

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 567

[2005/14028]

**21 JANVIER 2005. — Arrêté royal portant approbation du deuxième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol**

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

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment l'article 4, § 3;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 28 octobre 2004;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 27 octobre 2004;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le contrat de gestion conclu le 26 novembre 2004 entre l'Etat et Belgocontrol, annexé au présent arrêté, est approuvé.

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

**Art. 3.** Notre Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 janvier 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Annexe à l'arrêté royal du 21 janvier 2005

**Deuxième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol****Préambule**

Belgocontrol est née en octobre 1998, dans le cadre de la réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, de la conclusion du premier contrat de gestion entre l'Etat belge et la Régie des Voies aériennes et de sa transformation subséquente en entreprise publique autonome.

En vertu de l'article 171 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, Belgocontrol est chargée des missions de service public suivantes :

1. Assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont l'Etat belge est responsable en vertu de la Convention relative à l'Aviation civile internationale du 7 décembre 1944, notamment son annexe 2, ou en vertu de tout autre accord international;

2. Assurer à l'aéroport de Bruxelles-National le contrôle des mouvements des aéronefs en approche, à l'atterrissage, au décollage et sur les pistes et les voies de circulation, ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic, et continuer à assurer la sécurité du trafic aérien des aéroports et aérodromes publics régionaux conformément à l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 entre l'Etat et les Régions;

3. Fournir aux services de police et d'inspection aéronautique et aéroportuaire des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 567

[2005/14028]

**21 JANUARI 2005. — Koninklijk besluit tot goedkeuring van het tweede beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol**

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

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op artikel 4, § 3;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 28 oktober 2004;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 27 oktober 2004;

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Het beheerscontract gesloten op 26 november 2004 tussen de Staat en Belgocontrol, opgenomen in bijlage bij dit besluit, wordt goedgekeurd.

**Art. 2.** Dit besluit en de bijlage erbij treden in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.

**Art. 3.** Onze Minister van Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 januari 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

Bijlage bij het koninklijk besluit van 21 januari 2005

**Tweede beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol****Voorwoord**

Belgocontrol is ontstaan in oktober 1998 in het kader van de hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, uit de afsluiting van het eerste beheerscontract tussen de Belgische Staat en de Regie der Luchtwegen en haar daaropvolgende omzetting in autonoom overheidsbedrijf.

Krachtens artikel 171 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven is Belgocontrol belast met de volgende opdrachten van openbare dienst :

1. De veiligheid van het luchtverkeer waarborgen in het luchtruim waarvoor de Belgische Staat verantwoordelijk is krachtens de Overeenkomst inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart van 7 december 1944, inzonderheid bijlage 2, goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, of krachtens enig ander internationaal akkoord;

2. Op de luchthaven van Brussel-Nationaal de bewegingen van de luchtvaartuigen controleren op de landings- en rolbanen en bij de nadering, de landing en het opstijgen alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms. Daarnaast moet, in toepassing van het samenwerkingsakkoord dat op 30 november 1989 met de Gewesten werd gesloten, ook de veiligheid van het luchtverkeer gewaarborgd worden op de gewestelijke openbare luchthavens en vliegvelden;

3. Inlichtingen verschaffen aan de politie, de luchthaveninspectie en de luchtvaartdiensten over de luchtvaartuigen, de besturing, de bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan.

En cinq ans, Belgocontrol a évolué en profondeur. De nouveaux statuts du personnel ont été négociés, qui ont permis de réviser et moderniser les règles et pratiques de gestion du personnel qui devaient l'être. Des techniques de management modernes ont été progressivement introduites; un programme intégré de gestion de la qualité, couvrant l'ensemble des activités de l'entreprise, a permis à Belgocontrol d'obtenir en janvier 2004 la certification ISO 9001-2000 dans tous les domaines d'activités de l'entreprise afin de garantir à ses clients tant externes qu'internes une qualité constante du service. Une nouvelle tour de contrôle à l'aéroport de Bruxelles-National est en cours de construction ainsi qu'un nouveau site à Steenokkerzeel, qui permettra de regrouper l'essentiel des activités de l'entreprise en un seul lieu. Un upgrade technologique du centre de contrôle aérien CANAC, qui s'étendra sur plusieurs années, a débuté en 2002.

La conclusion du deuxième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol intervient cependant à un moment difficile pour l'ensemble du secteur aérien. Consciente des difficultés actuelles des compagnies aériennes, l'entreprise a initié dès 2001 un important programme de réduction de coûts tout en améliorant la qualité de son service et en préservant son équilibre financier. Le principe d'indépendance financière entre l'Etat et Belgocontrol et la compétence de celle-ci de fixer le taux unitaire des redevances en toute transparence et conformément aux règles internationales applicables en la matière, qui forment la base d'une saine gestion de l'entreprise, se voient dès lors confirmés dans ce nouveau contrat de gestion.

Fournir le meilleur service au meilleur prix est par ailleurs l'idée maîtresse qui sous-tend l'ensemble du projet de Ciel unique européen, projet qui devrait aussi mener à terme à une restructuration de l'espace aérien de l'Union européenne en fonction du trafic et non plus des frontières nationales.

Même si, au moment de la conclusion de ce deuxième contrat de gestion, le contenu exact ainsi que les délais de mise en œuvre de cette nouvelle réglementation doivent encore être précisés sur différents points, plusieurs éléments importants de celle-ci ont été repris d'emblée dans le contrat, dans la mesure où ils s'imposent en droit ou en fait aux prestataires de services de navigation aérienne indépendamment de celle-ci. Il en va ainsi par exemple de l'obligation pour Belgocontrol d'appliquer les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol en vigueur. Belgocontrol observe d'ailleurs à ce sujet une attitude proactive constante quant à leur élaboration. L'entreprise doit également renforcer les contacts avec la Composante aérienne de la défense en vue d'atteindre un degré de collaboration maximale pouvant aller jusqu'à l'intégration de certains domaines d'activités des contrôles aériens civils et militaires. Une plus grande implication de Belgocontrol dans la gestion du centre de contrôle de Maastricht devrait également permettre à l'entreprise de jouer le rôle qui lui revient dans la constitution et l'exploitation d'un futur bloc d'espace aérien fonctionnel transnational dont l'espace aérien belge supérieur ferait partie.

D'une manière générale, l'ensemble des actions entreprises ou programmées par Belgocontrol en application de ce deuxième contrat de gestion devrait permettre à l'entreprise de satisfaire aux prescriptions réglementaires qui seront édictées au fil du temps dans le cadre de la réalisation du ciel unique, voire, le plus souvent, de les anticiper.

Dans les domaines de la capacité et de la ponctualité, ce deuxième contrat de gestion met l'accent sur la poursuite de la collaboration entre Belgocontrol et les autres principaux acteurs de ces domaines que sont les compagnies aériennes et les exploitants aéroportuaires. En particulier en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, il est prévu que B.I.A.C. et Belgocontrol renforceront leur collaboration dans le cadre du « service level agreement » que les deux entreprises ont conclu en exécution de leur premier contrat de gestion respectif, ce qui devrait notamment permettre à l'aéroport de jouer un rôle de pionnier sur le plan européen en ce qui concerne l'implémentation du projet de « Collaborative Decision Making » développé en collaboration avec Eurocontrol.

En ce qui concerne le unit rate, le deuxième contrat de gestion met l'accent aussi bien sur la maîtrise des coûts que sur la génération des différentes sortes de revenus nécessaires à cette fin.

In vijf jaar is Belgocontrol grondig geëvolueerd. Nieuwe personeelsstatuten werden onderhandeld wat heeft toegestaan de regels en praktijken van personeelsbeheer te herbekijken en te moderniseren. Moderne managementtechnieken werden geleidelijk aan ingevoerd; een geïntegreerd kwaliteitsbeheersprogramma dat het geheel van de activiteiten van de onderneming dekt heeft Belgocontrol toegelaten om in januari 2004 de ISO 9001-2000 certificatie te behalen in alle activiteitsgebieden van de onderneming zodat zij zowel aan haar interne als externe cliënten een voortdurende kwaliteit inzake dienstverlening kan verzekeren. Momenteel wordt een nieuwe controletoeren te Brussel-Nationaal gebouwd evenals een nieuwe site te Steenokkerzeel wat zal toelaten om de wezenlijke activiteiten van de onderneming op één enkele plaats te hergroeperen. Een technologische upgrade van het luchtverkeersleidingscentrum CANAC werd in 2002 aangevangen en zal zich over meerdere jaren uitstrekken.

Het afsluiten van het tweede beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol vindt niettemin plaats op een moeilijk moment voor de ganse luchtvaartsector. Zich bewust van de huidige moeilijkheden binnen de luchtvaartmaatschappijen heeft de onderneming sinds 2001 een belangrijk programma ter vermindering van de kosten geïnitieerd waarbij tevens de kwaliteit van haar dienstverlening wordt verbeterd en het financieel evenwicht wordt bewaard. Het principe van financiële onafhankelijkheid tussen de Staat en Belgocontrol en de bevoegdheid van Belgocontrol om het eenheidsstarief van de vergoedingen in alle transparantie te kunnen vaststellen overeenkomstig de toepasbare internationale regels terzake, vormen de basis van een gezond beheer van de onderneming en zien zich derhalve bevestigd in dit nieuwe beheerscontract.

De beste dienst verlenen aan de beste prijs is bovendien de basisgedachte die het project van het Gemeenschappelijk Europees luchtruim ondersteunt; een project dat op termijn ook zou moeten leiden tot een reorganisatie van het luchtruim van de Europese Unie in functie van het verkeer en niet langer in functie van de nationale grenzen.

Zelfs indien op het moment van het afsluiten van dit tweede beheerscontract de exacte inhoud alsook de termijnen voor inwerkingstelling van deze nieuwe reglementering nog dienen gepreciseerd te worden op verschillende punten, werden meteen al meerdere belangrijke aspecten ervan opgenomen in het contract in de mate dat zij zich opdringen in rechte of in feite aan de luchtverkeersleiding en dit los van de reglementering zelf. Hetzelfde voor bijvoorbeeld de verplichting voor Belgocontrol om de in werking zijnde veiligheidsvoorschriften en -vereisten van Eurocontrol toe te passen. Belgocontrol zal hier bovendien een constante proactieve houding aannemen aangaande het opstellen ervan. De onderneming dient eveneens de contacten met de Luchtcomponent van Landsverdediging te versterken met het oog op het bereiken van een maximale samenwerkingsgraad die kan gaan tot een integratie van bepaalde activiteitendomeinen van burgerlijke en militaire luchtverkeersleiding. Een grotere betrokkenheid van Belgocontrol in het beheer van het controlecentrum van Maastricht zou tevens aan de onderneming moeten toelaten om de rol te spelen die haar toekomt in de vorming en de exploitatie van een toekomstig functioneel transnationaal luchtruimblok waar het hogere Belgische luchtruim deel zou van uitmaken.

Op een meer algemene wijze, zouden het geheel van de door Belgocontrol in toepassing van dit tweede beheerscontract ondernomen of geprogrammeerde acties de onderneming moeten toelaten om te voldoen aan, en zelfs meestal te anticiperen op de reglementaire voorschriften die na verloop van tijd in het kader van de verwezenlijking van het gemeenschappelijk luchtruim zullen worden uitgevaardigd.

Inzake de capaciteit en de punctualiteit legt dit tweede beheerscontract de nadruk op het verder zetten van de samenwerking tussen Belgocontrol en de andere belangrijke actoren in deze domeinen, met name de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenexploitanten. In het bijzonder wat de luchthaven van Brussel-Nationaal betreft werd voorzien dat B.I.A.C. en Belgocontrol hun samenwerking zullen verstevigen in het kader van het « service level agreement » dat de twee partijen hebben afgesloten in uitvoering van hun respectievelijke eerste beheerscontract, dit zal aan de luchthaven toelaten om een pioniersrol te spelen op het Europees vlak voor wat betreft de implementatie van het « Collaborative Decision Making » project dat werd ontwikkeld in samenwerking met Eurocontrol.

