

Concours de classement des candidats-notaires pour l'année 2001

PROGRAMME

Les épreuves écrite et orale du concours porteront sur :

1° le droit notarial proprement dit, y compris la déontologie et la comptabilité notariale;

2° les matières juridiques suivantes, dans leurs rapports avec le notariat :

a) le droit civil des personnes, des biens, des successions, donations et testaments, des obligations, des contrats, des régimes matrimoniaux et des sûretés;

b) le droit commercial;

c) le droit judiciaire;

d) le droit public et administratif;

e) le droit fiscal;

f) le droit social;

g) le droit international privé;

3° la manière de gérer les contacts avec les clients d'une étude notariale, le public en général, les administrations, les professions connexes au notariat et les consœurs ou confrères;

4° l'aptitude à :

a) proposer des solutions justes et juridiquement appropriées;

b) gérer une étude notariale, organiser le travail au sein de celle-ci et contrôler les activités qui s'y développent;

c) prévoir et résoudre les conflits entre clients d'une étude notariale, entre ceux-ci et des collaborateurs d'un notaire et entre des collaborateurs eux-mêmes.

L'épreuve écrite comprendra des questions à choix multiple, des questions postulant une brève réponse, des cas pratiques et la rédaction de clauses.

L'épreuve orale consistera en un entretien au cours duquel il sera loisible aux membres de la Commission de nomination de demander au candidat :

a) de présenter ses vues sur la profession notariale, ses motivations pour une carrière dans le notariat, ainsi que son expérience acquise depuis sa sortie d'université;

b) de répondre à des questions théoriques ou pratiques sur les points 1° à 4° ci-dessus et/ou d'approfondir certains points de ses réponses à l'épreuve écrite.

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 9 mars 2001 portant approbation du programme du concours de classement des candidats-notaires pour l'année 2001.

Le Ministre de la Justice,
M. VERWILGHEN

Vergelijkend examen voor de rangschikking van kandidaat-notarissen voor het jaar 2001

PROGRAMMA

De schriftelijke en mondelinge proeven zullen over de volgende onderwerpen handelen :

1° het notarieel recht als dusdanig, met inbegrip van de deontologie en de notariële boekhouding;

2° de volgende juridische materies met betrekking tot het notariaat :

a) het personenrecht, zakenrecht, erfenissen, schenkingen en testamenten, het verbintenissenrecht, de overeenkomsten, het huwelijksvermogensrecht en de zekerheden;

b) het handelsrecht;

c) het gerechtelijk recht;

d) het publiek en administratief recht;

e) het fiscaal recht;

f) het sociaal recht;

g) het internationaal privaatrecht;

3° de menselijke aspecten in contacten met cliënten, het publiek in het algemeen, administraties, aanverwante beroepsbeoefenaars, alsmede collega's;

4° de bekwaamheid in :

a) het voorstellen van billijke en juridische geschikte oplossingen;

b) het beheer van een notariskantoor, de werkorganisatie ervan en het vermogen om de activiteiten die erin ontwikkeld worden te controleren;

c) het voorkomen van en bemiddelen bij conflicten tussen cliënten, tussen deze laatsten en medewerkers van een notaris, alsmede tussen medewerkers onderling.

De schriftelijke proef zal bestaan uit meerkeuzevragen, vragen waarop een bondig antwoord wordt gevraagd, praktische gevallen en het opstellen van clausules.

De mondelinge proef zal bestaan uit een onderhoud met de leden van de Benoemingscommissie die het vrij staat de kandidaat over het volgende te ondervragen :

a) zijn visie omtrent het notarisberoep, zijn motivaties voor een carrière in het notariaat, alsook de ervaring opgedaan sinds het afstuderen aan de universiteit;

b) antwoorden op theoretische of praktische vragen omtrent punten 1° tot 4° hierboven en/of het verder uitdiepen van antwoorden van de schriftelijke proef.

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 9 maart 2001 houdende de goedkeuring van het programma van het vergelijkend examen tot rangschikking van kandidaat-notarissen voor het jaar 2001.

