

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 2533

[C — 2011/14234]

12 SEPTEMBRE 2011. — Arrêté royal concernant les redevances pour services terminaux de navigation aérienne dans la zone tarifaire de Bruxelles-National et les exonérations à ces redevances

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, article 5, § 3, dernier alinéa;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 31 mars 2011;

Vu l'accord du Secrétaire d'Etat au Budget, donné le 7 avril 2011;

Vu l'avis 49.950/2/V du Conseil d'Etat, donné le 2 août 2011, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que le deuxième contrat de gestion entre l'Etat belge et Belgocontrol, conclu le 26 novembre 2004 et approuvé par l'arrêté royal du 21 janvier 2005, nécessite des adaptations en matière de redevances pour services terminaux de navigation aérienne et d'exonérations liées à ces redevances, en vue de le rendre conforme à la réglementation européenne, en particulier le Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne et le Règlement (UE) n° 1191/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 modifiant le Règlement (CE) n° 1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne;

Considérant que ces adaptations revêtent un caractère urgent, en vue de mettre fin à la situation d'infraction à ladite réglementation;

Considérant que le deuxième contrat de gestion est arrivé à expiration le 1^{er} mars 2010 et a depuis été prorogé de plein droit en application de l'article 5, § 3, deuxième alinéa de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, dont avis publié au *Moniteur belge* du 16 avril 2010;

Considérant qu'aucun nouveau contrat n'est entré en vigueur depuis, de sorte que l'article 5, § 3, dernier alinéa est applicable;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — Généralités

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1^o Convention de Chicago: Convention relative à l'Aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944, approuvée par la loi du 30 avril 1944;

2^o Direction générale Transport aérien: Direction au sein du Service Public Fédéral Mobilité et Transports ayant la navigation aérienne dans ses attributions;

3^o OACI : l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale instituée par la Convention de Chicago;

4^o Ministre : le Ministre ou le Secrétaire d'Etat qui a la navigation aérienne civile dans ses attributions.

5^o FAA : l'Administration fédérale pour l'aviation (Federal Aviation Administration) des Etats Unis de l'Amérique.

6^o AIP : publication officielle, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne (« Aeronautical Information Publication » - AIP).

CHAPITRE II. — Redevances pour services terminaux de navigation aérienne

Art. 2. § 1^{er} La détermination de l'assiette des coûts et des tarifs pour les prestations effectuées pour l'année 2011 dans le cadre de la prestation de services terminaux effectuée par Belgocontrol dans la zone tarifaire Bruxelles-National s'opère conformément aux dispositions de l'article 15 du Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen tel que modifié par le Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les Règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen, des articles 1^{er}, 2, 3, 4, 7, 9, 13, 16, 17 et 18 du règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 2533

[C — 2011/14234]

12 SEPTEMBER 2011. — Koninklijk besluit betreffende de heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten in de heffingszone van Brussel-Nationaal en de vrijstellingen van die heffingen

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, artikel 5, § 3, laatste lid;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, opgegeven op 31 maart 2011;

Gelet op de akkoordbevinding van de Staatssecretaris voor Begroting, gegeven op 7 april 2011;

Gelet op het advies 49.950/2/V van de Raad van State, gegeven op 2 augustus 2011, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat het tweede beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol, gesloten op 26 november 2004 en goedgekeurd door het koninklijk besluit van 21 januari 2005, aanpassingen vereist met betrekking tot heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en aan die heffingen verbonden vrijstellingen om het overeenstemmend te maken met de Europese regelgeving, in het bijzonder met de Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten en de Verordening (EU) nr. 1191/2010 van de Commissie van 16 december 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten;

Overwegende dat deze aanpassingen dringend zijn, om een toestand van overtreding van die regelgeving te beëindigen;

Overwegende dat het tweede beheerscontract op 1 maart 2010 is afgelopen en sindsdien van rechtswege wordt verlengd, in toepassing van artikel 5, § 3, tweede lid van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, waarvan advies in het *Belgisch Staatsblad* van 16 april 2010 bekendgemaakt is;

Overwegende dat sindsdien geen nieuw beheerscontract in werking is getreden, zodat artikel 5, § 3, laatste lid, van toepassing is;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Algemeen

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

1^o Overeenkomst van Chicago : Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944, goedgekeurd door de wet van 30 april 1947;

2^o Directoraat-generaal Luchtvaart : Directoraat binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer bevoegd voor de luchtvaart;

3^o ICAO : de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgericht door de Overeenkomst van Chicago;

4^o Minister : Minister of Staatssecretaris bevoegd voor de Burgerluchtvaart behoort.

