

2° blijven, onder voorbehoud van hetgeen is bepaald in artikel 7, de bestaande regels, inzonderheid inzake statuut, bestuur, boekhouding, rekeningen en toezicht, die voortvloeien uit de overeenkomst van 1 juni 1994 op het Fonds van toepassing.

Art. 7. § 1. Na uitvoering van de taken bedoeld in artikel 3, beëindigt de Koning op de door Hem vastgestelde datum de mandaten van de bestuurders van het Fonds die door de Regeringen van de Gewesten zijn benoemd.

Vanaf deze datum en tot op het ogenblik dat het Fonds wordt afgeschaft, wordt de raad van bestuur samengesteld uit zes bestuurders, drie Franstaligen en drie Nederlandstaligen, die door de Koning worden benoemd op voordracht van de Ministers van Begroting en Financiën.

De Koning duidt op voorstel van de raad van bestuur onder de zes bestuurders een voorzitter aan.

De voorzitter wordt aangesteld voor een periode van één jaar.

De beslissingen worden genomen bij meerderheid van stemmen van de aanwezige bestuurders.

Bij staking van stemmen is de stem van de voorzitter doorslaggevend.

§ 2. Vanaf de datum bedoeld in § 1, eerste lid, en tot op het ogenblik dat het Fonds wordt afgeschaft, worden de leidend ambtenaar en, in voorkomend geval, zijn tweetalig adjunct door de Koning benoemd op een kandidatenlijst die opgesteld wordt door de raad van bestuur.

Art. 8. Artikel 2, § 2, tweede lid, van deze overeenkomst wordt opgeheven op 1 januari 2055.

Art. 9. Deze overeenkomst wijzigt en vervolledigt met ingang van 29 december 2003, de overeenkomst van 1 juni 1994.

Brussel, 16 december 2003.

De Minister van Financiën,
D. REYNDERS

De Minister van Begroting,
J. VANDE LANOTTE

De Minister van Financiën en Begroting
van de Vlaamse regering,
D. VAN MECHELEN

De Minister van Financiën en Begroting
van de Waalse Gewestregering,
M. DAERDEN

De Minister van Financiën en Begroting
van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
G. VANHENGEL

2° sous réserve de ce qui est déterminé à l'article 7, les règles existantes qui découlent de l'accord du 1^{er} juin 1994 restent applicables au Fonds, en particulier celles concernant le statut, la gestion, la comptabilité, les comptes et le contrôle.

Art. 7. § 1^{er}. Après exécution des tâches visées à l'article 3, le Roi met fin, à la date fixée par Lui, aux mandats des administrateurs du Fonds qui ont été nommés par les Gouvernements des Régions.

A partir de cette même date, et jusqu'au moment où le Fonds est supprimé, le conseil d'administration est composé de six administrateurs, 3 francophones et 3 néerlandophones nommés par le Roi, sur proposition des Ministres du Budget et des Finances.

Le Roi désigne, sur proposition du conseil d'administration, un président parmi les 6 administrateurs.

Le président est nommé pour une période d'un an.

Les décisions sont prises à la majorité des voix des administrateurs présents.

En cas de parité des suffrages, la voix du président est déterminante.

§ 2. A partir de la date visée au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, et jusqu'au moment où le Fonds est supprimé, le fonctionnaire dirigeant et, le cas échéant, son adjoint bilingue, sont nommés par le Roi sur une liste de candidats établie par le conseil d'administration.

Art. 8. L'article 2, § 2, alinéa 2, de cet accord prend fin au 1^{er} janvier 2055.

Art. 9. Cet accord modifie et complète l'accord du 1^{er} juin 1994, à compter du 29 décembre 2003.

Bruxelles, le 16 décembre 2003.

Le Ministre des Finances,
D. REYNDERS

Le Ministre du Budget,
J. VANDE LANOTTE

Le Ministre des Finances et du Budget
du Gouvernement flamand,
D. VAN MECHELEN

Le Ministre des Finances et du Budget
du Gouvernement régional wallon,
M. DAERDEN

Le Ministre des Finances et du Budget
du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
G. VANHENGEL

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 2822

[C — 2004/14133]

21 JUNI 2004. — Koninklijk besluit betreffende de toekenning van de exploitatie licentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.

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

Gelet op de programmawet van 30 december 2001, inzonderheid op de artikelen 157, 158, 160, 163 en 164 zoals gewijzigd door artikel 39 van de programmawet van 5 augustus 2003;

Gelet op het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, inzonderheid artikel 26;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, opgegeven op 20 november 2003;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 20 november 2003;

Gelet op het besluit van de Ministerraad van 21 november 2003 over het verzoek om advies door de Raad van State binnen een termijn van een maand;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 2822

[C — 2004/14133]

21 JUIN 2004. — Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

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

Vu la loi-programme du 30 décembre 2001, notamment les articles 157, 158, 160, 163 et 164 tel que modifié par l'article 39 de la loi-programme du 5 août 2003;

Vu l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, notamment l'article 26;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 20 novembre 2003;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 20 novembre 2003;

Vu la délibération du Conseil des Ministres le 21 novembre 2003 sur la demande d'avis à donner par le Conseil d'Etat dans un délai ne dépassant pas un mois;

Gelet op het advies 36.367/4 van de Raad van State, gegeven op 14 januari 2004, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — *Définitions*

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

- 1^o de A.C.I. : de « Airport Council International »;
- 2^o de luchtvaartactiviteiten : de activiteiten uitgeoefend op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal, in rechtstreeks verband met de luchtvaart;
- 3^o de gereguleerde activiteiten : de luchtvaartactiviteiten waarvan de inkomsten die de houder kan ontvangen, gecontroleerd worden, namelijk :
 - a) het landen en opstijgen van vliegtuigen;
 - b) het stationeren van vliegtuigen;
 - c) het gebruik door de passagiers van de installaties die te hunner beschikking staan;
 - d) de brandstofvoorziening voor de vliegtuigen door middel van gecentraliseerde infrastructuur;
 - e) de verrichtingen met het oog op het verzekeren van de veiligheid van de passagiers en de veiligheid van de luchthaveninstallaties;
- 4^o de subsidiërende activiteiten : de niet-gereguleerde activiteiten binnen de luchthaveninstallaties die in overweging worden genomen voor een gedeeltelijke subsidiëring van de gereguleerde activiteiten krachtens het mechanisme van de controle der inkomsten « aangepaste single till ». Deze activiteiten zijn :
 - a) het verlenen van grondafhandelingsdiensten;
 - b) het ter beschikking stellen van de gebruikers tegen betaling van commerciële oppervlakten, incheckbalies en balies tot verkoop van tickets, bureaus en werkruimtes;
 - c) het uitbaten, rechtstreeks of onrechtstreeks, van winkels, restaurants en diverse diensten toegankelijk voor de passagiers;
 - d) het uitbaten, rechtstreeks of onrechtstreeks, van parkings voor auto's toegankelijk voor de passagiers, hun gezelschap en het personeel van de gebruikers;
 - e) de publiciteit binnen de luchthaveninstallaties, en
 - f) het voorzien van de vliegtuigen van air-conditioning en elektriciteit;
- 5^o de luchthaven Brussel-Nationaal : het luchthavenplatform dat de terreinen omvat die door de Staat werden overgedragen aan B.I.A.C. krachtens het koninklijk besluit van 30 december 2001 waarbij de Staat wordt gemachtigd om onroerende goederen aan de naamloze vennootschap van publiek recht « Brussels International Airport Company » te verkopen en de aangrenzende terreinen die de licentiehouder in de toekomst zal verwerven;
- 6^o referentieluchthavens : de omliggende luchthavens met een profiel vergelijkbaar met de Luchthaven Brussel-Nationaal zoals de luchthavens van Frankfurt, Parijs-Charles de Gaulle, London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol, Kopenhagen, Wenen en Zürich;
- 7^o het A.O.C. - Brussels : het « Airline Operators Committee - Brussels », dat de station managers van de gebruikers die werkzaam zijn op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal, verenigt;
- 8^o B.I.A.C. : de naamloze vennootschap « Brussels International Airport Company » met maatschappelijke zetel te 1030 Brussel, Vooruitgangstraat 80, bus 2;
- 9^o de E.C.B. : de Europese Commissie voor de Burgerluchtvaart opgericht krachtens Aanbeveling nr. 28 aangenomen door de Conferentie voor de Coördinatie van het luchtvervoer gehouden te Straatsburg in april 1954;
- 10^o overeenkomst met betrekking tot het niveau van de dienstverlening (« service level agreement ») : overeenkomst gesloten tussen twee of meerdere partijen, die de wederzijdse dienstverleningsnormen vaststelt alsook de waarborgen die daarmee verbonden zijn;
- 11^o de « dual till » : het mechanisme van de controle der inkomsten die de houder kan ontvangen van gereguleerde activiteiten, in een situatie waarin de gereguleerde activiteiten zelf een billijke winstmarge moeten waarborgen, aan marktvoorwaarden, ter vergoeding van de

Vu l'avis 36.367/4 du Conseil d'Etat, donné le 14 janvier 2004, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Définitions*

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

- 1^o l'A.C.I. : l' « Airport Council International »;
- 2^o les activités aéronautiques : les activités exercées sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National, en rapport direct avec la navigation aérienne;
- 3^o les activités régulées : les activités aéronautiques qui sont soumises au contrôle des revenus que le titulaire peut percevoir, à savoir :
 - a) les atterrissages et décollages d'avions;
 - b) le stationnement d'avions;
 - c) l'utilisation par les passagers des installations mises à leur disposition;
 - d) l'approvisionnement en carburant pour les avions au moyen d'infrastructures centralisées;
 - e) les prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sécurité des installations aéroportuaires;
- 4^o les activités subsidiées : les activités non régulées au sein des installations aéroportuaires prises en ligne de compte pour une subsidiation partielle des activités régulées en vertu du mécanisme de contrôle des revenus du « single till adapté ». Ces activités sont :
 - a) les prestations de services en escale;
 - b) la mise à disposition aux usagers à titre onéreux de surfaces commerciales, comptoirs d'enregistrement et de vente de billets, bureaux et ateliers;
 - c) l'exploitation, directement ou indirectement, des magasins, restaurants et services divers accessibles aux passagers;
 - d) l'exploitation, directement ou indirectement, de parkings pour automobiles accessibles aux passagers, à leurs accompagnants et au personnel des usagers;
 - e) la publicité au sein des installations aéroportuaires; et
 - f) l'approvisionnement d'avions en air conditionné et en électricité;
- 5^o l'aéroport de Bruxelles-National : l'aire aéroportuaire comprenant les terrains transférés à B.I.A.C. par l'Etat en vertu de l'arrêté royal du 30 décembre 2001 autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit public « Brussels International Airport Company » et les terrains attenants que le détenteur de la licence acquerra dans le futur;
- 6^o les aéroports de référence : les aéroports environnants de profil comparable à l'aéroport de Bruxelles-National, tels que les aéroports de Francfort, Paris-Charles de Gaulle, Londres-Heathrow, Amsterdam-Schiphol, Copenhague, Vienne et Zürich;
- 7^o l'A.O.C. - Brussels : l' « Airline Operators Committee - Brussels », regroupant les chefs d'escale (« station managers ») des usagers actifs sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National;
- 8^o B.I.A.C. : la société anonyme « Brussels International Airport Company » dont le siège social est situé à 1030 Bruxelles, rue du Progrès 80, bte 2;
- 9^o la C.E.A.C. : la Commission européenne de l'Aviation civile constituée en vertu de la recommandation n° 28 adoptée par la Conférence de coordination des transports aériens tenue en avril 1954 à Strasbourg;
- 10^o convention de niveau de service (« service level agreement ») : convention passée entre deux ou plusieurs parties, fixant les normes de prestations mutuelles ainsi que les garanties qui y sont liées;
- 11^o le « dual till » : le mécanisme de contrôle des revenus que le titulaire peut percevoir des activités régulées, dans une situation où les activités régulées doivent assurer par elles-mêmes une marge bénéficiaire équitable, aux conditions du marché, en rémunération des

geïnvesteerde kapitalen en die bijgevolg moeten volstaan op zichzelf. Deze winstmarge wordt verkregen zonder subsidiëring in een « dual till »;

12° de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal : de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties en de dienstverlening bestemd voor de aankomst, het vertrek, de verplaatsing en de stationering van vliegtuigen, de behandeling van passagiers, de behandeling van bagage, post en vracht en de veiligheid en beveiliging van passagiers en luchthaveninstallaties in de luchthaven Brussel-Nationaal;

13° de formule voor de tariefcontrole : de formule bedoeld in artikel 30, 7°, van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omvorming van B.I.A.C. in een N.V. van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en bestemd om de evolutie van de inkomsten te beperken die de houder per verkeerseenheid mag innen voor de gereguleerde activiteiten;

14° de verleners van grondafhandelingsdiensten : elke natuurlijke of rechtspersoon die aan derden één of meerdere categorieën grondafhandelingsdiensten verleent;

15° de I.A.T.A. : de « International Air Transport Association », een coöperatieve naar Canadees recht, gevestigd te Montréal;

16° de luchthaveninstallaties : elk bepaald oppervlak (met gebouwen, installaties en materiaal) in hoofdzaak bestemd om te gebruiken voor de aankomst, het vertrek, het stationeren, het onderhoud, de bevoorrading, het laden, het lossen en de ontwikkelingen aan het oppervlak van de luchtvaartuigen, alsook voor het ontvangen van de passagiers;