Inzake de unit rate legt het tweede beheerscontract de nadruk zowel op de beheersing van de kosten als op het genereren van de verschillende soorten inkomsten die daarvoor noodzakelijk zijn.

A cet effet, l'entreprise se voit l'objectif que le développement de ses coûts propres s'aligne sur celui des centres de contrôle aérien voisins et comparables (Pays-Bas, Allemagne, France, Royaume-Uni, Suisse,...), en tenant compte de l'évolution des unités de service.

Le nouveau contrat de gestion met également l'accent sur la valorisation par Belgocontrol de son expertise sur le plan international, ainsi que sur le suivi de l'évolution de la technologie en matière de navigation, de communication et de surveillance et la contribution au développement de celle-ci.

L'Etat et Belgocontrol considèrent que ce nouveau contrat constitue un cadre adéquat pour permettre à l'entreprise de poursuivre la voie de sa modernisation dans la continuité, et de faire face ainsi aux changements qui ne manqueront pas d'intervenir dans le futur sur les plans opérationnels, technologiques et réglementaires.

### Table des matières

#### Préambule

- Chapitre I<sup>er</sup>. Objet du contrat de gestion
- Chapitre II. Dispositions générales
- Chapitre III. Tâches de service public
  - Section 1<sup>re</sup>. Sécurité de la navigation aérienne et service de la circulation aérienne
  - Section 2. Fourniture d'informations
  - Section 3. Service minimum
- Chapitre IV. Collaboration avec les tiers et relations internationales
- Chapitre V. Capacité de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux
- Chapitre VI. Qualité du service et relation avec les usagers
- Chapitre VII. Relations financières avec l'Etat et tarification
  - Section 1<sup>re</sup>. Principes généraux
  - Section 2. Redevances d'atterrissage et de décollage
  - Section 3. Redevances « en route »
  - Section 4. Suspension du service
- Chapitre VIII. Plan d'entreprise et dispositions diverses
- Chapitre IX. Sanctions
- Chapitre X. Durée du contrat

#### Contrat de gestion

Entre :

1. l'Etat belge, représenté par le Ministre de la Mobilité, conformément à l'article 4, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, dénommé ci-après « l'Etat »,

et

2. Belgocontrol, entreprise publique autonome dont le siège est établi rue du Progrès 80, 1030 Bruxelles, représentée par le comité de direction conformément aux articles 4, § 2 et 19 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, dénommée ci-après « Belgocontrol »,

Il est convenu ce qui suit :

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>. — *Objet du contrat de gestion*

Article 1<sup>er</sup>. Le présent contrat de gestion vise, en application de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, à régler les conditions dans lesquelles Belgocontrol exécute ses missions de service public, telles que prévues aux articles 170 et 171 de la loi du 21 mars 1991.

#### CHAPITRE II. — *Dispositions générales*

Art. 2. § 1<sup>er</sup>. Aux fins du présent contrat de gestion, l'on entend par :

1° « l'Accord de coopération » : l'Accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 entre l'Etat agissant pour la Régie des voies aériennes et les Régions;

2° « la Convention » : la Convention conclue entre l'Etat belge, représenté par le Ministre de la Défense, et Belgocontrol, représentée par son administrateur délégué, organisant le contrôle de la circulation aérienne entre les autorités militaires et civiles à l'aérodrome de Bierset ainsi que dans les espaces aériens contrôlés de Liège, signée le 22 mai 2003;

Hiertoe krijgt het bedrijf een doelstelling opgelegd die de eigen kostenontwikkeling afstemt op deze van naburige en vergelijkbare luchtverkeersleidingscentra (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Zwitserland,...) ook rekening houdend met de evolutie in service units.

Het nieuwe beheerscontract legt eveneens de nadruk op de valorisatie door Belgocontrol van haar expertise op internationaal niveau, alsook op het volgen van de evolutie van de technologie inzake navigatie, communicatie en toezicht en de bijdrage in de ontwikkeling van deze.

De Staat en Belgocontrol zijn van oordeel dat dit nieuwe beheerscontract een geschikt kader is dat aan de onderneming toelaat de weg van haar modernisering verder te zetten, en het hoofd te bieden aan de veranderingen die in de toekomst ongetwijfeld zullen plaatsvinden op operationeel, technologisch en reglementair gebied.

### Inhoudstafel

#### Voorwoord

- Hoofdstuk I. Voorwerp van het beheerscontract
- Hoofdstuk II. Algemene bepalingen
- Hoofdstuk III. Taken van openbare dienst
  - Afdeling 1. Veiligheid van de luchtvaart en luchtverkeersdienstverlening
  - Afdeling 2. Informatieverstrekking
  - Afdeling 3. Minimale dienstverlening
- Hoofdstuk IV. Samenwerking met derden en internationale relaties
- Hoofdstuk V. Capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de regionale luchthavens
- Hoofdstuk VI. Kwaliteit van dienstverlening en betrekkingen met de gebruikers
- Hoofdstuk VII. Financiële betrekkingen met de Staat en tarifiering
  - Afdeling 1. Algemene principes
  - Afdeling 2. Landings- en opstijgingsvergoedingen
  - Afdeling 3. « En route » heffingen
  - Afdeling 4. Opschorting van de dienstverlening
- Hoofdstuk VIII. Ondernemingsplan en diverse bepalingen
- Hoofdstuk IX. Sancties
- Hoofdstuk X. Duur van het contract

#### Beheerscontract

Tussen :

1. de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Mobiliteit overeenkomstig artikel 4, § 1 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, hierna « de Staat » genoemd,

en

2. Belgocontrol, autonoom overheidsbedrijf, met zetel te Vooruitgangstraat 80, 1030 Brussel, vertegenwoordigd door het Directiecomité overeenkomstig de artikelen 4, § 2 en 19 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, hierna « Belgocontrol » genoemd,

Wordt het volgende overeengekomen :

#### HOOFDSTUK I. — *Voorwerp van het beheerscontract*

Artikel 1. Dit beheerscontract beoogt in uitvoering van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven de voorwaarden te regelen waaronder Belgocontrol haar opdrachten van openbare dienst dient te vervullen zoals voorzien in de artikelen 170 en 171 van de wet van 21 maart 1991.

#### HOOFDSTUK II. — *Algemene bepalingen*

Art. 2. § 1. Voor de toepassing van dit beheerscontract wordt verstaan onder :

1° « het Samenwerkingsakkoord » : het Samenwerkingsakkoord dat op 30 november 1989 werd afgesloten tussen de Staat, handelend voor de Regie der Luchtwege, en de Gewesten;

2° « de Overeenkomst » : de Overeenkomst gesloten tussen de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Landsverdediging, en Belgocontrol, vertegenwoordigd door haar afgevaardigd bestuurder, ter regeling van de controle van het luchtverkeer tussen de militaire en burgerlijke overheden van het luchtvaartterrein van Bierset en in het gecontroleerde luchtruim van Luik, ondertekend op 22 mei 2003;

3° « l'A.I.P. » : le manuel « Aeronautical Information Publication » publié par les soins de Belgocontrol sous la responsabilité de l'Etat conformément à l'annexe 15 à la Convention de Chicago;

4° « ATM » : Air Traffic Management;

5° « l'arrêté royal du 2 avril 1998 » : l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, modifié par l'arrêté royal du 17 juillet 1998;

6° « l'Autorité aéroportuaire » : l'autorité compétente, par ou en vertu de la loi, pour régler l'exploitation d'un aéroport ou aérodrome public;

7° « B.I.A.C. » : la société anonyme de droit public « Brussels International Airport Company », issue de la transformation en entreprise publique autonome de la société anonyme « Brussels Airport Terminal Company »;

8° la « C.E.A.C. » : la Conférence européenne de l'Aviation civile, constituée en vertu de la Recommandation n° 28 adoptée par la Conférence de coordination des transports aériens tenu en avril 1954 à Strasbourg;

9° la « Convention de Chicago » : la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago, approuvée par la loi du 30 avril 1947;

10° la « cellule d'enquêtes » : la cellule autonome d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation créé par l'article 2 de l'arrêté royal du 9 décembre 1998 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile;

11° « Eurocontrol » : l'Organisation européenne pour la Sécurité de la Navigation aérienne, créée par la Convention internationale de Coopération pour la Sécurité de la navigation aérienne, signée le 13 décembre 1960 à Bruxelles et approuvée par la loi du 12 mars 1962, telle que modifiée par le protocole de Bruxelles du 12 février 1981, approuvé par la loi du 16 novembre 1984;

12° « Accord multilatéral » : l'Accord multilatéral concernant les redevances « en route », rédigé à Bruxelles le 12 février 1981 et approuvé par la loi du 16 novembre 1984;

13° « E.S.A.R.R. » (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement) : les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol;

14° « EATMP » : European Air Traffic Management Program tel que visé à l'article 13 du présent contrat de gestion;

15° « l'Exploitant aéroportuaire » : la personne morale à laquelle l'Autorité aéroportuaire a délégué ou, le cas échéant, concédé l'exploitation d'un aéroport ou aérodrome public;

16° la « loi du 21 mars 1991 » : la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;

17° « l'arrêté royal du 15 septembre 1994 » : l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air;

18° le « Ministre » : le Ministre ou le Secrétaire d'Etat qui a l'Aéronautique civile dans ses attributions;

19° les « missions de service public » : les missions de service public imparties à Belgocontrol par les articles 170 et 171 de la loi du 21 mars 1991;

20° les « mouvements coordonnés » : les mouvements d'aéronefs consécutifs à des vols réguliers et à des vols charters planifiés;

21° « l'O.A.C.I. » : l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée par la Convention de Chicago;

22° le « service de médiation » : le Service autonome de Médiation au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports, créé par l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National;

23° le « Service Level Agreement » : la convention conclue entre B.I.A.C. et Belgocontrol le 6 juin 2003 en exécution de l'article 11 du contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat belge et la Régie des Voies aériennes;

24° « aéroport entièrement coordonné » : aéroport entièrement coordonné au sens du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

3° de « A.I.P. » : het handboek « Aeronautical Information Publication » gepubliceerd door Belgocontrol onder verantwoordelijkheid van de Staat overeenkomstig bijlage 15 van de Overeenkomst van Chicago;

4° « ATM » : Air Traffic Management;

5° het « koninklijk besluit van 2 april 1998 » : het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, gewijzigd door het koninklijk besluit van 17 juli 1998;

6° de « Luchthavenautoriteit » : de autoriteit bevoegd door of krachtens de wet om de uitbating van een luchthaven of openbaar vliegveld te regelen;

7° « B.I.A.C. » : de naamloze vennootschap van publiek recht « Brussels International Airport Company », ontstaan uit de omvorming tot autonoom overheidsbedrijf van de naamloze vennootschap « Brussels Airport Terminal Company »;

8° de « E.C.A.C. » (European Civil Aviation Conference) : de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart, opgericht krachtens Aanbeveling nr. 28 aangenomen door de Conferentie voor de Coördinatie van het luchtvervoer gehouden te Straatsburg in april 1954;

9° de « Overeenkomst van Chicago » : de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, goedgekeurd door de wet van 30 april 1947;

10° de « onderzoekscel » : de autonome cel voor onderzoek van luchtvaartongevallen en incidenten opgericht door artikel 2 van het koninklijk besluit van 9 december 1998 tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart;

