

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

N. 2002 — 1099

[C — 2002/14069]

11 MAART 2002. — Ministerieel besluit houdende goedkeuring van het reglement van de raad van bestuur van B.I.A.C. tot regeling op de luchthaven Brussel-Nationaal van de vergoedingen bedoeld in artikel 181 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op de artikelen 181, 194, 195 en 196;

Gelet op het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Belgische Staat en B.I.A.C., goedgekeurd door het koninklijk besluit van 25 augustus 1998, zoals gewijzigd door de avenant afgesloten op 15 februari 2001 tussen dezelfde partijen, goedgekeurd door het koninklijk besluit van 4 maart 2001,

Besluit :

Enig artikel. Het reglement van de Raad van Bestuur van B.I.A.C., opgenomen in bijlage bij dit besluit, van 14 december 2001 tot regeling op de luchthaven Brussel-Nationaal van de vergoedingen bedoeld in artikel 181 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, wordt goedgekeurd.

Brussel, 11 maart 2002.

Mevr. I. DURANT

B.I.A.C., N.V. van publiek recht

Reglement tot regeling op de luchthaven Brussel-Nationaal van de vergoedingen bedoeld in artikel 181 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

De raad van bestuur

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op de artikelen 181, 194, 195 en 196;

Gelet op het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Brussels International Airport Company, goedgekeurd door het koninklijk besluit van 25 augustus 1998, zoals gewijzigd door de avenant afgesloten op 15 februari 2001 tussen dezelfde partijen, goedgekeurd door het koninklijk besluit van 4 maart 2001;

Gelet op het reglement van de Raad van Bestuur van 5 oktober 1998 tot regeling op de luchthaven Brussel-Nationaal van de vergoedingen bedoeld in artikel 181 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, gewijzigd bij het reglement van 17 december 1998, 15 februari 2001, 22 juni 2001 en van 6 juli 2001;

Gelet op de beraadslaging van de Raad van Bestuur van heden,

Besluit :

Artikel 1. § 1. BIAC heft voor elke landing en elke opstijging een vergoeding waarvan het product gelijk is aan het product van de formule $U \times W \times E \times D$ waarin :

- U het eenheidstarief is;
- W het gewicht van het luchtvaartuig is, uitgedrukt in ton;
- E de milieufactor is;
- D de dag/nachtfactor is.

Het eenheidstarief (U) bedraagt 1,42 Euro.

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

MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 2002 — 1099

[C — 2002/14069]

11 MARS 2002. — Arrêté ministériel portant approbation du règlement du conseil d'administration de B.I.A.C. en vue de régler à l'aéroport de Bruxelles-National les redevances visées à l'article 181 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment les articles 181, 194, 195 et 196;

Vu le contrat de gestion conclu entre l'Etat belge et B.I.A.C. le 14 août 1998, approuvé par l'arrêté royal du 25 août 1998 tel que modifié par l'avenant conclu le 15 février 2001 entre les mêmes parties, approuvé par arrêté royal du 4 mars 2001,

Arrête :

Article unique. Le règlement du Conseil d'Administration de B.I.A.C., annexé au présent arrêté, du 14 décembre 2001 fixant à l'aéroport de Bruxelles-National les modalités de paiement des redevances visées à l'article 181 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, est approuvé.

Bruxelles, le 11 mars 2002.

Mme I. DURANT

B.I.A.C., S.A. de droit public

Règlement en vue de régler à l'aéroport de Bruxelles-National les redevances visées à l'article 181 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

Le conseil d'administration,

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment les articles 181, 194, 195 et 196;

Vu le contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat et la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company, approuvé par l'arrêté royal du 25 août 1998, tel que modifié par l'avenant conclu le 15 février 2001 entre les mêmes parties, approuvé par l'arrêté royal du 4 mars 2001;

Vu le règlement du Conseil d'Administration du 5 octobre 1998 en vue de régler à l'aéroport de Bruxelles-National les redevances visées à l'article 181 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, modifié par le règlement du 17 décembre 1998, du 15 février 2001, du 22 juin 2001 et du 6 juillet 2001;

Vu la délibération du Conseil d'Administration de ce jour,

Arrête :

Article 1^{er}. § 1^{er}. BIAC perçoit pour chaque atterrissage et pour chaque décollage une redevance dont le montant est égal au produit de la formule $U \times W \times E \times D$, dans laquelle :

- U est le tarif unitaire;
- W est le poids de l'aéronef exprimé en tonnes;
- E est le facteur environnemental;
- D est le facteur de jour/de nuit.