17° de licentie : de uitbatingvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal;

18° de gecoördineerde bewegingen : de opeenvolgende bewegingen van vliegtuigen voor geplande lijnvluchten en chartervluchten, met inbegrip van militaire bewegingen en bewegingen van algemene luchtvaart;

19° de nationale en internationale normen en gebruiken : het geheel van reglementeringen die van kracht zijn in de luchtvaartsector, uitgevaardigd op internationaal (door instanties zoals de I.C.A.O., de E.C.B. of de Europese Raad) en nationaal vlak (Directoraat-generaal Luchtvaart), alsook de bijzondere reglementering en de praktijken van toepassing in de referentieluchthavens;

20° de I.C.A.O. : de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, opgericht door de Overeenkomst van Chicago betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart ondertekend op 7 december 1944, goedgekeurd bij wet van 30 april 1947;

21° de economisch regulerende overheid : de minister die het vervoer onder zijn bevoegdheden heeft of elke overheid of controle-organisme dat de minister zou kunnen vervangen door of krachtens een wet;

22° het organisme belast met de luchtverkeersleiding : Belgocontrol of haar rechtsopvolger;

23° de gereguleerde periode : periode van vijf jaar tijdens dewelke de tarieven van de gereguleerde activiteiten evolueren binnen de limieten vastgesteld bij het begin van de periode. De eerste gereguleerde periode begint op de 1e april of de 1e oktober die ten minste negen maanden volgt na de inwerkingtreding van dit besluit;

24° het tariefsysteem : het coherent gestructureerd geheel van de tarieven van de gereguleerde activiteiten;

25° de « aangepaste single till » : het mechanisme van de controle der inkomsten die de houder kan ontvangen van de gereguleerde activiteiten, dat een subsidiëring van de gereguleerde activiteiten door de subsidiërende activiteiten bevat ten gunste van de passagiers en de luchtvaartmaatschappijen; het adjectief « aangepast » onderstreept, onder andere, de graad van de gedeeltelijke subsidiëring en de voorziene stimulansen met het oog op de ontwikkeling van commerciële activiteiten;

26° de subsidiëring : het gedeelte van de winst van de subsidiërende activiteiten dat wordt gebruikt om het tijdelijk tekort aan inkomsten van gereguleerde activiteiten te compenseren, gelet op de regulering van de tarieven van die activiteiten;

27° de houder : de houder van de licentie;

28° de gebruikers : de luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal.

capitaux investis et dès lors se suffire à elles-mêmes. Cette marge bénéficiaire est obtenue sans subside dans un "dual till";

12° l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National : la mise à disposition des installations aéroportuaires et la prestation de services destinés à l'arrivée, au départ, au déplacement et au stationnement des avions, au traitement des passagers, à la manutention des bagages, du courrier et du fret et à la sécurité et à la sûreté des passagers et des installations aéroportuaires à l'aéroport de Bruxelles-National;

13° la formule de contrôle tarifaire : la formule visée à l'article 30, 7°, de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en S.A. de droit privé et aux installations aéroportuaires et destinée à limiter l'évolution des revenus que le titulaire peut percevoir par unité de trafic pour les activités régulées;

14° le fournisseur de services en escale : toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale;

15° l'I.A.T.A. : l'« International Air Transport Association », coopérative de droit canadien établie à Montréal;

16° les installations aéroportuaires : toute surface définie (comprenant des bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, principalement, pour l'arrivée, le départ, le stationnement, l'entretien, l'approvisionnement, le chargement, le déchargement et les évolutions à la surface des aéronefs, ainsi que l'accueil des passagers;

17° la licence : l'autorisation d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National;

18° les mouvements coordonnés : les mouvements successifs d'avions pour vols réguliers et vols charter planifiés, en ce compris les mouvements militaires et d'aviation générale;

19° les normes et usages nationaux et internationaux : l'ensemble des réglementations en vigueur dans le secteur aéronautique, promulguées au niveau international (par des instances telles que l'O.A.C.I., la C.E.A.C. ou le Conseil européen) et national (Direction générale Transport Aérien), ainsi que les réglementations spécifiques et les pratiques d'application dans les aéroports de référence;

20° l'O.A.C.I. : l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée par la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944, approuvée par la loi du 30 avril 1947;

21° l'autorité de régulation économique : le ministre ayant les transports dans ses attributions ou toute autorité ou organisme de contrôle qui pourrait être substitué au ministre par ou en vertu d'une loi;

22° l'organisme de contrôle aérien : Belgocontrol ou la personne juridique qui y serait substituée;

23° la période de régulation : période de cinq années durant laquelle les tarifs des activités régulées évoluent dans des limites fixées au début de la période. La première période de régulation démarre le 1^{er} avril ou le 1^{er} octobre qui suit de neuf mois au moins la date d'entrée en vigueur du présent arrêté;

24° le système tarifaire : l'ensemble des tarifs des activités régulées structuré de manière cohérente;

25° le « single till adapté » : le mécanisme de contrôle des revenus que le titulaire peut percevoir des activités régulées, lequel contient une subside des activités régulées par les activités subsidiées en faveur des passagers et des compagnies aériennes; l'adjectif « adapté » met en évidence, entre autres, le niveau de subside partielle et les incitants prévus en vue de développer des activités commerciales;

26° la subside : la partie des profits des activités subsidiées qui est utilisée pour compenser l'insuffisance temporaire de revenus sur les activités régulées, étant donné la régulation sur les tarifs de ces activités;

27° le titulaire : le titulaire de la licence;

28° les usagers : les compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National.

HOOFDSTUK II. — *Bevoegdheden inzake de regulering van de luchtvaart*

Art. 2. Overeenkomstig artikel 25 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, doet dit besluit geen afbreuk aan de bevoegdheden door de uitvoeringsbesluiten van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regulering der luchtvaart toegewezen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart inzake de regulering van de luchtvaart.

HOOFDSTUK III. — *Verlening van de licentie, exploitatievoorwaarden en verplichtingen van de houder**Afdeling I. — Verlening van de licentie*

Art. 3. De licentie voor de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt verleend aan B.I.A.C.

Afdeling II. — Exploitatievoorwaarden

Art. 4. De houder verzekert voor de luchthaven Brussel-Nationaal :

- 1° het landen, het bewegen op de grond, het stationeren en het opstijgen van passagiers- en vrachtvliegtuigen;
- 2° het ontvangen, het laten instappen en uitstappen en het overbrengen van de passagiers en hun bagage;
- 3° de behandeling van post en vracht;
- 4° de luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en de beveiliging op de grond, met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchtvaartinspectie, alsook van de militaire taken.

5° het ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen en het ter beschikking stellen van de luchthaveninstallaties met inbegrip van de parkings voor voertuigen, de toegangswegen, de banen en de aprons.

Art. 5. De luchthaven Brussel-Nationaal wordt harmonieus uitgebait en ontwikkeld, waarbij gewaakt wordt :

- 1° over een voldoende capaciteit;
- 2° over een kwaliteit die overeenstemt met de nationale en internationale normen en gebruiken, onder meer deze met betrekking tot veiligheid en milieu en die vergelijkbaar zijn met deze van de referentieluchthavens, en
- 3° met de belangen van haar gebruikers en passagiers.

Art. 6. Onder voorbehoud van de toepassing van het wettelijk en reglementair kader, brengt de licentie geen nadeel toe aan de rechten van de houder om elke andere dienst te verlenen waarvan de verlening vrij is of enkel onderworpen aan een verklaring of een toelating, overeenkomstig de toepasselijke wettelijke bepalingen.

Afdeling III. — Verplichtingen van de houder

Art. 7. Overeenkomstig artikel 30 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, moet de houder :

- 1° de luchthaveninstallaties onderhouden en ontwikkelen in economisch aanvaardbare omstandigheden zodat de veiligheid en de beveiliging van personen en luchthaveninstallaties, de voortdurende certificatie van de luchthaveninstallaties, een voldoende capaciteit, rekening houdend met de ontwikkeling van de vraag en de internationale rol van de luchthaven Brussel-Nationaal, en een hoog kwaliteitsniveau, worden verzekerd;
- 2° om de vijf jaar een ontwikkelingsplan voor vijf jaren opstellen;
- 3° de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties opstellen en publiceren, met inbegrip van de eventuele schadevergoedingen in geval deze voorwaarden niet worden nageleefd, en de kwaliteitsnormen die moeten worden nageleefd door de gebruikers en de verleners van grondafhandelingsdiensten die noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de luchthaven Brussel-Nationaal;
- 4° binnen de twaalf maanden na de toekenning van de licentie, na raadpleging van de representatieve organisaties van de gebruikers, een charter opstellen waarin hij de kwaliteit van de diensten aangeboden aan de gebruikers met betrekking tot enerzijds de ontvangst van de passagiers en anderzijds de beschikbaarheid en het onderhoud van de luchthaveninstallaties, waarborgt;

CHAPITRE II. — *Compétences en matière de réglementation aérienne*

Art. 2. Conformément à l'article 25 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, le présent arrêté ne porte pas préjudice aux compétences attribuées à la Direction générale Transport aérien en matière de réglementation aérienne par les arrêtés adoptés en exécution de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation aérienne.

CHAPITRE III. — *Octroi de la licence, conditions d'exploitation et obligations du titulaire**Section I^{re}. — Octroi de la licence*

Art. 3. La licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est octroyée à B.I.A.C.

Section II. — Conditions d'exploitation

Art. 4. Le titulaire assure à l'aéroport de Bruxelles-National :

- 1° les opérations d'atterrissage, de mouvement au sol, de stationnement et de décollage des aéronefs pour passagers et pour fret;
- 2° les opérations d'accueil, d'embarquement, de débarquement et de transfert des passagers et de leurs bagages;
- 3° les opérations de manutention du courrier et du fret;
- 4° l'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité et de la sûreté au sol, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique, ainsi que des tâches militaires.

5° la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et la mise à disposition des installations aéroportuaires en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aprons.

Art. 5. L'aéroport de Bruxelles-National est exploité et développé harmonieusement, en veillant :

- 1° à une capacité suffisante;
- 2° à une qualité conforme aux normes et usages nationaux et internationaux, notamment en ce qui concerne la sécurité et l'environnement, et comparable à celles des aéroports de référence; et
- 3° aux intérêts de ses usagers et passagers.

Art. 6. Sans préjudice de l'application du cadre légal et réglementaire, la licence ne porte pas préjudice aux droits du titulaire d'offrir tout autre service dont la prestation est libre ou seulement soumise à une déclaration ou à une autorisation, conformément aux dispositions légales applicables.

Section III. — Obligations du titulaire

Art. 7. Conformément à l'article 30 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, le titulaire doit :

- 1° entretenir et développer les installations aéroportuaires dans des conditions économiquement acceptables de manière à assurer la sécurité et la sûreté des personnes et des installations aéroportuaires, la certification continue des installations aéroportuaires, une capacité suffisante, compte tenu du développement de la demande et du rôle international de l'aéroport de Bruxelles-National, et un haut niveau de qualité;
- 2° établir tous les cinq ans un plan de développement quinquennal;
- 3° établir et publier les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires, en ce compris les dédommagements éventuels en cas de non-respect de ces conditions, et les standards de qualité à respecter par les usagers et les fournisseurs de service en escale qui sont nécessaires pour garantir le bon fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National;
- 4° établir, dans les douze mois de l'octroi de la licence, après consultation des organisations représentatives des usagers, une charte dans laquelle il garantit la qualité des services offerts aux usagers en ce qui concerne d'une part l'accueil des passagers et d'autre part la disponibilité et l'entretien des installations aéroportuaires;

5° binnen de twaalf maanden na de toekenning van de licentie, na raadpleging van het Directoraat-generaal Luchtvaart en de representatieve organisaties van de gebruikers, een charter opstellen, coherent met het charter voor de gebruikers, waarin hij de kwaliteit van de diensten aangeboden aan de passagiers met betrekking tot enerzijds de ontvangst en anderzijds de beschikbaarheid en het onderhoud van de luchthaveninstallaties, waarborgt;

6° zonder onderbreking en voor de eerste maal binnen twaalf maanden na de toekenning van de licentie, overeenkomsten sluiten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening met de verleners van grondafhandelingsdiensten ter regeling van de toepassing van de kwaliteitsnormen van de diensten verbonden aan de uitbating van de luchthaveninstallaties en de toepasselijke schadevergoeding in geval van tekortkoming;

7° binnen de vijftien maanden na de toekenning van de licentie, na raadpleging van de representatieve organisaties van de gebruikers, de formule voor de tariefcontrole opstellen, bestemd om de evolutie van de inkomsten die hij per verkeersseenheid voor de gereguleerde activiteiten mag innen, te beperken, rekening houdend met de economische regelingsprincipes gedefinieerd in Hoofdstuk V, Afdeling I, alsook een tariefstelsel;

8° binnen de twaalf maanden na de toekenning van de licentie een lijst aan de economisch regulerende overheid voorleggen met kwaliteitsindicatoren van de diensten aan de gebruikers en passagiers, inbegrepen de diensten verleend door de verleners van grondafhandelingsdiensten, en, elk jaar, een rapport over de efficiëntie van het luchthavenbeheer in functie van deze kwaliteitsindicatoren en in verhouding tot de referentieluchthavens;

9° zonder onderbreking en voor de eerste maal binnen achttien maanden na de toekenning van de licentie, een overeenkomst met betrekking tot het niveau van de dienstverlening aangaan met het organisme belast met de luchtverkeersleiding dat de wederzijdse samenwerking regelt en meer bepaald met betrekking tot de capaciteit, punctualiteit, uitwisseling van inlichtingen en het beheer van de infrastructuur, de terreinen en gebouwen;

10° de economisch regulerende overheid zonder uitstel inlichten over elke belangrijke wijziging die van aard is om de technische en financiële mogelijkheden te wijzigen;

11° de economisch regulerende overheid voorafgaandelijk inlichten over elk voorstel tot overdracht van de licentie of elk voorstel tot wijziging van de controle, fusie, splitsing of verrichtingen gelijkgesteld met een fusie of een splitsing;

12° het isolatieprogramma opgelegd door de Koning uitvoeren.