11° « Eurocontrol » : de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart, opgericht door het Internationaal Verdrag tot Samenwerking in het belang van de Veiligheid van de Luchtvaart, ondertekend op 13 december 1960 te Brussel en goedgekeurd door de wet van 12 maart 1962, zoals gewijzigd door het protocol van Brussel van 12 februari 1981, goedgekeurd door de wet van 16 november 1984;

12° « Multilaterale Overeenkomst » : Multilaterale Overeenkomst betreffende « en route » heffingen, opgemaakt te Brussel op 12 februari 1981 en goedgekeurd door de wet van 16 november 1984;

13° « E.S.A.R.R. » (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement) : de veiligheidsvoorschriften en -vereisten van Eurocontrol;

14° « EATMP » : European Air Traffic Management Program zoals bedoeld in artikel 13 van het onderhavig beheerscontract;

15° « Luchthavenexploitant » : de rechtspersoon aan wie de Luchthavenautoriteit de uitbating van een luchthaven of een openbaar vliegveld heeft overgedragen of, in voorkomend geval, in concessie gegeven;

16° de « wet van 21 maart 1991 » : de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

17° het « koninklijk besluit van 15 september 1994 » : het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen;

18° de « Minister » : de Minister of Staatssecretaris tot wiens bevoegdheid de burgerluchtvaart behoort;

19° de « opdrachten van openbare dienst » : de opdrachten van openbare dienst toevertrouwd aan Belgocontrol door de artikelen 170 en 171 van de wet van 21 maart 1991;

20° de « gecoördineerde bewegingen » : de opeenvolgende bewegingen van luchtvaartuigen voor lijnvluchten en geplande chartervluchten;

21° de « I.C.A.O. » : de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgericht door de Overeenkomst van Chicago;

22° de « ombudsdienst » : de autonome Ombudsdienst binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, opgericht bij koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal;

23° « Service Level Agreement » : de overeenkomst afgesloten tussen B.I.A.C. en Belgocontrol op 6 juni 2003 in uitvoering van artikel 11 van het beheerscontract van 14 augustus 1998 afgesloten tussen de Belgische Staat en de Regie der Luchtweegen;

24° « volledig gecoördineerde luchthaven » : volledig gecoördineerde luchthaven in de zin van de Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van « slots » op communautaire luchthavens.

25° « TOBT » Target off block time : l'heure estimée à laquelle l'avion devrait quitter son stand, fournie par Belgocontrol en fonction des éventuelles restrictions extérieures (CFMU/Eurocontrol) et de la séquence des départs;

§ 2. Les termes définis à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 qui sont utilisés dans le présent contrat de gestion sans y être définis différemment ont les significations définies à l'article 1<sup>er</sup> de cet arrêté.

Art. 3. Belgocontrol exécutera les missions de service public dans le respect des principes d'égalité, de continuité et d'adaptabilité, conformément aux normes de l'O.A.C.I. Elle fera ses meilleurs efforts en vue d'exécuter les missions de service public à des niveaux de sécurité, de qualité et de productivité comparables à ceux fournis par les services de contrôle aérien les plus performants en Europe, en recherchant constamment à en améliorer le rapport coût/performance et en appliquant, dans la mesure du possible, les recommandations de l'O.A.C.I.

### CHAPITRE III. — *Tâches de service public*

#### Section 1<sup>re</sup>. — Sécurité de la navigation aérienne et service de la circulation aérienne

Art. 4. § 1<sup>er</sup>. Belgocontrol assure la sécurité de la navigation aérienne :

1° dans l'espace aérien de la région d'information de vol de Bruxelles, sans préjudice des délégations d'espace négociées avec les centres de contrôle aérien adjacents, et notamment à l'exclusion de l'espace aérien dans lequel le service de la circulation aérienne est assuré par les autorités du Grand-Duché de Luxembourg et à l'exclusion des tâches confiées à Eurocontrol et aux autorités militaires;

2° dans les zones d'approche, à l'atterrissage, au décollage, sur les pistes et voies de circulation à l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux conformément à l'Accord de coopération et à la Convention.

§ 2. A cet effet, Belgocontrol est chargée d'assurer le service de la circulation aérienne dans l'espace aérien visé au § 1<sup>er</sup>, 1°, et dans les zones d'approche et au sol des aéroports et aérodromes visés au § 1<sup>er</sup>, 2°, et notamment :

1° le service du contrôle de la circulation aérienne, comprenant le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome et visant (a) à empêcher les abordages entre aéronefs ainsi que les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et (b) à accélérer et à régulariser la circulation aérienne;

2° le service d'information de vol, visant à fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

3° le service d'alerte, visant à alerter les organes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage et à prêter à ces organes le concours nécessaire.

Art. 5. § 1<sup>er</sup>. Dans l'exécution des tâches de service public visées à l'article 4, Belgocontrol appliquera intégralement les normes y relatives prévues dans l'annexe 11 (Services de la circulation aérienne) à la Convention de Chicago; elle fera ses meilleurs efforts pour appliquer les recommandations de la même annexe dans la mesure où la sécurité aérienne, la densité et la capacité d'absorption du trafic en seraient améliorées, sans préjudice des règles spécifiques édictées par l'Etat.

§ 2. Pour les incidents de type A et B, Belgocontrol vise à un nombre moyen d'incidents par rapport au nombre de mouvements inférieur à 0,0010 %. Si, pour une année déterminée, le nombre d'incidents du type A et B par rapport au nombre de mouvements est supérieur à 0,0015 %, une étude spécifique sera réalisée, dont rapport sera fait au conseil d'administration et au Ministre, dans laquelle le dépassement est analysé et, le cas échéant, des mesures correctives sont proposées.

Art. 6. Dans l'exécution des tâches de service public visées à l'article 4, Belgocontrol appliquera les E.S.A.R.Rs en vigueur, en particulier dans le domaine de la gestion de la sécurité aérienne et du personnel ATM.

25° « TOBT » : Target off blok time : het door Belgocontrol geschatte tijdstip waarop het vliegtuig zijn stand zou moeten verlaten en waarbij rekening wordt gehouden met eventuele beperkingen van buitenaf (CFMU/Eurocontrol) en de vertrekvolgorde;

§ 2. De termen bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 september 1994 die in dit beheerscontract worden gebruikt zonder er anders te worden gedefinieerd, hebben de betekenis bepaald in artikel 1 van dat besluit.

Art. 3. Belgocontrol zal de opdrachten van openbare dienst uitvoeren met inachtneming van de beginselen van gelijkheid, continuïteit en veranderlijkheid, overeenkomstig de I.C.A.O. - normen. Zij zal zich naar best vermogen inspannen om de opdrachten van openbare dienst uit te voeren volgens standaarden van veiligheid, kwaliteit en productiviteit vergelijkbaar met deze van de meest performante Europese luchtverkeersdiensten, door voortdurend de verhouding kost/performance te verbeteren en door in de mate van het mogelijke de I.C.A.O.-aanbevelingen toe te passen.

### HOOFDSTUK III. — *Taken van openbare dienst*

#### Afdeling 1. — Veiligheid van de luchtvaart en luchtverkeersdienstverlening

Art. 4. § 1. Belgocontrol staat in voor de veiligheid van de luchtvaart :

1° in het luchtruim van het vluchtinlichtingsgebied van Brussel, onverminderd de luchtruimoverdrachten die werden overeengekomen met de aangrenzende luchtverkeersleidingscentra, en meer bepaald met uitzondering van het luchtruim waarbinnen de luchtverkeersleiding wordt waargenomen door de diensten van het Groothertogdom Luxemburg, en met uitzondering van de taken die zijn toevertrouwd aan Eurocontrol en aan de militaire overheden;

2° in de naderingszones, bij het landen, bij het opstijgen, op de landings- en rollbanen, op de luchthaven Brussel-Nationaal, alsook op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden overeenkomstig het Samenwerkingsakkoord en de Overeenkomst.

§ 2. Te dien einde staat Belgocontrol in voor de luchtverkeersdienstverlening in het luchtruim bedoeld in § 1, 1°, en in de naderingszones en aan de grond op de luchthavens en vliegvelden bedoeld in § 1, 2°, en inzonderheid :

1° de luchtverkeersleiding, met inbegrip van de algemene verkeersleiding, de naderingsverkeersleiding en de plaatselijke verkeersleiding, met het doel (a) aanvaringen tussen luchtvaartuigen alsook botsingen tussen luchtvaartuigen en hindernissen op het manoeuvreerterrein te voorkomen en (b) een ordelijk en snel verloop van het luchtverkeer te bevorderen en te onderhouden;

2° de vluchtinformatiedienst met het doel adviezen en inlichtingen te verstrekken die nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten;

3° de alarmdienst met het oog op het waarschuwen van de geëigende diensten wanneer luchtvaartuigen de hulp nodig hebben van opsporings- en reddingsdiensten en teneinde aan die geëigende diensten de nodige medewerking te verlenen.

Art. 5. § 1. Bij de uitvoering van de taken van openbare dienst bedoeld in artikel 4 zal Belgocontrol de betreffende normen bepaald in bijlage 11 (Luchtverkeersdiensten) bij de Overeenkomst van Chicago integraal toepassen; zij zal zich naar best vermogen inspannen om de aanbevelingen van dezelfde bijlage toe te passen in de mate dat de luchtvaartveiligheid, de densiteit en het vermogen om het verkeer te verwerken er baat bij vinden, onverminderd de specifieke regels voorgeschreven door de Staat.

§ 2. Belgocontrol streeft voor de incidenten type A en B naar een gemiddeld aantal incidenten t.o.v. het aantal bewegingen van minder dan 0,0010 %. Indien een bepaald jaar het aantal incidenten type A en B t.o.v. het aantal bewegingen 0,0015 % overschrijdt, zal een bijzonder onderzoek worden verricht waarover wordt gerapporteerd aan de raad van bestuur en de Minister en waarin de overschrijding wordt geanalyseerd en, indien nodig, corrigerende maatregelen worden voorgesteld.

Art. 6. Bij de uitvoering van de taken van openbare dienst bedoeld in artikel 4 zal Belgocontrol de van kracht zijnde E.S.A.R.Rs toepassen, in het bijzonder met betrekking tot het beheer van de luchtvaartveiligheid en het ATM personeel.

Art. 7. Dans l'espace aérien visé à l'article 4, § 1<sup>er</sup>, 1°, et dans les zones d'approche et au sol des aéroports et aérodromes visés à l'article 4, § 1<sup>er</sup>, 2°, Belgocontrol livre aux usagers toutes les informations indispensables à la sécurité de la navigation aérienne. A cet effet, elle appliquera intégralement les normes y relatives prévues dans les annexes 3 (Météorologie) et 10 (Télécommunications aéronautiques) à la Convention de Chicago; elle fera ses meilleurs efforts pour appliquer les recommandations des mêmes annexes dans la mesure où la sécurité aérienne, la densité et la capacité d'absorption du trafic en seraient améliorées.

Art. 8. § 1<sup>er</sup>. En vue d'assurer les tâches de service public visées à l'article 4, Belgocontrol veillera à maintenir et à développer les systèmes de contrôle aérien existants à un niveau de performance élevé et, le cas échéant, à les remplacer et à introduire de nouvelles technologies en temps voulu. Elle veillera également à l'interopérabilité de ces systèmes et de ceux des centres de contrôle aérien adjacents et avec les centres de contrôle aérien militaires.

§ 2. Belgocontrol suivra attentivement l'évolution de la technologie en matière de navigation satellitaire, en particulier des systèmes EGNOS et GALILEO, et visera à contribuer à l'élaboration de spécifications pour les applications de la navigation satellitaire dans le domaine de l'aviation civile. Elle veillera également à étudier les implications de ces systèmes sur son organisation interne et la formation de son personnel.

