wordt gebruikt, is de exploitant van het luchtvaartuig een vergoeding verschuldigd van 500 frank per uur vanaf het begin van de stationering, zonder dat het totale bedrag van deze vergoeding meer mag bedragen dan het dubbele van de in § 1 bepaalde bedragen.

"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.

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.

Art. 2. Pour les aéronefs qui effectuent les vols imposés par le Ministre en vue de l'entraînement de l'équipage et pour les aéronefs qui effectuent des vols d'essais en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la restitution du certificat de navigabilité, les redevances visées à l'article 1^{er} sont réduites de 80 pour-cent, sans pouvoir être inférieures au minimum prévu à l'article 1^{er}, § 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).

Art. 3. La redevance pour le stationnement d'un aéronef est fixée à un taux fixe de 229 francs, majoré de 6 francs par tonne et par heure. Cette redevance n'est perçue que si le stationnement dépasse huit heures ininterrompues pour les aéronefs tout-cargo et quatre heures ininterrompues pour les autres aéronefs. La redevance n'est pas due pour la période entre 23 heures et 6 heures (heure locale).

Art. 4. § 1^{er}. La redevance due pour l'utilisation des installations aménagées à l'intention des passagers est fixée à 533 francs par passager partant, même si celui-ci effectue un vol retour le même jour. La redevance due par le passager est perçue par l'intermédiaire de l'exploitant de l'aéronef et son montant fait l'objet d'une mention spéciale sur le titre de transport.

§ 2. La redevance visée au § 1^{er} n'est pas due pour :

1° les enfants de moins de deux ans;

2° a) les passagers en transit qui poursuivent leur voyage avec le même aéronef (ou avec un aéronef de remplacement mis en ligne à la suite d'une déficience technique du premier aéronef) ou avec un vol qui porte le même numéro que celui d'arrivée;

b) les passagers en transfert qui continuent après l'atterrissage leur voyage aérien avec un autre aéronef et repartent le même jour calendrier;

3° les membres de l'équipage en charge de l'aéronef;

4° les passagers qui ne se rendent pas à l'étranger;

5° les passagers des aéronefs visés à l'article 7.

Art. 5. § 1^{er}. Pour l'embarquement ou le débarquement des passagers au moyen de passerelles, B.I.A.C. peut percevoir lors de chaque départ et de chaque arrivée une redevance maximale de 1 203 francs par passerelle fixe et de 1 582 francs par passerelle télescopique.

§ 2. Lorsqu'entre 6 heures et 23 heures (heure locale), un aéronef est stationné plus d'une heure à un emplacement équipé d'une passerelle, sans que celle-ci ne soit utilisée lors de l'embarquement ou le débarquement des passagers, l'exploitant de l'aéronef est soumis à une redevance de 500 francs par heure à compter du début du stationnement, sans que le montant total de cette redevance ne puisse dépasser le double des montants fixés au § 1^{er}.

§ 3. In afwijking van § 1 wordt per ter beschikking gestelde loopbrug met gekoelde lucht en elektriciteit een vergoeding vastgesteld waarvan het samengesteld bedrag afhangt van de maximumcapaciteit van het luchtvaartuig in passagiers, volgens de hierna weergegeven tabel :

Passagiers (maximum) — Passagers (maximum)	Loopbrug (per beweging) — Passerelle (par mouvement)	Koellucht en elektriciteit (per kwartier, minimum vier) — Air préconditionné et électricité (par quart d'heure, avec un minimum de quatre)
< 100	1 144 frank/francs	311 frank/francs
< 160	2 289 frank/francs	311 frank/francs
< 240	3 433 frank/francs	496 frank/francs
> 240	4 577 frank/francs	682 frank/francs

§ 3. Par dérogation au § 1^{er}, une redevance est fixée pour la mise à disposition d'une passerelle équipée d'air préconditionné et d'électricité dont le montant combiné tient compte de la capacité maximale de l'aéronef en termes de passagers, selon le tableau ci-dessous :

Art. 6. De vergoedingen voor het bevoorraden van luchtvaartuigen in brandstof bedragen 0,20 frank per liter aan boord geladen brandstof en 30 000 frank per jaar per vast of verplaatsbaar bevoorradingsstoel.

Art. 7. Van de vergoedingen bedoeld in de artikelen 1, 3, 4 en 5 wordt vrijgesteld het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door luchtvaartuigen :

1° aangewend voor het uitsluitend vervoer van Staatshoofden of Regeringsleden in functie, met hun gevolg;

2° ter gelegenheid van niet-commerciële vluchten met een uitzonderlijk humanitair karakter of met een luchtvaartpropagandistisch karakter zonder winstoogmerk;

3° die vluchten uitvoeren op verzoek van de Minister of van zijn gemachtigde;

4° bestuurd door personeelsleden van Belgocontrol of van het Bestuur van de Luchtvaart;

5° die noodgedwongen terugkeren;

6° die vluchten uitvoeren met het doel ijkingen of metingen te verrichten voor rekening van Belgocontrol.