Art. 8. De houder is het beheersorganisme van de luchthaven Brussel-Nationaal aangeduid, overeenkomstig de Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Europese Gemeenschap en het koninklijk besluit van 12 november 1998 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 31 oktober 2001.

Afdeling IV. — Toepasselijke voorwaarden

Art. 9. § 1. De houder verleent toegang tot de luchthaveninstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de instanties die openbare diensten verlenen verbonden met de uitbating van de luchthaven binnen deze luchthaveninstallaties in het kader van de wetgeving, reglementering of de internationale overeenkomsten.

§ 2. De houder stelt de infrastructuur die voor hen noodzakelijk is te hunner beschikking en verleent hen de diensten en de noodzakelijke inlichtingen, voor zover de verleners van deze diensten er redelijkerwijze behoefte aan hebben in het kader van de verlening van deze openbare diensten, na overleg, al dan niet mits betaling rekening houdend met de bestaande overeenkomsten en besluiten; deze diensten zijn het organisme belast met de luchtverkeersleiding, het Directoraat-generaal Luchtvaart, Landsverdediging, de Federale Politie, de Staatsveiligheid, de Douane, de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken (voor de ontvangst van niet-toegelaten personen (« inadmissible persons ») of « INADS » in de zin van bijlage 9 bij de Overeenkomst van Chicago) en de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking (voor de ontvangst van de VIP zoals gedefinieerd in Bijlage 1 van dit besluit).

§ 3. B.I.A.C. verschaft gratis aan de inspectiediensten van DGLV alle gegevens die zij nodig heeft, inzonderheid alle gegevens betreffende het baangebruik en de geluidsquota's.

5° établir, dans les douze mois de l'octroi de la licence, après consultation de la Direction générale Transport Aérien et des organisations représentatives des usagers, une charte, cohérente avec la charte des usagers, dans laquelle il garantit la qualité des services offerts aux passagers en ce qui concerne d'une part l'accueil et d'autre part la disponibilité et l'entretien des installations aéroportuaires;

6° conclure, de façon continue et pour la première fois dans les douze mois de l'octroi de la licence, des conventions de niveau de service avec les fournisseurs de services en escale, réglant l'application des standards de qualité des services liés à l'exploitation des installations aéroportuaires et les dédommagements applicables en cas de manquement;

7° établir, dans les quinze mois de l'octroi de la licence, après consultation des organisations représentatives des usagers, la formule de contrôle tarifaire destinée à limiter l'évolution des revenus qu'il peut percevoir par unité de trafic pour les activités régulées en tenant compte des principes de régulation économique définis au Chapitre V, section 1^{re} ainsi qu'un système tarifaire;

8° soumettre à l'autorité de régulation économique, dans les douze mois de l'octroi de la licence, une liste d'indicateurs de la qualité des services aux usagers et aux passagers, en ce compris les services prestés par les fournisseurs de services en escale, et, chaque année, un rapport sur l'efficacité de la gestion aéroportuaire en fonction de ces indicateurs de qualité et par rapport aux aéroports de référence;

9° conclure, de façon continue et pour la première fois dans les dix-huit mois de l'octroi de la licence, une convention de niveau de service avec l'organisme de contrôle aérien réglant la coopération mutuelle notamment en ce qui concerne la capacité, la ponctualité, l'échange d'informations et la gestion des infrastructures, terrains et bâtiments;

10° informer sans délai l'autorité de régulation économique de toute modification notable de nature à modifier ses capacités techniques et financières;

11° informer au préalable l'autorité de régulation économique de tout projet de cession de la licence ou de tout projet de changement de contrôle, fusion, scission ou d'opérations assimilées à une fusion ou à une scission;

12° exécuter le programme d'isolation imposé par le Roi.

Art. 8. Le titulaire est l'entité gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles-National désignée conformément à la Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté européenne et à l'arrêté royal du 12 novembre 1998 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National, tel que modifié par l'arrêté royal du 31 octobre 2001.

Section IV. – Conditions applicables

Art. 9. § 1^{er}. Le titulaire permet l'accès aux installations aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National aux instances qui prestent des services publics liés à l'exploitation de l'aéroport au sein de ces installations aéroportuaires dans le cadre de la législation, de la réglementation ou de conventions internationales.

§ 2. Le titulaire met à leur disposition l'infrastructure qui leur est nécessaire et leur fournit les services et les informations nécessaires, pour autant que les prestataires de ces services en aient raisonnablement besoin dans le cadre de la prestation de ces services publics, après concertation, moyennant paiement ou non et tenant compte des conventions et arrêtés existants; ces services sont l'organisme de contrôle aérien, la Direction générale Transport aérien, la Défense, la Police fédérale, la Sûreté de l'État, la Douane, le Service public fédéral de l'Intérieur (pour l'accueil des personnes non admissibles (« inadmissible persons ») ou « INADS » au sens de l'annexe 9 à la Convention de Chicago) et le Service public fédéral des Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement (pour l'accueil des VIP tels que définis à l'annexe 1^{re} du présent arrêté).

§ 3. B.I.A.C. fournit gratuitement aux services d'inspection de la DGTa toutes les données dont elle a besoin, plus exactement toutes les données concernant l'utilisation des pistes et les quotas de bruit.

Art. 10. De houder pleegt overleg met de bevoegde instanties, in het kader van de uitoefening van de openbare diensten waarmee zij belast zijn, teneinde een optimale dienst toe te laten, en maakt elk jaar een rapport met betrekking tot dit overleg over aan de economisch regulerende overheid.

Art. 11. § 1. De houder waarborgt een minimale dienstverlening voor de essentiële activiteiten van uitbating van de luchthaven, overeenkomstig de internationale normen en gebruiken en in het bijzonder de evolutie vastgesteld in de praktijken van de referentie-luchthavens.

§ 2. Wanneer de verleners van grondafhandelingsdiensten zich in de onmogelijkheid bevinden om bepaalde diensten te verlenen aan de gebruikers, neemt de houder elke maatregel die noodzakelijk is met het oog op het verzekeren van de continuïteit van deze diensten, in voorkomend geval door gebruik te maken van het materiaal of het personeel van de betrokken leverancier.

§ 3. Indien uitzonderlijke omstandigheden, zelfs onafhankelijk van de wil van de houder, hem verhinderen om normale diensten te verlenen, brengt de houder, in de mate van het mogelijke, de gebruikers en passagiers hiervan voorafgaandelijk op de hoogte en signaleert hen de beperkingen die daaruit voortvloeien en de noodzakelijke aanpassingsmaatregelen.

Art. 12. De houder waarborgt aan het organisme belast met de luchtverkeersleiding, door middel van zakelijke of persoonlijke rechten, het recht om te allen tijde te circuleren met alle toestellen alsook het recht om technische installaties te verwezenlijken en uit te baten op het geheel van het luchthavenplatform van de luchthaven Brussel-Nationaal in het kader van de opdrachten van openbare diensten die het organisme belast met de luchtverkeersleiding werden opgelegd door artikel 171 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, en dit onder de verantwoordelijkheid van deze laatste en in de mate waarin deze rechten geen afbreuk doen aan de goede werking van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 13. § 1. De houder verschaft aan de Minister van Landsverdediging alle inlichtingen met betrekking tot feiten of beslissingen die een invloed uitoefenen op het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door Landsverdediging.

§ 2. De beslissingen van de houder die nadeel berokkenen aan de infrastructuur die toebehoort aan het Ministerie van Landsverdediging of aan het luchtruim bestemd voor militaire operaties kunnen niet worden uitgevoerd zonder de instemming van de Minister van Landsverdediging; deze instemming wordt geacht te zijn verleend 30 dagen na de schriftelijke mededeling van de beslissing aan de Minister van Landsverdediging.

Art. 14. § 1. De houder past elke nieuwe infrastructuur aan aan de behoeften van gehandicapte personen.

§ 2. Bovendien stelt de houder, zonodig, in overleg met de erkende gehandicaptenverenigingen, een programma op voor de progressieve aanpassing van de bestaande infrastructuur aan hun behoeften.

Art. 15. § 1. De houder richt een permanente dienst in voor dringende medische interventies, vrij toegankelijk voor de passagiers en de bezoekers, en ter beschikking van de ondernemingen werkzaam op de luchthavensite tegen voorwaarden die in overleg met hen worden vastgesteld.

§ 2. De houder zorgt ervoor dat er een apotheek is in landzone (« landside ») van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 16. De houder werkt met het Directoraat-generaal Luchtvaart samen en, in geval militaire luchtvaartuigen of voertuigen betrokken zijn, met het Ministerie van Landsverdediging, bij onderzoeken omtrent vliegtuigincidenten en -ongelukken.

HOOFDSTUK IV. — *Kwaliteit en beschikbaarheid*

Afdeling I. — Kwaliteitsdoelstellingen

Art. 17. De houder biedt de passagiers luchthavendiensten aan in overeenstemming met de nationale en internationale aanbevelingen, normen en richtlijnen en in het bijzonder die van de I.C.A.O., de E.C.B. en, in voorkomend geval, van de A.C.I. De houder spant zich in om de kwaliteit van de geleverde diensten te ontwikkelen zodat zij evenwaardig is aan deze van het gemiddelde van de referentieluchthavens.

Art. 10. Le titulaire se concerte avec les instances compétentes, dans le cadre de l'exécution des services publics dont elles sont en charge, afin de permettre un service optimal, et transmet tous les ans à l'autorité de régulation économique un rapport relatif à cette concertation.

Art. 11. § 1^{er}. Le titulaire garantit une prestation de services minimale pour les activités essentielles de l'exploitation de l'aéroport, conformément aux normes et usages internationaux et en particulier à l'évolution constatée dans les pratiques des aéroports de référence.

§ 2. En cas de situation où les fournisseurs de services en escale se trouvent dans l'incapacité de fournir certains services aux usagers, le titulaire prend toute mesure nécessaire visant à assurer la continuité de ces services le cas échéant en faisant usage du matériel ou du personnel du fournisseur concerné.

§ 3. Si des circonstances exceptionnelles, même indépendantes de la volonté du titulaire, l'empêchent de prester les services normaux, le titulaire en informe préalablement, dans la mesure du possible, les usagers et passagers et leur signale les limitations qui en découlent et les mesures d'adaptation qui s'imposent.

Art. 12. Le titulaire garantit à l'organisme de contrôle aérien, au moyen de droits réels ou personnels, le droit de circuler en tout temps avec tous engins ainsi que le droit de réaliser et d'exploiter des installations techniques sur l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire de l'aéroport de Bruxelles-National dans le cadre des missions de service public qui sont imparties à l'organisme de contrôle aérien par l'article 171 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, et ce sous la responsabilité de ce dernier et dans la mesure où ces droits ne portent pas préjudice au bon fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National.

Art. 13. § 1^{er}. Le titulaire fournit au Ministre de la Défense toutes les informations à propos des faits ou des décisions qui exercent une influence sur l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire par la Défense.

§ 2. Les décisions du titulaire qui portent préjudice à l'infrastructure appartenant au Ministère de la Défense ou à l'espace aérien destiné aux opérations militaires ne peuvent être exécutées sans le consentement du Ministre de la Défense; ce consentement est censé être accordé 30 jours après la communication écrite de la décision au Ministre de la Défense.

Art. 14. § 1^{er}. Le titulaire conçoit toute nouvelle infrastructure en l'adaptant aux besoins des personnes handicapées.

§ 2. En outre, le titulaire élabore, si besoin en est, en concertation avec les associations agréées de handicapés, un programme d'adaptation progressive de l'infrastructure existante à leurs besoins.

Art. 15. § 1^{er}. Le titulaire établit une permanence pour des interventions médicales urgentes, librement accessible aux passagers et aux visiteurs, et mise à disposition des entreprises opérationnelles sur le site aéroportuaire à des conditions fixées en concertation avec celles-ci.

§ 2. Le titulaire veille à la présence dans l'aéroport de Bruxelles-National, en zone terrestre (« landside »), d'une pharmacie.

Art. 16. Le titulaire collabore avec la Direction générale Transport Aérien et, en cas d'implication d'aéronefs ou de véhicules militaires, avec le Ministère de la Défense, à la réalisation d'enquêtes sur les incidents et accidents d'avions.

CHAPITRE IV. — *Qualité et disponibilité*

Section I^{re}. — Objectifs de qualité

Art. 17. Le titulaire offre aux passagers des services aéroportuaire conformes aux recommandations, normes et directives nationales et internationales et en particulier celles de l'O.A.C.I., de la C.E.A.C. et, le cas échéant, de l'A.C.I. Le titulaire s'efforce de développer la qualité des services offerts de telle sorte qu'elle soit équivalente à celle de la moyenne des aéroports de référence.