§ 3. Belgocontrol appliquera intégralement les normes relatives aux systèmes de contrôle aérien prévues dans l'annexe 10 (Télécommunications aéronautiques) à la Convention de Chicago; elle fera ses meilleurs efforts pour appliquer les recommandations de la même annexe dans la mesure où la sécurité aérienne, la densité et la capacité d'absorption du trafic en seraient améliorées. Belgocontrol appliquera de même les normes et standards arrêtés par l'Union européenne et par Eurocontrol en matière de systèmes de contrôle du trafic aérien.

#### Section 2. — Fourniture d'informations

Art. 9. § 1<sup>er</sup>. Belgocontrol fournit aux services d'inspection aéronautique toutes les informations qu'ils requièrent, et notamment des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci.

§ 2. Belgocontrol fournit à la cellule d'enquêtes toutes les informations pertinentes qu'elle détient relatives à un incident ou un accident dans l'aviation civile.

§ 3. Belgocontrol fournit aux autorités aéroportuaires et aux exploitants aéroportuaires des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci.

Les informations en question sont les suivantes :

- « date »;
- « call sign », soit le nom de code de l'aéronef utilisé en radiophonie;
- « SSR code » : « Secondary Surveillance Radar Code »;
- « aircraft type »;
- « assigned SID/STAR » : « Standard Instrument Departure/Standard Instrument Arrival »;
- « consecutive positions (x, y coordinates and altitude) », « speed and time »;
- « estimated time of arrival and its updates »;
- « transition indicator » : message informatique diffusé à l'attention de tout tiers intéressé (par exemple, le pilote de l'avion concerné, l'aéroport d'arrivée ou la compagnie de handling) indiquant qu'un avion est transféré de l'« ACC » (« Area Control Center ») à l'« APP » (« Approach »);
- « actual time of arrival » ou « actual time of departure ».

§ 4. Belgocontrol fournit les prestations visées au paragraphe précédent aux aéroports et aérodromes publics régionaux à titre gratuit dans la mesure où elles sont prévues dans l'Accord de coopération.

§ 5. Belgocontrol fournit aux services compétents de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région flamande, à leur demande et selon les modalités techniques à convenir entre les parties concernées, tout ou partie des informations visées au § 3 relatives à l'aéroport de Bruxelles-National.

Art. 7. In het luchtruim bedoeld in artikel 4, § 1, 1°, en in de naderingszones en aan de grond op de luchthavens en vliegvelden bedoeld in artikel 4, § 1, 2°, levert Belgocontrol aan de gebruikers alle informatie die onontbeerlijk is voor de veiligheid van de luchtvaart. Te dien einde zal Belgocontrol de betreffende normen bepaald in de bijlagen 3 (Meteorologie) en 10 (Luchtvaarttelecommunicatie) bij de Overeenkomst van Chicago integraal toepassen; zij zal zich naar best vermogen inspannen om de aanbevelingen van dezelfde bijlagen toe te passen in de mate dat de luchtvaartveiligheid, de densiteit en het vermogen om het verkeer te verwerken er baat bij vinden.

Art. 8. § 1. Teneinde de uitvoering van de taken van openbare dienst bedoeld in artikel 4 te verzekeren, zal Belgocontrol er zorg voor dragen om de bestaande luchtverkeersleidingssystemen op een hoog peil van performantie te behouden en te ontwikkelen en, in voorkomend geval, om deze te vervangen en tijdig nieuwe technologieën in te voeren. Zij zal er tevens op toezien dat die systemen interoperabel zijn met die van de aangrenzende luchtverkeersleidingscentra en met de militaire luchtcontrolecentra.

§ 2. Belgocontrol zal nauwgezet de evolutie van de technologie volgen met betrekking tot de satellietnavigatie, in het bijzonder de systemen EGNOS en GALILEO, en zal er op toezien om bij te dragen tot het opstellen van specificaties voor de toepassingen van de satellietnavigatie in het domein van de burgerluchtvaart. Zij zal tevens waken over de weerslag van deze systemen op haar interne organisatie en op de opleiding van haar personeel.

§ 3. Belgocontrol zal de normen betreffende de luchtverkeersleidingssystemen bepaald in bijlage 10 (Luchtvaarttelecommunicatie) bij de Overeenkomst van Chicago integraal toepassen; zij zal zich naar best vermogen inspannen om de aanbevelingen van dezelfde bijlage toe te passen in de mate dat de luchtvaartveiligheid, de densiteit en het vermogen om het verkeer te verwerken er baat bij vinden. Belgocontrol zal evenzeer de normen en standaarden inzake luchtverkeersleidingssystemen zoals bepaald door de Europese Unie en Eurocontrol toepassen.

#### Afdeling 2. — Informatieverstrekking

Art. 9. § 1. Belgocontrol verschafft aan de luchtvaartinspectiediensten alle gegevens die zij nodig hebben, en inzonderheid gegevens betreffende de luchtvaartuigen, hun besturing, hun bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan.

§ 2. Belgocontrol verschafft aan de onderzoeksceel alle relevante gegevens die zij bezit en die verband houden met een incident of een ongeval in de burgerluchtvaart.

§ 3. Belgocontrol verschafft aan de luchthavenautoriteiten en de luchthavenexploitanten gegevens betreffende de luchtvaartuigen, hun besturing, hun bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan.

Deze gegevens omvatten :

- « date »;
- « call sign », zijnde de codenaam van het luchtvaartuig die wordt gebruikt in de radiocommunicatie;
- « SSR code » : « Secondary Surveillance Radar Code »;
- « aircraft type »;
- « assigned SID/STAR » : « Standard Instrument Departure/Standard Instrument Arrival »;
- « consecutive positions (x, y coordinates and altitude) », « speed and time »;
- « estimated time of arrival and its updates »;
- « transition indicator » : computerbericht dat wordt verspreid ter attentie van alle betrokken derden (bijvoorbeeld, de piloot van het vliegtuig in kwestie, de luchthaven van bestemming, de handlingmaatschappij) en waarin wordt aangegeven dat een vliegtuig is overgedragen van het « ACC » (« Area Control Center ») aan de « APP » (« Approach »);
- « actual time of arrival » of « actual time of departure ».

§ 4. Belgocontrol verstrekt de prestaties bedoeld in de vorige paragraaf kosteloos aan de regionale luchthavens en openbare vliegvelden voorzover zij zijn bepaald in het Samenwerkingsakkoord.

§ 5. Belgocontrol verschafft aan de bevoegde diensten van het Brussels Hoofdstedelijk en het Vlaams Gewest op hun verzoek en volgens technische modaliteiten overeen te komen tussen de betrokken partijen, alle of een deel van de gegevens zoals bedoeld in § 3 en dit voor de luchthaven van Brussel-Nationaal.

## Section 3. — Service minimum

Art. 10. Dans l'espace aérien visé à l'article 4, § 1<sup>er</sup>, 1°, et dans les zones d'approche et au sol des aéroports et aérodromes visés à l'article 4, § 1<sup>er</sup>, 2°, Belgocontrol garantit en toutes circonstances un service minimum consistant à assurer les prestations requises pour le service de la circulation aérienne nécessaire :

- 1° à l'assistance aux aéronefs en détresse;
- 2° aux vols ayant un caractère humanitaire reconnu par le Ministère.

## CHAPITRE IV. — Collaboration avec les tiers et relations internationales

Art. 11. § 1<sup>er</sup>. Belgocontrol collabore avec les instances nationales et internationales compétentes à l'étude et à l'élaboration de tout programme de développement de la sécurité de la navigation aérienne.

§ 2. Belgocontrol partage avec les autorités aéroportuaires et les exploitants aéroportuaires, à leur demande et selon des modalités à convenir, sa capacité d'étude et de mise en œuvre en vue d'optimiser les capacités aéroportuaires et la ponctualité, en tenant compte de l'ensemble des paramètres pertinents.

§ 3. Belgocontrol participe au développement du système intégré d'information et de communication aéronautique entre les différents autorités et exploitants aéronautiques et aéroportuaires belges. Elle fournit dans ce cadre les informations dont elle dispose à intégrer, d'un commun accord, dans le système.

Elle communique ces informations selon la périodicité, la manière et le format propres au système développé.

§ 4. Sans porter préjudice à l'exécution de ses tâches de service public, Belgocontrol fera ses meilleurs efforts pour valoriser son expertise sur le plan international, notamment en matière CNS (communication, navigation, surveillance), de programmes ATM, de formation de contrôleurs et d'assistance technique, notamment dans le cadre de projets de coopération au développement. A cet fin, Belgocontrol fournira dans l'année un plan de développement au gouvernement.

Art. 12. § 1<sup>er</sup>. Dans le souci d'optimiser la gestion de l'espace aérien belge, Belgocontrol s'engage à promouvoir l'harmonisation et l'intégration dans le cadre défini conjointement par la Belgique, les Pays-Bas, le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne, conformément à l'accord conclu entre ces quatre Etats et Eurocontrol le 25 novembre 1986.

§ 2. Belgocontrol est chargée de la représentation de l'Etat belge pour l'application de cet accord en ce qui concerne les aspects opérationnels, et la Direction générale Transport aérien en ce qui concerne les aspects de régulation. Un protocole définira les modalités de concertation entre ces deux entités afin d'organiser cette représentation, et de déterminer la position de l'Etat belge. En l'absence d'accord entre les parties au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2005, le Ministre imposera un protocole aux deux parties.

Art. 13. Belgocontrol collabore avec les autres Etats-membres de la C.E.A.C. à l'exécution du EATMP. L'EATMP décrit les actions communes nécessaires à l'implémentation des améliorations opérationnelles définies dans la Stratégie Eurocontrol ATM 2000+. Selon cette stratégie, la gestion du trafic aérien est opérée sur la base d'un espace homogène intégré pour toute l'Europe, tant pour les voies aériennes et les zones d'approche que pour l'aéroport. Cette stratégie implique également l'uniformisation des principes de sécurité de la navigation aérienne et l'introduction de nouvelles technologies.

Art. 14. Dans le souci d'optimiser la gestion de l'espace aérien belge, Belgocontrol se concertera avec la Coposante aérienne de la Défense en vue d'atteindre un degré de collaboration maximale pouvant aller jusqu'à l'intégration de certains domaines d'activités, couvrant les aspects opérationnels, techniques et de formation.

Dans ce cadre, Belgocontrol et la Composante aérienne de la Défense veilleront à assurer l'application effective du concept de « flexible use of airspace », développé par Eurocontrol.

## Afdeling 3. — Minimale dienstverlening

Art. 10. In het luchtruim bedoeld in artikel 4, § 1, 1°, en in de naderingszones en aan de grond op de luchthavens en vliegvelden bedoeld in artikel 4, § 1, 2°, waarborgt Belgocontrol in alle omstandigheden een minimale dienstverlening, bestaande uit de vereiste prestaties om de luchtverkeersdienstverlening te verzekeren die nodig is voor :

- 1° hulp aan luchtvaartuigen in moeilijkheden;

2° vluchten met een humanitair karakter die door de Minister zijn erkend.

## HOOFDSTUK IV. — Samenwerking met derden en internationale relaties

Art. 11. § 1. Belgocontrol werkt samen met de bevoegde nationale en internationale instanties aan de studie en de uitwerking van elk programma tot bevordering van de luchtvaartveiligheid.

§ 2. Belgocontrol stelt haar diensten van studie en uitvoering ten behoeve van de optimalisering van de capaciteit van de luchthavens en de punctualiteit ter beschikking van de luchthavenautoriteiten en de luchthavenexploitanten, op hun vraag en volgens overeen te komen modaliteiten, rekening houdend met alle relevante parameters.