Art. 8. § 1. Het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door Belgische militaire luchtvaartuigen is vrijgesteld van de vergoedingen bedoeld in artikel 1. Buitenlandse militaire luchtvaartuigen kunnen van dezelfde vrijstelling genieten indien de Staat waaronder zij ressorteren, een gelijkaardige behandeling verleent aan Belgische militaire luchtvaartuigen op basis van behoorlijke vastgestelde wederkerigheid.

§ 2. Onverminderd de vrijstelling bepaald in § 1 worden verminderde of forfaitaire vergoedingen geheven voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door Staatsluchtvaartuigen.

Art. 9. § 1. Het gewicht van het luchtvaartuig dat tot grondslag dient voor het berekenen van de vergoedingen bedoeld in de artikelen 1 en 3, is het hoogst toegelaten startgewicht vermeld in het bewijs van luchtwaardigheid, de vlieghandleiding of in elk ander bij het bewijs van luchtwaardigheid behorend bescheid.

§ 2. Voor de berekening van de vergoedingen bedoeld in de artikelen 1, 3 en 5, wordt elk gedeelte van een ton gerekend voor een volle ton, elk gedeelte van een dag voor een volle dag en elk gedeelte van een uur voor een vol uur.

§ 3. In de vergoedingen bedoeld in dit reglement is de eventuele belasting over de toegevoegde waarde niet inbegrepen.

Art. 10. De vergoedingen bedoeld in de artikelen 1, 3, 4 en 5, §§ 1 en 3, worden gekoppeld aan het in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakte indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand december 1996. Deze 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 of, wat de in artikel 4 bedoelde vergoeding betreft, op het hoger of het lager tiental. De aangepaste bedragen worden slechts toegepast vanaf 1 april die erop volgt.

Art. 11. Dit reglement verstrijkt op 1 januari 1999.

Brussel, 5 oktober 1998.

Namens de Raad van Bestuur :

De Voorzitter,
E. WYMEERSCH

Art. 6. Les redevances dues pour le ravitaillement des aéronefs en carburant sont fixées à 0,20 franc par litre de carburant chargé à bord et à 30 000 francs par an par poste fixe ou mobile de distribution.

Art. 7. Est exonérée des redevances visées aux articles 1^{er}, 3, 4 et 5 l'utilisation des infrastructures aéroportuaires par les aéronefs :

1° utilisés pour le transport exclusif de Chefs d'Etat ou de membres de Gouvernements en fonction et leur suite;

2° à l'occasion de vols non commerciaux ayant un caractère humanitaire exceptionnel ou de propagande aéronautique sans but lucratif;

3° effectuant des vols à la demande du Ministre ou de son délégué;

4° pilotés par des agents de Belgocontrol ou de l'Administration de l'Aéronautique;

5° effectuant un retour forcé;

6° effectuant des vols de calibration ou de mesure pour le compte de Belgocontrol.

Art. 8. § 1^{er}. Est exonérée des redevances visées à l'article 1^{er} l'utilisation des infrastructures aéroportuaires par les aéronefs militaires belges. Les aéronefs militaires étrangers peuvent jouir de la même exonération lorsque l'Etat dont ces aéronefs relèvent accorde un traitement similaire aux aéronefs militaires belges sur base d'une réciprocité dûment constatée.

§ 2. Sans préjudice de l'exonération prévue au § 1^{er}, des redevances moindres ou forfaitaires sont perçues pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires par des aéronefs d'Etat.

Art. 9. § 1^{er}. Le poids de l'aéronef servant de base au calcul des redevances visées aux articles 1^{er} et 3 est le poids maximum autorisé au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité, le manuel de vol ou tout autre document annexé au certificat de navigabilité.

§ 2. Pour le calcul des redevances visées aux articles 1^{er}, 3 et 5, toute fraction de tonne est comptée comme une tonne entière, toute fraction de jour est comptée comme un jour entier et toute fraction d'heure est comptée comme une heure entière.

§ 3. Les redevances visées au présent règlement ne comprennent pas l'éventuelle taxe sur la valeur ajoutée.

Art. 10. Les redevances visées aux articles 1^{er}, 3, 4 et 5, §§ 1^{er} et 3, sont liées à l'indice des prix à la consommation publié au *Moniteur belge* du mois de décembre 1996. Cette adaptation est affectuée 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 ou, en ce qui concerne la redevance visée à l'article 4, à la dizaine supérieure ou inférieure. Les montants adaptés ne sont d'application qu'à partir du 1^{er} avril suivant.