De Minister van Justitie,
M. VERWILGHEN

MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 2001 — 760

[C — 2001/14045]

4 MARS 2001. — Arrêté royal portant approbation du premier avenant au contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company

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 les articles 3 à 6;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 15 février 2001;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 15 février 2001;

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

N. 2001 — 760

[C — 2001/14045]

4 MAART 2001. — Koninklijk besluit tot goedkeuring van de eerste wijziging van het beheerscontract tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Brussels International Airport Company

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 artikelen 3 tot 6;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 15 februari 2001;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 15 februari 2001;

Sur la proposition de Notre Ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le premier avenant au contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company, annexé au présent arrêté, est approuvé.

Art. 2. Le présent arrêté et son annexe entrent en vigueur le jour de leur publication au *Moniteur belge*.

Art. 3. Notre Ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 4 mars 2001.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Télécommunications
et des Entreprises et Participations publiques,
R. DAEMS

Annexe

Premier avenant au contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat et la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company et approuvé par arrêté royal du 25 août 1998

Vu l'arrêté royal du 25 août 1998 portant approbation du contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat et la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company;

Vu la concertation au sein de la commission paritaire de B.I.A.C. du 15 février 2001;

Vu la décision du conseil d'administration de B.I.A.C. du 15 février 2001;

Il est convenu ce qui suit :

Entre

l'Etat belge, représenté par le Ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, dénommé ci-après "l'Etat";

et

Brussels International Airport Company, société anonyme de droit public, dont le siège est établi rue du Progrès 80, 1030 Bruxelles, représentée par le Président du conseil d'administration et l'Administrateur délégué, dénommée ci-après « B.I.A.C. ».

Article 1^{er}. L'article 8, § 1^{er} du contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat et B.I.A.C. est complété comme suit : « Dans le respect des principes de base et limites fixés dans le présent contrat de gestion, B.I.A.C. conclura au plus tard avant la saison d'hiver 2001-2002 un « service level agreement » avec Belgocontrol, après avoir recueilli l'avis de BIASCC, ayant comme objet entre autres la capacité, la ponctualité, l'échange d'informations, l'infrastructure, les terrains et bâtiments et autres aspects cruciaux du service de B.I.A.C. et de Belgocontrol. L'Administration de l'Aéronautique pourra être appelée par B.I.A.C. ou Belgocontrol à intervenir comme médiateur dans le cadre de la négociation de ce « service level agreement. »

Art. 2. L'article 18 du même contrat de gestion est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 18. § 1^{er}. B.I.A.C. perçoit pour chaque atterrissage et pour chaque décollage une redevance dont le montant est égal au produit de la formule $U \times W \times E \times D$, dans laquelle :

- U est le tarif unitaire;
- W est le poids de l'aéronef exprimé en tonnes;
- E est le facteur environnemental;
- D est le facteur de jour/de nuit.

Le tarif unitaire (U) est fixé à 56 francs maximum.

Le poids (W) s'élève à 25 tonnes minimum. Le poids (W) s'élève à 175 tonnes maximum.

Op de voordracht van Onze Minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De eerste wijziging van het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Brussels International Airport Company, opgenomen in bijlage bij dit besluit, wordt goedgekeurd.

Art. 2. Dit besluit en zijn bijlage treden in werking de dag van hun publicatie in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 3. Onze Minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 4 maart 2001.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Telecommunicatie
en Overheidsbedrijven en Participaties,
R. DAEMS

Bijlage

Eerste wijziging van het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Brussels International Airport Company en goedgekeurd bij koninklijk besluit van 25 augustus 1998

Gelet op het koninklijk besluit van 25 augustus 1998 houdende goedkeuring van het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Brussels International Airport Company;

Gelet op het overleg in het paritair comité van B.I.A.C. van 15 februari 2001;

Gelet op de beslissing van de raad van bestuur van B.I.A.C. van 15 februari 2001;

Wordt het volgende overeengekomen :

Tussen

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, hierna "de Staat" genoemd;

en

Brussels International Airport Company, naamloze vennootschap van publiek recht, met zetel Vooruitgangstraat 80, te 1030 Brussel, vertegenwoordigd door de Voorzitter van de raad van bestuur en de Gedelegeerd Bestuurder, hierna « B.I.A.C. » genoemd.