5^o FAA : de Federaal Luchtvaartadministratie (Federal Aviation Administration) van de Verenigde Staten van Amerika

6^o AIP : officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor de luchtvaart (« Aeronautical Information Publication » - AIP) :

HOOFDSTUK II. — Heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten

Art. 2. § 1. De vaststelling van de kostengrondslag en van de tarieven voor de prestaties voor het jaar 2011 geleverd in het kader van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten verstrekt door Belgocontrol in de heffingszone van Brussel-Nationaal gebeurt overeenkomstig de bepalingen van artikel 15 van de Verordening nr. (EG) 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren, van de artikelen 1, 2, 3, 4, 7, 9, 13, 16, 17 en 18 de Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot

navigation aérienne avant modification, des articles 5, 6, 8, 10, 11, 12, 14 et 15 du Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne tel que modifié par le Règlement (UE) n° 1191/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 modifiant le Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne et du présent contrat de gestion. En outre, Belgocontrol prend en considération autant que possible les recommandations OACI en la matière.

§ 2. Lors de la fixation de l'assiette des coûts dans la zone tarifaire Bruxelles-National, la part relative aux services terminaux de navigation aérienne dans la zone tarifaire Bruxelles-National est prise en compte pour les coûts mentionnés ci-après,

1° conformément à l'article 6.3, premier alinéa du Règlement (CE) n° 1794/2006, un rendement des fonds propres ne pouvant être supérieur au taux d'intérêt des obligations linéaires émises par l'Etat belge sur 10 ans;

2° les coûts de la Direction générale Transport aérien relatifs aux services de navigation aérienne.

§ 3. L'assiette des coûts pour la zone tarifaire Bruxelles-National, la répartition des coûts concernant plusieurs zones tarifaires, la répartition des coûts communs entre services en route et terminaux et les critères de cette répartition sont fixés par Belgocontrol, approuvés par le Ministre et ensuite notifiés à la Commission européenne.

Art. 3. § 1. Belgocontrol perçoit pour chaque décollage dans la zone tarifaire Bruxelles-National une redevance dont le montant est égal au produit $U \times W_i \times E_i \times D_i \times \alpha$ dans lequel :

- U est le taux unitaire;
- W_i est le nombre d'unités de services terminaux pour ce vol;
- E_i est le facteur environnemental du vol;
- D_i est le facteur de jour/de nuit du vol;
- i : est l'identification du vol individuel;
- α est le coefficient de compensation nécessaire pour compenser le surplus ou le déficit en recette suite aux facteurs E et D ($\alpha = \Sigma W_i / \Sigma [W_i \times E_i \times D_i]$). Le calcul de α est effectué sur base des données de l'année n-2 (2009).

§ 2. Le taux unitaire (U) pour la zone tarifaire de l'aéroport de Bruxelles-National est calculé en divisant les coûts prévus pour les services de navigation aérienne par le nombre prévu d'unités de services terminaux payantes pour l'année de référence. Toutefois, lors du calcul de U, l'assiette des coûts sera diminuée d'une telle façon que les recettes globales annuelles augmentent au maximum jusqu'à concurrence de la différence en pourcentage entre l'indice santé du mois de janvier 2010 et l'indice santé du mois de janvier 2011. Les recettes globales annuelles peuvent évoluer proportionnellement à la baisse ou à la hausse du nombre de vols.

§ 3. Le nombre d'unités de services terminaux (W) est égal au coefficient « poids », exprimé conformément à l'annexe V du Règlement (CE) n° 1794/2006 par un nombre comportant deux décimales, égal au quotient par 50 du nombre exprimant la mesure de la masse maximale certifiée au décollage la plus élevée de l'aéronef exprimée en tonnes métriques et affectée de l'exposant 0,9.