Afdeling II. — Planning op middellange termijn

Art. 18. § 1. De houder werkt om de vijf jaar een ontwikkelingsplan voor vijf jaren uit (ten minste drie maanden vóór het begin van een raadpleging met betrekking tot de herziening van de formule voor de tariefcontrole voor de gereguleerde activiteiten); dit ontwikkelingsplan zal jaarlijks gedurende de reguleringsperiode bijgewerkt worden.

§ 2. Dit plan omvat onder andere :

1° een analyse van de strategische omgeving van de onderneming, met inbegrip van de evolutie van de belangrijkste luchthavens van de buurlanden;

2° de formulering van de doelstellingen van de onderneming en de aan te wenden middelen;

3° een overzicht van de verplichtingen en doelstellingen die voortvloeien uit de voorwaarden van de licentie en de overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening;

4° verwachtingen op het vlak van luchtverkeer in termen van het aantal bewegingen, het aantal passagiers en de hoeveelheid vervoerde vracht;

5° een schatting van de noodzakelijke investeringen in bijkomende of bestaande luchthaveninstallaties om de verplichtingen vermeld onder 3° na te komen (om de operationele capaciteit te handhaven en/of te verhogen, om de prestaties en de kwaliteit te verhogen, om de veiligheidsvoorwaarden na te komen, om de doelstellingen vastgesteld door de licentie en de reglementeringen en wetgeving inzake milieu na te komen alsook alle andere voorwaarden);

6° een schatting van de jaarlijks voorziene uitgaven om deze verplichtingen na te komen;

7° een financieel plan dat minstens de economische hypothesen, een voorafbeelding van de balansen en resultatenrekeningen en de kasstromen bevat;

8° een schatting van de externe kosten en de gekozen methodologie om ze te integreren in de interne kosten of ze te doen verdwijnen.

Afdeling II. — Overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening

Art. 19. De houder stelt voldoende en betrouwbare informatie ter beschikking van de verleners van gronafhandelingsdiensten met wie hij overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening moet sluiten.

Art. 20. Voor de verleners van gronafhandelingsdiensten die zich in gelijkaardige omstandigheden bevinden, dienen de bepalingen van de overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening dezelfde te zijn wat betreft :

1° de vergoedingen voor de diensten die te hunnen bate door de houder geleverd worden en de eventuele *ristorno's*;

2° het niveau van kwaliteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid vereist voor de dienstverlening.

Afdeling IV. — Kwaliteitscharter

Art. 21. De charters opgesteld krachtens artikel 7, 4° en 5°, stellen voor de gebruikers en de passagiers van de luchthaven Brussel-Nationaal kwaliteitsnormen vast, minstens wat betreft de volgende aspecten :

1° de beschikbaarheid, de netheid en de kwaliteit van de voor passagiers noodzakelijke uitrustingen binnen de luchthaveninstallaties;

2° de beschikbaarheid en de kwaliteit van de transportdiensten ter beschikking van de passagiers (tussen de verdiepingen, tussen de terminals, voor het bagagetransport, enz.);

3° de beschikbaarheid en de kwaliteit van de voor de passagiers noodzakelijke en nuttige informatie (onder andere de informatie over de vluchten en de verloren voorwerpen);

4° de wachttijd bij het inchecken en bij de veiligheidscontrole van de passagiers en hun bagage;

5° de wachttijd bij het afhalen van de bagage;

6° de tevredenheidsgraad bij het aanmeren van passagiersvliegtuigen.

Art. 22. Uiterlijk één jaar na de toekenning van de licentie, en vervolgens elk jaar, maakt de houder aan de economisch regulerende overheid een rapport over dat de stand van zaken weergeeft van alle aspecten behandeld in het kwaliteitscharter.

Section II. — Planification à moyen terme

Art. 18. § 1^{er}. Le titulaire élabore, tous les cinq ans, un plan de développement quinquennal (au moins trois mois avant le début d'une consultation à propos de la révision de la formule de contrôle tarifaire pour les activités régulées); ce plan de développement sera mis à jour chaque année pendant la période de régulation.

§ 2. Ce plan comporte, entre autres :

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

2° la formulation des objectifs de l'entreprise et des moyens à mettre en œuvre;

3° une vue d'ensemble des obligations et des objectifs qui découlent des conditions de la licence et des conventions de niveau de service;

4° des prévisions en matière de trafic aérien en termes de nombre de mouvements, de nombre de passagers et de quantité de fret transportés;

5° l'estimation des investissements nécessaires en installations aéroportuaires supplémentaires ou existantes pour respecter les obligations figurant au 3° (pour maintenir et/ou accroître la capacité opérationnelle, pour augmenter les performances et la qualité, pour respecter les conditions de sécurité, pour respecter les objectifs fixés par la licence et les réglementations et législations en matière d'environnement, ainsi que toutes les autres conditions);

6° une estimation des dépenses prévues chaque année pour respecter ces obligations;

7° un plan financier comprenant au moins les hypothèses économiques, une préfiguration des bilans et comptes de résultats et des flux de trésorerie;

8° une estimation des coûts externes et la méthodologie choisie pour les intégrer dans les coûts internes ou les supprimer.

Section III. — Conventions de niveau de service

Art. 19. Le titulaire met des informations suffisantes et fiables à la disposition des fournisseurs de service en escale avec lesquels des conventions de niveau de service doivent être conclues.

Art. 20. Pour des fournisseurs de services en escale se trouvant dans des conditions similaires, les termes des conventions de niveau de service devront être identiques en ce qui concerne :

1° les rémunérations des services prestés à leur profit par le titulaire et les ristournes éventuelles;

2° les niveaux de qualité, disponibilité et fiabilité requis du service.

Section IV. — Charte de qualité

Art. 21. Les chartes établies en vertu de l'article 7, 4° et 5°, fixent des normes de qualité pour les usagers et les passagers de l'aéroport de Bruxelles-National, au moins en ce qui concerne les aspects suivants :

1° la disponibilité, la propreté et la qualité des équipements essentiels aux passagers au sein des installations aéroportuaires;

2° la disponibilité et la qualité des services de transport mis à disposition des passagers (entre les étages, entre les terminaux, pour le transport des bagages, etc.);

3° la disponibilité et la qualité des informations nécessaires et utiles aux passagers (entre autres, les informations sur les vols ou les objets perdus);

4° le temps d'attente à l'enregistrement et au contrôle de sûreté des passagers et de leurs bagages;

5° le temps d'attente à la réception des bagages;

6° le taux de satisfaction d'accostage des avions pour passagers.

Art. 22. Au plus tard un an après l'octroi de la licence et, par la suite tous les ans, le titulaire transmet à l'autorité de régulation économique un rapport sur l'état de la situation pour ce qui concerne tous les aspects traités par la charte de qualité.

*Afdeling V. – Capaciteit en ontwikkeling
van de luchthaven Brussel-Nationaal*

Art. 23. De houder stelt de benodigde capaciteit ter beschikking om te voldoen aan de vraag naar luchthavendiensten, rekening houdend met de beperkingen uit hoofde van de veiligheid en het beheer van het verkeer die opgelegd worden door het organisme belast met de luchtverkeersleiding, in het bijzonder met betrekking tot de verdeling tussen het land en het opstijgen van de vliegtuigen, en met de internationale normen en gebruiken.

Art. 24. Onverminderd de veiligheidsdoelstellingen bepaald door de nationale en internationale normen en gebruiken, bepaalt de houder, uiterlijk één jaar na de toekenning van de licentie, in samenwerking met het organisme belast met de luchtverkeersleiding, de aanpassingen aan de procedures of de uitrusting of de noodzakelijke infrastructuur, met inbegrip van de kalender van tenuitvoerlegging, om de opgegeven capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal op tachtig gecoördineerde bewegingen per uur te brengen, en dit tijdens elk uur van de dag in de loop waarvan de vraag naar capaciteit zich voordoet met behoud van de huidige veiligheidsgraad. Ondertussen waarborgt de houder de opgegeven capaciteit van de banen, in normale omstandigheden en rekening houdend met de regels van toepassing op de luchthavens die volledig gecoördineerd zijn, op vierenzeventig gecoördineerde bewegingen per uur.

Art. 25. § 1. De houder verbindt zich ertoe over te gaan tot de nodige investeringen voor de ontwikkeling en het onderhoud van de luchthaveninstallaties, in overeenstemming met de doelstellingen vastgesteld in artikel 4.

§ 2. Het functioneren van de luchthaveninstallaties, met inbegrip van het militaire verkeer, en het behoud van de veiligheid en beveiliging van personen blijven op elk ogenblik verzekerd, behalve in geval van overmacht.

§ 3. De bouwwerken worden opgericht volgens de regels van de kunst.

Afdeling VI. — Veiligheid en beveiliging

Art. 26. De houder staat in voor de luchthaveninspectie en de veiligheid op de grond volgens de nationale en internationale normen en gebruiken.

Art. 27. § 1. De houder leeft de veiligheids- en vormingscriteria na inzake brandrisico op de tarmac van de luchthaven Brussel-Nationaal, die minstens evenwaardig zijn aan de criteria van toepassing op de luchthavens van categorie 9, volgens de I.C.A.O.-normen. Van zodra de luchthaven wordt ingedeeld in categorie 10 volgens de I.C.A.O.-normen, moet de houder de I.C.A.O.-normen die voor deze categorie van luchthavens gelden, toepassen.

§ 2. De houder pleegt overleg met de bevoegde instanties, inzonderheid op gemeentelijk en provinciaal vlak, met het oog op het optimaliseren van de prestaties inzake brandveiligheid en -bestrijding.

Art. 28. § 1. Onverminderd nieuwe reglementaire criteria uitgevaardigd door de instanties bedoeld in artikel 27, ziet de houder erop toe dat de benodigde tijd voor de eerste interventie in geval van brand in de gebouwen op de luchthavensite en bestemd voor de luchtvaartactiviteiten niet meer bedraagt dan vijf minuten voor ieder punt van de gebouwen dat toegankelijk is voor de passagiers, en dit door de inzet van gepast personeel en materiaal.

§ 2. De houder zorgt ervoor dat minstens volgend brandbestrijdingsmateriaal, specifiek voor brandbestrijding in gebouwen, permanent gebruiksklaar aanwezig is in de voorpost van de brandweer (CCOT) : een halfzware autopomp, een ladderwagen met een aangepaste ladder, een commandowagen en een parkingblusvoertuig. Te dien einde zorgt de houder ervoor dat er op ieder ogenblik, dus 24 uur op 24, een permanentie van ten minste zes goed opgeleide voltijdse brandweermannen aanwezig is voor de brandbestrijding in de gebouwen. Deze brandweermannen dienen minimaal over het brevet van brandweerman, behaald in een erkend provinciaal opleidingscentrum voor de brandweer, te beschikken, zoals voorzien in het koninklijk besluit van 19 maart 1997. Alle leden van de brandweerdienst dienen, naargelang van hun hiërarchisch niveau, in de in dit besluit voorziene opleiding te slagen.

§ 3. De houder draagt zorg voor het onderhoud van het brandbestrijdingsmateriaal zodat het gebruiksklaar blijft.

§ 4. De houder houdt permanent een ambulance met dokter en verplegend personeel ter beschikking.

*Section V. – Capacité et développement
de l'aéroport de Bruxelles-National*

Art. 23. Le titulaire met à disposition la capacité nécessaire pour répondre à la demande de services aéroportuaires, compte tenu des restrictions imposées pour des raisons de sécurité et de gestion de trafic par l'organisme de contrôle aérien, notamment en terme de répartition entre les atterrissages et décollages, et des normes et usages internationaux;

Art. 24. Sans préjudice des objectifs de sécurité spécifiés par les normes et usages nationaux et internationaux, le titulaire définit, au plus tard un an après l'attribution de la licence, en collaboration avec l'organisme de contrôle aérien, les adaptations procédurales ou d'équipements ou d'infrastructure nécessaires, en ce compris le calendrier de mise en œuvre, pour porter la capacité déclarée des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National à quatre-vingts mouvements coordonnés par heure, et ce pendant chaque heure de la journée au cours de laquelle la demande de capacité est présentée avec maintien du niveau de sécurité actuel. Dans l'intervalle, le titulaire garantit la capacité déclarée des pistes, en circonstances normales et moyennant l'application des règles en vigueur pour les aéroports complètement coordonnés à septante-quatre mouvements coordonnés par heure.

Art. 25. § 1^{er}. Le titulaire s'engage à procéder aux investissements nécessaires au développement et à l'entretien des installations aéroportuaires, conformément aux objectifs fixés à l'article 4.

§ 2. Le fonctionnement des installations aéroportuaires, en ce compris le trafic militaire, et la préservation de la sécurité et de la sûreté des personnes restent assurés à tout moment, sauf cas de force majeure.

§ 3. Les constructions sont érigées selon les règles de l'art.

Section VI. – Sécurité et sûreté

Art. 26. Le titulaire se charge de l'inspection aéroportuaire et de la sécurité au sol, suivant les normes et usages nationaux et internationaux.

Art. 27. § 1^{er}. Le titulaire respecte les critères de sécurité et de formation en matière de risques d'incendie sur le tarmac de l'aéroport de Bruxelles-National, qui sont au moins équivalents aux critères s'appliquant aux aéroports de la catégorie 9, d'après les normes O.A.C.I.. A partir du moment où l'aéroport est classé en catégorie 10 selon les normes O.A.C.I., le titulaire applique les normes O.A.C.I. valables pour cette catégorie d'aéroports.