Artikel 1. Artikel 8, § 1. van het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Staat en B.I.A.C. wordt aangevuld als volgt : « Met inachtneming van de grondregelen en de grenzen bepaald door dit beheerscontract zal B.I.A.C. ten laatste voor de aanvang van het winterseizoen 2001-2002 een « service level agreement » afsluiten met Belgocontrol, na advies van het BIASCC, met als voorwerp onder andere de capaciteit, punctualiteit, informatie-uitwisseling, infrastructuur, terreinen en gebouwen en andere cruciale aspecten van dienstverlening van B.I.A.C. en Belgocontrol. Het Bestuur van de Luchtvaart kan door B.I.A.C. of Belgocontrol geroepen worden om op te treden als bemiddelaar in het kader van de onderhandelingen van dit « service level agreement. »

Art. 2. Artikel 18 van hetzelfde beheerscontract wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 18. § 1. B.I.A.C. heft voor elke landing en elke opstijging een vergoeding waarvan het product gelijk is aan het product van de formule $U \times W \times E \times D$ waarin :

- U het eenheidstarief is;
- W het gewicht van het luchtvaartuig is, uitgedrukt in ton;
- E de milieufactor is;
- D de dag/nachtfactor is.

Het eenheidstarief (U) bedraagt maximum 56 frank.

Het gewicht (W) bedraagt minimum 25 ton. Het gewicht (W) bedraagt maximum 175 ton.

Le facteur environnemental (E) est déterminé selon le tableau ci-dessous :

Catégorie - Categorie	Facteur E - E-factor
1	1.7
2	1.2
3	1.0
4	0.9

Les aéronefs sont classés en quatre catégories acoustiques. Les méthodes permettant de déterminer ces catégories sont exposées dans l'Annexe 3 au présent contrat de gestion. 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 2. Le facteur de jour/ de nuit (D) est déterminé selon le tableau ci-dessous :

1	06:00-22:59
2	23:00-05:59

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.

§ 2. Par dérogation au paragraphe précédent le poids (W) minimum pour un hélicoptère est de 5 tonnes. La redevance pour chaque atterrissage et décollage d'un hélicoptère s'élève au minimum à 450 francs. Ce paragraphe est uniquement d'application pour autant que l'hélicoptère n'utilise pas une trajectoire d'arrivée ou d'envol d'une piste, qu'il atterrisse ou décolle entre 06.00 et 22.59 heures et qu'il suive le « best practice » en matière de bruit proposé par les autorités aéroportuaires. »

Art. 3. A l'article 19 du même contrat de gestion les mots « ..., sans pouvoir être inférieures au minimum prévu à l'article 18, § 1^{er} » sont supprimés.

Art. 4. Dans l'article 20 du même contrat de gestion, le montant « 229 francs » est remplacé par « 243 francs ».

Art. 5. L'article 21 du même contrat de gestion est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 21. § 1^{er}. La redevance due pour l'utilisation par les passagers des installations aménagées et des services fournis à l'intention des passagers (à savoir passerelles, air préconditionné, special assistance, tri bagages, terminaux, installations de transfert) est fixée à 520 francs maximum par passager partant, même si celui-ci effectue un vol retour le même jour.

Cette redevance est réduite à 250 francs maximum par passager en transfert partant. Des passagers en transfert sont des passagers dont le trajet est mentionné sur un seul billet de transport, continuant leur voyage, après un atterrissage à l'aéroport de Bruxelles-National, le même jour calendrier avec un autre aéronef, mais pas vers le pays d'origine, et ce par le premier vol de liaison disponible.

La redevance sécurité par passager partant est fixée à 150 francs maximum.

Les redevances dues par le passager sont perçues par l'intermédiaire de l'exploitant de l'aéronef et leurs montants font l'objet d'une mention spéciale sur le titre de transport.

§ 2. Les redevances visées au § 1^{er} ne sont pas dues pour :

1° les enfants de moins de deux ans;

2° 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;

De milieufactor (E) wordt bepaald volgens de hierna weergegeven tabel :

De luchtvaartuigen worden ingedeeld in vier geluidscategorieën. De methoden tot vaststelling van deze categorieën worden uiteengezet in Bijlage 3 bij dit beheerscontract. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling 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 2.