§ 4. Le facteur environnemental (E) dépend de la catégorie acoustique à laquelle appartient l'aéronef et est égal à :

- 0,85 pour la catégorie A;
- 0,9 pour la catégorie B;
- 0,95 pour la catégorie C;
- 1,05 pour la catégorie D;
- 1,2 pour la catégorie E;
- 1,7 pour la catégorie F.

La catégorie acoustique d'un aéronef est déterminée à l'aide des données du certificat acoustique du type d'aéronef concerné conformément à la partie 2 du volume I^{er} de l'annexe 16 à la Convention de Chicago. La catégorie est déterminée comme suit :

- Cat A : $N_{tot} \leq N_{max} - 20$ dB et la différence entre la valeur de certification et la valeur maximale de chaque point de mesure est au moins 4 EPNdB;

vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten vóór wijziging, van de artikelen 5, 6, 8, 10, 11, 12, 14 en 15 van de Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten zoals gewijzigd door Verordening (EU) nr. 1191/2010 van de Commissie van 16 december 2010 tot wijziging Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten en van dit beheerscontract. Bovendien neemt Belgocontrol, in de mate van het mogelijke, de ICAO-aanbevelingen ter zake in acht.

§ 2. Bij de vaststelling van de kostengrondslag in de heffingszone Brussel-Nationaal, wordt van de hierna vermelde kosten, dat deel opgenomen dat betrekking heeft op plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten op Brussel-Nationaal :

1° overeenkomstig artikel 6.3 eerste lid van Verordening (EG) nr. 1794/2006 een rendement op het eigen vermogen van maximaal de interestvoet voor lineaire obligaties uitgegeven door de Belgische Staat op 10 jaar;

2° de kosten van het Directoraat-generaal Luchtvaart betreffende de luchtvaartnavigatiediensten.

§ 3. De kostengrondslag van de heffingszone Brussel-Nationaal, de toedeling van kosten die voor meer heffingszones gemaakt zijn, de toedeling van gemeenschappelijke kosten tussen en route en plaatselijke diensten en de criteria volgens dewelke deze toedeling gebeurt, worden vastgesteld door Belgocontrol, goedgekeurd de Minister en vervolgens genotificeerd aan de Europese Commissie.

Art. 3. § 1. Belgocontrol heft voor elke opstijging in de heffingszone Brussel-Nationaal een vergoeding waarvan het bedrag gelijk is aan volgend product $U \times W_i \times E_i \times D_i \times \alpha$. Daarin is :

- U : het eenheidstarief;
- W_i : het aantal plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten voor de vlucht;
- E_i : de milieufactor van de vlucht;
- D_i : de dag/nachtfactor van de vlucht;
- i : de identificatie van de individuele vlucht;
- α : de compensatiecoëfficiënt nodig om meer- of min- ontvangsten ten gevolge van de factoren E en D te compenseren ($\alpha = \Sigma W_i / \Sigma [W_i \times E_i \times D_i]$). De berekening van α gebeurt op basis van de gegevens van het jaar n-2 (2009).

§ 2. Het eenheidstarief (U) voor de heffingszone voor de luchthaven Brussel-Nationaal wordt berekend door de geraamde kosten van de luchtvaartnavigatiediensten te delen door het geraamde aantal belastbare plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten voor het desbetreffende jaar. Evenwel zal bij de berekening van U, de kostengrondslag verlaagd worden zodanig dat de jaarlijkse globale inkomsten maximaal stijgen ten belope van het percentage verschil tussen het gezondheidsindexcijfer van de maand januari 2010 en het gezondheidsindexcijfer van de maand januari 2011. De jaarlijkse globale inkomsten kunnen in verhouding tot de daling of stijging van het aantal vluchten evolueren.

§ 3. Het aantal plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten (W) is gelijk aan de factor « gewicht », uitgedrukt overeenkomstig bijlage V van Verordening (EG) nr. 1794/2006 als een getal van twee decimalen, zijnde het quotiënt dat verkregen wordt door het gecertificeerde maximale startgewicht van het luchtvaartuig in ton, te delen door 50 en te verheffen tot de macht 0,9.