§ 2. Le titulaire mène une concertation avec les instances compétentes, en particulier à l'échelon communal et provincial, en vue de l'optimisation des prestations en matière de protection et de lutte contre l'incendie.

Art. 28. § 1^{er}. Sans préjudice des nouveaux critères réglementaires décrétés par les instances dont il est question à l'article 27, le titulaire veille à ce que le temps nécessaire à la première intervention en cas d'incendie dans les bâtiments situés sur le site aéroportuaire et destinés aux activités aéronautiques ne dure pas plus de cinq minutes pour chaque point accessible aux passagers, et ceci par la mise en œuvre du personnel et du matériel adéquats.

§ 2. Le titulaire veille à ce que le matériel de lutte contre l'incendie suivant, spécifique pour la lutte contre l'incendie dans les bâtiments, soit présent et utilisable en permanence dans l'avant-poste des pompiers (CCOT) : une autopompe mi-lourde, une voiture-échelle avec échelle adaptée, un véhicule du commandant et un véhicule d'intervention sur les parkings. Le titulaire veille, pour ce faire, à ce qu'à chaque instant, donc 24 h/24 h, une permanence d'au moins six pompiers plein temps bien formés soit présente pour la lutte contre l'incendie dans les bâtiments. Ces pompiers doivent au moins être en possession du brevet de pompier obtenu dans un centre de formation provincial reconnu pour pompiers, tel que prévu par l'arrêté royal du 19 mars 1997. Tous les membres du service incendie doivent, selon leur niveau hiérarchique, réussir les formations prévues dans le présent arrêté.

§ 3. Le titulaire prend soin de l'entretien des équipements de lutte contre l'incendie de manière à préserver leur opérationnalité.

§ 4. Le titulaire assure en permanence la disponibilité d'une ambulance accompagnée d'un médecin et de son personnel infirmier.

Art. 29. § 1. De houder pleegt overleg met de bevoegde instanties met het oog op het sluiten van akkoorden voor de uitvoering en verbetering van de rampenplannen van de luchthaven Brussel-Nationaal. De houder verbindt zich ertoe deze rampenplannen na te leven.

§ 2. De houder werkt samen met de bevoegde instanties met het oog op het onderzoek van luchtvaartincidenten en -ongelukken, en van de maatregelen om deze te voorkomen.

Art. 30. De houder ziet erop toe dat elke persoon die betrokken is in het kader van de rampenplannen een voortdurende opleiding krijgt die aangepast is aan de hem toevertrouwde opdrachten en dit in overleg met de bevoegde instanties.

Afdeling VII. – Milieu

Art. 31. De houder handelt correct ten overstaan van de omwonenden inzake de verschillende aspecten van het milieubeleid, rekening houdend met de geldende besluiten en akkoorden (onder andere het isolatieprogramma, het « noise quota system », ...).

Art. 32. De houder voert een actief milieubeleid, door middel van stimulansen en een differentiatie van tarieven en diensten, met het oog op het bevorderen van milieuvriendelijke praktijken.

Art. 33. § 1. Binnen de grenzen van zijn bevoegdheden en mogelijkheden levert de houder een uiterste inspanning om het geluid veroorzaakt door het verkeer van luchtvaartuigen op de grond te beperken, door het invoeren van een passend verkeersbeleid, door het tot standbrengen of doen tot standbrengen van de noodzakelijke infrastructuur en door de noodzakelijke procedures in te stellen.

§ 2. De houder verbindt zich ertoe zo spoedig mogelijk een afwateringssysteem onafhankelijk van de belendende stedelijke systemen aan te leggen om het regenwater en het afvalwater van de luchthaven Brussel-Nationaal te verzamelen.

§ 3. Voor het bestrijden van ijsvorming op de start- en landingsbanen gebruikt de houder producten die het minst schadelijk zijn voor het milieu, rekening houdend met de veiligheidsvereisten.

§ 4. In geval van werkzaamheden aan de grondinfrastructuur zal de houder een uiterste inspanning leveren om de milieuhinder veroorzaakt door deze werkzaamheden te beperken.

Art. 34. De houder leeft de geluidsnormen na, uitgevaardigd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest, na overleg met de federale Staat, en doet deze naleven, binnen het kader van zijn uitbating van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 35. § 1. De houder verschaft, op transparante wijze, uitgebreide informatie omtrent de gevolgde vliegroutes (onder andere op basis van de informatie verschaft door het organisme belast met de luchtverkeersleiding) en de hinder veroorzaakt door de vliegtuigen die de luchthaven Brussel-Nationaal gebruiken, en dit in overeenstemming met de beste praktijken van de referentieluchthavens.

§ 2. De houder controleert en evalueert het geluidsdrukkniveau veroorzaakt door het landen en het opstijgen en stelt jaarlijks geluidscourtoorten op van het geluid 's nachts en in het algemeen, en publiceert deze, volgens de methoden die in overeenstemming zijn met de internationale normen en gebruiken overeengekomen met de bevoegde instanties.

Art. 36. De houder werkt nauw samen met de Ombudsdienst opgericht door het koninklijk besluit van 15 maart 2002 voor wat betreft de behandeling van de klachten met betrekking tot geluidshinder en stelt de gegevens waarover hij beschikt ter beschikking van die dienst, onder voorbehoud van de verbintenis van die dienst aan derden enkel de gegevens mee te delen die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de opdracht die hem door voornoemd koninklijk besluit werd toevertrouwd.

Afdeling VIII. — Behandeling van klachten

Art. 37. De houder richt een dienst in die de klachten omtrent de werking van de luchthaveninstallaties behandelt, afkomstig van de passagiers, de luchtvaartmaatschappijen en van de andere economische operatoren die in verbinding staan met de luchthavendiensten.

Art. 38. De houder stelt jaarlijks een rapport op over de ontvangen klachten en de opvolging ervan, op basis van een schema dat zal voorgelegd worden aan de economisch regulerende overheid ten laatste zes maanden na het in werking treden van dit besluit.

Art. 29. § 1^{er}. Le titulaire se concerte avec les instances compétentes en vue de passer des accords pour exécuter et améliorer les plans d'urgence de l'aéroport de Bruxelles-National. Le titulaire s'engage à respecter ces plans d'urgence.

§ 2. Le titulaire collabore avec les instances compétentes en vue de l'examen des incidents et des accidents aéronautiques, et des mesures pour les éviter.

Art. 30. Le titulaire veille à ce que chaque personne impliquée dans le cadre des plans d'urgence reçoive une formation continue adaptée aux missions qui lui sont confiées, et ce en concertation avec les instances compétentes.

Section VII. – Environnement

Art. 31. Le titulaire agit correctement envers les riverains quant aux différents aspects de la politique de l'environnement, compte tenu des arrêtés et des accords en vigueur (entre autres programme d'isolation, « noise quota system », ...).

Art. 32. Le titulaire mène une politique active de l'environnement, par le biais d'incitants et d'une différenciation de tarifs et de services, en vue de favoriser les pratiques respectueuses de l'environnement.

Art. 33. § 1^{er}. Dans les limites de ses compétences et possibilités, le titulaire s'efforce au maximum de réduire le bruit généré par le trafic d'aéronefs au sol, en mettant en oeuvre une gestion appropriée du trafic, en réalisant ou faisant réaliser les infrastructures nécessaires et en mettant au point les procédures nécessaires.

§ 2. Le titulaire s'engage à installer dans les meilleurs délais un système d'égouttage indépendant des systèmes urbains avoisinants, afin de collecter les eaux de pluies et les eaux usées en provenance de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 3. Pour le dégivrage des pistes d'atterrissage et de décollage, le titulaire utilise des produits qui sont les moins dommageables pour l'environnement compte tenu des impératifs de sécurité.

§ 4. En cas de travaux concernant les infrastructures au sol, le titulaire fera ses meilleurs efforts pour limiter les nuisances environnementales occasionnées par ces travaux.

Art. 34. Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral.

Art. 35. § 1^{er}. Le titulaire fournit, sur une large base et d'une manière transparente, des informations relatives aux trajectoires suivies (entre autres sur base de l'information fournie par l'organisme de contrôle aérien) et aux nuisances occasionnées par les avions qui utilisent l'aéroport de Bruxelles-National, et ce conformément aux meilleures pratiques des aéroports de référence.

§ 2. Le titulaire contrôle et évalue les niveaux de bruit causé par les atterrissages et décollages et établit et publie chaque année des cartes de contour de bruit nocturnes et globales selon les méthodes conformes aux normes et usages internationaux convenues avec les instances compétentes.

Art. 36. Le titulaire collabore étroitement avec le Service de Médiation créé par l'arrêté royal du 15 mars 2002 quant au traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores, et met à la disposition de ce service les données dont il dispose, sous réserve de l'engagement de ce service de ne communiquer à des tiers que les données nécessaires à l'exercice de la mission qui lui est conférée par l'arrêté royal susmentionné.

Section VIII. – Gestion des plaintes

Art. 37. Le titulaire établit un service qui traite les plaintes relatives au fonctionnement des installations aéroportuaires provenant des passagers, des compagnies aériennes et des autres acteurs économiques qui sont en relation avec les services aéroportuaires.

Art. 38. Le titulaire rédige annuellement un rapport sur les plaintes reçues et sur la suite y réservée, sur base d'un schéma qui sera soumis à l'autorité de régulation économique au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

HOOFDSTUK V. — *Economische regulering**Afdeling I. — Algemene regels*

Art. 39. De economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt gecontroleerd door de economisch regulerende overheid.

Art. 40. Inzake het tariefbeleid voor de gereguleerde activiteiten leeft de houder de nationale en internationale normen en gebruiken na, behalve indien anders bedongen.

Art. 41. § 1. De houder voert een tariefbeleid gebaseerd op het principe van het mechanisme van de controle der inkomsten « aangepaste single till ».

§ 2. De gereguleerde activiteiten worden gesubsidieerd door een gedeelte van de resultaten behaald uit de subsidiërende activiteiten.

§ 3. De graad van subsidiëring zal afnemen in de tijd in de mate waarin de tarieven van de luchthavenvergoedingen voor de gereguleerde activiteiten concurrentieel blijven in vergelijking met de tariefpraktijken van de referentieluchthavens, met het doel te evolueren naar een « dual till » mechanisme.

Art. 42. De formule voor de tariefcontrole bedoeld in artikel 30, 7°, van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een N.V. van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en het tariefsysteem worden zo vastgesteld dat :

1° de kosten weerspiegeld worden;

2° een billijke winstmarge wordt gewaarborgd ter vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen, met name met het oog op het waarborgen van de ontwikkeling van de luchthaveninstallaties in overeenstemming met de bepalingen van Hoofdstuk III, Afdeling V, van dit besluit;

3° de tarieven van de luchthavenvergoedingen voor de gereguleerde activiteiten worden afgestemd op het niveau van de tariefpraktijken van de referentieluchthavens.

Art. 43. De gereguleerde periode heeft een duur van vijf jaar. Bij het begin van elke gereguleerde periode wordt de formule voor de tariefcontrole, het tariefsysteem en hun evolutie gedurende dezelfde gereguleerde periode vastgesteld door de houder, na raadpleging van de gebruikers. Zij worden vastgesteld rekening houdend met de vooruitzichten wat betreft het verkeer, de inkomsten van die activiteiten voor de houder en de operationele kosten, de investeringskosten en de financieringskosten gedragen door de houder voor die activiteiten. Zij eerbiedigen de principes van gelijkheid van behandeling en van transparantie, houden rekening met een dienstverlening die voldoening geeft aan de passagiers, de luchtvaartmaatschappijen en de andere economische operatoren, en zijn in overeenstemming met de internationale normen en gebruiken.

Art. 44. § 1. De tarieven worden op identieke wijze toegepast voor identieke gebruiken en in vergelijkbare omstandigheden.

§ 2. Tariefverminderingen of promotietarieven kunnen enkel toegelaten worden om gegronde redenen en volgens gegronde regels en dienen de wettelijke bepalingen terzake na te leven.

Art. 45. De houder kan de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem herzien om de kosten te compenseren die voortvloeien uit de eenzijdige oplegging, door de overheid, van verplichtingen in het kader van de milieuwetgeving (onder andere het isolatieprogramma bedoeld in artikel 7, 12°), van de wetgeving inzake veiligheid en beveiliging, van de wetgeving inzake luchtverkeer en van het toezicht op de licentie door de overheid. Een dergelijke herziening kan plaatshebben gedurende een reguleringperiode mits naleving van de bepalingen van afdeling III van dit hoofdstuk.

Art. 46. § 1. De houder zal voordeel halen uit de resultaten van de geleverde inspanningen om het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal te verbeteren en uit de winsten die voortvloeien uit een toename van het verkeer, in vergelijking met de verwachtingen opgesteld bij de vastlegging voor een gereguleerde periode van de tarieven van de gereguleerde activiteiten.

§ 2. De houder zal op dezelfde wijze de risico's dragen die voortvloeien uit een verslechtering van het beheer of een afname van het verkeer, in vergelijking met de verwachtingen opgesteld bij de vastlegging voor een gereguleerde periode van de tarieven van de gereguleerde activiteiten.

CHAPITRE V. — *Régulation économique**Section I^{re}. — Règles générales*

Art. 39. La régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National est supervisée par l'autorité de régulation économique.

