

**Art. 4.** A l'article 8, § 1<sup>er</sup>, du même arrêté, modifié par les arrêtés du Gouvernement flamand des 22 juillet 2005 et 7 juillet 2006, sont apportées les modifications suivantes :

1° le premier alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« L'agence subventionne les frais de personnel et de fonctionnement du bureau central d'interprétation autorisé, tel que visé à l'article 11, sur une base annuelle, au prorata d'un montant forfaitaire de 31 euros par heure, multiplié par 9 500 heures. »;

2° le deuxième alinéa est abrogé.

**Art. 5.** Dans l'article 11 du même arrêté, modifié par les arrêtés du Gouvernement flamand des 17 juillet 2000, 3 mai 2002, 22 juillet 2005 et 7 juillet 2006, le nombre "9 000" est remplacé par le nombre "12 000".

**Art. 6.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2007.

**Art. 7.** Le Ministre flamand qui a l'Assistance aux personnes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 19 juillet 2007.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
K. PEETERS

Le Ministre flamand du Bien-être, de la Santé publique et de la Famille,  
S. VANACKERE

## VLAAMSE OVERHEID

N. 2007 — 3503

[C — 2007/36384]

### 27 JULI 2007. — Ministerieel besluit houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen voor de luchthaven Antwerpen

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 8 juni 1994 betreffende het financiële en materiële beheer van de diensten met afzonderlijk beheer luchthaven Antwerpen en luchthaven Oostende, inzonderheid op artikel 22;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2007 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 27 juli 2004 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen bij de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd bij de wet van 4 augustus 1996;

Overwegende dat het dringend noodzakelijk is om mogelijk oneigenlijk gebruik van de trainingcard op de luchthaven Antwerpen te voorkomen;

Overwegende dat het nodig is de luchthavenvergoedingen aan te passen zodat de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning van 30 december 2004 inzake de beperking van het aantal trainingsvluchten kunnen worden nageleefd,

Besluit :

#### I. Heffingen

**Artikel 1.** De luchthaven Antwerpen wordt ertoe gemachtigd de vergoedingen te heffen die vastgesteld zijn bij dit besluit.

**Art. 2.** De vergoeding voor landingen en opstijgingen bedraagt 2,60 euro per ton per landing en per opstijging tussen 6.30 uur en 23 uur lokale tijd (5.30 uur en 22 uur UTC winter/4.30 uur en 21 uur UTC zomer).

Als uur van landing geldt het ogenblik waarop het luchtvaartuig de grond raakt. Als uur van opstijging geldt het ogenblik waarop het luchtvaartuig de grond verlaat. De vergoeding bedraagt minimaal 7 euro per landing of opstijging.

De landings- en opstijgingsvergoeding wordt berekend op basis van het hoogst toegestane startgewicht (MTOW), vermeld in het bewijs van luchtwaardigheid, in de vlieghandleiding of in elk ander document dat bij het bewijs van luchtwaardigheid hoort.

Elk gedeelte van een ton wordt als een volle ton beschouwd. Elk gedeelte van een dag wordt als een volle dag beschouwd. Elk gedeelte van een uur wordt als een vol uur beschouwd.

De openingsuren van de Luchthaven Antwerpen kunnen uitzonderlijk worden uitgebreid voor medische vluchten, geregelde passagiersvluchten en uitwijkingen hiervan op voorwaarde van voorafgaand akkoord van de luchthavenautoriteit. Voor medische vluchten is een vergoeding van € 750 per uur verschuldigd voor de extra kosten. De geregelde passagiersvluchten en uitwijkingen hiervan zijn vrijgesteld van betaling.

**Art. 3.** § 1 Leerling-piloten kunnen voor hun trainingsvluchten met toestellen tot 2 ton genieten van een verminderd tarief van € 1,50 per beweging, onder de volgende voorwaarden :

1° de leerling-piloot is ingeschreven bij een door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGL) erkende opleidingsinstantie;

2° het toestel waarmee de training uitgevoerd wordt, is door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGL) erkend;

3° het toestel waarmee de training uitgevoerd wordt, is gebaseerd op de Luchthaven Antwerpen en het hoogst toegestane startgewicht (MTOW) bedraagt maximum 2 ton.