Art. 11. Le présent règlement prend fin le 1^{er} janvier 1999.

Bruxelles, le 5 octobre 1998.

Au nom du Conseil d'administration :

Le Président,
E. WYMEERSCH

Bijlage bij de beslissing van de raad van bestuur van B.I.A.C.
van 5 oktober 1998

Geluidscategorieën van luchtvaartuigen
voor de luchthaven Brussel-Nationaal

1. Basisprincipe

Er wordt in functie van het hoogst toegelaten startgewicht, uitgedrukt in ton (MTOWTON), en het aantal motoren een theoretische referentiekromme opgesteld. Die kromme wordt door de volgende formule bepaald :

$$PRED = LAT + APP + TKO$$

in dewelke de parameters, in functie van de MTOWTON en het aantal motoren, de waarden aannemen vermeld in de hiernavolgende tabellen.

Annexe à la décision du Conseil d'administration de B.I.A.C.
du 5 octobre 1998

Catégories acoustiques des aéronefs
pour l'aéroport de Bruxelles-National

1. Principe de base

Une courbe de référence théorique en fonction du poids maximum autorisé au décollage, exprimé en tonnes (MTOWTON) et du nombre de moteurs est établie. Cette courbe est déterminée par la formule suivante :

$$PRED = LAT + APP + TKO$$

où les paramètres prennent les valeurs indiquées aux tableaux ci-après en fonction de MTOWTON et du nombre de moteurs.

LAT-parameter

—
Paramètre LAT

gewicht — poids	0 - 35 ton/tonnes	35 - 400 ton/tonnes	400 ton en meer — 400 tonnes et plus
	LAT = 94	LAT = 80,87 + 8,51 log MTOWTON	LAT = 103

APP-parameter

—
Paramètre APP

gewicht — poids	0 - 35 ton/tonnes	35 - 280 ton/tonnes	280 ton en meer — 280 tonnes et plus
	APP = 98	APP = 86,03 + 7,75 log MTOWTON	APP = 105

TKO-parameter

1 of 2 motoren

—
Paramètre TKO

1 ou 2 moteurs

gewicht — poids	0 - 48,1 ton/tonnes	48,1 - 385 ton/tonnes	385 ton en meer — 385 tonnes et plus
	TKO = 89	TKO = 66,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 101

TKO-parameter

3 motoren

—
Paramètre TKO

3 moteursParamètre LAT

gewicht — poids	0 - 28,6 ton/tonnes	28,6 - 385 ton/tonnes	385 ton en meer — 385 tonnes et plus
	TKO = 89	TKO = 69,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 104

TKO-parameter

4 motoren en meer

—
Paramètre TKO

4 moteurs et plusParamètre LAT

gewicht — poids	0 - 20,2 ton/tonnes	20,2 - 385 ton/tonnes	385 ton en meer — 385 tonnes et plus
	TKO = 89	TKO = 71,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 106

PRED geeft de referentiewaarde aan in EPNdb (Effective Perceived Noise Level) voor een gegeven vliegtuig. De vaststelling van de geluidscategorie voor een luchtvaartuig wordt gestaafd door de gegevens van zijn geluidscertificaat opgemaakt volgens de I.C.A.O.-voorschriften. Om de geluidscategorie van een luchtvaartuig te bepalen wordt de som TOTNOISE van de geluidsniveaus uitgedrukt in EPNdB voor het lateraal geluid, het startgeluid en het landingsgeluid, vermeld op het geluidscertificaat van het luchtvaartuig, vergeleken met de PRED-waarde overeenstemmend met de karakteristieken van dit luchtvaartuig.

2. Bepaling van de geluidscategorieën

Ten opzichte van de vastgestelde theoretische referentiekromme worden de vijf categorieën als volgt bepaald :

Categorie 1 :

$PRED + 12 \text{ dB} < TOTNOISE$

Categorie 2 :

$PRED + 4 \text{ dB} < TOTNOISE \leq PRED + 12 \text{ dB}$

Categorie 3 :

$PRED - 4 \text{ dB} < TOTNOISE \leq PRED + 4 \text{ dB}$

Categorie 4 :

$PRED - 12 \text{ dB} < TOTNOISE \leq PRED - 4 \text{ dB}$

Categorie 5 :

$PRED - 12 \text{ dB} \geq TOTNOISE$

3. Procedure voor de indeling in geluidscategorieën

- Voor een gegeven vliegtuig wordt op basis van drie geluidscertificatiegegevens (lateraal, landing en opstijging) de som TOTNOISE gemaakt.

- Op basis van de waarde van MTOWTON (het hoogst toegelaten startgewicht, uitgedrukt in ton) en het aantal motoren wordt de overeenstemmende PRED-waarde berekend door middel van de voormelde formule.