De dag/nachtfactor (D) wordt bepaald volgens de hierna weergegeven tabel :

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 te uur is dat van het tijdstip waarop het luchtvaartuig de grond verlaat.

§ 2. In afwijking van de vorige paragraaf wordt voor een hefschroefvliegtuig het gewicht (W) minimum 5 ton. De vergoeding voor elke landing en opstijging van een hefschroefvliegtuig bedraagt minimum 450 frank. Deze paragraaf is enkel van toepassing voor zover het hefschroefvliegtuig geen gebruik maakt van een aan- of uitvliegrouwe van een startbaan, tussen 06.00 en 22.59 uur landt of opstijgt en op gebied van geluid de « best practice » volgt voorgesteld door de luchthavenautoriteiten. »

Art. 3. In artikel 19 van hetzelfde beheerscontract worden de woorden « ..., zonder lager te mogen zijn dan het in artikel 18, § 1, bepaalde minimum » geschrapt.

Art. 4. In artikel 20 van hetzelfde beheerscontract wordt het bedrag « 229 frank » vervangen door « 243 frank ».

Art. 5. Artikel 21 van hetzelfde beheerscontract wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 21. § 1. De vergoeding voor het gebruik door de passagiers van de ten behoeve van de passagiers aangebrachte installaties en geleverde diensten (met name loopbruggen, gekoelde lucht, special assistance, bagagesortering, luchthavengebouwen, transferinstallaties) bedraagt maximum 520 frank per vertrekkende passagier, ook wanneer deze nog dezelfde dag een terugvlucht uitvoert.

Deze vergoeding wordt herleid tot maximum 250 frank per vertrekkende transferpassagier. Transferpassagiers zijn passagiers wier reisweg op één enkel vervoerbiljet vermeld is, en welke hun reisweg na een landing op de luchthaven Brussel-Nationaal op dezelfde kalenderdag met een ander luchtvaartuig verder zetten, maar niet naar het land van herkomst en dit met de eerst beschikbare verbindingsvlucht.

De veiligheidsvergoeding per vertrekkende passagier bedraagt maximum 150 frank.

De vergoedingen verschuldigd door de passagier worden door tussenkomst van de exploitant van het luchtvaartuig geheven en de bedragen ervan worden afzonderlijk op het vervoerbiljet vermeld.

§ 2. De in § 1 bedoelde vergoedingen zijn niet verschuldigd voor :

1° kinderen onder de twee jaar;

2° de transitpassagiers 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;

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 24. »

Art. 6. L'article 22 du même contrat de gestion est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 22. § 1^{er}. Lorsqu'entre 6 heures et 23 heures (heure locale), un aéronef est stationné plus de six heures 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.

§ 2. La redevance pour l'utilisation d'air préconditionné est comprise pour la moitié dans la redevance pour les passagers partants. Pour l'approvisionnement d'aéronefs en électricité et pour la partie non indemnisée par les passagers pour l'utilisation d'air préconditionné, une redevance est fixée dont le montant combiné tient compte de la capacité maximale de l'aéronef en termes de passagers, selon le tableau ci-dessous :

Passagers (maximum)	(Air préconditionné et électricité par quart d'heure, avec un minimum de quatre)
—	—
Passagers (maximum)	Gekoelde lucht en elektriciteit (per kwartier, minimum vier)
<100	maximum 221francs/frank maximum
<160	maximum 221 francs/frank maximum
<240	maximum 351francs/frank maximum
>240	maximum 483 francs/frank maximum

Art. 7. Dans l'article 26, § 2, du même contrat de gestion les mots « articles 18, 20 et 22 » sont remplacés par « articles 18 et 20 ».

Art. 8. Dans l'article 27 du même contrat de gestion « 1996 » est remplacé par « 2000 ».

Art. 9, § 1^{er}. Dans l'article 28, § 2, du même contrat de gestion les mots « ... liées au volume d'affaires... » sont supprimés.