Art. 40. En matière de politique tarifaire pour les activités régulées, le titulaire respecte, sauf stipulation contraire, les normes et usages nationaux et internationaux.

Art. 41. § 1^{er}. Le titulaire mène une politique tarifaire basée sur le principe du mécanisme de contrôle des revenus du « single till adapté ».

§ 2. Les activités régulées sont subsidiées par une partie des résultats tirés des activités subsidiantes.

§ 3. Le niveau de subsidiation diminuera dans le temps dans la mesure où les tarifs des redevances aéroportuaires des activités régulées resteront compétitifs par rapport aux pratiques tarifaires des aéroports de référence, avec l'objectif d'évoluer vers un mécanisme de « dual till ».

Art. 42. La formule de contrôle tarifaire visée à l'article 30, 7°, de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en S.A. de droit privé et aux installations aéroportuaires et le système tarifaire sont fixés de manière à :

1° refléter les coûts;

2° assurer une marge bénéficiaire équitable en rémunération des capitaux investis, en vue d'assurer notamment le développement des installations aéroportuaires conformément aux dispositions du Chapitre III, Section V du présent arrêté;

3° aligner les tarifs des redevances aéroportuaires des activités régulées au niveau des pratiques tarifaires des aéroports de référence.

Art. 43. La période de régulation a une durée de cinq ans. Au début de chaque période de régulation, la formule de contrôle tarifaire, le système tarifaire et leur évolution durant cette même période de régulation sont fixés par le titulaire, après consultation des usagers. Ils sont fixés en tenant compte des prévisions de trafic, de revenus générés par ces activités pour le titulaire et de coûts opérationnels, d'investissement et de financement supportés par le titulaire pour ces activités. Ils respectent les principes d'égalité de traitement et de transparence, tiennent compte d'un service suffisant aux passagers, aux compagnies aériennes et aux autres acteurs économiques, et se conforment aux normes et usages internationaux.

Art. 44. § 1^{er}. Les tarifs sont appliqués de façon identique pour des usages identiques et dans des circonstances comparables.

§ 2. Des réductions ou des tarifs promotionnels peuvent uniquement être consentis pour des raisons et selon des règles fondées, et doivent respecter les dispositions légales en la matière.

Art. 45. Le titulaire peut revoir la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire pour compenser les coûts qui découlent de l'imposition unilatérale, par les pouvoirs publics, d'obligations dans le cadre de la législation sur l'environnement (entre autres le programme d'isolation prévu à l'article 7, 12°, de la législation en matière de sécurité et de sûreté, de la législation en matière de navigation aérienne et du contrôle par les pouvoirs publics de la licence. Une telle révision peut avoir lieu pendant une période de régulation moyennant le respect des dispositions de la section III du présent Chapitre.

Art. 46. § 1^{er}. Le titulaire bénéficiera des résultats des efforts mis en œuvre afin d'améliorer la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National et des bénéfices résultant d'une augmentation du trafic, par rapport aux prévisions établies lors de la fixation pour une période de régulation des tarifs des activités régulées.

§ 2. Le titulaire supportera de la même manière les risques résultant d'une détérioration de la gestion ou d'une diminution de trafic, par rapport aux prévisions établies lors de la fixation pour une période de régulation des tarifs des activités régulées.

Afdeling II. — Formule voor de tariefcontrole en tariefsysteem

Art. 47. § 1. De formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem dienen uitgedrukt en voorgesteld te worden op een logische, eenvoudige en duidelijke wijze; de regels ervan dienen transparant te zijn voor elke gebruiker.

§ 2. Overeenkomstig artikel 31 bevat het tariefsysteem een differentiatie om de geluidshinder veroorzaakt door de luchthavenactiviteiten in het algemeen en door de nachtvluchten in het bijzonder te verminderen. De houder zal bij het vaststellen van de opstijgings- en landingsvergoedingen minstens de differentiatiegraad behouden die op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit bestaat tussen de nacht- en dagvluchten, tussen de categorieën van vliegtuigen en volgens de tonnage van de vliegtuigen zoals weergegeven in bijlage. De houder zal het tariefsysteem aanpassen in functie van de internationale normen en gebruiken op milieuvlak en in het bijzonder de eventuele Europese wetgeving, onder naleving van de stimulerings- en differentiatieprincipes.

Art. 48. § 1. De formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem stellen het individuele niveau van elk tarief vast (waarvan het totaal eventueel kan voorgesteld worden onder de vorm van een maximale gemiddelde opbrengst per verkeerseenheid) dat de houder kan ontvangen voor de gereguleerde activiteiten voor de volgende gereguleerde periode.

§ 2. De regels van de jaarlijkse evolutie van deze tarieven worden eveneens vastgesteld bij het begin van die gereguleerde periode en dit rekening houdend met de vooruitzichten wat betreft het verkeer, de inkomsten van die activiteiten voor de houder en de operationele kosten, de investeringskosten en de financieringskosten gedragen door de houder voor die activiteiten, evenals met de graad van gedeeltelijke subsidiëring van de gereguleerde activiteiten door de subsidiërende activiteiten tijdens de gereguleerde periode.

Art. 49. § 1. De subsidiëring mag voor elk kalenderjaar een maximumbedrag, uitgedrukt in geldeenheid en vastgelegd op de waarde van die subsidiëring voor het eerste volledige kalenderjaar van de eerste gereguleerde periode volgend op de inwerkingtreding van dit besluit, niet te boven gaan. Dit bedrag mag nul zijn voor zover, op het ogenblik van de opstelling van de tariefformule krachtens artikel 7, 7°, het gemiddeld inkomen van de gereguleerde activiteiten per verkeerseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal lager is dan het gemiddelde van de gelijksoortige gereguleerde activiteiten van de referentieluchthavens. In geval van uitzonderlijke omstandigheden tijdens dat eerste volledige kalenderjaar kan de houder aan de Staat vragen het maximumbedrag vast te leggen volgens de procedure van de herziening van de licentie zoals voorzien in artikel 39 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een N.V. van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties.

§ 2. Dat maximumbedrag zal lineair afnemen bij elke gereguleerde periode om een situatie zonder subsidiëring te bereiken uiterlijk na vier gereguleerde periodes.

§ 3. De subsidiëring is nul tijdens elke gereguleerde periode in een mechanisme van « dual till ».

§ 4. Indien de gemiddelde inkomsten van de gereguleerde activiteiten per verkeerseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal het gemiddelde van de inkomsten van gelijkaardige gereguleerde activiteiten van de vier duurste referentieluchthavens zou overstijgen, zal de afname van de graad van subsidiëring onderbroken worden tot de luchthaven Brussel-Nationaal opnieuw een voldoende concurrentiële positie bereikt.

§ 5. Op dezelfde wijze zal, indien de gemiddelde inkomsten van de gereguleerde activiteiten per verkeerseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal zouden zakken onder het gemiddelde van de inkomsten van gelijkaardige gereguleerde activiteiten van de vier goedkoopste referentieluchthavens, de vermindering van de graad van subsidiëring versneld kunnen worden.

Art. 50. § 1. De rentabiliteit van de gereguleerde activiteiten (« ROCE ») wordt gemeten door de inkomsten vóór financiële lasten en belastingen van de gereguleerde activiteiten na subsidiëring (« EBIT ») gedeeld door de som van de netto vaste activa en vlottende activa die bestemd werden voor die gereguleerde activiteiten. Voor het eerste volledige kalenderjaar van de eerste gereguleerde periode zal deze rentabiliteit niet lager zijn dan nul; zij kan hoger zijn dan nul voor zover, op het ogenblik van de opstelling van de tariefformule krachtens artikel 7,7°, het gemiddeld inkomen van de gereguleerde activiteiten per verkeerseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal lager is dan het gemiddelde van de gelijksoortige gereguleerde activiteiten van de referentieluchthavens. Deze rentabiliteit zal vervolgens op lineaire wijze evolueren om een billijke winstmarge te waarborgen ter vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen op het ogenblik van de invoering van het mechanisme « dual till ». Het billijke karakter van de

Section II. — Formule de contrôle tarifaire et système tarifaire

Art. 47. § 1^{er}. La formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire doivent être exprimés et présentés de façon logique, simple et claire; les règles doivent en être transparentes pour chaque usager.

§ 2. Conformément à l'article 31, le système tarifaire incorpore une différenciation en vue de réduire les nuisances sonores générées par les activités aéroportuaires en général et par les vols de nuit en particulier. Le titulaire maintiendra dans l'établissement des redevances de décollage et d'atterrissage au moins le degré de différenciation existant à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté entre les vols de nuit et de jour, entre les catégories d'avions et selon le tonnage des avions tel que repris en annexe. Le titulaire adaptera le système tarifaire en fonction des normes et usages internationaux en matière environnementale et en particulier la législation européenne éventuelle, tout en respectant les principes d'incitants et de différenciation.

Art. 48. § 1^{er}. La formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire fixent le niveau individuel de chaque tarif (dont le total peut éventuellement être présenté sous forme de recette moyenne maximale par unité de trafic), que le titulaire peut percevoir pour les activités régulées pour la période de régulation à venir.

§ 2. Les règles d'évolution annuelle de ces tarifs sont également fixées au début de cette période de régulation, et ceci en tenant compte des prévisions de trafic, de revenus générés par ces activités pour le titulaire et des coûts opérationnels, d'investissement et de financement supportés pour ces activités par le titulaire, ainsi que du niveau de subsidiation partielle des activités régulées par les activités subsidiaires durant la période de régulation.

Art. 49. § 1^{er}. La subsidiation ne pourra dépasser pour chaque année civile un montant maximum, exprimé en quantité monétaire, fixé à la valeur de cette subsidiation pour la première année civile complète de la première période de régulation suivant la mise en vigueur du présent arrêté. Ce montant pourra être égal à zéro pour autant que, au moment de l'établissement de la formule tarifaire en vertu de l'article 7, 7°, le revenu moyen des activités régulées par unité de trafic à l'aéroport de Bruxelles-National soit inférieur à la moyenne des revenus d'activités régulées similaires des aéroports de référence. En cas de circonstances exceptionnelles durant cette première année civile complète le titulaire pourra demander à l'Etat de fixer ce montant maximum moyennant la procédure de révision de la licence telle que prévue à l'article 39 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en SA de droit privé et aux installations aéroportuaires.

§ 2. Ce montant maximum diminuera linéairement à chaque période de régulation afin d'atteindre une situation sans subsidiation au plus tard après quatre périodes de régulation.

§ 3. La subsidiation est nulle pendant toute période de régulation dans un mécanisme de « dual till ».

§ 4. Au cas où le revenu moyen des activités régulées par unité de trafic à l'aéroport de Bruxelles-National serait supérieur à la moyenne des revenus d'activités régulées similaires des quatre aéroports de référence les plus chers, la diminution du niveau de subsidiation sera interrompue jusqu'à ce que l'aéroport de Bruxelles-National retrouve une position concurrentielle suffisante.

§ 5. De la même manière, au cas où le revenu moyen des activités régulées par unité de trafic à l'aéroport de Bruxelles-National serait inférieur à la moyenne des revenus d'activités régulées similaires des quatre aéroports de référence les moins chers, la diminution du niveau de subsidiation pourra être accélérée.

Art. 50. § 1^{er}. La rentabilité des activités régulées (« ROCE ») est mesurée par le revenu avant charges financières et impôts des activités régulées après subsidiation (« EBIT ») divisé par la somme des actifs immobilisés nets et des actifs circulants nets affectés à ces activités régulées. Pour la première année civile complète de la première période de régulation, cette rentabilité ne sera pas inférieure à zéro; elle pourra être supérieure à zéro pour autant que, au moment de l'établissement de la formule tarifaire en vertu de l'article 7, 7°, le revenu moyen des activités régulées par unité de trafic à l'aéroport de Bruxelles-National soit inférieur à la moyenne des revenus d'activités régulées similaires des aéroports de référence. Cette rentabilité évoluera ensuite de manière linéaire afin d'assurer une marge bénéficiaire équitable en rémunération des capitaux investis au moment de la mise en place du mécanisme de « dual till ». Le caractère équitable de la rémunération des capitaux investis est apprécié sur base des références de marché et

vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen wordt beoordeeld op basis van de marktpreferenties en door het gebruik van de methode van de gewogen gemiddelde kost van het kapitaal (« WACC »).

§ 2. De rentabiliteit van de gereguleerde activiteiten na het invoeren van het mechanisme « dual till » zal gehandhaafd worden op een niveau dat toelaat een billijke winstmarge te waarborgen ter vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen.

§ 3. Indien, krachtens artikel 49, § 5, van dit besluit, de graad van subsidiëring verminderd zou worden voor een gereguleerde periode, en indien, bij het verstrijken van die gereguleerde periode de gemiddelde inkomsten van de gereguleerde activiteiten per verkeersseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal onder het gemiddelde van de inkomsten van gelijkaardige gereguleerde activiteiten van de vier goedkoopste referentieluchthavens zou blijven, dan kan de evolutie van de rentabiliteit van de gereguleerde activiteiten zoals bepaald in § 1 versneld worden om sneller het mechanisme « dual till » te bereiken.

Afdeling III. – Verloop van de vaststelling van de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem

Art. 51. § 1. De formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem worden vastgesteld door de houder, na raadpleging van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De gebruikers kunnen zich laten vertegenwoordigen door de representatieve organisaties die zij aanduiden, met name de I.A.T.A. en het A.O.C.-Brussels.