§ 2. Per type bevoegdverklaring wordt een maximaal aantal bewegingen vastgelegd waarvoor de leerling-piloot kan genieten van het verminderde tarief :

1° geïntegreerde cursus lijnpiloot : 480 bewegingen;

2° beroepsvliegtuigbestuurder (CPL) : 75 bewegingen;

3° bevoegdheid instrumentvliegen (IFR) : 150 bewegingen;

4° bevoegdheid meermotorig vliegtuig (ME) : 35 bewegingen;

- 5° bevoegdheid vlieginstructeur (FI) : 90 bewegingen;
- 6° privaat piloot (PPL) : 135 bewegingen;
- 7° bevoegdheid vliegen bij nacht (Night VFR) : 15 bewegingen.

De bijkomende bewegingen van trainingsvluchten na het bereiken van het vastgestelde maximum worden aangerekend volgens de bepalingen in artikel 2 en artikel 6.

**Art. 4.** De landingsvergoedingen voor het gebruik van het luchtvaartterrein Antwerpen door luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren die uitsluitend de training van hun bemanning op het oog hebben (met inbegrip van de oefenlandingen, waarbij de wielen de grond niet raken) worden volledig aangerekend, behalve als de vluchtuitvoerder geniet van het trainingstarief volgens de voorwaarden bepaald in artikel 3.

**Art. 5.** De vergoeding voor het parkeren van luchtvaartuigen op de luchthaven bedraagt 2,20 euro per dag en per ton of tongedeelte, met een minimum van 11 euro.

Elk gedeelte van een ton wordt als een volle ton beschouwd. Elk gedeelte van een uur wordt als een vol uur beschouwd. Iedere dag eindigt om 24 uur lokale tijd.

Daarbij gelden de volgende voorwaarden, waarbij ATA staat voor actuele aankomsttijd :

- 1° luchtvaartuigen tot drie ton worden de eerste drie uur na ATA vrijgesteld van parkeervergoeding;
- 2° luchtvaartuigen van drie tot vijf ton worden de eerste vier uur na ATA vrijgesteld van parkeervergoeding;
- 3° luchtvaartuigen van vijf tot zeven ton worden de eerste vijf uur na ATA vrijgesteld van parkeervergoeding;
- 4° luchtvaartuigen vanaf zeven ton worden de eerste zes uur na ATA vrijgesteld van parkeervergoeding.

**Art. 6. § 1.** De vergoeding voor het gebruik van de installaties en de diensten voor passagiers bedraagt 12 euro per vertrekkende passagier (vrij van BTW).

§ 2. Voor rechtstreekse transitpassagiers die de transitzone van de luchthaven niet verlaten, bedraagt de vergoeding 6 euro per passagier. Die vergoeding is vrij van BTW.

§ 3. Passagiers en leerling-piloten die deelnemen aan betaalde of niet-betaalde binnenlandse vluchten of trainingsvluchten betalen een vergoeding van 5 euro voor luchtvaartuigen tot 3 ton (vrij van BTW). Het aantal passagiers waarvoor die vergoeding wordt aangerekend, staat vermeld op een daartoe bestemd verkeersformulier dat bij ministerieel besluit wordt vastgelegd. Hierbij worden alle leerling-piloten beschouwd als passagier.

Het verkeersformulier, vermeld in het eerste lid, wordt uiterlijk 24 uur na het opstijgen van het vliegtuig afgegeven aan de luchthavencommandant of zijn gemachtigde. De exploitant is verantwoordelijk voor de juistheid van de gegevens op het formulier. De luchthavendirectie behoudt zich het recht voor om de gegevens van het verkeersformulier te verifiëren.

Als het verkeersformulier niet is afgegeven binnen de voorgeschreven tijd of onjuist of onvolledig is ingevuld, wordt de vergoeding aangerekend op basis van het aantal beschikbare passagiersplaatsen in het toestel. Als uit controle blijkt dat het verkeersformulier onjuist werd ingevuld ten nadele van de luchthaven, moet de exploitant van het vliegtuig bovendien een vergoeding betalen van 125 euro voor administratiekosten. Betalingen worden afgerekend volgens de registratie voor het vliegtuig in kwestie, tenzij vooraf een schriftelijke overeenkomst met de luchthavendirectie werd gesloten.