Le tarif unitaire (U) est fixé à 1,42 Euros.

Le poids (W) s'élève à 25 tonnes minimum. Le poids (W) s'élève à 175 tonnes maximum.

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

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

De luchtvaartuigen worden ingedeeld in vier geluidscategorieën. De methoden tot vaststelling van deze categorieën worden uiteengezet in bijlage bij dit reglement. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling overmaakt aan BIAC wordt in een geluidscategorie ingedeeld. De eerste indeling in een geluidscategorie van een luchtvaartuig of de verandering van geluidscategorie van een luchtvaartuig gaat in op de eerste dag van de maand volgend op de ontvangst van de vereiste documenten. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling ervan niet aan BIAC heeft overgemaakt, wordt ingedeeld in categorie 1 behalve wanneer het een schroefvliegtuig van maximum 9 ton betreft, dat in voorkomend geval wordt ingedeeld in categorie 2.

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

1	6.00-22.59
2	23.00- 5.59

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

§ 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 11,38 euro. Deze paragraaf is enkel van toepassing voorzover het hefschroefvliegtuig geen gebruik maakt van een aan- of uitvliegroute van een startbaan, tussen 6.00 en 22.59 uur landt of opstijgt en op gebied van geluid de «best practice» volgt voorgesteld door de luchthaven autoriteiten. »

Art. 2. Voor luchtvaartuigen die door de Minister opgelegde vluchten uitvoeren met het oog op de training van de bemanning, en voor de luchtvaartuigen die proefvluchten uitvoeren met het oog op de uitreiking, de hernieuwing of de teruggave van het bewijs van luchtwaardigheid, worden de vergoedingen bedoeld in artikel 1 met 80 procent verminderd. Deze vermindering wordt niet toegekend van maandag tot en met vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd).

Art. 3. De vergoeding voor het stationeren van een luchtvaartuig is vastgesteld op een vast bedrag van 6,14 euro, vermeerderd met 1,52 euro per 10 ton en per uur. Deze vergoeding wordt slechts geheven indien er ononderbroken langer dan acht uur gestationeerd wordt voor volvrachtluchtvaartuigen en ononderbroken langer dan vier uur voor de andere luchtvaartuigen. Deze vergoeding is evenwel niet verschuldigd voor de periode tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd).

Art. 4. § 1. De vergoeding voor het gebruik door de passagiers van de ten behoeve van de passagiers aangebrachte installaties en geleverde diensten (met name loopbruggen, gekoelde lucht, special assistance, bagagesortering, luchthavengebouwen, transferinstallaties) bedraagt 13,37 Euro per vertrekkende passagier, ook wanneer deze nog dezelfde dag een terugvlucht uitvoert.

Deze vergoeding wordt herleid tot 6,39 euro per vertrekkende transferpassagier. Transferpassagiers zijn passagiers wier reisweg op één enkel vervoerbiljet vermeld is, en welke hun reisweg na een landing op de luchthaven Brussel-Nationaal op dezelfde kalenderdag met een ander luchtvaartuig verder zetten, maar niet naar het land van herkomst en dit met de eerst beschikbare verbindingsvlucht.

De veiligheidsvergoeding per vertrekkende passagier bedraagt 4,11 euro. Deze vergoeding wordt herleid tot 3,94 euro per vertrekkende transferpassagier.

§ 2. De in § 1 bedoelde vergoedingen zijn niet verschuldigd voor :

1° kinderen onder de twee jaar;

2° de transitpassagiers die hun reis voortzetten met hetzelfde luchtvaartuig (of met een vervangluchtvaartuig dat ingezet is wegens een technisch defect van het eerste luchtvaartuig) of met een vlucht die hetzelfde nummer draagt als de vlucht van aankomst;

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

Les aéronefs sont classés en quatre catégories acoustiques. Les méthodes permettant de déterminer ces catégories sont exposées dans l'annexe au présent règlement. Tout aéronef dont l'exploitant fournit à BIAC les documents nécessaires à son classement est classé dans une catégorie acoustique. La première classification d'un aéronef dans une catégorie acoustique ou le changement de catégorie acoustique d'un aéronef intervient le premier jour du mois qui suit la réception des documents nécessaires. Tout aéronef dont l'exploitant n'a pas fourni à BIAC les documents nécessaires à son classement est classé dans la catégorie 1 sauf s'il s'agit d'un aéronef à hélices de maximum 9 tonnes auquel cas il sera classé en catégorie 2.

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

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.

§ 2. Par 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 11,38 euros. Ce paragraphe est uniquement d'application pour autant que l'hélicoptère n'utilise pas une trajectoire d'arrivée ou d'envol d'une piste, qu'il atterrisse où décolle entre 6.00 et 22.59 heures et qu'il suive le "best practice" en matière de bruit proposé par les autorités aéroportuaires. »

Art. 2. Pour les aéronefs qui effectuent les vols imposés par le Ministre en vue de l'entraînement de l'équipage et pour les aéronefs qui effectuent des vols d'essais en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la restitution du certificat de navigabilité, les redevances visées à l'article 1^{er} sont réduites de 80 pour-cent. Cette réduction n'est pas accordée du lundi au vendredi inclus, entre 8 heures et 11 heures et entre 17 heures et 20 heures (heure locale).

Art. 3. La redevance pour le stationnement d'un aéronef est fixée à un taux fixe de 6,14 Euros, majoré de 1,52 euro par 10 tonnes et par heure. Cette redevance n'est perçue que si le stationnement dépasse huit heures ininterrompues pour les aéronefs tout-cargo et quatre heures ininterrompues pour les autres aéronefs. La redevance n'est pas due pour la période entre 23 heures et 6 heures (heure locale).

Art. 4. § 1^{er}. La redevance due pour l'utilisation par les passagers des installations aménagées et des services fournis à l'intention des passagers (à savoir passerelles, air préconditionné, special assistance, tri bagages, terminaux, installations de transfert) est fixée à 13,37 euros par passager partant, même si celui-ci effectue un vol retour le même jour.

Cette redevance est réduite à 6,39 euros par passager en transfert partant. Des passagers en transfert sont des passagers dont le trajet est mentionné sur un seul billet de transport, continuant leur voyage, après un atterrissage à l'aéroport de Bruxelles-National, le même jour calendrier avec un autre aéronef, mais pas vers le pays d'origine, et ce par le premier vol de liaison disponible.

La redevance sécurité par passager partant est fixée à 4,11 euro. Cette redevance est réduite à 3,94 euros par passager en transfert partant.

§ 2. Les redevances visées au § 1^{er} ne sont pas dues pour :

1° les enfants de moins de deux ans;

2° les passagers en transit qui poursuivent leur voyage avec le même aéronef (ou avec un aéronef de remplacement mis en ligne à la suite d'une déficience technique du premier aéronef) ou avec un vol qui porte le même numéro que celui d'arrivée;

3° de bemanningsleden die verantwoordelijk zijn voor het luchtvaartuig;

4° de passagiers die zich niet naar het buitenland begeven;

5° de passagiers van de luchtvaartuigen bedoeld in artikel 7. »

§ 3. De vergoedingen verschuldigd door de passagier worden door tussenkomst van de exploitant van het luchtvaartuig geheven en de bedragen ervan worden afzonderlijk op het vervoerbewijs vermeld.

De tussenpersoon is ertoe gehouden, op de eerste vraag van BIAC, de vergoeding verschuldigd door de passagier te storten, binnen de door BIAC krachtens artikel 11 vastgestelde termijn, op een bankrekening die hij, als mandataris handelend in naam en voor rekening van BIAC, voordien zal geopend hebben bij een bankinstelling die door BIAC werd aanvaard en waarop BIAC een gezamenlijke handtekeningbevoegdheid heeft en een exclusieve bevoegdheid in geval van vertraging van betaling, stopzetting van betaling, aanvraag tot gerechtelijk akkoord, faillissement en in ieder ander geval dat een einde stelt aan het mandaat.

De activa die op deze rekening voorkomen en, in het algemeen, iedere vergoeding die door de exploitant van het luchtvaartuig voor rekening van BIAC wordt geheven, zijn het exclusieve eigendom van BIAC en moeten haar overgedragen worden binnen de termijnen die door BIAC met iedere exploitant werden bepaald.

Art. 5. § 1. Indien een luchtvaartuig tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd) langer dan één uur wordt gestationeerd op een standplaats die is uitgerust met een loopbrug, zodat BIAC deze niet kan aanwenden voor het inschepen of ontschepen van passagiers, is de exploitant van het luchtvaartuig een bedrag verschuldigd van 12,64 euro per uur vanaf het begin van de stationering.

§ 2. De vergoeding voor het gebruik van gekoelde lucht zit voor de helft vervat in de vergoeding voor vertrekkende passagiers. Voor de bevoorrading van luchtvaartuigen met elektriciteit en voor het niet door de passagier vergoede gedeelte van het gebruik van gekoelde lucht, wordt een vergoeding vastgesteld waarvan het samengestelde bedrag afhangt van de maximum capaciteit van het luchtvaartuig in passagiers, volgens de hierna weergegeven tabel :

Passagiers (maximum)	Gekoelde lucht en elektriciteit (per kwartier, minimum vier)
—	—
Passagers (maximum)	Air préconditionné et électricité (par quart d'heure, avec un minimum de quatre)
< 100	5,59 euro/euros
< 160	5,59 euro/euros
< 240	8,88 euro/euros
≥ 240	12,21 euro/euros

Art. 6. De vergoedingen voor het bevoorraden van luchtvaartuigen in brandstof bedragen 0,05 euro per 10 liter aan boord geladen brandstof en 743,68 euro per jaar per vast of verplaatsbaar bevoorradingsstapel.

Art. 7. Van de vergoedingen bedoeld in de artikelen 1, 3, 4 en 5 wordt vrijgesteld het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door 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 luchtvaartpropagandistisch karakter zonder winstoogmerk;

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

4° bestuurd door personeelsleden van Belgocontrol of van het Bestuur van de Luchtvaart;

5° die noodgedwongen terugkeren;

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

Art. 8. § 1. Het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door Belgische militaire luchtvaartuigen is vrijgesteld van de vergoedingen bedoeld in artikel 1. Buitenlandse militaire luchtvaartuigen kunnen van dezelfde vrijstelling genieten indien de Staat waaronder zij ressorteren, een gelijkaardige behandeling verleent aan Belgische militaire luchtvaartuigen op basis van behoorlijke vastgestelde wederkerigheid.

§ 2. Onverminderd de vrijstelling bepaald in § 1, worden verminderde of forfaitaire vergoedingen geheven voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door Staatsluchtvaartuigen.

3° les membres de l'équipage en charge de l'aéronef;

4° les passagers qui ne se rendent pas à l'étranger;

5° les passagers des aéronefs visés à l'article 7. »

§ 3. Les redevances dues par le passager sont perçues par l'intermédiaire de l'exploitant de l'aéronef et leurs montants font l'objet d'une mention spéciale sur le titre de transport.

A la première demande de BIAC, l'intermédiaire est tenu de verser la redevance due par le passager dans les délais fixés par BIAC en vertu de l'article 11, sur un compte bancaire qu'il aura préalablement ouvert auprès d'une institution bancaire agréée par BIAC, en qualité de mandataire, agissant au nom et pour compte de BIAC et sur lequel BIAC a un pouvoir de signature conjoint et un pouvoir exclusif en cas de retard de paiement, cessation de paiement, demande de concordat, faillite et en tout autre cas mettant fin au mandat.

Les avoirs figurant sur ce compte et, d'une manière générale, toute redevance perçue par l'exploitant de l'aéronef pour compte de BIAC, sont la propriété exclusive de BIAC et devront lui être remis dans les délais déterminés par BIAC envers tout exploitant.

Art. 5. § 1^{er}. Lorsqu'entre 6 heures et 23 heures (heure locale), un aéronef est stationné plus d'une heure à un emplacement équipé d'une passerelle, sans que celle-ci ne soit utilisée lors de l'embarquement ou le débarquement des passagers, l'exploitant de l'aéronef est soumis à une redevance de 12,64 euros par heure à compter du début du stationnement.

§ 2. La redevance pour l'utilisation d'air préconditionné est comprise pour la moitié dans la redevance pour les passagers partants. Pour l'approvisionnement d'aéronefs en électricité et pour la partie non indemnisée par les passagers pour l'utilisation d'air préconditionné, une redevance est fixée dont le montant combiné tient compte de la capacité maximale de l'aéronef en termes de passagers, selon le tableau ci-dessous :

Art. 6. Les redevances dues pour le ravitaillement des aéronefs en carburant sont fixées à 0,05 euro par 10 litres de carburant chargé à bord et à 743,68 euros par an par poste fixe ou mobile de distribution.

Art. 7. Est exonérée des redevances visées aux articles 1^{er}, 3, 4 et 5 l'utilisation des infrastructures aéroportuaires par 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 l'Administration de l'Aéronautique;

5° effectuant un retour forcé;

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

Art. 8. § 1^{er}. Est exonérée des redevances visées à l'article 1^{er} l'utilisation des infrastructures aéroportuaires par les aéronefs militaires belges. Les aéronefs militaires étrangers peuvent jouir de la même exonération lorsque l'Etat dont ces aéronefs relèvent accorde un traitement similaire aux aéronefs militaires belges sur base d'une réciprocité dûment constatée.

§ 2. Sans préjudice de l'exonération prévue au § 1^{er}, des redevances moindres ou forfaitaires sont perçues pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires par des aéronefs d'Etat.

Art. 9. § 1. Het gewicht van het luchtvaartuig dat tot grondslag dient voor het berekenen van de vergoedingen bedoeld in de artikelen 1 en 3, is het hoogst toegelaten startgewicht vermeld in het bewijs van luchtwaardigheid, de vlieghandleiding of in elk ander bij het bewijs van luchtwaardigheid behorend bescheid.

§ 2. Voor de berekening van 6, wordt elk gedeelte van een ton gerekend de vergoedingen bedoeld in de artikelen 1, 3 en voor een volle ton, wordt elk gedeelte van tien ton gerekend voor tien ton, wordt elk gedeelte van tien liter gerekend voor tien liter, wordt elk gedeelte van een dag gerekend voor een volle dag en wordt elk gedeelte van een uur voor een vol uur gerekend.

§ 3. In de vergoedingen bedoeld in dit reglement is de eventuele belasting over de toegevoegde waarde niet inbegrepen.

Art. 10. De vergoedingen bedoeld in de artikelen 1, 3, 4 en 5, worden gekoppeld aan het in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakte indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand december 2001. Deze aanpassing wordt uitgevoerd op 1 januari van ieder jaar naar evenredigheid van het indexcijfer van de voorafgaande maand december. De aangepaste bedragen worden slechts toegepast vanaf 1 april die erop volgt.

Art. 11. § 1. Onder voorbehoud van de toepassing van de hiernavolgende bepalingen, moeten de vergoedingen bedoeld in de artikelen 1, 2, 3, 4 en 5, betaald worden bij vertrek en/of aankomst aan de Treasurer van BIAC of zijn gemachtigde, in Euro, met een cheque of met eender welk elektronisch betaalmiddel.

§ 2. De Treasurer van BIAC kan aanvaarden dat de in § 1 bedoelde vergoedingen op aanvraag van de gebruiker betaald worden na ontvangst van de factuur en volgens de voorwaarden ervan.

In dit geval kan het neerleggen van een waarborg geëist worden.

De gevallen waarin het neerleggen van een waarborg vereist is, alsook de bedragen van de eventuele waarborgen, worden vastgesteld door de Treasurer van BIAC of door zijn gemachtigde.

Art. 12. § 1. Voor de inning van de in artikel 11 bedoelde vergoedingen, moet elke exploitant van luchtvaartuigen of zijn vertegenwoordiger aan de Treasurer van BIAC of zijn gemachtigde het verkeersformulier overhandigen, hem ter beschikking gesteld door de Treasurer van BIAC of zijn gemachtigde.

§ 2. De overhandiging van dit verkeersformulier moet ten laatste geschieden de dag na de beweging van het vliegtuig, vóór tien uur (lokale tijd).

Indien het verkeersformulier niet binnen de voorgeschreven termijn is overhandigd, onjuist of onvolledig is, zullen de in artikel 11 bedoelde vergoedingen berekend worden op basis van het maximum gewicht en capaciteit van het type van luchtvaartuig, volgens de documenten in het bezit van BIAC. De op het verkeersformulier vermelde inlichtingen verbinden de exploitant en BIAC behoudt zich het recht voor ze te verifiëren.

§ 3. De in de §§ 1 en 2 bedoelde overhandiging kan zowel onder een elektronische vorm als manueel gebeuren.

§ 4. BIAC heeft het recht de op het verkeersformulier vermelde inlichtingen mee te delen aan Belgocontrol met het oog op de inning van de vergoedingen bedoeld in artikel 172 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en om gevolg te geven aan de bepalingen van artikel 8, § 2, van het beheerscontract afgesloten op 14 augustus 1998 tussen de Staat en de naamloze vennootschap "Brussels Airport Terminal Company".

Art. 13. De reglementen van 5 oktober 1998, 17 december 1998, 15 februari 2001, 22 juni 2001 en 6 juli 2001 worden opgeheven.

Art. 14. Het huidige reglement treedt in werking op 1 april 2002.

Zaventem, 14 december 2001.

Namens de raad van bestuur :

De Voorzitter,
J. HAEK

Bijlage

Geluidscategorieën van luchtvaartuigen voor de luchthaven Brussel-Nationaal

1. Basisprincipe

Er wordt in functie van het hoogst toegelaten startgewicht, uitgedrukt in ton (MTOWTON), en het aantal motoren een theoretische referentiekromme opgesteld. Die kromme wordt door de volgende formule bepaald :

$$\text{PRED} = \text{LAT} + \text{APP} + \text{TKO}$$

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

Art. 9. § 1^{er}. Le poids de l'aéronef servant de base au calcul des redevances visées aux articles 1^{er} et 3 est le poids maximum autorisé au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité, le manuel de vol ou tout autre document annexé au certificat de navigabilité.

§ 2. Pour le calcul des redevances visées aux articles 1^{er}, 3 et 6, toute fraction de tonne est comptée comme une tonne entière, toute fraction de dix tonnes est comptée comme dix tonnes, toute fraction de dix litres est comptée comme dix litres, toute fraction de jour est comptée comme un jour entier et toute fraction d'heure est comptée comme une heure entière.

§ 3. Les redevances visées au présent règlement ne comprennent pas l'éventuelle taxe sur la valeur ajoutée.

Art. 10. Les redevances visées aux articles 1^{er}, 3, 4 et 5, sont liées à l'indice des prix à la consommation publié au *Moniteur belge* du mois de décembre 2001. Cette adaptation est effectuée le 1^{er} janvier de chaque année proportionnellement à l'indice des prix du mois de décembre précédent. Les montants adaptés ne sont d'application qu'à partir du 1^{er} avril suivant.

Art. 11. § 1^{er}. Sous réserve de l'application des dispositions qui suivent, les redevances visées aux articles 1, 2, 3, 4 et 5, doivent être payées, au départ et/ou à l'arrivée, au Treasurer de BIAC ou à son délégué, en Euro, par chèque ou par tout moyen de paiement électronique.

§ 2. Le Treasurer de BIAC peut accepter que les redevances visées au § 1^{er} soient, à la demande de l'utilisateur, payées après réception de la facture et suivant les conditions de celle-ci.

Dans ce cas, le dépôt d'une garantie peut être exigé.

Les cas dans lesquels le dépôt d'une garantie est exigible, ainsi que les montants des garanties éventuelles, sont déterminés par le Treasurer de BIAC ou par son délégué.

Art. 12. § 1^{er}. Pour la perception des redevances visées à l'article 11, l'exploitant de tout aéronef ou son représentant doit remettre au Treasurer de BIAC ou à son délégué, le formulaire de trafic, mis à sa disposition par le Treasurer de BIAC ou par son délégué.

§ 2. La remise du formulaire de trafic est faite au plus tard le lendemain du mouvement de l'aéronef, avant dix heures (heure locale).

Si le formulaire de trafic n'est pas remis dans le délais prescrit, est incorrect ou incomplet, les redevances visées à l'article 11, seront calculées sur la base du poids et de la capacité maxima du type d'aéronef, selon les documents en possession de BIAC. Les renseignements figurant sur le formulaire de trafic engagent l'exploitant et BIAC se réserve le droit de les vérifier.

§ 3. La remise visée aux §§ 1^{er} et 2, peut se faire tant sous la forme électronique que manuellement.

§ 4. BIAC est autorisée à communiquer à Belgocontrol les renseignements mentionnés sur le formulaire de trafic en vue de la perception des redevances visées à l'article 172 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et pour donner suite aux dispositions de l'article 8, § 2, du contrat de gestion conclu le 14 août 1998 entre l'Etat et la société anonyme "Brussels Airport Terminal Company".

Art. 13. Les règlements des 5 octobre 1998, 17 décembre 1998, 15 février 2001, 22 juin 2001 et 6 juillet 2001 sont abrogés.

Art. 14. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} avril 2002.

Zaventem, le 14 décembre 2001.

Au nom du conseil d'administration :

Le Président,
J. HAEK

Annexe

Catégories acoustiques des aéronefs pour l'aéroport de Bruxelles-National

1. Principe de base

Une courbe de référence théorique en fonction du poids maximum autorisé au décollage, exprimé en tonnes (MTOWTON) et du nombre de moteurs est établie. Cette courbe est déterminée par la formule suivante :

$$\text{PRED} = \text{LAT} + \text{APP} + \text{TKO}$$

où les paramètres prennent les valeurs indiquées aux tableaux ci-après en fonction de MTOWTON et du nombre de moteurs.

LAT-parameter
Paramètre LAT

gewicht poids	0-35 ton/tonnes	35-400 ton/tonnes	400 ton en meer/ tonnes et plus
	LAT = 94	LAT = 80,87 + 8,51 log MTOWTON	LAT = 103

APP-parameter
Paramètre APP

gewicht poids	0-35 ton/tonnes	35-280 ton/tonnes	280 ton en meer/ tonnes et plus
	APP = 98	APP = 86,03 + 7,75 log MTOWTON	APP = 105

TKO-parameter
1 of 2 motoren
Paramètre TKO
1 ou 2 moteurs

gewicht poids	0 - 48,1 ton/tonnes	48,1 - 385 ton/tonnes	385 ton en meer/ tonnes et plus
	TKO = 89	TKO = 66,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 101

TKO-parameter
3 motoren
Paramètre TKO
3 moteurs

gewicht poids	0-28,6 ton/tonnes	28,6-385 ton/tonnes	385 ton en meer/ tonnes et plus
	TKO = 89	TKO = 69,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 104

TKO-parameter
4 motoren en meer
Paramètre TKO
4 moteurs et plus

gewicht poids	0-20,2 ton/tonnes	20,2-385 ton/tonnes	385 ton en meer/ tonnes et plus
	TKO = 89	TKO = 71,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 106

PRED geeft de referentiewaarde aan in EPNdb (Effective Perceived Noise Level) voor een gegeven vliegtuig. De vaststelling van de geluidscategorie voor een luchtvaartuig wordt gestaafd door de gegevens van zijn geluidscertificaat opgemaakt volgens de I.C.A.O.-voorschriften. Om de geluidscategorie van een luchtvaartuig te bepalen wordt de som TOTNOISE van de geluidsniveaus uitgedrukt in EPNdb voor het lateraal geluid, het startgeluid en het landingsgeluid, vermeld op het geluidscertificaat van het luchtvaartuig, vergeleken met de PRED-waarde overeenstemmend met de karakteristieken van dit luchtvaartuig.

2. Bepaling van de geluidscategorieën

Ten opzichte van de vastgestelde theoretische referentiekromme, worden de vier categorieën als volgt bepaald :

Categorie 1 :

TOTNOISE > PRED - 4 dB

Categorie 2 :

PRED - 12 dB < TOTNOISE ≤ PRED - 4 dB

PRED donne, en EPNdb (Effective Perceived Noise Level), la valeur de référence d'un avion donné. La détermination de la catégorie acoustique d'un aéronef est fondée sur les données de son certificat acoustique établi selon les prescriptions de l'O.A.C.I. Pour déterminer la catégorie acoustique d'un aéronef, il y a lieu de comparer au PRED correspondant aux caractéristiques de l'aéronef la somme TOTNOISE des niveaux sonores en EPNdb pour le bruit latéral, le bruit au décollage et le bruit à l'atterrissage qui figurent sur la certification acoustique de l'aéronef.

2. Détermination des catégories acoustiques

Par rapport à la courbe de référence théorique déterminée, les quatre catégories sont fixées comme suit :

Catégorie 1 :

TOTNOISE > PRED - 4 dB

Catégorie 2 :

PRED - 12 dB < TOTNOISE ≤ PRED - 4 dB

Categorie 3 :

PRED - 20 dB < TOTNOISE ≤ PRED - 12 dB

Categorie 4 :

PRED - 20 dB ≥ TOTNOISE

3. Procedure voor de indeling in geluidscategorieën

— Voor een gegeven vliegtuig wordt op basis van drie geluidscertificatiegegevens (lateraal, landing en opstijging) de som TOTNOISE gemaakt.

— Op basis van de waarde van MTOWTON (het hoogst toegelaten startgewicht, uitgedrukt in ton) en het aantal motoren, wordt de overeenstemmende PRED-waarde berekend door middel van de voormelde formule.

— Uit een vergelijking tussen deze PRED-waarde en de TOTNOISE-waarde wordt de geluidscategorie bepaald op basis van criteria vermeld in punt 2 hierboven.

— In principe steunt de bepaling voor de TOTNOISE-waarde op de resultaten bekomen volgens de I.C.A.O.-voorschriften voor de geluidscertificatie "Chapter 3" vliegtuigen, dat wil zeggen op 2.000 meter van de landingsdrempel onder de landingsroute, op 6.500 meter van de vertrekplaats onder de opstijgroute bij het opstijgen, op 450 meter van het midden van de startbaan voor de laterale waarde.

— Aangezien bij "Chapter 2" vliegtuigen de laterale metingen gebeuren op 650 meter, dienen voor deze types van toestellen 2,1 dB aan de laterale waarde te worden toegevoegd.

— Bij ontstentenis van de certificatiegegevens volgens de I.C.A.O.-voorschriften kunnen eveneens de certificatiegegevens volgens de F.A.A.-voorschriften worden gebruikt.

— Voor bepaalde types van vliegtuigen, waarvoor geen geluidscertificatie vereist is en waarvoor geen of slechts gedeeltelijke geluidgegevens beschikbaar zijn, wordt in overleg met de exploitant een gepaste procedure uitgewerkt om tot een realistische TOTNOISE-waarde te komen.

Catégorie 3 :

PRED - 20 dB < TOTNOISE ≤ PRED - 12 dB

Catégorie 4 :

PRED - 20 dB ≥ TOTNOISE

3. Procédure de classification en catégories acoustiques

— La somme TOTNOISE d'un avion donné est établie sur la base des trois données de certification acoustique (latérale, atterrissage et décollage).

— Sur la base de la valeur MTOWTON (le poids maximum autorisé au décollage, exprimé en tonnes) et du nombre de moteurs, on calcule la valeur PRED correspondante au moyen de la formule précitée.

— La catégorie acoustique est fixée sur la base des critères du point 2 ci-avant, par comparaison entre cette valeur PRED et la valeur TOTNOISE.

— La fixation de la valeur TOTNOISE est fondée en principe sur des résultats obtenus selon les prescriptions de l'O.A.C.I. pour la certification acoustique des appareils "Chapter 3", c'est-à-dire à 2.000 mètres du seuil d'atterrissage sous la route d'atterrissage, à 6.500 mètres du lieu de départ sous la route de décollage et à 450 mètres du milieu de la piste de décollage pour la valeur latérale.

— Etant donné que pour les appareils "Chapter 2" les mesurages latéraux ont été faits à 650 mètres, il y a lieu d'ajouter 2,1 dB à la valeur latérale pour ces types d'appareils.

— A défaut de données de certification selon les prescriptions de l'O.A.C.I., les données de certification selon les prescriptions F.A.A. peuvent être utilisées.

— Pour certains types d'avions pour lesquels aucune certification acoustique n'est requise et pour lesquels aucune ou seules des données acoustiques partielles sont disponibles, une procédure adéquate sera élaborée avec l'exploitation afin d'obtenir une valeur TOTNOISE réaliste.

MINISTERIE VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID

N. 2002 — 1100

[C - 2002/12092]

22 JANUARI 2002. — Koninklijk besluit waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst van 8 april 1999, gesloten in het Paritair Subcomité voor de exploitatie van bioscoopzalen, betreffende de arbeids- en loonvoorwaarden van sommige werknemers (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, inzonderheid op artikel 28;

Gelet op het verzoek van het Paritair Subcomité voor de exploitatie van bioscoopzalen;

Op de voordracht van Onze Minister van Werkgelegenheid,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Algemeen verbindend wordt verklaard de als bijlage overgenomen collectieve arbeidsovereenkomst van 8 april 1999, gesloten in het Paritair Subcomité voor de exploitatie van bioscoopzalen, betreffende de arbeids- en loonvoorwaarden van sommige werknemers.

Art. 2. Onze Minister van Werkgelegenheid is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 22 januari 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Werkgelegenheid,
Mevr. L. ONKELINX

Nota

(1) Verwijzing naar het *Belgisch Staatsblad* :

Wet van 5 december 1968, *Belgisch Staatsblad* van 15 januari 1969.

MINISTÈRE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL

F. 2002 — 1100

[C - 2002/12092]

22 JANVIER 2002. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 8 avril 1999, conclue au sein de la Sous-commission paritaire pour l'exploitation de salles de cinéma, relative aux conditions de travail et de rémunération de certains travailleurs (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la demande de la Sous-commission paritaire pour l'exploitation de salles de cinéma;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 8 avril 1999, reprise en annexe, conclue au sein de la Sous-commission paritaire pour l'exploitation de salles de cinéma, relative aux conditions de travail et de rémunération de certains travailleurs.

Art. 2. Notre Ministre de l'Emploi est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 22 janvier 2002.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Emploi,
Mme L. ONKELINX

Note

(1) Référence au *Moniteur belge* :

Loi du 5 décembre 1968, *Moniteur belge* du 15 janvier 1969.