§ 3. De economisch regulerende overheid kan als waarnemer deelnemen aan de informatie- en raadplegingsvergaderingen van de gebruikers.

Art. 52. § 1. De houder leidt de procedure ter raadpleging van de gebruikers in negen maanden vóór het begin van de gereguleerde periode of negen maanden vóór de datum waarop de krachtens artikel 43 toegepaste herziening van kracht wordt, door het verspreiden van de informatiedocumenten bedoeld in artikel 53 en door alle deelnemers bijeen te roepen voor de raadplegingen.

§ 2. De raadplegingen over de tarieven van de gereguleerde activiteiten eindigen uiterlijk vijf maanden vóór het begin van de gereguleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft of vijf maanden vóór de datum waarop de krachtens artikel 43 toegepaste herziening van kracht wordt.

§ 3. De vaststelling en de publicatie van de tarieven van de gereguleerde activiteiten gebeurt uiterlijk drie maanden vóór het begin van dezelfde gereguleerde periode. Evenzo worden de aanpassingen van de tarieven tijdens de gereguleerde periode gepubliceerd uiterlijk drie maanden vóór de datum waarop ze toegepast zullen worden.

§ 4. Alle luchtvaartmaatschappijen werkzaam op de luchthaven Brussel-Nationaal worden in kennis gesteld van de herziening of de invoering van nieuwe tarieven uiterlijk drie maanden vóór hun invoering, met name om de aanpassing van de reserveringssystemen toe te laten.

Art. 53. De houder stelt de volgende gegevens, uittreksels uit het vijfjarenplan bedoeld in artikel 18, exclusief ter beschikking van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal of van hun lasthebbers, alsook van de economisch regulerende overheid :

a) een voorstel met betrekking tot de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem voor de gereguleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft;

b) de verkeersvooruitzichten voor de gereguleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft (vertrekkende en transferpassagiers, bewegingen van passagiers- en vrachtvliegtuigen, tonnage vracht);

c) de kosten, inkomsten, netto vaste activa en vlottende activa voor elke gereguleerde activiteit voor de eindigende gereguleerde periode en de verwachtingen voor de periode waarop de raadpleging betrekking heeft;

d) de graad van subsidiëring van gereguleerde activiteiten door subsidiërende activiteiten voor dezelfde twee gereguleerde perioden;

e) informatie die een vergelijking toelaat tussen de tarieven van de gereguleerde activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal en de tarieven voor gelijkaardige activiteiten in de referentieluchthavens.

Art. 54. Al wie informatie ontvangt afkomstig van de houder, evenals hun lasthebbers, verbinden zich er schriftelijk toe die informatie niet te verspreiden, onder welke vorm ook, behoudens schriftelijke toestemming van de houder. Aan deze verbintenis kunnen financiële sancties worden verbonden wanneer zij niet wordt nagekomen.

en utilisant la méthode du coût moyen pondéré du capital (« WACC »).

§ 2. La rentabilité des activités régulées après la mise en place du mécanisme de "dual till" sera maintenue à un niveau permettant d'assurer une marge bénéficiaire équitable en rémunération des capitaux investis.

§ 3. Au cas où, en vertu de l'article 49, § 5, du présent arrêté, le niveau de subsideation était réduit pour une période de régulation, et si, à l'issue de cette période de régulation, le revenu moyen des activités régulées par unité de trafic à l'aéroport de Bruxelles-National restait inférieur à la moyenne des revenus d'activités régulées similaires des quatre aéroports de référence les moins chers, l'évolution de la rentabilité des activités régulées telle que stipulée au § 1^{er} sera accélérée afin d'atteindre plus rapidement le mécanisme de « dual till ».

Section III. – Processus de fixation de la formule de contrôle tarifaire et du système tarifaire

Art. 51. § 1^{er}. La formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire sont fixés par le titulaire, après consultation des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 2. Les usagers peuvent se faire représenter par les organisations représentatives qu'ils désignent, notamment l'I.A.T.A. et l'A.O.C.-Brussels.

§ 3. L'autorité de régulation économique peut en tant qu'observateur participer aux réunions d'information et de consultation des usagers.

Art. 52. § 1^{er}. Le titulaire initie le processus de consultation des usagers neuf mois avant le début de la période de régulation ou neuf mois avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 43, en diffusant les documents d'information visés à l'article 53 et en convoquant tous les participants aux consultations.

§ 2. Les consultations sur les tarifs des activités régulées se terminent au plus tard cinq mois avant le début de la période de régulation sur laquelle porte la consultation ou cinq mois avant la date de mise en vigueur de la révision appliquée en vertu de l'article 43.

§ 3. La fixation et la publication des tarifs des activités régulées a lieu au plus tard trois mois avant le début de cette même période de régulation. De même les adaptations de tarifs en cours de période de régulation sont publiées au plus tard trois mois avant la date de leur application.

§ 4. Toutes les compagnies aériennes opérant à l'aéroport de Bruxelles-National doivent recevoir la notification de la révision ou de l'introduction de nouveaux tarifs au plus tard trois mois avant l'introduction de celles-ci, notamment afin de permettre l'adaptation des systèmes de réservation.

Art. 53. Le titulaire met à la disposition exclusive des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National ou de leurs mandataires, de même que de l'autorité de régulation économique, les informations suivantes, extraites du plan quinquennal visé à l'article 18 :

a) une proposition concernant la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire pour la période de régulation sur laquelle porte la consultation;

b) les prévisions de trafic pour la période de régulation sur laquelle porte la consultation (passagers départ et transfert, mouvements d'avions passagers et fret, tonnage fret);

c) les coûts, revenus, actifs immobilisés nets et actifs circulants nets pour chacune des activités régulées, pour la période de régulation se terminant et leur prévision pour celle sur laquelle porte la consultation;

d) le niveau de subsideation des activités régulées par les activités subsidiées pour ces deux mêmes périodes de régulation;

e) de l'information permettant une comparaison entre les tarifs des activités régulées de l'aéroport de Bruxelles-National et les tarifs pour des activités similaires dans les aéroports de référence.

Art. 54. Tous les récipiendaires d'information en provenance du titulaire, ainsi que leurs mandataires, s'engagent par écrit à ne pas divulguer cette information, sous quelque forme que ce soit, sauf accord écrit émanant du titulaire. Cet engagement peut être assorti de sanctions financières en cas de non respect.

Art. 55. § 1. Er bestaat een akkoord over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem en hun jaarlijkse evolutie wanneer de economisch regulerende overheid vaststelt dat er geen meningsverschil bestaat.

§ 2. De situaties die aan de basis van een meningsverschil kunnen liggen, zijn de volgende :

a) de houder heeft de raadplegingen niet op een oprechte manier gevoerd, met name wat betreft het verschaffen van informatie;

b) de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem worden op gemotiveerde basis geweigerd door een relevant deel van de luchtvaartmaatschappijen werkzaam op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal, te weten minstens twee niet-verbonden maatschappijen (ongeacht of het passagiers- of vrachtmaatschappijen zijn) die elk minstens hetzij 1 % van de jaarlijkse bewegingen, hetzij 1% van de jaarlijkse passagiers vertegenwoordigen en die samen minstens hetzij 25 % van de jaarlijkse bewegingen, hetzij 25 % van de passagiers vertegenwoordigen tijdens het laatste kalenderjaar voorafgaand aan de raadpleging van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 3. Geen enkele luchtvaartmaatschappij alleen kan zich verzetten tegen de invoering van de tarieven bij het begin van een gereguleerde periode of in de loop daarvan.

§ 4. Wanneer de economisch regulerende overheid een meningsverschil vaststelt, kan zij hetzij :

a) een nieuwe raadplegingsperiode eisen met het oog op het bekomen van het akkoord van de gebruikers over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem, in voorkomend geval na wijzigingen;

b) aanpassingen aan de formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem eisen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk;

c) aan de houder een formule voor de tariefcontrole en een tariefsysteem opleggen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een N.V. van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, en meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk.

d) het resultaat van het verloop van de raadpleging bevestigen.

Afdeling IV. — Vrijstelling van betalingen

Art. 56. De vluchten die aan de volgende kenmerken voldoen, worden vrijgesteld van betaling :

1° uitsluitend vervoer van staatshoofden en hun gevolg;

2° uitsluitend vervoer van regeringsleden in functie en hun gevolg;

3° kalibrerings- en metingsvluchten voor de controle van het luchtverkeer;

4° niet-commerciële vluchten met een uitzonderlijk humanitair karakter, erkend door de houder;

5° vluchten die een gedwongen terugkeer uitvoeren;

6° vluchten met militaire vliegtuigen.

HOOFDSTUK VI. — Controle en sancties

Afdeling I. — Controle door het economisch regulerende orgaan

Art. 57. De houder geeft aan de economisch regulerende overheid vrije toegang tot de luchthaveninstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal en stelt alles in het werk opdat de economisch regulerende overheid haar controleopdracht zou kunnen vervullen.

Art. 55. § 1^{er}. Il y a accord sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire et sur leur évolution annuelle lorsque l'autorité de régulation économique ne constate pas de désaccord.

§ 2. Les situations qui peuvent être à l'origine d'un désaccord sont les suivantes :

a) le titulaire n'a pas mené les consultations de manière sincère, notamment en ce qui concerne la fourniture d'information;

b) la formule de contrôle tarifaire ou le système tarifaire sont refusés de façon motivée par une partie significative des compagnies aériennes actives sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National, à savoir au minimum deux compagnies non liées (indifféremment de passager ou de fret) représentant chacune au minimum soit 1 % des mouvements annuels soit 1 % des passagers annuels, et représentant ensemble au minimum soit 25 % des mouvements annuels soit 25 % des passagers au cours de la dernière année civile précédent la consultation des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 3. Aucune compagnie aérienne seule ne peut s'opposer à l'introduction des tarifs au début d'une période de régulation ou au cours de celle-ci.

§ 4. Lorsque l'autorité de régulation économique constate un désaccord, il peut soit :

a) requérir une nouvelle période de consultation en vue d'obtenir l'accord des usagers sur la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire, le cas échéant après modifications;

b) requérir des adaptations à la formule de contrôle tarifaire ou au système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en S.A. de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

c) imposer au titulaire une formule de contrôle tarifaire et un système tarifaire dans le respect des principes contenus dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en S.A. de droit privé et aux installations aéroportuaires et dans le présent arrêté, et notamment la section II du présent chapitre;

d) confirmer le résultat du processus de consultation.

Section IV. — Exemption de paiements

Art. 56. Les vols remplissant les caractéristiques suivantes font l'objet d'une exonération de paiement :

1° transport exclusif de chefs d'état et de leur suite;

2° transport exclusif de membres de gouvernements en fonction et de leur suite;

3° vols de calibration et de mesures pour le contrôle du trafic aérien;

4° vols non commerciaux à caractère humanitaire exceptionnel, reconnu par le titulaire;

5° vols effectuant un retour forcé;

6° vols d'aéronefs militaires.

CHAPITRE VI. — Contrôle et sanctions

Section I^{re}. — Contrôle par l'autorité de régulation économique

Art. 57. Le titulaire donne à l'autorité de régulation économique un libre accès aux installations aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National et met tout en œuvre afin que l'autorité de régulation économique puisse accomplir ses missions de contrôle.

Afdeling II -- Informatieverstrekking

Art. 58. De kennisgeving van vastgestelde gebreken en van de termijn om die te verhelpen, gebeurt per aangetekende brief.

Art. 59. De houder verschaft gratis aan het Directoraat-generaal Luchtvaart de statistische gegevens die voldoen aan de specificaties van de I.C.A.O. en Eurostat inzake de vliegtuigbewegingen op de luchthaven Brussel-Nationaal. Deze gegevens kunnen door het Directoraat-generaal Luchtvaart enkel voor niet-commerciële doeleinden worden aangewend.

Art. 60. De houder legt aan de economisch regulerende overheid, uiterlijk twaalf maanden na de toekenning van de licentie, een lijst met indicatoren en normen voor die betrekking hebben op de belangrijkste elementen van de dienstverlening ten gunste van de gebruikers, inbegrepen de diensten verleend door de verleners van grondafhandelingsdiensten, en die zullen gebruikt worden om de prestaties te meten. Deze indicatoren omvatten alle kwaliteitsaspecten opgenomen in artikel 21.

Art. 61. De houder stelt aan de economisch regulerende overheid, uiterlijk zes maanden na de toekenning van de licentie, een lijst met indicatoren en normen voor die betrekking hebben op de belangrijkste elementen van de dienstverlening ten gunste van de passagiers, inbegrepen de diensten verleend door de verleners van grondafhandelingsdiensten, en die zullen gebruikt worden om de prestaties te meten. Deze indicatoren omvatten alle kwaliteitsaspecten overgenomen in artikel 21.

Art. 62. De houder legt elk jaar aan de economisch regulerende overheid een rapport voor met als inhoud de opgemeten resultaten wat de indicatoren en normen bedoeld in de artikelen 60 en 61 betreft.

HOOFDSTUK VII. — *Diverse bepalingen**Afdeling I* – Betekeningen

Art. 63. Elke mededeling, vraag, rapport, instemming, bevel of ander document of akte die kan worden gevraagd of moet worden geleverd of betekend aan een partij uit hoofde van de licentie wordt beschouwd als zijnde behoorlijk betekend indien de betekening werd opgesteld in een geschrift verzonden per telefax, (die moet worden bevestigd door een aangetekende brief), of per aangetekende post, gericht aan de partij voor wie het bestemd is.