§ 4. De vergoeding wordt geheven door de exploitant van het luchtvaartuig. Het bedrag ervan wordt afzonderlijk vermeld op het vervoerbewijs.

§ 5. De vergoeding is niet verschuldigd voor :

- 1° kinderen die jonger zijn dan twee jaar;
- 2° passagiers van luchtvaartuigen, als vermeld in artikel 12;
- 3° bemanningsleden (cockpit en cabin crew) die de vlucht in kwestie uitvoeren.

**Art. 7.** De vergoedingen voor het bevoorraden met brandstof aan boord van luchtvaartuigen bedragen :

- 1° per aan boord geladen liter brandstof : 0,005 euro;
- 2° per vast of verplaatsbaar bevoorradingsstoesel : 400 euro per jaar.

**Art. 8.** De vergoedingen voor het privégebruik van onroerende goederen of van gedeelten van onroerende goederen worden vastgesteld bij de akte van de concessie. Ze worden berekend volgens de handelswaarde van de plaatsen.

**Art. 9.** Met behoud van de toepassing van de bepalingen van artikel 8, wordt de vergoeding voor het verlenen van luchthavenbijstand aan derden en zelfafhandeling vastgesteld bij de akte van concessie.

**Art. 10.** Voor het toevallig of tijdelijk stapelen van vracht in ruimten die toebehoren aan het Vlaamse Gewest, rekent de luchthavendirectie een vergoeding aan op basis van het gewicht of de gebruikte oppervlakte.

**Art. 11.** De vergoedingen voor de prestaties van arbeidskrachten, voor het gebruik van materiaal of installaties, of voor het leveren van goederen, worden geregeld in het contract met de luchthavendirectie.

II. Vrijstellingen en verminderingen

**Art. 12.** De volgende luchtvaartuigen zijn vrijgesteld van de vergoedingen voor het gebruik van het luchtvaartterrein, vermeld in artikelen 2, 5 en 6 :

- 1° luchtvaartuigen die gebruikt worden voor het exclusieve vervoer van staatshoofden of regeringsleden in functie met hun gevolg;
- 2° luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren waarvan het humanitaire, historische of promotionele karakter voor het luchtvaartterrein door de minister erkend wordt;
- 3° luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren op verzoek van de Vlaamse Regering;
- 4° luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren op verzoek van het directoraat-generaal van de Luchtvaart of Belgocontrol voor de controle van de installaties;

5° luchtvaartuigen die, nadat ze van de luchthaven zijn opgestegen wegens slechte weersomstandigheden, motorstoring of andere onverwachte oorzaken, moeten terugkeren zonder dat ze een ander luchtvaartterrein hebben aangedaan;

6° luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren met aan boord personeelsleden die op de luchthaven werken en die in verband met hun werk bepaalde installaties willen controleren;

7° luchtvaartuigen die in opdracht van het directoraat-generaal van de Luchtvaart testvluchten uitvoeren om hun Belgische luchtwaardigheid te verkrijgen of te vernieuwen, of om instrumenten te certificeren.

**Art. 13.** § 1. Voor luchtvervoerders die een geregelde passagierslijn opstarten naar een bestemming buiten België met minstens één dagrandverbinding tijdens de werkdagen, worden de vergoedingen voor landen en opstijgen gedurende de eerste twaalf maanden met 100 % verminderd.

De toegekende korting wordt uitgekeerd na verloop van het kalenderjaar.

§ 2. Gemengde vluchten worden beschouwd als passagiersvluchten.

§ 3. Voor belangrijke programma's die de promotie en de ontwikkeling van de luchthaven ten goede komen, kunnen specifieke overeenkomsten worden gesloten.

### III. Betalingsvoorwaarden

**Art. 14.** § 1. Met behoud van de toepassing van de onderstaande bepalingen worden de vergoedingen betaald aan de luchthavendirectie. De vergoedingen worden betaald in euro's, contant of met een elektronisch betaalmiddel.