§ 3. Belgocontrol neemt deel aan de verdere ontwikkeling van het geïntegreerd informatie- en communicatiesysteem tussen de verschillende Belgische luchtvaart- en luchthavenautoriteiten en -exploitanten. In dit kader verschaft zij de informatie waarover zij beschikt en waarvan in onderling overleg beslist werd deze in het systeem op te nemen.

Zij deelt deze informatie mee volgens de periodiciteit, op de wijze en in het formaat eigen aan het ontwikkelde systeem.

§ 4. Zonder afbreuk te doen aan de uitvoering van haar taken van openbare dienst, zal Belgocontrol naar best vermogen haar expertise internationaal valoriseren, meer bepaald inzake CNS (communicatie, navigatie en toezicht), ATM programma's, opleiding van de luchtverkeersleiders en technische bijstand, inzonderheid in het kader van ontwikkelingssamenwerkingsprojecten. Hiervoor zal het bedrijf binnen het jaar een ontwikkelingsplan aan de regering bezorgen.

Art. 12. § 1. Vanuit de zorg om het beheer van het Belgische luchtruim te optimaliseren, verbindt Belgocontrol zich ertoe om de harmonisering en integratie te bevorderen binnen het raam dat door België, Nederland, het Groothertogdom Luxemburg en de Bondsrepubliek Duitsland gezamenlijk werd bepaald overeenkomstig het akkoord dat tussen die vier Staten en Eurocontrol werd gesloten op 25 november 1986.

§ 2. Belgocontrol wordt belast met de vertegenwoordiging van de Belgische Staat voor de toepassing van dit akkoord wat betreft de operationele aspecten, en het Directoraat-generaal Luchtvaart voor wat betreft de regelgevende aspecten. Een protocol zal de overlegmodaliteiten tussen deze beide entiteiten bepalen teneinde deze vertegenwoordiging te organiseren en de positie van de Belgische Staat te bepalen. Bij ontstentenis van akkoord tussen partijen zal de Minister, uiterlijk op 1 februari 2005, een protocol aan beide partijen opleggen.

Art. 13. Belgocontrol werkt samen met de andere E.C.A.C.-lid-Staten aan de uitvoering van het EATMP. In het EATMP worden gezamenlijke acties beschreven nodig om de operationele verbeteringen gedefinieerd in de Eurocontrol ATM 2000+ Strategie te implementeren. Volgens deze strategie wordt het beheer van het luchtverkeer gevoerd uitgaande van een geïntegreerd homogeen luchtruim voor gans Europa, zowel voor de luchtwegen en de naderingszones als voor de luchthavens. Deze strategie houdt eveneens de uniformisering van de principes van luchtvaartveiligheid en de invoering van nieuwe technologieën in.

Art. 14. Vanuit de zorg om het beheer van het Belgisch luchtruim te optimaliseren zal Belgocontrol overleg plegen met de Luchtcomponent van Landsverdediging met het oog op het bereiken van een maximale graad van samenwerking die kan gaan tot de integratie van bepaalde domeinen van activiteiten en die de operationele, technische en vormingsaspecten dekt.

In dit kader zullen Belgocontrol en de Luchtcomponent van Landsverdediging er op toezien dat de effectieve toepassing van het « flexible use of airspace »-concept, zoals ontwikkeld door Eurocontrol, wordt verzekerd.

Belgocontrol adresse au Ministre au moins une fois par an un rapport sur l'état d'avancement des travaux visés à l'alinéa premier. En vue de concertation, le Ministre adresse, dans le mois de sa réception, copie de ce rapport au Ministre de la Défense. De manière complémentaire, Belgocontrol, après consultation de la Composante aérienne de la Défense, soumettra au Ministre au plus tard 6 mois après l'entrée en vigueur du second contrat de gestion, un plan échelonné comprenant tous les éléments pertinents pour arriver, aussi vite que possible et au plus tard à la fin du contrat de gestion, à une intégration poussée des aspects essentiels de sécurité de l'aviation civile et militaire.

Art. 15. En vue d'assurer la continuité et la coordination de leurs missions de service public respectives, Belgocontrol conclura avec B.I.A.C. en exécution du Service Level Agreement des conventions ayant comme objet entre autres la capacité, la ponctualité, l'échange d'informations, l'infrastructure, les terrains et bâtiments et les autres aspects cruciaux de leur service respectif.

Art. 16. Dans le cadre d'une politique de réduction des nuisances sonores définie par les autorités compétentes en matière d'exploitation aéroportuaire, Belgocontrol s'engage à rechercher en collaboration avec l'exploitant aéroportuaire concerné et la Direction générale du Transport aérien les meilleurs orientations des flux de trafic aérien compte tenu des contraintes de sécurité, de régularité et d'efficacité du trafic aérien et apporte son concours à la mise en œuvre des modifications de procédure qui en découleraient.

Art. 17. Conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport Bruxelles-National, Belgocontrol fournira au service de médiation, à sa demande, et sans préjudice des clauses de confidentialité d'usage dans le secteur aérien, toutes informations nécessaires à l'exécution de ses missions.

Art. 18. Sans préjudice de la détermination et de la mise en œuvre de la politique visée à l'article 16 du présent contrat, et sans préjudice des compétences qui leur sont confiées par l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994, les autorités visées à cette disposition se concertent avec Belgocontrol afin que les modifications apportées aux routes ATS, au système d'utilisation des pistes et aux procédures de vol soient suffisamment étalées dans le temps en vue de tenir compte de tous les aspects de sécurité.

#### CHAPITRE V. — *Capacité de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux*

Art. 19. Sans préjudice des objectifs de sécurité de la navigation aérienne visés à l'article 4 et moyennant une répartition adéquate entre les arrivées et les départs, Belgocontrol garantit la capacité déclarée des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National, en tant qu'aéroport entièrement coordonné, de 74 mouvements coordonnés par heure.

Art. 20. § 1<sup>er</sup>. Les valeurs de capacité prévues à l'article 19 ne sont garanties que pour des conditions normales d'exploitation. Belgocontrol pourra être contrainte de réduire le cas échéant la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National en raison de facteurs exogènes tels que des conditions météorologiques défavorables, l'exécution de travaux ou des changements significatifs dans :

- 1° la répartition de l'espace aérien belge entre Belgocontrol et la Composante aérienne de la Défense;
- 2° le niveau de division entre l'espace aérien contrôlé par CANAC et celui contrôlé par Eurocontrol;
- 3° l'organisation de l'espace aérien belge confié à Eurocontrol et les procédures qui y sont appliquées;
- 4° l'organisation de l'espace aérien des pays voisins et les procédures qui y sont appliquées.

§ 2. Belgocontrol pourra également être contrainte de réduire le cas échéant la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National en raison de limitations imposées par B.I.A.C., telles que :

- 1° l'organisation du réseau des voies de circulation, l'étendue des aires de guidage et le nombre de portes;
- 2° la composition et la diversité de la flotte qui fréquente l'aéroport de Bruxelles-National;
- 3° la construction d'infrastructures;
- 4° les contraintes environnementales.

Belgocontrol richt, minstens eenmaal per jaar een verslag aan de Minister betreffende de vorderingen van de werkzaamheden bedoeld in de eerste alinea. Met het oog op overleg, maakt de Minister binnen de maand na ontvangst, kopij van dit verslag over aan de Minister van Landsverdediging. Bijkomend zal Belgocontrol, uiterlijk 6 maanden na de inwerkingtreding van het tweede beheerscontract, na raadpleging van de Luchtcomponent van Landsverdediging, aan de Minister een stappenplan met alle relevante elementen voorleggen om, zo spoedig mogelijk en uiterlijk tegen het einde van het beheerscontract, te komen tot een verregaande integratie van essentiële aspecten van de veiligheid van de gemeenschappelijke luchtvaart, civiel en militair.

Art. 15. Teneinde de continuïteit en de coördinatie van hun respectieve opdrachten van openbare dienst te verzekeren, zal Belgocontrol met B.I.A.C. in uitvoering van de Service Level Agreement overeenkomsten aangaan met als voorwerp de capaciteit, punctualiteit, informatieuitwisseling, infrastructuur, terreinen en gebouwen en andere cruciale aspecten van hun respectievelijke dienstverlening.

Art. 16. In het kader van een beleid ter vermindering van de geluidshinder bepaald door de inzake luchthavenexploitatie bevoegde overheden, verbindt Belgocontrol zich er toe om, in samenwerking met de betrokken luchthavenuitbater en het Directoraat-generaal Luchtvaart onderzoek te verrichten naar de beste oriëntering van de luchtverkeersstromen rekening houdend met de beperkingen inzake veiligheid, regelmatigheid en doeltreffendheid van het luchtverkeer, en verleent zij haar medewerking aan de uitvoering van de procedurewijzigingen die daaruit zouden voortvloeien.

Art. 17. Overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal zal Belgocontrol aan de ombudsdienst, op zijn vraag en zonder schending van de vertrouwelijkheidsclausules die gebruikelijk zijn in de luchtvaartsector, alle informatie verschaffen die nodig is voor het uitvoeren van diens taken.

Art. 18. Onverminderd het vaststellen en in werking stellen van het beleid bedoeld in artikel 16 van het onderhavig contract, en onverminderd de bevoegdheden die hun zijn toevertrouwd door artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 15 september 1994, plegen de in dat artikel bedoelde overheden overleg met Belgocontrol opdat de wijzigingen aan de ATS-routes, aan het systeem van het baangebruik en aan de vluchtprocedures voldoende gespreid zijn in de tijd om rekening te houden met alle veiligheidsaspecten.

#### HOOFDSTUK V. — *Capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de regionale luchthavens*

Art. 19. Zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen inzake luchtvaartveiligheid bedoeld in artikel 4 en door middel van een passende verdeling tussen de aankomsten en de vertrekken, waarborgt Belgocontrol de opgegeven capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal als volledig gecoördineerde luchthaven van 74 gecoördineerde bewegingen per uur.

Art. 20. § 1. De capaciteitswaarden bepaald in artikel 19 worden enkel gewaarborgd onder normale exploitatievoorwaarden. Belgocontrol kan genoodzaakt zijn de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal in voorkomend geval te verminderen ingevolge externe factoren zoals ongunstige waaromstandigheden, de uitvoering van werken of belangrijke wijzigingen in :

- 1° de verdeling van het Belgische luchtruim tussen Belgocontrol en de Luchtcomponent van Landsverdediging;
- 2° het scheidingsniveau tussen het luchtruim dat door CANAC wordt gecontroleerd, en dat onder controle van Eurocontrol;
- 3° de organisatie van het Belgische luchtruim dat aan Eurocontrol is toevertrouwd, en de procedures die daarin worden toegepast;
- 4° de organisatie van het luchtruim van de buurlanden en de procedures die daarin worden toegepast.

§ 2. Belgocontrol kan eveneens genoodzaakt zijn de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal in voorkomend geval te verminderen omwille van beperkingen opgelegd door B.I.A.C. zoals :

- 1° de organisatie van het netwerk van rollbanen, de omvang van de geleidingszones en het aantal poorten;
- 2° de samenstelling en de verscheidenheid van de vloot die de luchthaven Brussel-Nationaal aandoet;
- 3° de uitvoeringen van infrastructuurwerken;
- 4° beperkingen inzake leefmilieu.



Art. 21. § 1<sup>er</sup>. Belgocontrol établit un rapport annuel sur l'utilisation de la capacité des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National au cours de l'année écoulée. Ce rapport met en exergue l'incidence des facteurs exogènes ayant influencé les performances de capacité, ainsi que les dispositions prises en vue d'accroître la capacité. Belgocontrol adresse ce rapport au Ministre et au Ministre de la Défense avant le 31 mai de chaque année.

§ 2. De même, Belgocontrol établit un rapport annuel sur l'utilisation de la capacité des pistes des aéroports et aérodrômes publics régionaux au cours de l'année écoulée. Belgocontrol adresse ce rapport au Ministre, au Ministre de la Défense, et aux ministres régionaux compétents avant le 31 mai de chaque année.