- Uit een vergelijking tussen deze PRED-waarde en de TOTNOISE-waarde wordt de geluidscategorie bepaald op basis van criteria vermeld in punt 2 hierboven.

- In principe steunt de bepaling voor de TOTNOISE-waarde op de resultaten bekomen volgens de I.C.A.O.-voorschriften voor de geluidscertificatie "Chapter 3" vliegtuigen, dat wil zeggen op 2.000 meter van de landingsdrempel onder de landingsroute, op 6.500 meter van de vertrekplaats onder de opstijgroute bij het opstijgen, op 450 meter van het midden van de startbaan voor de laterale waarde.

- Aangezien bij "Chapter 2" vliegtuigen de laterale metingen gebeuren op 650 meter, dienen voor deze types van toestellen 2,1 dB aan de laterale waarde te worden toegevoegd.

- Bij ontstentenis van de certificatiegegevens volgens de I.C.A.O.-voorschriften kunnen eveneens de certificatiegegevens volgens de F.A.A.-voorschriften worden gebruikt.

- Voor bepaalde types van vliegtuigen, waarvoor geen geluidscertificatie vereist is en waarvoor geen of slechts gedeeltelijke geluidgegevens beschikbaar zijn, wordt in overleg met de exploitant een gepaste procedure uitgewerkt om tot een realistische TOTNOISE-waarde te komen.

Gezien om te worden gevoegd bij de beslissing van de raad van bestuur van B.I.A.C. van 5 oktober 1998.

Namens de Raad van Bestuur :

De Voorzitter,

E. WYMEERSCH

PRED donne, en EPNdB (Effective Perceived Noise Level), la valeur de référence d'un avion donné. La détermination de la catégorie acoustique d'un aéronef est fondée sur les données de son certificat acoustique établi selon les prescriptions de l'O.A.C.I. Pour déterminer la catégorie acoustique d'un aéronef, il y a lieu de comparer au PRED correspondant aux caractéristiques de l'aéronef la somme TOTNOISE des niveaux sonores en EPNdB pour le bruit latéral, le bruit au décollage et le bruit à l'atterrissage qui figurent sur la certification acoustique de l'aéronef.

2. Détermination des catégories acoustiques

Par rapport à la courbe de référence théorique déterminée, les cinq catégories sont fixées comme suit :

Catégorie 1 :

$PRED + 12 \text{ dB} < TOTNOISE$

Catégorie 2 :

$PRED + 4 \text{ dB} < TOTNOISE \leq PRED + 12 \text{ dB}$

Catégorie 3 :

$PRED - 4 \text{ dB} < TOTNOISE \leq PRED + 4 \text{ dB}$

Catégorie 4 :

$PRED - 12 \text{ dB} < TOTNOISE \leq PRED - 4 \text{ dB}$

Catégorie 5 :

$PRED - 12 \text{ dB} \geq TOTNOISE$

3. Procédure de classification en catégories acoustiques

- La somme TOTNOISE d'un avion donné est établie sur la base des trois données de certification acoustique (latérale, atterrissage et décollage).

- Sur la base de la valeur MTOWTON (le poids maximum autorisé au décollage, exprimé en tonnes) et du nombre de moteurs, on calcule la valeur PRED correspondante au moyen de la formule précitée.

- La catégorie acoustique est fixée sur la base des critères du point 2 ci-avant, par comparaison entre cette valeur PRED et la valeur TOTNOISE.

- La fixation de la valeur TOTNOISE est fondée en principe sur des résultats obtenus selon les prescriptions de l'O.A.C.I. pour la certification acoustique de appareils "Chapter 3", c'est-à-dire à 2.000 mètres du seuil d'atterrissage sous la route d'atterrissage, à 6.500 mètres du lieu de départ sous la route de décollage et à 450 mètres du milieu de la piste de décollage pour la valeur latérale.

- Etant donné que pour les appareils "Chapter 2" les mesurages latéraux ont été faits à 650 mètres, il y a lieu d'ajouter 2,1 dB à la valeur latérale pour ces types d'appareils.

- A défaut de données de certification selon les prescriptions de l'O.A.C.I., les données de certification selon les prescriptions F.A.A. peuvent être utilisées.

- Pour certains types d'avions pour lesquels aucune certification acoustique n'est requise et pour lesquels aucune ou seules des données acoustiques partielles sont disponibles, une procédure adéquate sera élaborée avec l'exploitation afin d'obtenir une valeur TOTNOISE réaliste.

Vu pour être annexé à la décision du Conseil d'administration de B.I.A.C. du 5 octobre 1998.

Au nom du Conseil d'administration :

Le Président,

E. WYMEERSCH