§ 2. L'article 28, § 3, du même contrat de gestion est remplacé par la disposition suivante : « Ces tarifs seront revus si l'exécution des investissements les plus importants qui ont un impact sur la base des coûts des activités aéroportuaires dérogent significativement au planning initialement prévu. »

Art. 10. Dans l'Annexe 3 au même contrat de gestion le point « 2. Détermination des catégories acoustiques » est remplacé par le texte suivant :

« 2. Détermination des catégories acoustiques

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

Catégorie 1 :

TOTNOISE > PRED - 4 dB

Catégorie 2 :

PRED - 12 dB < TOTNOISE ≤ PRED - 4 dB

Catégorie 3 :

PRED - 20 dB < TOTNOISE ≤ PRED - 12 dB

Catégorie 4 :

PRED - 20 dB ≤ TOTNOISE

Art. 11. Les articles 2 à 10 du présent avenant sont applicables à partir du 1^{er} avril 2001.

Fait à Bruxelles, le 15 février 2001 en deux exemplaires originaux, chaque partie reconnaissant avoir reçu un exemplaire.

Au nom de B.I.A.C. :

Le Président,

E. WYMEERSCH

L'Administrateur délégué,

P. KLEES

L'Etat belge

Le Ministre des Télécommunications
et des Entreprises et Participations publiques,

R. DAEMS

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 24. »

Art. 6. Artikel 22 van hetzelfde beheerscontract wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 22 § 1. Indien een luchtvaartuig tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd) langer dan zes uur wordt gestationeerd op een standplaats die is uitgerust met een loopbrug, zodat BIAC deze niet kan aanwenden voor het inschepen of ontschepen van passagiers, is de exploitant van het luchtvaartuig een bedrag verschuldigd van 500 frank per uur vanaf het begin van de stationering.

§ 2. De vergoeding voor het gebruik van gekoelde lucht zit voor de helft vervat in de vergoeding voor vertrekkende passagiers. Voor de bevoorrading van luchtvaartuigen met elektriciteit en voor het niet door de passagier vergoede gedeelte van het gebruik van gekoelde lucht, wordt een vergoeding vastgesteld waarvan het samengestelde bedrag afhangt van de maximum capaciteit van het luchtvaartuig in passagiers, volgens de hierna weergegeven tabel :

Art. 7. In artikel 26, § 2, van hetzelfde beheerscontract worden de woorden « artikelen 18, 20 en 22 » vervangen door « artikelen 18 en 20 ».

Art. 8. In artikel 27 van hetzelfde beheerscontract wordt « 1996 » vervangen door « 2000 ».

Art. 9, § 1. In artikel 28, § 2, van hetzelfde beheerscontract worden de woorden « ... volgens het volume van transacties... » geschrapt.

§ 2. Artikel 28, § 3, van hetzelfde beheerscontract wordt vervangen door de volgende bepaling : « Deze tarieven zullen herzien worden indien de uitvoering van de belangrijkste investeringsprojecten die een impact hebben op de kostenbasis van de luchtvaartactiviteiten significant afwijkt van de vooropgestelde planning. »

Art. 10. In Bijlage 3 bij hetzelfde beheerscontract wordt punt « 2. Bepaling van de geluidscategorieën » vervangen door de volgende tekst :

« 2. Bepaling van de geluidscategorieën

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

Categorie 1 :

TOTNOISE > PRED - 4 dB

Categorie 2 :

PRED - 12 dB < TOTNOISE ≤ PRED - 4 dB

Categorie 3 :

PRED - 20 dB < TOTNOISE ≤ PRED - 12 dB

Categorie 4 :

PRED - 20 dB ≤ TOTNOISE »

Art. 11. De artikelen 2 tot 10 van de huidige wijziging zijn toepasselijk vanaf 1 april 2001.

Gedaan te Brussel op 15 februari 2001 in twee originele exemplaren en waarvan elke partij erkent een exemplaar te hebben ontvangen.

Namens B.I.A.C. :

De Voorzitter,

E. WYMEERSCH

De Gedelegeerd Bestuurder,

P. KLEES

De Belgische Staat

De Minister van Telecommunicatie
en Overheidsbedrijven en Participaties,

R. DAEMS