#### CHAPITRE VI. — *Qualité du service et relation avec les usagers*

Art. 22. Belgocontrol s'engage à améliorer en permanence la qualité du service offert aux usagers en ce qui concerne la sécurité, la disponibilité et l'entretien des installations et l'accueil. Elle veille à ce que les méthodes selon lesquelles elle exécute les missions de service public évoluent en fonction de l'environnement technique et économique et des besoins réels des usagers et en s'inspirant des méthodes internationales les mieux adaptées.

Art. 23. § 1<sup>er</sup>. L'efficacité du système de contrôle aérien est mesurée par un ensemble d'indicateurs de qualité comprenant au moins :

- 1° Le nombre de vols retardés;
- 2° Le délai moyen par vol retardé;
- 3° Le délai moyen pour tous les vols;
- 4° Le nombre d'approches manquées.

§ 2. En vue d'améliorer l'efficacité du système de contrôle aérien, Belgocontrol développe, en collaboration avec les autres acteurs concernés du secteur (exploitants aéroportuaires et autres opérateurs) des outils d'analyse et des indicateurs de performance spécifiques permettant une meilleure identification des causes des délais et des actions nécessaires pour les réduire.

- 1° Temps de taxi.

Belgocontrol se fixe pour objectif d'obtenir 80 % des vols effectuant leur taxi en un temps conforme à la norme (= temps moyen fixé + 5 minutes). Cette norme est actuellement de 20 minutes.

A terme, Belgocontrol définira en collaboration avec le CFMU/Eurocontrol, des temps de taxi affinés adaptés aux différentes configurations de pistes et aux conditions météorologiques.

- 2° TOBT.

Belgocontrol se fixe pour objectif d'obtenir 80 % des départs comptant une différence de maximum 3 minutes entre le TOBT et la mise en route effective des moteurs.

Dans l'hypothèse, où, pour un mois déterminé, les objectifs fixés aux points 1° et 2°, ne seraient pas atteints, une enquête sera réalisée, dont rapport sera fait au Conseil d'administration et au Ministre, dans laquelle le dépassement est analysé et, le cas échéant, des mesures correctives sont proposées.

Art. 24. § 1<sup>er</sup>. Belgocontrol assure à son personnel de la division « Air Traffic Services » (ATS) une formation de base conformément aux meilleures pratiques de la profession, aux normes de l'O.A.C.I., et à l'E.S.A.R.R.5.

§ 2. Conformément à l'E.S.A.R.R.5., Belgocontrol veille à ce que le personnel technique qui exécute des tâches liées à la sécurité possède la formation et les qualifications nécessaires à l'exercice des tâches qui lui sont confiées.

§ 3. Belgocontrol assure à l'entière de son personnel une formation opérationnelle continue et y consacre un montant minimum annuel équivalent à 2,5 pour-cent de sa masse salariale.

#### CHAPITRE VII. — *Relations financières avec l'Etat et tarification*

##### *Section 1<sup>re</sup>. — Principes généraux*

Art. 25. Les coûts supportés par Belgocontrol dans le cadre des services de navigation aérienne rendus dans l'espace aérien belge sont recouverts auprès des usagers de ces services, en appliquant dans la mesure du possible les recommandations O.A.C.I. y relatives.

Art. 21. § 1. Belgocontrol stelt een jaarverslag op over het gebruik van de capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal tijdens het afgelopen jaar. Dit verslag gaat in het bijzonder in op de weerslag van externe factoren op de capaciteit alsook op de maatregelen die werden genomen om de capaciteit uit te breiden. Belgocontrol stuurt dit verslag naar de Minister en naar de Minister van Landsverdediging voor 31 mei van elk jaar.

§ 2. Belgocontrol stelt eveneens een jaarverslag op over het gebruik van de capaciteit van de banen op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden tijdens het afgelopen jaar. Belgocontrol stuurt dit verslag naar de Minister, naar de Minister van Landsverdediging en naar de bevoegde gewestministers voor 31 mei van elk jaar.

#### HOOFDSTUK VI. — *Kwaliteit van dienstverlening en betrekkingen met de gebruikers*

Art. 22. Belgocontrol verbindt zich ertoe om de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers op het gebied van de veiligheid, de beschikbaarheid en het onderhoud van de installaties en de ontvangst voortdurend te verbeteren. Belgocontrol draagt er zorg voor dat de methoden volgens welke zij de opdrachten van openbare dienst uitvoert, evolueren in functie van de technische en economische omgeving en de reële behoeften van de gebruikers en geïnspireerd zijn op de meest geschikte internationale methoden.

Art. 23. § 1. De doeltreffendheid van het luchtverkeersleidingssysteem wordt gemeten aan de hand van een reeks kwaliteitsindicatoren die ten minste volgende elementen omvatten :

- 1° Het aantal vluchten met vertraging;
- 2° De gemiddelde duur van de vertraging per vertraagde vlucht;
- 3° De gemiddelde duur van de vertraging voor alle vluchten;
- 4° Het aantal gemiste naderingen.

§ 2. Met het oog op het verbeteren van de doeltreffendheid van het luchtverkeersleidingssysteem ontwikkelt Belgocontrol, in samenwerking met de andere betrokken actoren uit de sector (luchthavenexploitanten en andere operatoren), analysemiddelen en specifieke performantie-indicatoren die een betere identificatie toelaten van de oorzaken van de vertragingen en van de acties nodig om deze te beperken.

- 1° Taxitijd

Belgocontrol streeft ernaar om 80 % van de vluchten te laten taxiën in een tijdsduur die overeenstemt met de norm (= gemiddelde vastgestelde tijd + 5 minuten). De huidige norm is vastgesteld op 20 minuten.

Op termijn zal Belgocontrol in samenwerking met CFMU/Eurocontrol, scherpere taxitijden definiëren aangepast aan de verschillende baanconfiguraties en de meteorologische omstandigheden.

- 2° TOBT

Belgocontrol streeft naar een verschil van maximum 3 minuten tussen de TOBT en het effectief opstarten van de motoren voor 80 % van de vertrekkers.

Indien de doelstellingen vastgesteld in 1° en 2° in een bepaalde maand niet zouden worden gerealiseerd, zal een onderzoek worden verricht waarover wordt gerapporteerd aan de raad van bestuur en aan de Minister en waarin de overschrijding wordt geanalyseerd en indien nodig, corrigerende maatregelen worden voorgesteld.

Art. 24. § 1. Belgocontrol verstrekt aan haar personeel van de afdeling « Air Traffic Services » (ATS) een basisopleiding die overeenstemt met de beste praktijken in de sector, de I.C.A.O.-normen en E.S.A.R.R.5.

§ 2. Conform E.S.A.R.R. 5 zorgt Belgocontrol er voor dat het technisch personeel dat veiligheidstaken uitvoert beschikt over de opleiding en de kwalificaties die nodig zijn voor de uitvoering van de haar toevertrouwde taken.

§ 3. Belgocontrol verstrekt aan haar voltallig personeel een continue operationele opleiding en besteedt hieraan jaarlijks een bedrag dat overeenstemt met ten minste 2,5 procent van haar loonmassa.

#### HOOFDSTUK VII. — *Financiële betrekkingen met de Staat en tarifiering*

##### *Afdeling 1. — Algemene principes*

Art. 25. De kosten gedragen door Belgocontrol in het kader van de luchtverkeersdienstverlening verstrekt in het Belgisch luchtruim worden teruggevorderd van de gebruikers van deze diensten door in de mate van het mogelijke de I.C.A.O.-aanbevelingen dienaangaande toe te passen.

Art. 26. § 1<sup>er</sup>. Les missions de service public ne donnent lieu à aucune subvention de l'Etat en faveur de Belgocontrol. Celle-ci n'est redevable à l'Etat d'aucune rétribution ou indemnité en raison des missions et droits qui lui sont conférés par la loi du 21 mars 1991, l'arrêté royal du 2 avril 1998 ou le présent contrat de gestion.

§ 2. Dans les deux mois de la publication officielle des « implementing rules on a common charging scheme for air navigation services », Belgocontrol soumettra au Ministre un rapport d'implémentation approuvé par le conseil d'administration.

#### Section 2. — Redevances d'atterrissage et de décollage

Art. 27. § 1<sup>er</sup>. Belgocontrol perçoit pour chaque atterrissage et pour chaque décollage à Bruxelles-National 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 maximum autorisé au décollage de l'aéronef, exprimé en tonnes (toute fraction de tonne étant comptée comme une tonne entière), tel qu'indiqué dans le certificat de navigabilité, le manuel de vol ou tout autre document annexé au certificat de navigabilité;

— E est le facteur environnemental;

— D est le facteur de jour/de nuit.

Le tarif unitaire (U) est fixé par Belgocontrol et communiqué pour approbation au Ministre, accompagné d'un dossier comprenant ses éléments de détermination, tels que les efforts portant sur la maîtrise des coûts, la prévision du trafic et les coûts opérationnels, d'investissement et de financement supportés par l'entreprise.

Belgocontrol y joint toute information pertinente dont elle dispose permettant dans la mesure du possible une comparaison avec les pratiques tarifaires des services de la circulation aérienne des aéroports environnants de profil comparable à l'aéroport de Bruxelles-National.

L'approbation du Ministre est réputée acquise à défaut de prise de position de sa part dans les 45 jours à dater de sa communication.

Belgocontrol fournit à la Direction générale du Transport aérien, à sa demande, les éléments de détermination des facteurs D et E.

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 :

Catégorie	Facteur E	Categorie	E factor
1	1,7	1	1,7
2	1,2	2	1,2
3	1,0	3	1,0
4	0,9	4	0,9

Les aéronefs sont classés en quatre catégories acoustiques par les soins de B.I.A.C., conformément aux dispositions du contrat de gestion conclu entre l'Etat et B.I.A.C.

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

Facteur D	heure	D factor	Uur
1	06.00 — 22.59	1	06.00 — 22.59
2	23.00 — 05.59	2	23.00 — 05.59

Le facteur D est toutefois égal à 2 pour tout départ d'un avion avec une quantité de bruit par mouvement (QM) supérieure ou égale à 12, entre 06.00 et 7.59 h et entre 21.00 et 22.59 h.

La quantité de bruit par mouvement est établie par BIAC conformément aux dispositions du contrat de gestion conclu entre l'Etat et B.I.A.C.

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.

Art. 26. § 1. De opdrachten van openbare dienst geven geen aanleiding tot enige Staatssubsidie ten voordele van Belgocontrol. Deze laatste is de Staat geen retributie of vergoeding verschuldigd uit hoofde van de opdrachten en rechten die haar zijn toegewezen door de wet van 21 maart 1991, het koninklijk besluit van 2 april 1998 of dit beheerscontract.

§ 2. Belgocontrol zal twee maanden na de officiële publicatie van de « implementing rules on a common charging scheme for air navigation services » aan de Minister een door de raad van bestuur goedgekeurd implementatierapport overmaken.

#### Afdeling 2. — Landings- en opstijgingsvergoedingen

Art. 27. § 1. Belgocontrol heft voor elke landing en elke opstijging te Brussel-Nationaal 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 hoogst toegelaten startgewicht van het luchtvaartuig is, uitgedrukt in ton (waarbij elke fractie van een ton voor een volledige ton wordt gerekend), zoals vermeld in het bewijs van luchtwaardigheid, de vlieghandleiding of elk ander bij het bewijs van luchtwaardigheid behorend bescheid;

- E de milieufactor is;

- D de dag/nachtfactor is.