§ 4. De milieufactor (E) wordt bepaald volgens de geluidscategorie van de luchtvaartuigen en is gelijk aan :

- 0,85 voor categorie A;
- 0,9 voor categorie B;
- 0,95 voor categorie C;
- 1,05 voor categorie D;
- 1,2 voor categorie E;
- 1,7 voor categorie F.

De geluidscategorie van een luchtvaartuig wordt bepaald aan de hand van geluidscertificatiegegevens van het betreffende luchtvaartuig-type overeenkomstig deel 2 van volume I van bijlage 16 bij de Overeenkomst van Chicago. De categorie wordt als volgt bepaald :

- Cat A : $N_{tot} \leq N_{max} - 20$ dB, en het verschil tussen de geluidscertificatiewaarde met de maximale waarde bedraagt voor elk meetpunt minstens 4 EPNdB;

Cat B : $N_{tot} \leq N_{max} - 15\text{dB}$ et la différence entre la valeur de certification et la valeur maximale de chaque point de mesure est au moins 3 EPNdB;

Cat C : $N_{tot} \leq N_{max} - 10\text{dB}$ et la différence entre la valeur de certification et la valeur maximale de chaque point de mesure est au moins 2 EPNdB;

Cat D : $N_{tot} \leq N_{max} - 5\text{dB}$ et la différence entre la valeur de certification et la valeur maximale de chaque point de mesure est au moins 1 EPNdB;

Cat E : $N_{tot} \leq N_{max}$ et la valeur de certification ne dépasse pas la valeur maximale pour chaque point de mesure;

Cat F : la valeur de certification pour un point de mesure dépasse la valeur maximale.

Dans laquelle :

N_{tot} = la somme des trois valeurs de certification acoustique en EPNdB pour le niveau sonore en vol latéral, atterrissage et décollage du type d'aéronef concerné à sa masse maximale de décollage;

N_{max} = la somme des valeurs maximales de certification acoustique en EPNdB pour le niveau sonore en vol latéral, atterrissage et décollage du type d'aéronef concerné à sa masse maximale de décollage et déterminé conformément au chapitre 3 de la partie 2 du volume II de l'annexe 16 mentionné plus haut.

Pour les aéronefs dont le type est certifié conformément au chapitre 2, de la partie 2 du volume II de l'annexe 16 mentionnée plus haut, N_{max} est augmenté de 2.1 dB.

En l'absence de données de certification selon les prescriptions OACI, les données de certification selon les prescriptions FAA peuvent être utilisées.

Pour certains types d'aéronefs pour lesquels aucune certification acoustique n'est requise et pour lesquels il n'existe aucune donnée acoustique ou seulement des données partielles, une procédure sera élaborée en concertation avec l'exploitant de l'aéronef pour déterminer une valeur réaliste de N_{max} .

Belgocontrol applique à cet effet la classification des aéronefs en catégories établie par les soins du service compétent de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 5 Le facteur de jour/nuit (D) est égal à $(D_1 + D_2)/2$ dans laquelle D_1 est le facteur jour/nuit pour l'atterrissage et D_2 est le facteur jour/nuit pour le décollage.

D_1 est déterminé à l'aide du tableau suivant :

Facteur jour/nuit pour l'atterrissage (D_1)		Quota de bruit du vol (QC)			Dag/nachtfactor bij landen (D_1)		Geluidsquotum vlucht (QC)		
		QC<8.0	8.0≤QC<12.0	12≤QC			QC<8.0	8.0≤QC<12.0	12≤QC
Moment de la journée en heure locale	06:00 - 06:59	1.25	1.25	1.5	Tijdstip van de dag in locale tijd	06:00 - 06:59	1.25	1.25	1.5
	07:00 - 07:59	1.0	1.0	1.25		07:00 - 07:59	1.0	1.0	1.25
	08:00 - 20:59	0.9	1.0	1.0		08:00 - 20:59	0.9	1.0	1.0
	21:00 - 22:59	1.0	1.0	1.25		21:00 - 22:59	1.0	1.0	1.25
	23:00 - 05:59	2.0	2.25	2.25		23:00 - 05:59	2.0	2.25	2.25

D_2 est déterminé à l'aide du tableau suivant :

