

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 2001 — 810 [C — 2001/14049]

13 MARS 2001. — Arrêté ministériel portant approbation du règlement du Conseil d'Administration de B.I.A.C. modifiant le règlement du 5 octobre 1998 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, modifié par le règlement du 17 décembre 1998

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

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

Vu le contrat de gestion conclu entre l'Etat belge et B.I.A.C. le 14 août 1998, approuvé par l'arrêté royal du 25 août 1998 tel que modifié par l'avenant conclu le 15 février 2001 entre les mêmes parties, approuvé par arrêté royal du 4 mars 2001,

Arrête :

Article 1^{er}. Le règlement du Conseil d'Administration de B.I.A.C., annexé au présent arrêté, du 15 février 2001 modifiant le règlement du 5 octobre 1998 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, modifié par le règlement du 17 décembre 1998, est approuvé.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} avril 2001.
Brussel, le 13 mars 2001.

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

—————
B.I.A.C., S.A. de droit public

Règlement du Conseil d'Administration modifiant le règlement du 5 octobre 1998 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, modifié par le règlement du 17 décembre 1998.

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 le contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat et la société anonyme de droit public "Brussels Airport Terminal Company", notamment l'article 28, approuvé par l'arrêté royal du 25 août 1998;

Vu le règlement arrêté le 15 décembre 2000 par le conseil d'administration, non approuvé par la Ministre de la Mobilité et des Transports;

Vu la délibération du Conseil d'Administration de ce jour,

Arrête :

Article 1^{er}. L'article 1^{er} du règlement du Conseil d'Administration du 5 octobre 1998 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, modifié par le règlement du 17 décembre 1998, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 1^{er}. § 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.

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

MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR

N. 2001 — 810 [C — 2001/14049]

13 MAART 2001. — Ministerieel besluit houdende goedkeuring van het reglement van de Raad van Bestuur van B.I.A.C. van 5 oktober 1998 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 economische overheidsbedrijven, gewijzigd bij het reglement van 17 december 1998

De Minister van Mobiliteit en Vervoer

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

Gelet op het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Belgische Staat en B.I.A.C., goedgekeurd door het koninklijk besluit van 25 augustus 1998, zoals gewijzigd door de avenant afgesloten op 15 februari 2001 tussen dezelfde partijen, goedgekeurd door het koninklijk besluit van 4 maart 2001,

Besluit :

Artikel 1. Het reglement van de Raad van Bestuur van B.I.A.C., opgenomen in bijlage bij dit besluit, van 15 februari 2001 tot wijziging van het reglement van 5 oktober 1998 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 economische overheidsbedrijven, gewijzigd bij het reglement van 17 december 1998 wordt goedgekeurd.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking op 1 april 2001.
Brussel, 13 maart 2001.

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

—————
B.I.A.C., N.V. van publiek recht

Reglement van de Raad van Bestuur tot wijziging van het reglement van 5 oktober 1998 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 economische overheidsbedrijven, gewijzigd bij het reglement van 17 december 1998.

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 het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht "Brussels Airport Terminal Company", inzonderheid op artikel 28, goedgekeurd bij het koninklijk besluit van 25 augustus 1998;

Gelet op het reglement vastgesteld op 15 december 2000 door de raad van bestuur, niet goedgekeurd door de Minister van Mobiliteit en Vervoer;

Gelet op de beraadslaging van de Raad van Bestuur van heden,

Besluit :

Artikel 1. Artikel 1 van het reglement van de Raad van Bestuur van 5 oktober 1998 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 economische overheidsbedrijven, gewijzigd bij het reglement van 17 december 1998, wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 1. § 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 milieufactoor is;
- D de dag/nachtfactor is.

Het eenheidstarief (U) bedraagt 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 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 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 où décolle entre 6.00 et 22.59 heures et qu'il suive le "best practice" en matière de bruit proposé par les autorités aéroportuaires. »

Art. 2. A l'article 2 du même règlement les mots "... sans pouvoir être inférieures au minimum prévu à l'article 1^{er}, § 1^{er}" sont supprimés.

Art. 3. Dans l'article 3 du même règlement, le montant "229 francs" est remplacé par "243 francs".

Art. 4. L'article 4 du même règlement est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 4. § 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 par passager partant, même si celui-ci effectue un vol retour le même jour.

Cette redevance est réduite à 250 francs 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.

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.

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 bij dit reglement. 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 luchthaven autoriteiten. »

Art. 2. In artikel 2 van hetzelfde reglement worden de woorden "... zonder lager te mogen zijn dan het in artikel 1, § 1, bepaalde minimum" geschrapt.

Art. 3. In artikel 3 van hetzelfde reglement wordt het bedrag "229 frank" vervangen door "243 frank".

Art. 4. Artikel 4 van hetzelfde reglement wordt vervangen door de volgende bepalingen :

" Art. 4. § 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 520 frank per vertrekkende passagier, ook wanneer deze nog dezelfde dag een terugvlucht uitvoert.

Deze vergoeding wordt herleid tot 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 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 vervoerbewijs vermeld.

§ 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;
- 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. L'article 5 du même règlement remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 5. § 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	221frank/francs
<160	221 frank/francs
<240	351frank/francs
>240	483 frank/francs

Art. 6. Dans l'article 9. § 2 du même règlement les mots "articles 1^{er}, 3 et 5" sont remplacés par "articles 1^{er} et 3".

Art. 7. Dans l'article 10 du même règlement "1996" est remplacé par "2000".

Art. 8. Dans l'Annexe au même règlement 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. 9. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2001.

Zaventem, le 15 février 2001.

Au nom du conseil d'administration :

Le Président,

Eddy Wymeersch

§ 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° 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. Artikel 5 van hetzelfde reglement wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 5. § 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. 6. In artikel 9. § 2 van hetzelfde reglement worden de woorden "artikelen 1, 3 en 5" vervangen door "artikelen 1 en 3".

Art. 7. In artikel 10 van hetzelfde reglement wordt "1996" vervangen door "2000".

Art. 8. In de Bijlage bij hetzelfde reglement 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. 9. Het huidig reglement treedt in werking op 1 april 2001.

Zaventem, 15 februari 2001.

Namens de raad van bestuur :

De Voorzitter,

Eddy Wymeersch