Het eenheidstarief (U) wordt vastgesteld door Belgocontrol en ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister, vergezeld van een dossier met de bepalende factoren voor zijn vaststelling zoals de inspanningen met betrekking tot de kostenbeheersing, het vooruitzicht wat betreft het verkeer en de operationele kosten, de investeringskosten en de financieringskosten gedragen door de onderneming.

Belgocontrol voegt hier alle relevante informatie aan toe die in de mate van het mogelijke een vergelijking moet toestaan met de tariefpraktijken voor de luchtverkeersleidingdiensten van de omliggende luchthavens met een profiel vergelijkbaar met de luchthaven Brussel-Nationaal.

De goedkeuring van de Minister wordt geacht te zijn gegeven bij gebrek aan stellingname van zijn kant binnen de 45 dagen na de datum van voorlegging.

Belgocontrol verschaft aan het Directoraat-generaal Luchtvaart, op zijn vraag, de elementen die nodig zijn om de factoren D en E te bepalen.

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

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

De luchtvaartuigen worden ingedeeld in vier geluidscategorieën door toedoen van B.I.A.C., overeenkomstig de bepalingen van het beheerscontract tussen de Staat en B.I.A.C.

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

De factor 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 en 7.59 uur en tussen 21.00 en 22.59 uur.

De geluidshoeveelheid per beweging wordt door BIAC vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het beheerscontract tussen de Staat en B.I.A.C.

Het voor de landing in aanmerking te nemen uur is dat van het tijdstip waarop het luchtvaartuig de grond raakt. Het voor de opstijging in aanmerking te nemen uur is dat van het tijdstip waarop het luchtvaartuig de grond verlaat.

§ 2. En dérogation au paragraphe précédent le poids (W) minimum pour un hélicoptère est de 5 tonnes. La redevance pour chaque atterrissage et décollage d'un hélicoptère s'élève au minimum à 12 euros. Ce paragraphe est uniquement d'application pour autant que l'hélicoptère n'utilise pas un trajectoire d'arrivée ou d'envol d'une piste, qu'il atterrisse ou décolle entre 06.00 et 22.59 h et qu'il suive le « best practice » en matière de bruit proposé par les Autorités aéroportuaires.

Art. 28. Pour les aéronefs qui effectuent des vols imposés par le Ministre en vue de l'entraînement de l'équipage et pour les aéronefs qui effectuent des vols d'essai en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la restitution du certificat de navigabilité, les redevances prévues à l'article précédent sont réduites de 80 pour-cent. Cette réduction n'est pas accordée du lundi au vendredi inclus, entre 8.00 et 11.00 heures et entre 17.00 et 20.00 heures (heure locale).

Art. 29. Sont exonérés de redevance les aéronefs militaires belges ou les aéronefs militaires étrangers lorsque l'Etat dont relève ces aéronefs accorde un traitement similaire aux aéronefs militaires belges sur base d'une réciprocité dûment constatée.

Art. 30. Sont exonérés de redevance les aéronefs :

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

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

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

4° pilotés par des agents de Belgocontrol ou de la Direction générale du Transport aérien;

5° effectuant un retour forcé;

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

Art. 31. Belgocontrol publie ses redevances au *Moniteur belge* et dans l'A.I.P.

### Section 3. — Redevances « en route »

Art. 32. Les redevances « en route » sont facturée aux usagers et encaissées par Eurocontrol conformément à l'Accord Multilatéral, y compris les Conditions d'application du système Eurocontrol des redevances de route et ses annexes.

Art. 33. L'Etat assure en toutes circonstances à Belgocontrol l'encaissement de la totalité des redevances « en route » en provenance d'Eurocontrol.

Art. 34. § 1. Belgocontrol procède chaque année à une estimation des charges qui seront nécessaires pour assurer le contrôle du trafic en route au cours de l'exercice suivant. Sur base des recommandations O.A.C.I. et des principes d'établissement de l'assiette des redevances pour services de navigation aérienne de route et des principes de calcul des taux unitaire d'Eurocontrol, elle propose à Eurocontrol un taux unitaire à utiliser pour la facturation aux usagers.

§ 2. Belgocontrol prendra toutes les mesures nécessaires afin que ses coûts propres qui entrent en compte pour le calcul du taux unitaire (les « coûts nationaux »), n'augmentent pas plus vite que ceux des prestataires de service de navigation aérienne de pays de référence (Pays-Bas, Allemagne, France, Royaume-Uni et Suisse), et ceci en relation avec l'évolution du nombre des unités de service. Si ces coûts augmentent plus rapidement que ceux des autres prestataires de services mentionnés, également en relation avec l'évolution du nombre d'unités de service, une enquête spécifique sera réalisée, dont rapport sera fait au conseil d'administration et au Ministre, dans laquelle le dépassement est analysé et, le cas échéant, des mesures correctives sont proposées.

### Section 4. — Suspension du service

Art. 35. § 1<sup>er</sup>. Belgocontrol peut suspendre, après mise en demeure préalable, ses services en cas de non-paiement par un usager des sommes dues.

§ 2. Les modalités d'application de cette suspension de service sont fixées dans un règlement du conseil d'administration de Belgocontrol adopté sur base de l'article 37 de la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ce règlement est approuvé par le Ministre conformément à l'article 176<sup>ter</sup> de la loi du 21 mars 1991.

§ 2. In afwijking van de vorige paragraaf wordt voor een hefschroefvliegtuig het gewicht (W) minimum 5 ton. De vergoeding voor elke landing en opstijging van een hefschroefvliegtuig bedraagt minimum 12 euro. Deze paragraaf is enkel van toepassing voor zover het hefschroefvliegtuig geen gebruik maakt van een aan- of uitliegroute van een startbaan, tussen 06.00 en 22.59 uur landt of opstijgt en op gebied van geluid de « best practice » volgt voorgesteld door de Luchthavenautoriteiten.

Art. 28. 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 in het vorig artikel bepaalde vergoedingen met 80 procent verminderd. Deze vermindering wordt niet toegekend van maandag tot en met vrijdag, tussen 08.00 en 11.00 uur en tussen 17.00 en 20.00 uur (lokale tijd).

Art. 29. Belgische militaire luchtvaartuigen of buitenlandse militaire luchtvaartuigen worden van vergoeding vrijgesteld indien de Staat waaronder deze luchtvaartuigen ressorteren een gelijkaardige behandeling verleent aan Belgische militaire luchtvaartuigen op basis van behoorlijk vastgestelde wederkerigheid.

Art. 30. Van vergoeding worden vrijgesteld de luchtvaartuigen :

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

2° ter gelegenheid van niet-commerciële vluchten met een uitzonderlijk humanitair karakter of met een luchtvaartpropagandisch karakter zonder winst oogmerk;

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

4° bestuurd door personeelsleden van Belgocontrol of van het Directoraat-generaal Luchtvaart;

5° die noodgedwongen terugkeren;

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

Art. 31. Belgocontrol maakt haar vergoedingen bekend in het *Belgisch Staatsblad* en in de A.I.P.

### Afdeling 3. — « En route » heffingen

Art. 32. De « en route » heffingen worden aan de gebruikers gefactureerd en geïnd via Eurocontrol, overeenkomstig de Multilaterale Overeenkomst, met inbegrip van de Toepassingsvoorschriften van het Eurocontrolstelsel van en route heffingen en zijn bijlagen.

Art. 33. De Staat geeft Belgocontrol de verzekering dat zij in alle omstandigheden de totaliteit van de « en route » heffingen afkomstig van Eurocontrol kan ontvangen.

Art. 34. § 1. Belgocontrol maakt jaarlijks een raming van de lasten die nodig zullen zijn om het en route verkeer voor het volgende boekjaar te verzekeren. Op basis van de I.C.A.O. aanbevelingen en de principes voor de vaststelling van de grondslag van de heffingen voor de en route luchtverkeersdienstverlening en de principes voor de berekening van de eenheidstarieven van Eurocontrol stelt zij aan Eurocontrol een eenheidstarief voor te gebruiken voor de facturatie aan de gebruikers.

§ 2. Belgocontrol zal alle nodige maatregelen treffen opdat de eigen kosten die doorgerekend worden in de unit rate (de zogenaamde national costs) niet sneller toenemen dan deze van de luchtverkeersleidingsdiensten in een reeks referentielanden (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk en Zwitserland) en dit ook in verhouding met de evolutie van het aantal service units. Indien de eigen kosten sneller toenemen dan deze van de vermelde andere luchtverkeersleidingsdiensten, ook in verhouding met de evolutie van het aantal service units, zal een bijzonder onderzoek worden verricht waarover wordt gerapporteerd aan de raad van bestuur en de Minister en waarin de divergentie wordt geanalyseerd en, indien nodig, corrigerende maatregelen worden voorgesteld.

### Afdeling 4. — Opschorting van de dienstverlening

Art. 35. § 1. Belgocontrol kan, na een voorafgaandelijke ingebrekestelling, haar dienstverlening opschorten indien een gebruiker nalaat de verschuldigde sommen te betalen.

§ 2. Een reglement van de raad van bestuur van Belgocontrol genomen op basis van artikel 37 van de wet van 27 juni 1937 houdende de regeling van de Luchtvaart bepaalt de toepassingsmodaliteiten voor de opschorting van de dienstverlening. Dit reglement wordt goedgekeurd door de Minister overeenkomstig artikel 176<sup>ter</sup> van de wet van 21 maart 1991.

CHAPITRE VIII. — *Plan d'entreprise et dispositions diverses*

Art. 36. § 1<sup>er</sup>. Le conseil d'administration de Belgocontrol adopte un plan d'entreprise quinquennal fixant les objectifs et la stratégie à moyen terme de Belgocontrol. Chaque année, le conseil actualise le plan d'entreprise et, le cas échéant, l'adapte aux changements intervenus.

§ 2. Le plan d'entreprise de Belgocontrol comprend au moins les éléments suivants, en distinguant les données relatives aux missions de service public de celles relatives aux autres activités :

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

2° la formulation des objectifs de l'entreprise et des moyens à mettre en œuvre conformément aux points ci-dessous, tenant compte de l'exécution des articles 11, § 2, 19, 20 et 21;

3° une analyse des points forts et des points faibles de l'entreprise;

4° une description des ressources humaines et matérielles à mettre en œuvre en vue de répondre aux objectifs et d'exécuter la stratégie proposée;

5° un plan financier comprenant au moins les hypothèses économiques, une préfiguration des bilans et comptes de résultats et le budget de trésorerie.

§ 3. Le comité de direction approuve chaque année le rapport sur l'exécution du plan d'entreprise et le soumet au conseil d'administration au plus tard le 31 mai de chaque année.

Le rapport reprend au moins les éléments suivants :

1° Les éventuels changements au regard des éléments repris à l'article 36, § 2, 1° à 5°;

2° Les indicateurs de performance concernant l'efficacité opérationnelle, technique et financière, à l'exemple de MUAC et inspirés par le PRC (Performance Review Commission d'Eurocontrol);

3° L'évolution au regard de l'article 34, § 2;

4° La description des moyens humains et matériels mis en œuvre par le comité de direction dans le cadre des délégations décidées par le conseil d'administration.

§ 4. Les éléments du plan d'entreprise qui concernent l'exécution des missions de service public et toute modification de ces éléments sont soumis à l'approbation du Ministère au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet de l'année précédant le premier exercice visé par le plan ou de l'année de modification, selon le cas. Si certains éléments du plan d'entreprise sont susceptibles d'avoir une incidence sur les infrastructures appartenant au Ministère de la Défense ou sur l'espace aérien réservé aux opérations militaires, le Ministre soumet sans délai ces éléments au Ministre de la Défense afin de recueillir son accord écrit et préalable sur ceux-ci. L'approbation du Ministre sera réputée acquise à défaut de prise de position de sa part avant le 1<sup>er</sup> octobre de l'année en question.

Art. 37. Le conseil d'administration de Belgocontrol adopte le rapport sur l'accomplissement de ses tâches de service public visé à l'article 23, § 5, de la loi du 21 mars 1991 et le soumet au Ministre au plus tard le 31 mai de chaque année.

Ce rapport porte au moins sur les éléments suivants :

1° la sécurité de la navigation aérienne et l'application des ESARR's, avec mention de l'évolution de l'indicateur défini à l'article 5, § 2 et des indicateurs de performance relatifs à la sécurité, à l'exemple de MUAC et inspirés par le PRC;

2° la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux, avec mention de l'évolution de l'indicateur défini à l'article 23, § 2 et des indicateurs de performance relatifs à la capacité et à la ponctualité, à l'exemple de MUAC et inspirés par le PRC;

3° la qualité du service offert aux usagers, avec mention de l'évolution des indicateurs de performance, à l'exemple de MUAC et inspirés par le PRC;

4° la collaboration à l'exécution de l'EATMP;

5° la collaboration avec la Composante aérienne de la Défense et l'application du concept de « flexible use of airspace ».

HOOFDSTUK VIII. — *Ondernemingsplan en diverse bepalingen*

Art. 36. § 1. De raad van bestuur van Belgocontrol stelt een ondernemingsplan over vijf jaar op dat de doelstellingen en de strategie van Belgocontrol op middellange termijn bepaalt. Elk jaar actualiseert de raad het ondernemingsplan en past het desgevallend aan aan de wijzigingen die zich hebben voorgedaan.

§ 2. Het ondernemingsplan van Belgocontrol bevat ten minste de volgende elementen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de gegevens betreffende de opdrachten van openbare dienst en deze betreffende de andere activiteiten :

1° een analyse van de strategische omgeving van de onderneming, met inbegrip van de evolutie van de belangrijkste luchthavens van de buurlanden en de toekomstige bezetting van het luchtruim;

2° de formulering van de doelstellingen van de onderneming en van de middelen die dienen te worden ingezet overeenkomstig de hiernavolgende punten, rekening houdend met de uitvoering van de artikelen 11, § 2, 19, 20 en 21;

3° een analyse van de sterke en zwakke punten van de onderneming;

4° een beschrijving van de menselijke en materiële hulpmiddelen die moeten worden ingezet om de doelstellingen te verwezenlijken en om de voorgestelde strategie uit te voeren;

5° een financieel plan dat ten minste de economische hypothesen omvat, alsook een refiguratie van de balansen en resultatenrekeningen en het thesauriebudget.

§ 3. Het Directiecomité keurt elk jaar het verslag over de uitvoering van het ondernemingsplan goed en legt het aan de raad van bestuur voor ten laatste op 31 mei van elk jaar.

Het verslag behandelt minstens de volgende elementen :

1° eventuele wijzigingen ten opzichte van de elementen gedefinieerd in artikel 36, § 2, 1° tot 5°;

2° de performantie-indicatoren met betrekking tot operationele efficiëntie, technische efficiëntie en kostenefficiëntie, naar het voorbeeld van MUAC en geïnspireerd door de PRC (Performance Review Commission van Eurocontrol);

3° de evolutie met betrekking tot artikel 34, § 2;

4° de beschrijving van de menselijke en materiële hulpmiddelen die werden ingezet binnen de delegaties waarover het Directiecomité op grond van een beslissing van de raad van bestuur beslist.

§ 4. De elementen van het ondernemingsplan die betrekking hebben op de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst, en elke wijziging van deze elementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister, uiterlijk op 1 juli van het jaar dat voorafgaat aan het eerste boekjaar waarop het plan slaat, of van het jaar van wijziging, naargelang het geval. Indien bepaalde elementen van het ondernemingsplan invlied kunnen hebben op de infrastructuur van het Ministerie van Defensie of op het luchtruim bestemd voor militaire operaties, legt de Minister deze elementen onverwijld aan de Minister van Landsverdediging voor met het oog op het bekomen van zijn schriftelijk en voorafgaand akkoord met betrekking tot deze elementen. De goedkeuring van de Minister wordt geacht te zijn gegeven bij ontstentenis van een stellingname van zijn kant voor 1 oktober van het betreffende jaar.

Art. 37. De raad van bestuur van Belgocontrol keurt het verslag over de uitvoering van haar taken van openbare dienst zoals bedoeld in artikel 23, § 5, van de wet van 21 maart 1991 goed en legt het aan de Minister voor ten laatste op 31 mei van elk jaar.

Dit verslag behandelt minstens de volgende elementen :

1° de veiligheid van het luchtverkeer en de toepassing van de ESARR's, met weergave van de evolutie van de indicator gedefinieerd in art. 5, § 2 en de performantie-indicatoren met betrekking tot veiligheid, naar het voorbeeld van MUAC en geïnspireerd door de PRC;

2° de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal en de regionale luchthavens, met weergave van de evolutie van de indicator gedefinieerd in art. 23, § 2 en de performantie-indicatoren met betrekking tot capaciteit en punctualiteit, naar het voorbeeld van MUAC en geïnspireerd door de PRC;

3° de kwaliteit van de dienstverlening aangeboden aan de gebruikers, met weergave van de evolutie van de performantie-indicatoren, naar het voorbeeld van MUAC en geïnspireerd door de PRC;

4° de medewerking aan de uitvoering van EATMP.

5° de samenwerking met de Luchtcomponent van Landsverdediging en de toepassing van het concept « flexible use of airspace ».

Art. 38. Sans préjudice de l'article 28, deuxième alinéa, de la loi du 21 mars 1991, les bénéficiaires nets de Belgocontrol sont affectés à une réserve disponible. Toute réduction de cette réserve est opérée avec l'approbation du Ministre. L'approbation du Ministre est réputée acquise à défaut de prise de position de sa part dans un délai de trois mois à dater de la notification qui lui est faite.

#### CHAPITRE IX. — Sanctions

Art. 39. En cas d'exécution défectueuse par Belgocontrol des obligations prévues par le présent contrat de gestion, à laquelle celle-ci n'a pas remédié dans les délais raisonnables impartis dans une mise en demeure de la part de l'Etat, le Ministre peut, à la fin de chaque exercice concerné, imposer à Belgocontrol, pour chaque type de manquement, le paiement d'une indemnité ne pouvant excéder 1 pour-cent du chiffre d'affaires réalisé par Belgocontrol dans les missions de service public. Le montant total des indemnités payées par Belgocontrol au cours d'une année n'excèdera pas 3 pour-cent du chiffre d'affaires précité.

#### CHAPITRE X. — Durée du contrat

Art. 40. § 1<sup>er</sup>. Le présent contrat de gestion est conclu pour une durée de cinq ans prenant cours à la date de son entrée en vigueur.

§ 2. Il est réévalué chaque année et, le cas échéant, adapté aux exigences découlant de la mise en œuvre du ciel unique européen.

Fait à Bruxelles, le 26 novembre 2004, en deux exemplaires originaux, chaque partie reconnaissant avoir reçu un exemplaire.

Pour l'Etat belge :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Pour Belgocontrol :

L'Administrateur délégué,  
H.-C. TINTIN

Le Président du Conseil d'administration,  
C.-L. D'ARENBERG

Art. 38. Onverminderd artikel 28, tweede lid, van de wet van 21 maart 1991, wordt de nettowinst van Belgocontrol toegewezen aan een beschikbare reserve. Elke vermindering van deze reserve is onderworpen aan de goedkeuring van de Minister. De goedkeuring van de Minister wordt geacht te zijn gegeven bij gebrek aan stellingname van zijn kant binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de datum van betekening.

#### HOOFDSTUK IX. — Sancties

Art. 39. In geval van gebrekkige uitvoering door Belgocontrol van de verbintenissen bepaald in dit beheerscontract, welke zij niet heeft rechtgezet binnen de redelijke termijn die daarvoor wordt gesteld in de ingebrekestelling door de Staat, kan de Minister, op het einde van elk betrokken boekjaar, aan Belgocontrol, voor elk type van tekortkoming de betaling opleggen van een vergoeding die 1 procent van het zakencijfer dat door Belgocontrol wordt gerealiseerd in de opdrachten van openbare dienst, niet mag overschrijden. Het totaal bedrag van de vergoedingen betaald door Belgocontrol tijdens een jaar mag niet hoger zijn dan 3 procent van voornoemd zakencijfer.

#### HOOFDSTUK X. — Duur van het contract

Art. 40. § 1. Dit beheerscontract wordt gesloten voor een duur van vijf jaar die aanvangt op de datum van de inwerkingtreding ervan.

§ 2. Het wordt jaarlijks getoetst en, in voorkomend geval, aangepast aan de vereisten die voortvloeien uit het in werking stellen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Gedaan te Brussel, op 26 november 2004, in twee originele exemplaren, waarvan elke partij erkent een exemplaar te hebben ontvangen.

Voor de Belgische Staat :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

Voor Belgocontrol :

De Gedelegeerd bestuurder,  
H.-C. TINTIN

De Voorzitter van de Raad van Bestuur,  
C.-L. D'ARENBERG

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 568

[C — 2005/14018]

**23 FEVRIER 2005. — Arrêté royal portant fixation d'exigences essentielles de sécurité et d'exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses et sonores pour les bateaux de plaisance**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup>;

Vu la loi du 9 février 1994 relative à la sécurité des produits et des services, notamment l'article 4, § 1<sup>er</sup>, remplacé par la loi du 4 avril 2001 et modifié par la loi du 18 décembre 2002;

Vu la loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé, notamment l'article 5, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> et 13<sup>o</sup>, et l'article 15, § 1<sup>er</sup>;

Vu l'arrêté royal du 12 janvier 1998 portant fixation d'exigences essentielles de sécurité pour les bateaux de plaisance, modifié par l'arrêté royal du 21 juin 2001;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu les portées à la connaissance du 15 septembre 2004 du Conseil fédéral du Développement durable, du Conseil supérieur d'Hygiène publique, du Conseil de la Consommation et du Conseil central de l'Economie;

Vu l'urgence motivée par la circonstance que l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup> de la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance, prévoit que les Etats membres adoptent et publient les dispositions législatives réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juin 2004;

Considérant que la Belgique doit d'urgence transposer la directive en droit national pour éviter encore une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes;

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 568

[C — 2005/14018]

**23 FEBRUARI 2005. — Koninklijk besluit houdende vaststelling van essentiële veiligheidseisen en van essentiële eisen in verband met de geluids- en uitlaatmissies voor pleziervaartuigen**

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 3, § 1, 4<sup>o</sup>;

Gelet op de wet van 9 februari 1994 betreffende de veiligheid van producten en diensten, inzonderheid op artikel 4, § 1, vervangen bij de wet van 4 april 2001 en gewijzigd bij de wet van 18 december 2002;

Gelet op de wet van 21 december 1998 betreffende de productnormen ter bevordering van duurzame productie- en consumptiepatronen en ter bescherming van het leefmilieu en de volksgezondheid, inzonderheid op artikel 5, § 1, 1<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> en 13<sup>o</sup>, en artikel 15, § 1;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 januari 1998 houdende vaststelling van essentiële veiligheidseisen voor pleziervaartuigen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juni 2001;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen betrokken zijn bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op de kennisgevingen van 15 september 2004 aan de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, de Hoge Gezondheidsraad, de Raad voor het Verbruik en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat artikel 3, eerste lid, van Richtlijn 2003/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 2003 tot wijziging van Richtlijn 94/25/EG inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen, bepaalt dat de lid-Staten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen aannemen en bekendmaken om uiterlijk op 30 juni 2004 aan deze richtlijn te voldoen;

Overwegende dat België dringend de richtlijn moet omzetten in nationaal recht om alsnog een veroordeling door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen te voorkomen;