Afdeling II – Overgangsbepalingen

Art. 64. Onze Minister van Overheidsbedrijven en Onze Minister van Mobiliteit zijn ieder wat hem betreft belast met de uitvoering van dit besluit.

Afdeling III – Inwerkingtreding

Art. 65. Dit besluit treedt in werking de dag waarop artikel 55 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties in werking treedt.

Gegeven te Brussel, 21 juni 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

Section II – Communication d'informations

Art. 58. La notification des manquements constatés et du délai pour y remédier est faite par lettre recommandée.

Art. 59. Le titulaire fournit gratuitement à la Direction générale Transport Aérien les données statistiques répondant aux spécifications de l'O.A.C.I. et d'Eurostat en matière de mouvements d'avions sur l'aéroport de Bruxelles-National. Ces données ne pourront être utilisées par la Direction générale Transport aérien qu'à des fins non commerciales.

Art. 60. Le titulaire présente à l'autorité de régulation économique, au plus tard douze mois après l'octroi de la licence, une liste d'indicateurs et de normes relatifs aux principaux éléments de prestation de services en faveur des usagers, en ce compris les services prestés par les fournisseurs de services en escale, qui seront utilisés pour mesurer les performances. Ces indicateurs couvrent les aspects de qualité repris à l'article 21.

Art. 61. Le titulaire présente à l'autorité de régulation économique, au plus tard six mois après l'attribution de la licence, une liste d'indicateurs et de normes relatifs aux principaux éléments de la prestation de services aux passagers, en ce compris les services prestés par les fournisseurs de services en escale, qui seront utilisés pour mesurer les performances. Ces indicateurs couvrent les aspects de qualité repris à l'article 21.

Art. 62. Le titulaire présente chaque année un rapport à l'autorité de régulation économique contenant les résultats observés concernant les indicateurs et normes visés aux articles 60 et 61.

CHAPITRE VII. – *Dispositions diverses**Section I^{re}* – Notifications

Art. 63. Toute communication, demande, rapport, consentement, ordre ou autre document ou acte qui peut être requis ou doit être fourni ou notifié à une partie en vertu de la licence est considéré comme notifié à suffisance si la notification a été établie dans un écrit envoyé par télécopie (qui doit être confirmée par lettre recommandée) ou par courrier recommandé, adressé à la partie destinataire.

Section II – Dispositions transitoires

Art. 64. Notre Ministre des Entreprises publiques et Notre Ministre de la Mobilité sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Section III – Entrée en vigueur

Art. 65. Cette décision entre en vigueur le jour où l'article 55 de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en une société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires entre en vigueur.

Donné à Bruxelles, le 21 juin 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX

Bijlage 1

Lijst van de personen die genieten van de V.I.P.-dienst

1. Leden van Belgische en buitenlandse koninklijke families.
 2. Staats- en Regeringshoofden.
 3. Belgische (Federaal, de Gewesten en de Gemeenschappen) en de buitenlandse Ministers, Vice-Ministers, Adjunct-Ministers en Staatssecretarissen.
 4. Ministers van Staat.
 5. Leden van de Europese Commissie, de Voorzitter van het Europese Parlement, de Voorzitter van Raad van Europa, de Voorzitter van het Comité van de Gewesten.
 6. De Secretaris-generaal van de N.A.T.O., de Adjunct-Secretaris-generaal van de N.A.T.O., de Generaal van de SHAPE.
 7. Voorzitters van parlementaire vergaderingen.
 8. De Stafchefs.
 9. De Gouverneurs van de Belgische provincies.
 10. Buitenlandse ambassadeurs in België.
 11. De Voorzitters van de Akkoorden van de A.C.P.-landen.
 12. De voorzitters van belangrijke internationale instellingen.
 13. Parlementaire delegaties van het Europese Parlement.
 14. De Burgemeester van Brussel.
- Gezien om te worden gevoegd bij ons besluit van 21 juni 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE
De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

Bijlage zoals bedoeld bij artikel 47, § 2

Uittreksel uit 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 economische overheidsbedrijven

Artikel 1. § 1. BIAC 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 1,44 Euro.

Het gewicht (W) bedraagt minimum 25 ton.

Het gewicht (W) bedraagt maximum 175 ton.

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

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

De luchtvaartuigen worden ingedeeld in vier geluidscategorieën. De methoden tot vaststelling van deze categorieën worden uiteengezet in bijlage 1 bij dit reglement. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling overmaakt aan BIAC 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 BIAC 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.

Annexe 1

Liste des personnes bénéficiant du service V.I.P.

1. Membres de familles royales belge et étrangères.
 2. Chefs d'Etat et de Gouvernement.
 3. Ministres, (Fédérale, les Régions et les Communautés) Vice-Ministres, Ministres adjoints, Ministres délégués et Secrétaires d'Etat belges et étrangers.
 4. Ministres d'Etat.
 5. Membres de la Commission européenne, Président du Parlement européen, Président du Conseil de l'Europe, Président du Comité des Régions.
 6. Secrétaire général de l'OTAN, Secrétaire général adjoint de l'OTAN, Général du SHAPE.
 7. Présidents d'assemblées parlementaires.
 8. Chefs d'Etat major.
 9. Gouverneurs des provinces belges.
 10. Ambassadeurs étrangers en Belgique.
 11. Présidents des Accords Afrique, Caraïbes, Pacifique.
 12. Présidents d'importantes institutions internationales.
 13. Délégations parlementaires du Parlement européen.
 14. Bourgmestre de Bruxelles.
- Vu pour être annexé à notre arrêté royal du 21 juin 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE
Le Ministre de la Mobilité
B. ANCIAUX

Annexe à l'article 47, § 2

Extrait du 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

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 $U \times W \times E \times D$, 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 1,44 Euros.

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

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

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

Les aéronefs sont classés en quatre catégories acoustiques. Les méthodes permettant de déterminer ces catégories sont exposées dans l'annexe 1^{re} au présent règlement. Tout aéronef dont l'exploitant fournit à BIAC 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 BIAC 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.

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

Le facteur de jour/de nuit (D) est déterminé selon le tableau ci-dessous :

1	6.00-22.59
2	23.00-5.59

De dag/nachtfactor (D) is evenwel gelijk aan 2 voor elk vertrek van een vliegtuig met een geluidshoeveelheid per beweging (GB) groter of gelijk aan 12, tussen 06.00 uur en 07.59 uur en tussen 21.00 uur en 22.59 uur.

Toutefois, le facteur de jour/de nuit (D) est égal à 2 pour chaque départ d'un avion ayant une quantité de bruit par mouvement (QM) plus grande que ou égale à 12, entre 06.00 heures et 07.59 heures et entre 21.00 heures et 22.59 heures.

De methode tot vaststelling van de GB wordt uiteengezet in bijlage 2 bij dit reglement.

La méthode fixant le QM est reprise à l'annexe 2 au présent règlement.

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.

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.

BIAC heft voor elke landing en elke opstijging een slot-coördinatievergoeding ten bedrage van 2,35 euro.

BIAC perçoit pour chaque atterrissage et pour chaque décollage une redevance pour la coordination des slots à concurrence de 2,35 euros.

§ 2. In afwijking van de vorige paragraaf wordt voor een hefschroefvliegtuig het gewicht (W) minimum 5 ton en is de slot-coördinatievergoeding niet verschuldigd. De vergoeding voor elke landing en opstijging van een hefschroefvliegtuig bedraagt minimum 11,54 euro. Deze paragraaf is enkel van toepassing voor zover het hefschroefvliegtuig geen gebruik maakt van een aan- of uitvliegroute van een startbaan, tussen 6.00 en 22.59 uur landt of opstijgt en op gebied van geluid de « best practice » volgt voorgesteld door de luchthaven autoriteiten. »

§ 2. Par dérogation au paragraphe précédent le poids (W) minimum pour un hélicoptère est de 5 tonnes et la redevance pour la coordination des slots n'est pas due. La redevance pour chaque atterrissage et décollage d'un hélicoptère s'élève au minimum à 11,54 euros. 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. 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. 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. 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. 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).

**Geluidscategorieën van luchtvaartuigen
Voor de luchthaven Brussel-Nationaal**

**Catégories acoustiques des aéronefs
Pour l'aéroport de Bruxelles-National**

1. Basisprincipe

1. Principe de base

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 :

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 :

$$PRED = LAT + APP + TKO$$

$$PRED = LAT + APP + TKO$$

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

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/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/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/tonnes et plus
	TKO = 89	TKO = 66,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 101

TKO-parameter

3 motoren

Paramètre TKO

3 moteurs

Gewicht poids	0 - 28,6 ton/tonnes	28,6 - 385 ton/tonnes	385 ton en meer/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 plus

Gewicht poids	0 - 20,2 ton/tonnes	20,2 - 385 ton/tonnes	385 ton en meer/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 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

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 geluidsgegevens beschikbaar zijn, wordt in overleg met de exploitant een gepaste procedure uitgewerkt om tot een realistische TOTNOISE-waarde te komen.

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 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

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 des 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.

Methode tot vaststelling van de geluidshoeveelheid per beweging (GB) van luchtvaartuigen voor de luchthaven Brussel-Nationaal

Voor de bewegingen van vliegtuigen gecertificeerd volgens de normen van Hoofdstuk 3 of 5 van de ICAO Bijlage 16 wordt de geluidshoeveelheid per beweging (GB) wordt als volgt berekend op één decimaal na :

$$GB = 10 [(G - 85)/10]$$

Waarin de variabele G vertegenwoordigt :

- Voor elke landing : het gecertificeerd geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale ladingsmassa gemeten op het naderingsmeetpunt, min 9 EPNdB;

- Voor elke opstijging : de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa, conform de voorschriften van ICAO bijlage 16.

Voor de bewegingen van vliegtuigen met een maximale opstijgmassa van niet meer dan 8.618 kg of van elk ander vliegtuig dat gecertificeerd werd volgens de normen van één van de hoofdstukken van de ICAO bijlage 16, uitgezonderd de hoofdstukken 2, 3 en 5, wordt de GB forfaitair vastgelegd op 1.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons Besluit van 21 juni 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van overheidsbedrijven,

J. VANDE LANOTTE

De Minister van Mobiliteit,

B. ANCIAUX

Méthode fixant la quantité de bruit par mouvement (QM) des aéronefs pour l'aéroport de Bruxelles National

Pour les mouvements d'avions certifiés selon les normes du Chapitre 3 ou 5 de l'annexe 16 de l'OACI, la quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près :

$$QM = 10 [(B - 85)/10]$$

où la variable B représente :

- Pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, moins 9 EPNdB;

- Pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse de décollage maximale, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

Pour les mouvements d'avions ayant une masse maximale au décollage ne dépassant pas 8.618 kg ou de tout autre avion certifié selon les normes d'un des Chapitres de l'annexe 16 de l'OACI, à l'exclusion des chapitres 2, 3 ou 5, la QM est fixée forfaitairement à 1.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 21 juin 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Entreprises publiques,

J. VANDE LANOTTE

Le Ministre de la Mobilité,

B. ANCIAUX

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
SOCIALE ZEKERHEID**

N. 2004 — 2823

[C — 2004/22555]

**28 JUNI 2004. — Besluit van het Beheerscomité
tot vaststelling van het personeelsplan
van de Rijksdienst voor pensioenen**

Gelet op het koninklijk besluit nr. 50 van 24 oktober 1967 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 april 1997 houdende maatregelen met het oog op de responsabilisering van de openbare instellingen van sociale zekerheid, met toepassing van artikel 47 van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels, in het bijzonder artikel 19, § 1;

Gelet op het koninklijk besluit van 8 april 2002 tot goedkeuring van de eerste bestuursovereenkomst van de Rijksdienst voor pensioenen en betreffende de vaststelling van de maatregelen tot rangschikking van bedoelde Rijksdienst bij de openbare instellingen van sociale zekerheid, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 4 juni 2002;

Gelet op het advies van de Directieraad van de Rijksdienst voor pensioenen van 3 juni 2004;

Gelet op het advies van de Regeringscommissaris van Begroting van de Rijksdienst voor pensioenen van 26 mei 2004;

Gelet op het met redenen omkleed advies van het Basisoverlegcomité van de Rijksdienst voor pensioenen van 16 juni 2004;

**SERVICE PUBLIC FEDERAL
SECURITE SOCIALE**

F. 2004 — 2823

[C — 2004/22555]

**28 JUIN 2004. — Arrêté du Comité de gestion
portant fixation du plan de personnel
de l'Office national des pensions**

Vu l'arrêté royal n° 50 du 24 octobre 1967 relatif à la pension de retraite et de survie des travailleurs salariés;

Vu l'arrêté royal du 3 avril 1997 portant des mesures en vue de la responsabilisation des institutions publiques de sécurité sociale, en application de l'article 47 de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions, notamment l'article 19, § 1^{er};

Vu l'arrêté royal du 8 avril 2002 portant approbation du premier contrat d'administration de l'Office national des pensions et fixant des mesures en vue du classement de cet Office parmi les institutions publiques de sécurité sociale, publié au *Moniteur Belge* du 4 juin 2002;

Vu l'avis du Conseil de direction de l'Office national des pensions, donné le 3 juin 2004;

Vu l'avis du Commissaire du Gouvernement du Budget de l'Office national des pensions, donné le 26 mai 2004;

Vu l'avis motivé du Comité de concertation de base de l'Office national des pensions, donné le 16 juin 2004;