

**Art. 15.** Notre Ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 11 juillet 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Economie,  
Ch. PICQUE

**Art. 15.** Onze Minister tot wiens bevoegdheid de Economische Zaken behoren, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 11 juli 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Economie,  
Ch. PICQUE

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2003 — 3127

[C — 2003/14180]

#### 23 JUI 2003. — Arrêté royal relatif à la coordination des créneaux horaires à l'aéroport de Bruxelles-National

##### RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal qui est soumis à la signature de Votre Majesté a été pris en exécution du Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. Les dispositions de ce texte permettent à un Etat membre, sur base d'une analyse de capacité effectuée selon des méthodes généralement reconnues, de qualifier un aéroport situé sur son territoire d'entièrement coordonné afin que la capacité disponible puisse être utilisée de façon optimale.

Suite aux plaintes de compagnies de transport aérien relatives aux problèmes de capacité à l'aéroport de Bruxelles-National, l'Administration de l'Aéronautique — actuelle Direction générale Transport aérien — a demandé en 1999 à EUROCONTROL d'effectuer une analyse de la capacité côté pistes de l'aéroport de Bruxelles-National. Conformément aux dispositions du règlement susmentionné, les résultats de cette analyse ont fait l'objet d'une discussion avec tous les intéressés, notamment BIAC, exploitant de l'aéroport, BELGOCONTROL, contrôleur du trafic aérien, l'Administration de l'Aéronautique, ainsi qu'au sein du comité de coordination existant, où siègent également des représentants de compagnies aériennes, de leurs organisations représentatives, et de l'aviation générale. Tous les intéressés marquèrent leur accord sur la nécessité de qualifier l'aéroport d'entièrement coordonné.

Les résultats de l'analyse ainsi que les conclusions des intéressés furent communiqués à la Commission européenne qui insista pour qu'une analyse de capacité de l'aéroport côté ville soit effectuée. Cette analyse fut réalisée sans délai.

Entre-temps, les événements dramatiques du 11 septembre 2001 furent la cause d'une baisse drastique du trafic aérien à travers le monde. En ce qui concerne Bruxelles-National, cette diminution fut encore aggravée par les faillites de City Bird et de la plus grande compagnie de transport aérien, SABENA, qui jusque-là assumait entièrement la coordination des créneaux de l'aéroport selon les règles IATA. Il était alors en effet de pratique courante, parmi les Etats membres de l'Union européenne, que la compagnie aérienne nationale se charge de la coordination des créneaux. Dans le cadre de la révision en cours du règlement, il est prévu que la réglementation européenne exige une indépendance de fait du coordonnateur, exigence dont tient déjà compte l'arrêté qui Vous est maintenant soumis.

Suite à ce déclin du transport aérien, il était indiqué de confronter les premières analyses de capacité de l'aéroport de Bruxelles-National côté pistes et côté ville aux changements dans l'intensité du trafic. Aussi, la Direction générale Transport aérien a-t-elle demandé à EUROCONTROL de mettre à jour la précédente analyse de capacité côté pistes, tandis que l'exploitant de l'aéroport faisait de même pour la capacité côté ville. Ces analyses actualisées viennent de se terminer et ont été, comme les précédentes, discutées en présence des intéressés lors d'une réunion tenue le 13 janvier 2003 auprès de la Direction générale Transport aérien. La reprise constatée de la demande pour la prochaine saison estivale à l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que la reprise attendue du trafic aérien sur le plan mondial, font apparaître une insuffisance de la capacité que peut offrir l'aéroport de Bruxelles-National, tout au moins en périodes de pointe. Les parties intéressées en sont arrivées à une conclusion identique, à savoir que la qualification de l'aéroport de Bruxelles-National d'entièrement coordonné était toujours nécessaire.

L'arrêté soumis à Votre signature va au-devant des exigences de la réglementation européenne en ce qui concerne l'indépendance de fait du coordonnateur. Par sa constitution en a.s.b.l., qui sera désignée en

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2003 — 3127

[C — 2003/14180]

#### 23 JUNI 2003. — Koninklijk besluit betreffende de slotcoördinatie op de luchthaven Brussel-Nationaal

##### VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ter ondertekening aan Uwe Majesteit wordt voorgelegd werd genomen ter uitvoering van de Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens. Op grond van de bepalingen van deze tekst kan een Lid-Staat een luchthaven op zijn grondgebied, op grond van een capaciteitsanalyse verricht volgens algemeen erkende methodes, bestempelen als volledig gecoördineerd om zo een optimaal gebruik van beschikbare capaciteit mogelijk te maken.

Toen luchtvaartmaatschappijen zich beklaagden over capaciteitsproblemen op de luchthaven Brussel-Nationaal heeft in 1999 het toenmalige Bestuur van de Luchtvaart, nu Directoraat-generaal Luchtvaart geheten, Eurocontrol verzocht een analyse van de capaciteit aan de luchtzijde van de luchthaven Brussel-Nationaal te verrichten. Conform de bepalingen van de bovenvermelde verordening werden de resultaten van deze analyse besproken met alle betrokkenen, met name de luchthavenexploitant BIAC, de luchtverkeersleiding BELGOCONTROL, het Bestuur van de Luchtvaart en in het al opgerichte coördinatiecomité waarin naast vertegenwoordigers van de luchthavenexploitant en de luchtverkeersleiding ook vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen en hun representatieve organisaties en van de algemene luchtvaart zitting hebben. Al de betrokkenen waren het er toen over eens dat de bestempeling van de luchthaven als volledig gecoördineerd noodzakelijk was.

De resultaten van de analyse en de conclusie van alle betrokkenen werden meegedeeld aan de Europese Commissie die echter aandrong op de uitvoering van een capaciteitsanalyse aan de landzijde van de luchthaven. Deze analyse werd zonder verwijl uitgevoerd.

Ondertussen zorgden de dramatische gebeurtenissen van 11 september 2001 wereldwijd voor een drastische daling van het luchtverkeer. Wat Brussel-Nationaal betreft, werd deze daling nog verergerd door de faling van City Bird en van de grootste Belgische luchtvaartmaatschappij, SABENA, die tot dan toe volledig instond voor de slotcoördinatie van de luchthaven volgens de IATA-regels. Dat daardoor de nationale luchtvaartmaatschappij instond voor de slotcoördinatie was een verspreide praktijk in de Lid-Staten van de Europese Unie. In het licht van de aan gang zijnde herziening van de verordening, wordt voorzien dat de Europese regelgeving echter de de facto onafhankelijkheid van de coördinator zal eisen. Het koninklijk besluit dat U nu wordt voorgelegd, komt tegemoet aan deze eis.

Door deze achteruitgang van het luchtverkeer was het evenwel aangewezen de oorspronkelijke capaciteitsanalyses aan de lucht- en landzijde van Brussel-Nationaal te toetsen aan de gewijzigde verkeersintensiteit. Daarom heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart (voorheen Bestuur van de Luchtvaart) EUROCONTROL verzocht om de vorige capaciteitsanalyse aan de luchtzijde te updaten, terwijl de luchthavenexploitant hetzelfde deed wat betreft de capaciteit aan de landzijde. Deze bijgewerkte analyses werden zopas beëindigd en net als de oorspronkelijke analyses besproken met de betrokkenen tijdens een vergadering bij het Directoraat-generaal Luchtvaart op 13 januari 2003. Door de vaststelbare heropleving van de vraag voor het komende zomerseizoen op de luchthaven Brussel-Nationaal en de verwachte heropleving van het luchtverkeer wereldwijd, blijkt dat het capaciteitsaanbod op de luchthaven Brussel-Nationaal, althans tijdens de piekperiodes, onvoldoende is om hieraan te voldoen. De conclusie van de betrokken partijen is dan ook dat de bestempeling van de luchthaven Brussel-Nationaal als volledig gecoördineerd nodig blijft.

Het voorliggende koninklijk besluit komt tegemoet aan de eisen van de Europese regelgeving qua de facto onafhankelijkheid van de coördinator. Door de oprichting van een v.z.w. die zal worden

tant que coordonnateur, ce dernier sera libre de toute pression. Le système de financement choisi évite qu'une fâcheuse influence puisse être exercée par une quelconque partie intéressée : en effet, toutes les compagnies aériennes, belges comme étrangères, sont traitées sur un pied d'égalité et versent une redevance à l'exploitant de l'aéroport par créneau attribué. Ce dernier verse à son tour, intégralement, sans délai, et sans frais, cette redevance au coordonnateur aux fins de financement de son fonctionnement. De la sorte, le financement de la coordination des créneaux horaires à Bruxelles-National n'a d'impact budgétaire ni pour mon département, ni pour le Royaume.

Commentaire article par article :

#### Article 1<sup>er</sup>

Cet article prévoit la qualification de l'aéroport de Bruxelles-National d'aéroport entièrement coordonné, conformément aux dispositions du Règlement 95/93.

#### Article 2

L'article 2 habilite le Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien à désigner le coordonnateur.

#### Article 3

Cet article charge le coordonnateur d'accomplir les tâches prescrites par le règlement et le présent arrêté.

#### Article 4

Cet article règle la question du financement de la coordination des créneaux horaires de manière équitable et transparente, sans discrimination à l'égard des compagnies aériennes étrangères, dans la mesure où une redevance de coordination est perçue par slot et intégralement attribuée au fonctionnement du coordonnateur. Le fait que le coordonnateur prenne en outre la forme d'une association sans but lucratif garantit que cette redevance restera minimale.

#### Article 5

Afin de tenir compte des aspects environnementaux, cet article dispose que, lorsqu'il ne peut être satisfait à toutes les demandes de créneaux, et à priorités égales, un vol exécuté avec l'aéronef le plus efficace du point de vue acoustique reçoit la préférence, ceci afin de contribuer à l'atténuation des nuisances sonores.

#### Article 6

Cet article précise les règles à appliquer en cas de défaillance du coordonnateur dans l'exercice de ses tâches.

#### Article 7

Pour éviter toute interruption dans la coordination des créneaux, cet article précise les règles applicables dans l'hypothèse où le coordonnateur souhaite mettre fin lui-même à ses fonctions.

#### Article 8

L'article 8 impose au coordonnateur de fournir, sur demande du Ministre, tous les renseignements nécessaires.

#### Article 9

Cet article contient une énumération des faits devant être communiqués immédiatement par le coordonnateur au Ministre.

#### Article 10

Cet article prévoit, lorsque le coordonnateur est une personne morale, la communication au Ministre de tout changement dans les statuts ou la composition des organes de gestion. En outre, tous les rapports de réunion de ses organes de gestion doivent immédiatement être communiqués au Ministre.

#### Article 11

Fait obligation au coordonnateur de fournir au Ministre un rapport d'activités circonscrit à la fin de chaque période de planification horaire.

#### Article 12

L'article 12 concerne la création et les tâches du comité de coordination conformément aux dispositions du règlement. La participation à ce comité est ouverte à toutes les parties intéressées, étant entendu que le coordonnateur et un représentant de la Direction générale Transport aérien sont invités à toutes les réunions en qualité d'observateurs.

En outre, ce texte a été soumis au Conseil d'Etat pour avis dans un délai ne dépassant pas un mois, et les remarques formulées par la Section Législation ont été suivies.

aangesteld als coördinator staat deze los van elke beïnvloeding. Bovendien werd geopteerd voor een financieringssysteem dat onheuse beïnvloeding door enige betrokken partij voorkomt. Immers, alle luchtvaartmaatschappijen, zowel Belgische als buitenlandse, worden op voet van gelijkheid behandeld en storten per toegewezen slot een coördinatievergoeding aan de luchthavenexploitant. Deze laatste stort deze vergoeding integraal, zonder verwijl en kosteloos door aan de coördinator ter financiering van diens werking. De financiering van de slotcoördinatie op Brussel-Nationaal heeft op die manier geen enkele budgettaire weerslag, noch voor mijn departement, noch voor het Rijk.

Commentaar bij de artikelen :

#### Artikel 1

Dit artikel voorziet in de bestempeling van de luchthaven Brussel-Nationaal als volledig gecoördineerde luchthaven overeenkomstig de bepalingen van de Verordening 95/93.

#### Artikel 2

Artikel 2 machtigt de Minister belast met het Directoraat-generaal Luchtvaart om de coördinator aan te stellen.

#### Artikel 3

Dit artikel belast de coördinator met het uitvoeren van de taken waarin de verordening en dit besluit voorzien.

#### Artikel 4

Dit artikel regelt de financiering van de slotcoördinatie op een billijke en transparante manier zonder discriminatie ten aanzien van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen aangezien per slot een coördinatievergoeding wordt geheven die integraal ten goede komt aan de werking van de coördinator. Doordat de coördinator bovendien de vorm van een vereniging zonder winstoogmerk aanneemt, staat dit garant voor een minimale coördinatievergoeding.

#### Artikel 5

Om rekening te houden met milieuaspecten bepaalt dit artikel dat ingeval niet alle slotaanvragen ingewilligd kunnen worden, bij gelijke prioriteit, een vlucht uitgevoerd met het akoestisch meest doeltreffende vliegtuig de voorrang krijgt, hetgeen ten goede moet komen aan de beperking van de lawaaihinder.

#### Artikel 6

Dit artikel bevat de nadere regelen die worden gehanteerd in geval van tekortkomingen van de coördinator bij het verrichten van zijn taken.

#### Artikel 7

Om te voorkomen dat een vacuüm zou ontstaan in de slotcoördinatie bepaalt dit artikel de nadere regels ingeval de coördinator zelf zijn functie wenst te beëindigen.

#### Artikel 8

Artikel 8 bepaalt dat de coördinator op verzoek van de Minister hem alle nodige inlichtingen dient te verstrekken.

#### Artikel 9

Dit artikel bevat een opsomming van feiten die door de coördinator onverwijld aan de Minister meegedeeld dienen te worden.

#### Artikel 10

Dit artikel voorziet in de mededeling aan de Minister van iedere wijziging van de statuten of de samenstelling van de beheersorganen wanneer de coördinator een rechtspersoon is. Tevens dienen alle verslagen van de vergaderingen van zijn beheersorganen onverwijld aan de Minister bezorgd te worden.

#### Artikel 11

Verplichting voor de coördinator om aan het einde van elke dienstregelingsperiode een omstandig activiteitenverslag aan de Minister te bezorgen.

#### Artikel 12

Artikel 12 betreft de instelling en de taken van het coördinatiecomité conform de bepalingen van de verordening. Het lidmaatschap van dit comité staat open voor alle betrokken partijen met dien verstande dat de coördinator en een vertegenwoordiger van het Directoraat-generaal Luchtvaart op alle vergaderingen worden uitgenodigd als waarnemer.

Bovendien is de tekst aan de Raad van State voorgelegd om binnen een maand advies te verstrekken en werden de opmerkingen van de Afdeling Wetgeving gevolgd.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté,  
les très respectueux  
et très fidèles serviteurs.

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,  
Mme L. ONKELINX

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

**23 JUIN 2003. — Arrêté royal relatif à la coordination  
des créneaux horaires à l'aéroport de Bruxelles-National**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5, § 1<sup>er</sup>, modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu la délibération du Conseil des Ministres le 24 janvier 2003 sur la demande d'avis à donner par le Conseil d'Etat dans un délai ne dépassant pas un mois;

Vu l'avis du Conseil d'Etat donné le 10 mars 2003, en application de l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat,

Considérant que les priorités entre transporteurs aériens pour l'attribution de créneaux horaires sont régies notamment par :

— le Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté;

— les directives de l'IATA;

— d'autres règles internationales applicables;

Considérant que l'article 18, § 1<sup>er</sup>, dernier alinéa, du contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat et la société anonyme Brussels Airport Terminal Company, introduit par le troisième avenant du 15 juillet 2002 et approuvé par arrêté royal du 18 juillet 2002, autorise la société anonyme Brussels International Airport Company à percevoir pour chaque atterrissage et décollage une redevance pour la coordination des slots;

Sur la proposition de Notre Ministre chargée de la Mobilité et des Transports et de Notre Ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Pour l'exécution du Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, et pour l'application du présent arrêté, l'aéroport de Bruxelles-National est qualifié d'aéroport entièrement coordonné.

**Art. 2.** Après consultation des transporteurs aériens qui effectuent chaque année plus de cent vols à destination et au départ de l'aéroport de Bruxelles-National, leurs organisations représentatives, l'exploitant de l'aéroport et l'autorité responsable du contrôle du trafic aérien, le Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien désigne, par arrêté, le coordonnateur de l'aéroport de Bruxelles-National.

**Art. 3.** Le coordonnateur accomplit les tâches prévues dans le présent arrêté et dans le règlement (CEE) n° 95/93.

**Art. 4.** L'exploitant de l'aéroport verse sans délai, intégralement et sans frais le produit de la redevance pour la coordination des slots au coordonnateur aux fins de financement de son fonctionnement.

**Art. 5. § 1<sup>er</sup>.** Lorsque toutes les demandes de créneaux horaires formulées par les transporteurs concernés ne peuvent être satisfaites, un créneau horaire est attribué, entre avions bénéficiant de priorités égales en vertu des dispositions communautaires ou internationales en vigueur, à l'avion le plus efficace au niveau acoustique conformément aux dispositions du § 3.

§ 2. L'avion le moins prioritaire au vu du § 1<sup>er</sup> se verra attribuer un autre créneau horaire s'approchant le plus possible du milieu de la journée.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,  
van Uwe Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaars.

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,  
Mevr. L. ONKELINX

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

**23 JUNI 2003. — Koninklijk besluit betreffende de slotcoördinatie  
op de luchthaven Brussel-Nationaal**

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5, § 1, gewijzigd door de wet van 2 januari 2001;

Gelet op het besluit van de Ministerraad van 24 januari 2003 over het verzoek om advies door de Raad van State binnen een termijn van een maand;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 10 maart 2003, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Overwegende dat de prioriteiten tussen luchtvaartmaatschappijen voor de toewijzing van slots onder meer geregeld worden door :

— de Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens;

— de richtlijnen van IATA;

— andere toepasselijke internationale regels;

Overwegende dat artikel 18, § 1, laatste lid, van het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Staat en de naamloze vennootschap Brussels Airport Terminal Company, ingevoerd door de derde wijziging van 15 juli 2002 goedgekeurd bij koninklijk besluit van 18 juli 2002, de naamloze vennootschap Brussels International Airport Company machtigt voor elke landing en elke opstijging een slotcoördinatievergoeding te heffen;

Op de voordracht van Onze Minister belast met Mobiliteit en Vervoer en van Onze Minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Voor de tenuitvoerlegging van verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens en voor de toepassing van dit besluit, wordt de luchthaven Brussel-Nationaal bestempeld als een volledig gecoördineerde luchthaven.

**Art. 2.** Na raadpleging van de luchtvaartmaatschappijen die elk jaar meer dan honderd vluchten naar en van de luchthaven Brussel-Nationaal uitvoeren, hun representatieve organisaties, de luchthaven-exploitant en de luchtverkeersleidingautoriteit, wijst de Minister belast met het Directoraat-generaal Luchtvaart, bij besluit, de coördinator van de luchthaven Brussel-Nationaal aan.

**Art. 3.** De coördinator vervult de taken waarin dit besluit en de verordening (EEG) nr. 95/93 voorzien.

**Art. 4.** De luchthavenexploitant stort zonder verwijl, integraal en zonder kosten de opbrengst van de slotcoördinatievergoeding door aan de coördinator ter financiering van zijn werking.

**Art. 5. § 1.** Wanneer niet alle slotaanvragen ingediend door de betrokken luchtvervoerders kunnen worden ingewilligd, wordt tussen vliegtuigen, die krachtens geldende communautaire of internationale regels dezelfde prioriteit genieten, de slot toegewezen aan het akoestisch meest doeltreffende vliegtuig overeenkomstig de bepalingen van § 3.

§ 2. Het vliegtuig met de laagste prioriteit volgens § 1 krijgt een andere slot zoveel mogelijk tegen het midden van de dag toegewezen.

§ 3. L'efficacité acoustique pour chaque type d'appareil est fixée selon la formule suivante :

$$\text{Efficacité acoustique} = [10^{(B-85)/10}] / N$$

où :

1° la variable B représente :

a) pour tout atterrissage : la moyenne, par type d'avion, des niveaux sonores certifiés en EPNdB, mesurés au point de référence à l'approche, à la masse d'atterrissage maximale, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI, moins 9 EPNdB;

b) pour tout décollage : la moitié de la somme des moyennes, par type d'avion, des niveaux sonores certifiés en EPNdB, mesurés aux points de mesure latéral et de survol au décollage, à la masse de décollage maximale, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI;

2° la variable N représente le nombre de sièges moyen par type d'appareil.

Le nombre de sièges moyen et la moyenne des niveaux sonores par type d'avion sont déterminés par le coordonnateur de l'aéroport de Bruxelles-National et transmis, assortis de l'avis du comité de coordination, pour approbation au Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien ou à son délégué.

**Art. 6.** En cas d'inexécution totale ou partielle de ses tâches, le Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien informe le coordonnateur, par lettre recommandée, des manquements qu'il lui reproche afin que le coordonnateur prenne sans délai les mesures pour y remédier.

En cas d'inexécution persistante ou de manquements graves, le Ministre peut, par arrêté, et après avoir entendu le coordonnateur, mettre fin à la désignation.

La décision du Ministre est notifiée par lettre recommandée au coordonnateur. Elle devient effective au moment de la désignation du nouveau coordonnateur et au plus tôt un mois à dater de la notification. Le Ministre désigne dans un délai de quatre mois prenant cours à compter de ladite notification, un nouveau coordonnateur.

**Art. 7.** Le coordonnateur désirant mettre lui-même un terme à ses fonctions en informe le Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien par lettre recommandée. Le coordonnateur ne peut cesser ses fonctions qu'après l'écoulement d'un délai de quatre mois prenant cours le jour de l'envoi de sa lettre recommandée.

**Art. 8.** Sur demande du Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien, le coordonnateur lui fournit toutes les informations nécessaires concernant l'attribution des créneaux horaires de l'aéroport de Bruxelles-National.

**Art. 9.** Le coordonnateur informe immédiatement le Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien des faits suivants :

1° une possibilité de distorsion de concurrence relevant de l'article 11 du règlement (CEE) n° 95/93;

2° des vols réalisés, de manière répétée, selon des horaires différents des créneaux horaires tels qu'attribués en application du règlement (CEE) n° 95/93 et du présent arrêté.

**Art. 10.** Si le coordonnateur est une personne morale, il informe immédiatement le Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien de toute modification des statuts ou de la composition des organes de gestion.

En outre, il lui communique immédiatement l'ensemble des procès-verbaux des réunions de ses organes de gestion.

**Art. 11.** A la fin de chaque période de planification horaire, le coordonnateur communique au Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien un rapport d'activité, précisant notamment :

1° le nombre de créneaux horaires attribués à chaque transporteur aérien;

2° les demandes de créneaux horaires qui n'ont finalement pu être satisfaites, classées dans l'ordre chronologique pour chaque transporteur aérien;

3° le montant des redevances versées pour la coordination des créneaux horaires et leur affectation;

4° le mode de répartition des créneaux horaires sur une période d'une semaine;

§ 3 De akoestische doeltreffendheid van elk type toestel wordt bepaald volgens de volgende formule :

$$\text{Akoestische doeltreffendheid} = [10^{(B-85)/10}] / N$$

waarin :

1° de variabele B vertegenwoordigt :

a) voor elke landing : het gemiddelde, per vliegtuigtype, van de gecertificeerde geluidsniveaus in EPNdB gemeten op het naderingsreferentiepunt, bij de maximale landingsmassa, overeenkomstig de voorschriften van bijlage 16 van ICAO, min 9 EPNdB;

b) voor elke opstijging : de helft van de som van de gemiddelden, per vliegtuigtype, van de gecertificeerde geluidsniveaus, in EPNdB, gemeten op het laterale meetpunt en op het meetpunt overgevlogen bij het opstijgen, bij de maximale opstijgmassa, overeenkomstig de voorschriften van bijlage 16 van ICAO;

2° de variabele N het gemiddelde aantal zetels per vliegtuigtype vertegenwoordigt.

Het gemiddelde aantal zetels en het gemiddelde van de geluidsniveaus per vliegtuigtype worden bepaald door de coördinator van de luchthaven Brussel-Nationaal en samen met het advies van het coördinatiecomité, ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister belast met het Directoraat-generaal Luchtvaart of aan zijn gemachtigde.

**Art. 6.** In geval van volledige of gedeeltelijke niet-uitvoering van zijn taken, licht de Minister belast met het Directoraat-generaal Luchtvaart de coördinator per aangetekend schrijven in over de tekortkomingen die hij hem verwijt opdat de coördinator onverwijld de maatregelen neemt om deze toestand te verhelpen.

In geval van aanhoudende niet-uitvoering of ernstige tekortkomingen, kan de Minister bij besluit, en na de coördinator gehoord te hebben, een einde maken aan de aanwijzing.

De beslissing van de Minister wordt per aangetekend schrijven ter kennis gebracht van de coördinator. Zij treedt in werking op het ogenblik van de aanwijzing van de nieuwe coördinator en ten vroegste een maand na de kennisgeving. De Minister wijst binnen een termijn van vier maanden, die ingaat vanaf deze kennisgeving, een nieuwe coördinator aan.

**Art. 7.** De coördinator die zelf zijn functie wenst te beëindigen, brengt de Minister belast met het Directoraat-generaal Luchtvaart hiervan op de hoogte per aangetekend schrijven. De coördinator mag zijn functie pas beëindigen na verloop van een termijn van vier maanden die ingaat op de dag van het versturen van zijn aangetekend schrijven.

**Art. 8.** Op verzoek van de Minister belast met het Directoraat-generaal Luchtvaart verschaft de coördinator hem alle nodige inlichtingen betreffende de toewijzing van slots op de luchthaven Brussel-Nationaal.

**Art. 9.** De coördinator deelt aan de Minister belast met het Directoraat-generaal Luchtvaart onmiddellijk de volgende feiten mee :

1° een mogelijke verstoring van de mededinging die onder artikel 11 van verordening (EEG) nr. 95/93 valt;

2° het herhaaldelijk uitvoeren van vluchten op andere tijdstippen dan de slots die met toepassing van verordening (EEG) nr. 95/93 en met dit besluit werden toegewezen.

**Art. 10.** Indien de coördinator een rechtspersoon is, licht hij de Minister belast met het Directoraat-generaal Luchtvaart onverwijld in over elke wijziging van de statuten of van de samenstelling van zijn beheersorganen.

Bovendien bezorgt hij hem onverwijld alle verslagen van de vergaderingen van zijn beheersorganen.

**Art. 11.** Aan het einde van elke dienstregelingsperiode bezorgt de coördinator de Minister belast met het Directoraat-generaal Luchtvaart een activiteitenverslag, waarin inzonderheid de volgende gegevens worden verwerkt :

1° het aantal slots dat werd toegewezen aan elke luchtvaartmaatschappij;

2° de slotsaanvragen, in chronologische volgorde uitgesplitst voor elke luchtvaartmaatschappij, die uiteindelijk niet konden worden ingewilligd;

3° het bedrag van de gestorte slotcoördinatievergoedingen en het gebruik ervan;

4° de verdelingswijze van de slots over een periode van een week;

5° une liste des infractions constatées et des solutions apportées;

6° une évaluation bisannuelle de l'utilisation des capacités "côté ville" et "côté pistes" de l'aéroport.

**Art. 12.** § 1<sup>er</sup>. Il est créé un comité de coordination pour assister, à titre consultatif, le coordonnateur.

§ 2. Sont membres du comité de coordination :

- 1° l'exploitant de l'aéroport;
- 2° l'autorité responsable du contrôle du trafic aérien;
- 3° un représentant de l'aviation générale;
- 4° l'IATA (International Air Transport Association);
- 5° l'IACA (International Air Carrier Association).

Peuvent devenir membres du comité de coordination, les transporteurs aériens qui démontrent un intérêt pour l'obtention de créneaux horaires et qui effectuent des opérations de transport à l'aéroport de Bruxelles-National.

Un représentant de la Direction générale Transport aérien, ainsi que le coordonnateur sont invités à toutes les réunions du comité de coordination et de ses organes en qualité d'observateur.

Le secrétariat est assuré par un employé de l'exploitant de l'aéroport, qui est une personne différente de son représentant au sein de ce comité et désignée par l'assemblée générale du comité de coordination.

§ 3. Le comité de coordination a, entre autres, pour tâche de formuler des avis sur :

- 1° les possibilités d'optimiser ou d'accroître la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National;
- 2° les manières d'améliorer les conditions de trafic aérien à l'aéroport de Bruxelles-National;
- 3° l'examen des réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires;
- 4° les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués;
- 5° la formulation d'orientations pour l'attribution des créneaux horaires, compte tenu des conditions locales;
- 6° l'examen des problèmes sérieux éprouvés par les nouveaux arrivants.

**Art. 13.** Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 14.** Notre Ministre chargée de la Mobilité et des Transports et Notre Ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 23 juin 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre chargée de la Mobilité et des Transports,  
Mme L. ONKELINX

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

5° een lijst van de vastgestelde overtredingen en van de aangebrachte oplossingen;

6° om de twee jaar, een evaluatie van het gebruik van de capaciteit "landzijde" en "luchtzijde" van de luchthaven.

**Art. 12.** § 1. Er wordt een coördinatiecomité ingesteld dat de coördinator van advies moet dienen.

§ 2. Zijn lid van het coördinatiecomité :

- 1° de luchthavenexploitant;
- 2° de luchtverkeersleidingautoriteit;
- 3° een vertegenwoordiger van de algemene luchtvaart;
- 4° IATA (International Air Transport Association);
- 5° IACA (International Air Carrier Association).

De luchtvaartmaatschappijen die belang tonen voor het verkrijgen van slots en die luchtvervoeroperaties verrichten op de luchthaven Brussel-Nationaal, kunnen eveneens lid worden van het coördinatiecomité.

Een vertegenwoordiger van het Directoraat-generaal Luchtvaart evenals de coördinator worden in de hoedanigheid van waarnemer uitgenodigd op alle vergaderingen van het coördinatiecomité en van zijn organen.

Het secretariaat wordt waargenomen door een werknemer van de luchthavenexploitant, die een andere persoon is dan de vertegenwoordiger ervan binnen dit comité en aangesteld wordt door de algemene vergadering van het coördinatiecomité.

§ 3. Het coördinatiecomité heeft onder andere als taak het verstrekken van advies over :

- 1° de mogelijkheden om de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal te optimaliseren of te vergroten;
- 2° de manieren om de luchtverkeersvoorwaarden op de luchthaven Brussel-Nationaal te verbeteren;
- 3° het onderzoek van klachten over de toewijzing van slots;
- 4° de methoden om het gebruik van de toegewezen slots te controleren;
- 5° het formuleren van richtsnoeren voor de toewijzing van slots met inachtneming van de lokale omstandigheden;
- 6° het onderzoek van ernstige problemen waarmee nieuwe gegadigden te kampen hebben.

**Art. 13.** Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

**Art. 14.** Onze Minister belast met Mobiliteit en Vervoer en Onze Minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 23 juni 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister belast met Mobiliteit en Vervoer,  
Mevr. L. ONKELINX

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

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

F. 2003 — 3128

[C - 2003/03401]

15 JUILLET 2003. — Arrêté royal modifiant les arrêtés royaux n<sup>os</sup> 1, 4, 24 et 42 relatifs à la taxe sur la valeur ajoutée (1)

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté européenne, approuvé par la loi du 2 décembre 1957, notamment l'article 93;

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIEN

N. 2003 — 3128

[C - 2003/03401]

15 JULI 2003. — Koninklijk besluit tot wijziging van de koninklijke besluiten nrs. 1, 4, 24 en 42 met betrekking tot de belasting over de toegevoegde waarde (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Verdrag van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Gemeenschap, goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957, inzonderheid op artikel 93;