Facteur jour/nuit pour décollage (D_2)		Quota de bruit du vol (QC)			Dag/nachtfactor bij opstijgen (D_2)		Geluidsquotum vlucht (QC)		
		QC<8.0	8.0≤QC<12.0	12≤QC			QC<8.0	8.0≤QC<12.0	12≤QC
Moment de la journée en heure locale	06:00 - 06:59	1.25	1.5	3.0	Tijdstip van de dag in locale tijd	06:00 - 06:59	1.25	1.5	3.0
	07:00 - 07:59	1.1	1.25	2.25		07:00 - 07:59	1.1	1.25	2.25
	08:00 - 20:59	0.9	1.0	1.0		08:00 - 20:59	0.9	1.0	1.0
	21:00 - 22:59	1.1	1.25	2.25		21:00 - 22:59	1.1	1.25	2.25
	23:00 - 05:59	2.0	2.5	3.0		23:00 - 05:59	2.0	2.5	3.0

Belgocontrol applique à cet effet les quotas de bruit (QC) des aéronefs déterminés par les soins du service compétent de l'aéroport de Bruxelles-National.

Cat B : $N_{tot} \leq N_{max} - 15\text{dB}$, et het verschil tussen elke geluidscertificatiewaarde met de maximale waarde bedraagt voor elk meetpunt minstens 3 EPNdB;

Cat C : $N_{tot} \leq N_{max} - 10\text{dB}$, et het verschil tussen de geluidscertificatiewaarde met de maximale waarde bedraagt voor elk meetpunt minstens 2 EPNdB;

Cat D : $N_{tot} \leq N_{max} - 5\text{dB}$, et het verschil tussen de geluidscertificatiewaarde met de maximale waarde bedraagt voor elk meetpunt minstens 1 EPNdB;

Cat E : $N_{tot} \leq N_{max}$, en de geluidscertificatiewaarde overschrijdt voor geen enkel meetpunt de maximale waarde;

Cat F : de geluidscertificatiewaarde in een meetpunt overschrijdt de maximale waarde.

Daarbij is :

N_{tot} = de som van de drie geluidscertificatiewaarden in EPNdB voor het geluidsniveau bij laterale vlucht, landen en opstijgen van het betreffende luchtvaartuigtype bij maximaal opstijggewicht;

N_{max} = de som van de maximale geluidscertificatiewaarden in EPNdB voor het geluidsniveau bij laterale vlucht, landen en opstijgen van het betreffende luchtvaartuigtype bij maximaal opstijggewicht en bepaald overeenkomstig hoofdstuk 3 van Deel 2 van Volume II van de bovenvermelde bijlage 16.

Voor vliegtuigen waarvan het type gecertificeerd werd overeenkomstig hoofdstuk 2, van Deel 2 van Volume II van de bovenvermelde bijlage 16 wordt N_{max} verhoogd met 2.1 dB.

Bij ontstentenis van de certificatiegegevens volgens de ICAO-voorschriften, kunnen eveneens de certificatiegegevens volgens de F.A.A.-voorschriften worden gebruikt.

Voor bepaalde types van vliegtuigen, waarvoor geen geluidscertificatie vereist is en waarvoor geen of slechts gedeeltelijke geluidscertificatiegegevens beschikbaar zijn, wordt in overleg met de exploitant van het luchtvaartuig een gepaste procedure uitgewerkt om tot een realistische N_{max} -waarde te komen.

Belgocontrol maakt hiertoe gebruik van de indeling van de luchtvaartuigen in categorieën door toedoen van de bevoegde dienst van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 5 De dag/nachtfactor (D) is gelijk aan $(D_1 + D_2)/2$, waarbij D_1 de dag/nachtfactor is voor het landen en D_2 de dag/nachtfactor voor het opstijgen.

D_1 wordt bepaald aan de hand van volgende tabel :

D_2 wordt bepaald aan de hand van volgende tabel :

Belgocontrol maakt hiertoe gebruik van de geluidsquota (QC) van de luchtvaartuigen bepaald door toedoen van de bevoegde dienst van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 4. Le Ministre, assisté à cet effet par Belgocontrol, consulte les usagers, au plus tard un mois après l'entrée en vigueur du présent arrêté, à propos des éléments visés aux articles 8 et 15 du Règlement (CE) n° 1794/2006.