§ 2. De vergoedingen, vermeld in hoofdstuk I, met uitzondering van het verminderd tarief voor training, kunnen op aanvraag van de gebruiker en na voorafgaand schriftelijk akkoord van de luchthavendirectie betaald worden binnen dertig dagen na de verzending van de factuur. De luchthavendirectie stelt de bedragen van de eventuele waarborgen vast.

De luchthavendirectie kan op gefactureerde bedragen die niet betaald zijn binnen de termijn die hierboven bepaald is, de wettelijke verwijlrentesten toepassen. Elk gedeelte van een maand wordt als een volle maand beschouwd.

§ 3. Bij niet-betaling van de verschuldigde luchthavenvergoedingen binnen de 24 uur na landing, met uitzondering van diegenen die beschikken over een debetrekking, zal de gebruiker van het vliegtuig een vergoeding betalen van € 125 voor administratiekosten.

§ 4. Voor de inning van de vergoedingen die verschuldigd zijn op grond van artikelen 2 en 6, overhandigt de exploitant van het luchtvaartuig of zijn vertegenwoordiger aan de luchthavendirectie een verklaring met het aantal passagiers dat in de loop van de dag wordt ingescheept. Die overhandiging vindt uiterlijk plaats op de daaropvolgende kalenderdag om 10 uur. Als het document niet binnen de voorgeschreven termijn is overhandigd, wordt de vergoeding vastgesteld volgens het totale aantal beschikbare zitplaatsen aan boord.

§ 5. Voor cargovluchten overhandigt de exploitant of zijn vertegenwoordiger een cargomanifest, uiterlijk 30 minuten voor de geplande vertrektijd van de vlucht. Als dat document niet binnen de voorgeschreven tijd overhandigd is, wordt de toestemming tot vertrek geweigerd tot de nodige documenten worden afgegeven.

§ 6. De vergoedingen die verschuldigd zijn voor akten van concessie of van contracten, bepaald in hoofdstuk I en II, zijn betaalbaar volgens de voorwaarden bepaald in de akte van concessie of in het contract.

§ 7. In de vermelde vergoedingen is de BTW niet inbegrepen.

**Art. 15.** De luchthavendirectie kan elk luchtvaartuig waarvoor de vergoedingen niet binnen de voorgeschreven termijn vereffend worden, verbieden te starten. Elke gezagvoerder van een luchtvaartuig die dat verbod overtreedt, alsook iedereen die zijn medewerking tot het plegen van een overtreding op dat verbod verleent, kan gestraft worden met de straffen, bepaald in artikel 32 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart.

### IV. Slotbepalingen

**Art. 16.** De akten van concessie die voor de inwerkingtreding van dit besluit afgegeven zijn, blijven geldig tot de einddatum ervan.

**Art. 17.** Het ministerieel besluit van 1 juni 2006 houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen voor de luchthaven Antwerpen wordt opgeheven.

**Art. 18.** Dit besluit treedt in werking op 1 september 2007.

Brussel, 27 juli 2007.

H. CREVITS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

F. 2007 — 3503

[C - 2007/36384]

### 27 JUILLET 2007. — Arrêté ministériel fixant les indemnités d'aéroport pour l'aéroport d'Anvers

Le Ministre flamand des Travaux publics, de l'Énergie, de l'Environnement et de la Nature,

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 8 juin 1994 relatif à la gestion financière et matérielle des services à gestion séparée "Luchthaven Antwerpen" (Aéroport d'Anvers) et "Luchthaven Oostende" (Aéroport d'Ostende), notamment l'article 22;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 juin 2007 modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 juillet 2004 fixant les attributions des membres du Gouvernement flamand;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1<sup>er</sup>, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996;

Considérant qu'il est impératif d'éviter l'utilisation impropre éventuelle de la carte d'entraînement (trainingcard) à l'aéroport d'Anvers;

Considérant qu'il est nécessaire d'adapter les indemnités d'aéroport de sorte que les conditions particulières de l'autorisation écologique du 30 décembre 2004 relatives à la restriction du nombre de vols d'entraînement puissent être respectées;

Arrête :

#### I. Taxes

**Article 1<sup>er</sup>.** L'aéroport d'Anvers est autorisé à percevoir les indemnités fixées par le présent arrêté.

**Art. 2.** L'indemnité pour les atterrissages et les décollages est fixée à 2,60 euros/tonne par atterrissage et par décollage entre 6 h 30 et 23.00 h temps local (5 h 30 - 22.00 h. UTC hiver / 4 h 30 - 21.00 h UTC été).

Le moment auquel l'aéronef touche le sol vaut comme heure d'atterrissage. Le moment auquel l'aéronef quitte le sol vaut comme heure de décollage. L'indemnité s'élève à au moins 7 euros par atterrissage ou décollage.

L'indemnité d'atterrissage et de décollage est calculée sur la base du poids de décollage maximal autorisé (MTOW) mentionné dans le certificat de navigabilité, dans le manuel de vol ou dans tout autre document appartenant au certificat de navigabilité.

Toute partie d'une tonne est considérée comme une tonne entière. Toute partie d'un jour est considérée comme un jour entier. Toute partie d'une heure est considérée comme une heure entière.

Les heures d'ouverture de l'aéroport d'Anvers peuvent exceptionnellement être prolongées pour des vols médicaux, des vols réguliers de passagers et des détournements à condition d'un accord préalable de l'autorité de l'aéroport. Pour les vols médicaux, une indemnité de 750 euros par heure est due pour les frais supplémentaires. Les vols de passagers réguliers et leurs détournements sont exemptés de paiement.

**Art. 3.** § 1<sup>er</sup>. Les élèves-pilotes peuvent bénéficier d'un tarif diminué de € 1,50 par mouvement pour leurs vols d'entraînement avec des appareils jusqu'à deux tonnes, aux conditions suivantes :

1° l'élève-pilote est inscrit auprès d'une instance de formation agréée par la Direction générale du Transport aérien (DGTA);

2° l'appareil avec lequel le vol est exécuté, est agréé par la Direction générale du Transport aérien (DGTA);

3° l'appareil avec lequel le vol est exécuté, est basé à l'aéroport d'Anvers et le poids de décollage maximal autorisé (MTOW) est de 2 tonnes.

§ 2. Par type de déclaration de compétence, un nombre maximal de mouvements est fixé pour lequel l'élève-pilote peut bénéficier du tarif réduit :

1° cours intégré de pilote de ligne : 480 mouvements;

2° pilote professionnel d'avion (CPL) : 75 mouvements;

3° compétence de vol à instruments (IFR) : 150 mouvements;

4° compétence avion à multiples moteurs (ME) : 35 mouvements;

5° compétence instructeur de vol (FI) : 90 mouvements;

6° pilote privé (PPL) : 135 mouvements;

7° compétence vol de nuit : (Night VFR) : 15 mouvements.

Les mouvements supplémentaires de vols d'entraînement après avoir accompli le maximum déterminé sont imputés conformément aux dispositions des articles 2 et 6.

**Art. 4.** Les indemnités d'atterrissage dues pour l'utilisation de l'aéroport d'Anvers par des aéronefs effectuant des vols visant uniquement l'entraînement d'équipages (y compris les atterrissages d'entraînement lors desquels les roues ne touchent pas le sol) sont imputées à 100 %, sauf si le responsable du vol bénéficie du tarif d'entraînement aux conditions fixées à l'article 3.

**Art. 5.** L'indemnité pour le stationnement d'aéronefs sur l'aéroport s'élève à 2,20 euros par jour et par tonne ou partie de tonne, avec un minimum de 11 euros.

Toute partie d'une tonne est considérée comme une tonne entière. Toute partie d'une heure est considérée comme une heure entière. Chaque jour se termine à 24 heures temps local.

Les conditions suivantes s'appliquent, dans lesquelles ATA signifie temps actuel d'arrivée :

1° les aéronefs jusqu'à trois tonnes sont exemptés de l'indemnité de stationnement pendant les premières trois heures après l'ATA;

2° les aéronefs de trois à cinq tonnes sont exemptés de l'indemnité de stationnement pendant les premières quatre heures après l'ATA;

3° les aéronefs de cinq à sept tonnes sont exemptés de l'indemnité de stationnement pendant les premières cinq heures après l'ATA;

4° les aéronefs à partir de sept tonnes sont exemptés de l'indemnité de stationnement pendant les premières six heures après l'ATA.

**Art. 6.** § 1. L'indemnité pour l'utilisation des installations et des services pour passagers s'élève à 12 euros par passager partant. (exemptée de la T.V.A.).

§ 2. L'indemnité est de 6 euros par passager pour les passagers de transit direct qui ne quittent pas l'aéroport. Cette indemnité est exemptée de la T.V.A.

§ 3. Les passagers et les élèves-pilotes qui participent à des vols intérieurs payants ou non-payants ou à des vols d'entraînement paient une indemnité de 5 euros pour les aéronefs jusqu'à 3 tonnes. (exemptée de la T.V.A.). Le nombre de passagers pour lequel cette indemnité est imputée, est mentionné sur un formulaire de trafic destiné à cet effet et fixé par arrêté ministériel. Dans ce cas, tous les élèves-pilotes sont considérés comme étant des passagers.

Le formulaire de trafic, visé au premier alinéa, doit être délivré au commandant de l'aéroport ou à son délégué au plus tard 24 heures après le décollage de l'aéronef. L'exploitant est responsable de l'exactitude des données mentionnées sur le formulaire. La direction de l'aéroport se réserve le droit de vérifier les données du formulaire de trafic.

Lorsque le formulaire de trafic n'a pas été délivré dans le délai prescrit ou lorsqu'il a été rempli de façon erronée ou incomplète, l'indemnité est imputée sur la base du nombre de places de passagers disponibles dans l'aéronef. Lorsqu'il ressort du contrôle que le formulaire de trafic a été incorrectement rempli au préjudice de l'aéroport, l'exploitant de l'aéronef doit en outre payer une rétribution de 125 euros pour les frais d'administration. Les paiements sont portés en compte suivant l'enregistrement de l'aéronef concerné, sauf si une convention écrite a été conclue au préalable avec la direction de l'aéroport.

§ 4. L'indemnité est perçue par l'exploitant de l'aéronef. Le montant est séparément mentionné sur le titre de transport.

§ 5. L'indemnité n'est pas due pour :

- 1° les enfants n'ayant pas atteint l'âge de deux ans;
- 2° les passagers des aéronefs tels que visés à l'article 12;
- 3° les membres d'équipage (poste de pilotage et personnel de cabine) effectuant le vol en question.

**Art. 7.** Les indemnités pour le ravitaillement en carburant des aéronefs s'élèvent à :

- 1° par litre de carburant chargé à bord : 0.005 euro;
- 2° par appareil de ravitaillement fixe ou mobile : 400 euros par an.

**Art. 8.** Les indemnités pour l'utilisation privée de biens immobiliers ou pour des parties de biens immobiliers sont fixées dans l'acte de concession. Elles sont calculées suivant la valeur commerciale de ces lieux.

**Art. 9.** Sans préjudice des dispositions de l'article 8, l'indemnité pour l'assistance à des tiers assurée par l'aéroport et pour l'auto-assistance est fixée dans l'acte de concession.

**Art. 10.** La direction de l'aéroport impute une indemnité sur la base du poids et/ou de la surface utilisée pour le stockage fortuit ou temporaire de marchandises dans les espaces appartenant à la Région flamande.

**Art. 11.** Les indemnités pour prestations de main d'œuvre, pour l'utilisation de matériel ou d'installations ou pour la fourniture de marchandises, sont réglées dans le contrat avec la direction de l'aéroport.

## II. Exemptions et réductions

**Art. 12.** Sont exemptés des indemnités prévues aux articles 2, 5 et 6, pour l'utilisation de l'aérodrome :

- 1° les aéronefs utilisés pour le transport exclusif des chefs d'état ou membres du gouvernement en fonction, avec leur suite;
- 2° les aéronefs à l'occasion de vols dont le caractère humanitaire, promotionnel ou historique pour l'aérodrome est reconnu par le Gouvernement flamand;
- 3° les aéronefs effectuant des vols à la demande du Gouvernement flamand;
- 4° les aéronefs effectuant des vols à la demande de la Direction générale du Transport aérien ou de Belgocontrol pour la vérification des installations;
- 5° les aéronefs qui sont forcés de retourner à leur aérodrome de départ pour cause de mauvaises conditions atmosphériques, de panne de moteur ou d'autres causes imprévues, sans qu'ils aient atterri à un autre aérodrome;
- 6° les aéronefs effectuant des vols avec à leur bord des membres employés à l'aéroport et qui veulent contrôler certaines installations dans le cadre de leur travail;
- 7° les aéronefs effectuant des vols d'essai sur l'ordre de la Direction générale du Transport aérien en vue d'obtenir ou de renouveler leur certificat de navigabilité belge ou en vue de certifier des instruments.

**Art. 13.** § 1<sup>er</sup>. En ce qui concerne les transporteurs aériens qui commencent une ligne régulière à passagers vers une destination, située en dehors de la Belgique, avec au moins 1 vol régulier par jour ouvrable, les indemnités pour les atterrissages et décollages sont diminuées de 100 % pendant les premiers douze mois.

Cette réduction est portée en compte après écoulement de l'année civile.

§ 2. Les vols mixtes sont considérés comme étant des vols avec passagers.

§ 3. Des accords spécifiques peuvent être conclus pour des programmes importants visant la promotion et le développement des aéroports.

## III. Conditions de paiement

**Art. 14.** § 1<sup>er</sup>. Sans préjudice de l'application des dispositions suivantes, les indemnités doivent être payées à la direction de l'aéroport. Le paiement se fait en euros, au comptant ou par moyen de paiement électronique.

§ 2. Les indemnités visées au chapitre I<sup>er</sup>, à l'exception du tarif réduit pour les vols d'entraînement, peuvent être payées dans les trente jours après envoi de la facture sur demande de l'utilisateur et après accord écrit préalable de la direction de l'aéroport. La direction de l'aéroport fixe les montants des garanties éventuelles.

La direction de l'aéroport peut appliquer l'intérêt de retard légal pour les montants facturés non payés dans le délai prévu ci-dessus. Toute partie d'un mois est considérée comme un mois entier.

§ 3. En cas de non-paiement des indemnités d'aéroport dues dans le 24 heures suivant l'atterrissage, à l'exception de ceux qui disposent d'un compte débiteur, l'utilisateur de l'aéronef paiera une indemnité de 125 euros pour couvrir les frais administratifs.

§ 4. Pour la perception des indemnités dues en vertu des articles 2 et 6, l'exploitant de l'aéronef ou son représentant transmet une déclaration mentionnant le nombre de passagers embarqués pendant la journée à la direction de l'aéroport. Ce document est transmis au plus tard à 10 heures du jour calendaire suivant. Si le document n'est pas transmis dans le délai prescrit, l'indemnité sera déterminée suivant le nombre de sièges disponibles à bord.

§ 5. Lorsqu'il s'agit d'un transport de marchandises, l'exploitant ou son représentant transmet un manifeste au plus tard 30 minutes avant le départ envisagé du vol. Si le document n'est pas transmis dans le délai prescrit, l'autorisation sera refusée jusqu'à ce que les documents nécessaires soient délivrés.

§ 6. Les indemnités dues en raison d'actes de concession ou de contrats prévus aux chapitres I<sup>er</sup> et II, sont payables aux conditions stipulées par l'acte de concession ou par le contrat.

§ 7. La T.V.A. n'est pas comprise dans les indemnités précitées.

**Art. 15.** La direction de l'aéroport peut interdire le décollage de tout aéronef pour lequel les indemnités non pas été réglées dans les délais prescrits. Tout commandant d'aéronef enfreignant cette interdiction, ainsi que quiconque qui prête son concours à cette infraction, s'expose aux peines prévues par l'article 32 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

IV. Dispositions finales

**Art. 16.** Les actes de concession délivrés avant l'entrée en vigueur du présent arrêté restent valables jusqu'à leur date limite.

**Art. 17.** L'arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> juin 2006 fixant les indemnités d'aéroport pour l'aéroport d'Anvers, est abrogé.

**Art. 18.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2007.

Bruxelles, le 27 juillet 2007.

H. CREVITS

## COMMUNAUTE FRANÇAISE — FRANSE GEMEENSCHAP

### MINISTERE DE LA COMMUNAUTE FRANÇAISE

F. 2007 — 3504

[C — 2007/29176]

#### 6 JUILLET 2007. — Décret portant diverses mesures en matière d'enseignement supérieur (1)

Le Parlement de la Communauté française a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>.** L'article 78 du décret du 3 mars 2004 portant diverses mesures urgentes en matière d'enseignement non obligatoire est modifié comme suit : les mots « de l'article 10 qui produit ses effets au 1<sup>er</sup> septembre 1966, » sont insérés entre les mots « à l'exception » et les mots « des articles 20 à 29 ».

**Art. 2.** Le « Chapitre V : Dispositions modificatives » du décret du 19 juillet 1993 organisant l'enseignement supérieur social de type long en communication appliquée, est rétabli, uniquement en ce qui concerne l'article 16, dans la rédaction suivante :

« Dans l'article 6, *F, a*, de l'arrêté de l'Exécutif de la Communauté française du 2 octobre 1968 déterminant et classant les fonctions des membres du personnel directeur et enseignant, du personnel auxiliaire d'éducation, du personnel paramédical, du personnel psychologique, du personnel social des établissements d'enseignement préscolaire, primaire, spécialisé, moyen, technique, artistique de promotion sociale et supérieur non universitaire de la Communauté française et les fonctions des membres du personnel du service d'inspection chargé de la surveillance de ces établissements, modifié par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> août 1984, il est inséré un *2bis* rédigé comme suit : Assistant-technicien dans l'enseignement supérieur social de type long en communication appliquée.

Les dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> sont applicables aux membres du personnel de l'IHECS qui ont, avant l'entrée en vigueur du décret, exercé la fonction de professeur de pratique professionnelle pendant cinq ans au moins sans interruption.

La présente disposition prend effet au 1<sup>er</sup> septembre 1993 ».

**Art. 3.** Dans l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1970 fixant les échelles des fonctions des membres du personnel directeur et enseignant, du personnel auxiliaire d'éducation, du personnel paramédical, des établissements d'enseignement gardien, primaire, spécial, moyen, technique, artistique et normal de l'Etat et des membres du personnel du service d'inspection chargé de la surveillance de ces établissements, ajouter à l'article 7 : « chargé de cours de pratique professionnelle à l'IHECS porteur de la notoriété : l'échelle de la classe 22 ans, barème 245 (240.600 – 417.700; 3 x 7.500; 12 x 12.300). Cette disposition produit ses effets au 1<sup>er</sup> avril 1972.

Pour la période allant du 1<sup>er</sup> septembre 1966 au 31 mars 1972 : III/120.400 – 223.160 (23 ans) ».

**Art. 4.** Dans le décret du 25 juillet 1996 relatif aux charges et emplois dans les Hautes Ecoles organisées ou subventionnées par la Communauté française, il est inséré un article 45bis rédigé comme suit :

« Le chapitre *F* de l'arrêté royal du 27 juin 1974 fixant au 1<sup>er</sup> avril 1972 les échelles des fonctions des membres du personnel directeur et enseignant, du personnel auxiliaire d'éducation, du personnel paramédical des établissements d'enseignement de l'Etat, des membres du personnel du service d'inspection chargé de la surveillance de ces établissements, des membres du personnel du service de l'inspection de l'enseignement par correspondance et de l'enseignement primaire subventionné et les échelles des grades du personnel des centres psycho-médico-sociaux de l'Etat tel qu'il a été modifié, est applicable aux Hautes Ecoles moyennant la modification suivante : l'intitulé de la fonction figurant ci-après en colonne de gauche est remplacé par l'intitulé repris en colonne de droite (voir Tableau 1 : Article 4). »