Art. 5. Au plus tard 14 jours après la session de consultation, Belgocontrol soumet ses tarifs au Ministre pour approbation ainsi que le rapport de la session de consultation des usagers.

Les tarifs sont réputés approuvés si le Ministre ne prend aucune décision endéans les 14 jours de la soumission. Belgocontrol publie ses redevances au *Moniteur Belge* et dans l'A.I.P.

CHAPITRE III. — *Exonération de redevances pour services terminaux de navigation aérienne*

Art. 6. Les vols suivants sont exonérés de redevances pour services terminaux de navigation aérienne :

1° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux tonnes métriques;

2° les vols mixtes VFR/IFR effectués exclusivement en VFR;

3° les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, le monarque régnant et sa proche famille, les chefs d'Etat, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements; dans tous les cas, cette exonération doit être dûment établie par l'indication du statut dans le plan de vol;

4° les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat;

5° les vols militaires belges ou les vols militaires étrangers lorsque l'Etat dont relèvent ces vols accorde un traitement similaire aux vols militaires belges sur base d'une réciprocité dûment constatée;

6° les vols d'entraînement effectués dans l'espace aérien belge exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol; les vols ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;

7° les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés;

8° les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué, sauf les vols publicitaires;

9° les vols VFR;

10° les vols humanitaires autorisés par l'organisme compétent adéquat;

11° les vols effectués par les douanes et la police.

Art. 7. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 8. Notre Ministre ayant la Navigation aérienne civile dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 12 septembre 2011.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

Art. 4. De Minister, hierin bijgestaan door Belgocontrol zal uiterlijk één maand na de inwerkingtreding van dit besluit de gebruikers raadplegen over de elementen bedoeld in artikelen 8 en 15 van Verordening (EG) nr. 1794/2006.

Art. 5. Uiterlijk 14 dagen na de raadplegingszitting legt Belgocontrol zijn tarieven aan de Minister ter goedkeuring voor samen met het verslag van de raadplegingszitting met de gebruikers.

De tarieven worden geacht goedgekeurd te zijn indien de Minister geen beslissing neemt binnen 14 dagen na de voorlegging. Belgocontrol maakt de vergoedingen bekend in het *Belgisch Staatsblad* en in de A.I.P.

HOOFDSTUK III. — *Vrijstelling van heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten*

Art. 6. Volgende vluchten zijn vrijgesteld van heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten :

1° vluchten die worden uitgevoerd met vliegtuigen waarvan het maximaal toegestane startgewicht minder dan 2 t bedraagt;

2° gemengde VFR/IFR-vluchten voor zover deze uitsluitend onder VFR worden uitgevoerd;

3° vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor officiële missies van regerende vorsten en hun directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering; deze moeten altijd worden gestaafd door de passende statusvermelding in het vliegplan;

4° opsporings- en reddingsvluchten waarvoor de bevoegde instantie toestemming heeft gegeven;

5° Belgische militaire vluchten alsook buitenlandse militaire vluchten indien de Staat waaronder deze luchtvaartuigen ressorteren een gelijkaardige behandeling verleent aan Belgische militaire vluchten op basis van behoorlijk vastgestelde wederkerigheid;

6° trainingsvluchten in het Belgisch luchtruim die uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het verkrijgen van een vergunning of bevoegdheidsverklaring voor cockpitpersoneel, voor zover dit wordt gestaafd door een passende vermelding op het vliegplan. Deze vluchten mogen niet worden gebruikt om passagiers en/of vracht te vervoeren, noch voor positiebepaling of het transport van het luchtvaartuig;

7° vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het controleren of testen van apparatuur die gebruikt wordt of bestemd is om te worden gebruikt als grondapparatuur voor luchtvaartnavigatie, met uitzondering van vluchten voor positiebepaling door het desbetreffende luchtvaartuig;

8° vluchten die landen op de luchthaven van vertrek, zonder een tussenlanding te hebben gemaakt, behalve reclamevluchten;

9° VFR-vluchten;

10° humanitaire vluchten waarvoor de bevoegde instantie toestemming heeft gegeven;

11° douane- en politievluchten.

Art. 7. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 8. Onze Minister bevoegd voor Burgerluchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 12 september 2011.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPE