

Meesters-, vak- en dienstponeel

7 van de 44 betrekkingen van vakman worden bezoldigd in de weddenschaal 30G;

13 van de 44 betrekkingen van vakman worden bezoldigd in de weddenschaal 30J;

30 van de 62 betrekkingen van geschoold arbeider worden bezoldigd in de weddenschaal 42E;

Art. 2. In 1 betrekking van adviseur bezoldigd volgens de weddenschaal 13 B, in 1 betrekking van ingenieur bezoldigd volgens de weddenschaal 10 F, in 1 betrekking van ingenieur bezoldigd volgens de weddenschaal 10 E, in 1 betrekking van adjunct-adviseur bezoldigd volgens de weddenschaal 10 C, in 1 betrekking van bestuurschef bezoldigd volgens de weddenschaal 22 B en in 1 betrekking van klerk bezoldigd volgens de weddenschaal 30 H, opgericht ter vervanging van arbeidersposten van contractuelen afkomstig van het instituut tot Aanmoediging van het Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw en opgenomen in artikel 1 van het koninklijk besluit van 18.12.1997 houdende vaststelling van de personeelsformatie van het Ministerie van Economische Zaken, kan slechts worden voorzien bij de afvloeiing van de betrokken contractuelen.

Art. 3. In voorkomend geval beletten de ambtenaren die, met toepassing van de verordeningsbepalingen houdende het statuut van het personeel, in overtal zijn opgenomen in de betrekkingen van een weddenschaal, elke bevordering door verhoging in weddenschaal die afhankelijk is van het vacant zijn van een betrekking, zolang de overtalige personeelsbezetting blijft bestaan in vergelijking met het aantal in artikel 1 vastgestelde betrekkingen.

Art. 4. Het ministerieel besluit van 25 april 1995 tot uitvoering van het koninklijk besluit van 10 april 1995 houdende vaststelling van de personeelsformatie van het Ministerie van Economische Zaken, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 4 april 1996, wordt opgeheven.

Art. 5. Dit besluit treedt in werking op dezelfde dag als het koninklijk besluit van 18 december 1997 houdende vaststelling van de personeelsformatie van het Ministerie van Economische Zaken.

Brussel, 22 december 1997.

E. DI RUPO

Personnel de maîtrise, de métier et de service

7 des 44 emplois d'ouvrier spécialiste sont rémunérés par l'échelle de traitement 30G;

13 des 44 emplois d'ouvrier spécialiste sont rémunérés par l'échelle de traitement 30J;

30 des 62 emplois d'ouvrier qualifié sont rémunérés par l'échelle de traitement 42E;

Art. 2. 1 emploi de conseiller rémunéré selon l'échelle de traitement 13 B, 1 emploi d'ingénieur rémunéré selon l'échelle de traitement 10 F, 1 emploi d'ingénieur rémunéré selon l'échelle de traitement 10 E, 1 emploi de conseiller adjoint rémunéré selon l'échelle de traitement 10 C, 1 emploi de chef administratif rémunéré selon l'échelle de traitement 22 B et 1 emplois de commis rémunéré selon l'échelle de traitement 30 H créés en substitution de postes de travail de contractuels transférés de l'Institut pour l'Encouragement de la Recherche scientifique dans l'Industrie et l'Agriculture et repris à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 18.12.1997 fixant le cadre organique du Ministère des Affaires économiques, ne peuvent être pourvus qu'au départ des contractuels concernés.

Art. 3. Le cas échéant, les agents qui sont repris en surnombre dans les emplois d'une échelle de traitement en application des dispositions réglementaires portant le statut du personnel, empêchent toute promotion par avancement barémique soumise à la vacance d'emploi tant que l'effectif en surnombre subsiste par rapport au nombre d'emplois fixé à l'article 1^{er}.

Art. 4. L'arrêté ministériel du 25 avril 1995 pris en exécution de l'arrêté royal du 10 avril 1995 fixant le cadre organique du Ministère des Affaires économiques, modifié par l'arrêté ministériel du 4 avril 1996, est abrogé.

Art. 5. Le présent arrêté entre en vigueur à la même date que l'arrêté royal du 18 décembre 1997 fixant le cadre organique du Ministère des Affaires économiques.

Bruxelles, le 22 décembre 1997.

E. DI RUPO

**MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR**

N. 98 — 251

[S - C - 98/14017]

20 JANUARI 1998. — Koninklijk besluit houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, X, 7°;

Gelet op het statuut van de Regie der Luchtwegen, gevoegd bij het koninklijk besluit van 5 oktober 1970, inzonderheid op artikel 14, gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 425 van 1 augustus 1986;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 december 1987 waarbij de Regie der Luchtwegen gemachtigd wordt deel te nemen aan de naamloze vennootschap, op te richten onder de benaming "N.V. Brussels Airport Terminal Company S.A." afgekort: "BATC";

Gelet op het gunstig advies van de Inspectie van Financiën van 3 november 1997;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 21 november 1997;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat het, in het kader van de strijd tegen de geluidshinder veroorzaakt door het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, past dringende maatregelen te treffen om de exploitanten van luchtvaartuigen ertoe aan te zetten minder luidruchtige toestellen te gebruiken;

**MINISTERE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE**

F. 98 — 251

[S - C - 98/14017]

20 JANVIER 1998. — Arrêté royal fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne notamment l'article 5;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, notamment l'article 6, § 1^{er}, X, 7°;

Vu le statut de la Régie des Voies aériennes, annexé à l'arrêté royal du 5 octobre 1970, notamment l'article 14, modifié par l'arrêté royal n° 425 du 1^{er} août 1986;

Vu l'arrêté royal du 10 décembre 1987 autorisant la Régie des Voies aériennes à participer à la société anonyme à constituer sous la dénomination "N.V. Brussels Airport Terminal Company S.A." en abrégé: "BATC";

Vu l'avis favorable de l'Inspection des Finances du 3 novembre 1997;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 21 novembre 1997 ;

Vu l'urgence;

Considérant que dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores causées par l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National, il convient de prendre des mesures urgentes en vue d'inciter les exploitants d'aéronefs à y utiliser des appareils moins bruyants;

Overwegende dat deze maatregelen een wijziging inhouden van de vergoedingen die geheven worden voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal en dat het derhalve wenselijk is deze wijziging dringend bekend te maken om een redelijke kennisgevingstermijn in acht te nemen vóór de inwerkingtreding ervan;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 25 november 1997 met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, vervangen door de wet van 4 augustus 1996.

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De Regie der Luchtwegen wordt ertoe gemachtigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal de bij dit besluit vastgestelde vergoedingen te heffen.

De naamloze vennootschap "N.V. Brussels Airport Terminal Company S.A." » (BATC) wordt evenwel gemachtigd, onder de voorwaarden van dit besluit en overeenkomstig hoofdstuk III, de verschuldigde vergoedingen te heffen voor het gebruik van de ten behoeve van de passagiers aangebrachte installaties in het passagiersluchthavengebouw van de luchthaven Brussel-Nationaal.

HOOFDSTUK I. — *Landing en opstijging*

Art. 2. § 1. Er wordt voor elke landing en voor elke opstijging een vergoeding geheven waarvan het bedrag gelijk is aan het product van de formule $T \times P \times W \times K$ waarin :

- T het unitair tarief van de vergoeding is;
- P een piekcoëfficiënt is;
- W het gewicht van het luchtvaartuig is, uitgedrukt in ton;
- K een modulatiecoëfficiënt is variërend in functie van :
1° het tijdstip waarop de landing of de opstijging plaats heeft;
2° de geluidscategorie waartoe het luchtvaartuig behoort.

Met het oog op dit laatste worden de luchtvaartuigen ingedeeld in vijf geluidscategorieën. De Minister, die de luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft, hiernagenoemd de Minister, bepaalt de verdeling van de luchtvaartuigen over deze vijf categorieën.

De vergoeding voor elke landing of opstijging bedraagt minimum 800 frank.

Het unitair tarief (T) van de vergoeding is vastgesteld op 137 frank.

De piekcoëfficiënt (P) bedraagt 1, behalve :

van maandag tot en met vrijdag tussen 8 uur en 11 uur (lokale tijd) tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd)	1,5
du lundi au vendredi inclus entre 8 heures et 11 heures (heure locale) entre 17 heures et 20 heures (heure locale)	
tussen 1 uur en 5 uur (lokale tijd) entre 1 heure et 5 heures (heure locale)	1,5

Het gewicht (W) bedraagt minimum 6 ton. Dit minimum wordt op 25 ton gebracht van maandag tot en met vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd).

Het gewicht (W) bedraagt maximum 175 ton, behalve :
- van maandag tot vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd);
- tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd).

Considérant que ces mesures impliquent une modification des redevances perçues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National et qu'il convient de publier d'urgence afin de respecter un délai de préavis raisonnable avant son entrée en vigueur;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le 25 novembre 1997, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, remplacé par la loi du 4 août 1996.

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. La Régie des Voies aériennes est autorisée à percevoir, pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National, les redevances fixées au présent arrêté.

Toutefois, la société anonyme "N.V. Brussels Airport Terminal Company S.A." » (BATC) est autorisée à percevoir, aux conditions du présent arrêté et conformément au chapitre III, les redevances dues pour l'utilisation des installations aménagées à l'intention des passagers à l'aérogare-passagers de l'aéroport de Bruxelles National.

CHAPITRE Ier. — *De l'atterrissage et du décollage*

Art. 2. § 1^{er}. Il est perçu pour chaque atterrissage et pour chaque décollage une redevance dont le montant est égal au produit de la formule $T \times P \times W \times K$ dans laquelle :

- T est le tarif unitaire de la redevance;
- P est un coefficient de pointe;
- W est le poids de l'aéronef exprimé en tonnes;
- K est un coefficient de modulation variant en fonction :
1° du moment où a lieu l'atterrissage ou le décollage;
2° de la catégorie acoustique à laquelle appartient l'aéronef.

Les aéronefs sont classés à cet effet en cinq catégories acoustiques. Le Ministre qui a l'aéronautique dans ses attributions, ci-après dénommé le Ministre, détermine la répartition des aéronefs dans ces cinq catégories.

La redevance pour chaque atterrissage et décollage s'élève à 800 francs minimum.

Le tarif unitaire (T) de la redevance est fixé à 137 francs.

Le coefficient de pointe (P) s'élève à 1, excepté :

Le poids (W) s'élève à 6 tonnes minimum. Le minimum est porté à 25 tonnes du lundi au vendredi inclus, entre 8 heures et 11 heures et entre 17 heures et 20 heures (heure locale).

Le poids (W) s'élève à 175 tonnes maximum excepté :
- du lundi au vendredi inclus, entre 8 heures et 11 heures et entre 17 heures et 20 heures (heure locale);
- entre 23 heures et 6 heures (heure locale).

De modulatiecoëfficiënt (K) van de vergoeding wordt bepaald volgens de hieronder weergegeven tabel :

Le coefficient de modulation (K) de la redevance est déterminé selon le tableau ci-dessous :

Geluidscategorie Catégorie acoustique de l'aéronef	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd) Atterrissage ou décollage effectué entre 6 heures et 23 heures (heure locale)	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd) Atterrissage ou décollage effectué entre 23 heures et 6 heures (heure locale)
1	1.30	2.00
2	1.20	1.60
3	1.00	1.40
4	0.9	1.20
5	0.85	1.00

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

§ 2. Het bedrag van de landings- en opstijgingsvergoedingen dat een exploitant verschuldigd is voor een seizoen, wordt verminderd voor de vluchten en volgens de modaliteiten gespecificeerd in de hieronder weergegeven tabel.

De vermindering wordt toegepast op de passagiers- en volvrachtvluchten die worden uitgevoerd tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd), voor zover ze niet worden uitgevoerd met toestellen die vallen onder chapter II, volgens bijlage 16 bij het verdrag betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944.

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 au moment où l'aéronef quitte le sol.

§ 2. Le montant des redevances d'atterrissage et de décollage, dû par un exploitant pour une saison, est diminué pour les vols et selon les modalités spécifiées dans le tableau ci-dessous.

La diminution est appliquée pour les vols passagers et les vols tout-cargo effectués entre 6 heures et 23 heures (heure locale), pour autant qu'ils ne soient pas effectués avec des appareils qui sont classés chapter II, selon l'annexe 16 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

	V	procentuele vermindering pourcentage de réduction	
		$0 \leq P \leq 500$	$500 < P \leq 1000$
Europese vluchten Vols européens	$V \geq 10$ $5 \leq V < 10$	60 % 30 %	30 % —
Intercontinentale vluchten Vols intercontinentaux	$V \geq 5$ $3 \leq V < 5$	60 % 60 %	30 % —

« V » is het gemiddeld aantal rechtstreekse vluchten, zonder overstap, per week uitgevoerd door een exploitant naar een bepaalde bestemming, gedurende tenminste 20 weken tijdens het winterseizoen en gedurende tenminste 27 weken tijdens het zomerseizoen.

« P » is het gemiddeld aantal lokale passagiers per week dat tijdens een seizoen naar een bepaalde bestemming wordt vervoerd door alle exploitanten samen.

Het aantal lokale passagiers is het totaal aantal vertrekkende passagiers, verminderd met het aantal transferpassagiers.

Een Europese vlucht is een vlucht naar een bestemming gelegen in een gebied dat in het document 7910/84 van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie als « E » of « L » wordt geclassificeerd.

Het seizoen is het zomerseizoen (30 weken) of het winterseizoen (22 weken), zoals het wordt vastgesteld in de dienstregeling van de luchtvervoerders.

Art. 3. Voor luchtvaartuigen die de door de Minister opgelegde vluchten uitvoeren met het oog op de training van de bemanning en voor de luchtvaartuigen die de proefvluchten uitvoeren met het oog op de uitreiking, de hernieuwing of de teruggave van het bewijs van luchtwaardigheid, worden de bij artikel 2 voorziene vergoedingen met 80 pct. verminderd, zonder lager te mogen zijn dan het in art. 2, § 1, vermelde minimum.

Deze vermindering wordt niet toegekend van maandag tot vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd).

HOOFDSTUK II — Stationeren

Art. 4. De vergoeding voor het stationeren van een luchtvaartuig is vastgesteld op een vast bedrag van 229 frank + 6 frank per ton en per uur.

Deze vergoeding wordt slechts geheven als er ononderbroken langer dan acht uur gestationeerd wordt voor volvrachtluchtvaartuigen en dan vier uur voor andere luchtvaartuigen. Deze vergoeding is evenwel niet verschuldigd voor de periode tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd).

« V » est le nombre moyen de vols directs, sans changement d'avion, par semaine opérés par un exploitant vers une destination déterminée, pendant au moins 20 semaines lors de la saison d'hiver et pendant au moins 27 semaines lors de la saison d'été.

« P » est le nombre moyen de passagers locaux transportés par semaine vers une destination déterminée par l'ensemble des exploitants.

Le nombre de passagers locaux est le nombre total de passagers au départ, diminué du nombre de passagers en transfert.

Un vol européen est un vol vers une destination située dans une région classifiée comme « E » ou « L » dans le document 7910/84 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

La saison est la saison d'été (30 semaines) ou d'hiver (22 semaines), telle qu'elle est établie dans les horaires des transporteurs aériens.

Art. 3. Pour les aéronefs qui effectuent des vols imposés par le Ministre en vue de l'entraînement de l'équipage et pour les aéronefs qui effectuent des vols d'essais en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la restitution du certificat de navigabilité, les redevances prévues à l'article 2 sont réduites de 80 p.c., sans pouvoir être inférieures au minimum mentionné à l'art. 2, § 1^{er}.

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).

CHAPITRE II. — Du stationnement

Art. 4. La redevance pour le stationnement d'un aéronef est fixée à un taux fixe de 229 francs + 6 francs par tonne et par heure.

Cette redevance n'est perçue que si le stationnement dépasse huit heures ininterrompues pour les aéronefs tout cargo et quatre heures pour les autres aéronefs. La redevance n'est pas due pour la période entre 23 heures et 6 heures (heure locale).

HOOFDSTUK III. — *Gebruik van de ten behoeve van de passagiers aangebrachte installaties*

Art. 5. De vergoeding voor het gebruik van de ten behoeve van de passagiers aangebrachte installaties bedraagt 533 frank per vertrekkende passagier. Dit geldt ook als deze laatste een terugvlucht uitvoert op dezelfde dag.

De vergoeding verschuldigd door de passagier, wordt door de tussenkomst van de exploitant van het luchtvaartuig geheven en het bedrag ervan wordt afzonderlijk vermeld op het vervoerbewijs.

Zij is niet verschuldigd voor :

- 1° kinderen onder de twee jaar;
- 2° a) de transito-passagiers die hun reis voortzetten met hetzelfde luchtvaartuig (of met een vervangluchtvaartuig dat ingezet is wegens technisch defect van het eerste luchtvaartuig) of met een vlucht die hetzelfde nummer draagt als de vlucht van aankomst;
- b) de transfer-passagiers die na een landing hun luchtreis met een ander luchtvaartuig voortzetten en op dezelfde kalenderdag terug vertrekken;
- 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 hoofdstuk VII.

Art. 6. § 1. De exploitant van een luchtvaartuig is voor het inschepen of het ontschepen van de passagiers door middel van loopbruggen, bij elk vertrek en bij elke aankomst, een vergoeding verschuldigd van :

- 1 203 frank. per vaste loopbrug;
- 1 582 frank. per telescopische loopbrug.

§ 2. In het geval dat door een luchtvaartuig tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd) langer dan één uur gestationeerd wordt op een standplaats die met een loopbrug is uitgerust, zonder dat bij het in- of ontschepen van de passagiers van deze loopbrug gebruik wordt gemaakt, is de exploitant van het luchtvaartuig een vergoeding verschuldigd van 500 frank. per uur te rekenen vanaf het begin van de stationering.

De overeenkomstig het eerste lid berekende vergoeding mag niet meer bedragen dan het dubbele van de in paragraaf 1 vastgestelde bedragen.

§ 3. In afwijking van § 1. wordt per ter beschikking gestelde loopbrug met gekoelde lucht en electriciteit, een vergoeding vastgesteld waarvan het samengesteld bedrag afhangt van de maximum capaciteit van het luchtvaartuig in passagiers, volgens de hierna weergegeven tabel :

Passagiers (maximum)	Passagiers	Passerelle (par mouvement) Loopbrug (per beweging)	Air préconditionné et électricité (par 1/4 d'heure, minimum 4) Koellucht en electriciteit (per 1/4 uur, minimum 4)
< 100		1 144 francs.	311 frank.
< 160		2 289 francs.	311 frank.
< 240		3 433 francs.	496 frank.
> 240		4 577 francs.	682 frank.

HOOFDSTUK IV. — *Luchthavenbijstand (Handling)*

Art. 7. Onverminderd de bepalingen van artikel 8 wordt de vergoeding voor het verlenen van luchthavenbijstand vastgesteld bij de akte van concessie.

Art. 8. De vergoedingen voor het bevoorraden van luchtvaartuigen in brandstof bedragen :

- 1. 0,20 frank per aan boord geladen liter brandstof;
- 2. 30 000 frank per vast of verplaatsbaar bevoorradingsstoestel.

HOOFDSTUK V. — *Privatief gebruik van de onroerende goederen*

Art. 9. De vergoedingen voor het privatief gebruik van onroerende goederen of van gedeelten ervan worden vastgesteld bij de akte van concessie, rekening gehouden met de bepalingen van dit hoofdstuk.

CHAPITRE III. — *De l'utilisation des installations aménagées à l'intention des passagers*

Art. 5. La redevance due pour l'utilisation des installations aménagées à l'intention des passagers est fixée à 533 francs par passager partant. Il en est de même lorsque ce dernier effectue un vol retour le même jour.

La redevance due par le passager est perçue à l'intervention de l'exploitant de l'aéronef et son montant fait l'objet d'une mention spéciale sur le titre de transport.

Elle n'est pas due pour :

- 1° les enfants de moins de deux ans;
- 2° a) 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;
- b) les passagers en transfert qui continuent après l'atterrissage leur voyage aérien avec un autre aéronef et repartent le même jour calendrier;
- 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 au chapitre VII.

Art. 6. § 1^{er}. Pour l'embarquement ou le débarquement des passagers au moyen de passerelles, l'exploitant d'un aéronef est tenu de payer, lors de chaque départ et de chaque arrivée, une redevance de :

- 1 203 francs. par passerelle fixe;
- 1 582 francs. par passerelle télescopique.

§ 2. Lorsqu'un aéronef est, entre 6 heures et 23 heures (heure locale) 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 500 francs par heure, à compter du début du stationnement.

La redevance calculée conformément à l'alinéa 1^{er} ne peut dépasser le double des montants fixés au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Par dérogation au § 1^{er}, une redevance est fixée pour la mise à disposition d'une passerelle équipée d'air préconditionné et d'électricité dont le montant combiné tient compte de la capacité maximale de l'aéronef en passagers, selon le tableau ci-dessous :

CHAPITRE IV. — *De l'assistance aéroportuaire (Handling)*

Art. 7. Sans préjudice des dispositions de l'article 8, la redevance due pour la fourniture d'assistance aéroportuaire, est fixée par l'acte de concession.

Art. 8. Les redevances dues pour le ravitaillement des aéronefs en carburant sont fixées à :

- 1. 0,20 francs par litre de carburant chargé à bord;
- 2. 30 000 francs par an par poste fixe ou mobile de distribution.

CHAPITRE V. — *De l'utilisation privative de biens immeubles*

Art. 9. Les redevances dues pour l'utilisation privative de biens immeubles ou parties de ceux-ci sont fixées par l'acte de concession, compte tenu des dispositions du présent chapitre.

Art. 10. De vergoedingen voor het privaat gebruik van de oppervlakten grond van niet meer dan 200 m², die gebruikt worden door :

- besturen of regies van de Staat;
- luchtvervoerders voor de behoeften van de exploitatie van hun vervoer;
- ondernemingen voor het herstellen of bouwen van luchtvaartuigen, zijn niet lager dan 335 frank per maand en per ondeelbare oppervlakte van 10 m².

Art. 11. De vergoedingen voor het privaat gebruik van de opgetrokken gebouwen of gedeelten van gebouwen, andere dan die welke geheel of gedeeltelijk worden aangewend als stationsgebouwen, door :

- besturen of regies van de Staat;
- luchtvervoerders voor de behoeften van de exploitatie van hun vervoer;
- ondernemingen voor het herstellen of bouwen van luchtvaartuigen, zijn niet lager dan :

6 pct. per jaar van het belegde kapitaal voor loodsen;

7,5 pct. per jaar van het belegde kapitaal voor andere gebouwen.

Voor de toepassing van dit artikel wordt het belegd kapitaal bepaald door de prijs van gelijkaardige gebouwen die heel kort vóór het ogenblik van het verlenen of verlengen van de concessie aangekocht of gebouwd werden.

Art. 12. De vergoedingen voor het privaat gebruik van andere onroerende goederen, of gedeelten ervan, dan die bedoeld in de artikelen 10 en 11 worden berekend volgens de gangbare handelsmethodes.

HOOFDSTUK VI. — *Allerhande prestaties*

Art. 13. De vergoeding voor de prestaties van arbeidskrachten, voor het gebruik van materieel of installaties of voor het leveren van goederen wordt bij contract geregeld.

HOOFDSTUK VII. — *Vrijstellingen en verminderingen*

Art. 14. Van de vergoedingen voorgeschreven bij de artikelen 2, 4 en 6, wordt vrijgesteld het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal door luchtvaartuigen :

1. aangewend voor het exclusief vervoer van Staatshoofden of regeringsleden, in functie, met hun gevolg;
2. ter gelegenheid van vluchten, waarvan het humanitair of luchtvaartpropagandistisch karakter door de Minister erkend wordt;
3. die vluchten uitvoeren op verzoek van de Minister of van zijn gemachtigde;
4. bestuurd door personeelsleden van de Regie van de Luchtwegen of van het Bestuur van de Luchtvaart;
5. die noodgedwongen terugkeren.

Art. 15. § 1. Van het betalen van de landings- en opstijgingsvergoedingen is vrijgesteld het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal door Belgische militaire luchtvaartuigen.

Vreemde militaire luchtvaartuigen kunnen genieten van de vrijstelling, als de Staat, waaronder ze ressorteren, ze verleent aan Belgische militaire luchtvaartuigen op basis van behoorlijk vastgestelde wederkerigheid.

§ 2. Onder voorbehoud van de in § 1. voorziene vrijstelling kunnen verminderde of forfaitaire vergoedingen, waarvan het bedrag door Ons wordt vastgesteld, geheven worden voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal door Staatsluchtvaartuigen.

HOOFDSTUK VIII. — *Heffing*

Art. 16. § 1. Het gewicht van het luchtvaartuig, dat tot grondslag dient voor het berekenen van de in de hoofdstukken I en II voorziene vergoedingen, is het hoogst toegelaten startgewicht vermeld in het bewijs van luchtwaardigheid of in de vlieghandleiding of in elk ander bij het bewijs van luchtwaardigheid behorend bescheid.

Elk gedeelte van een ton wordt voor een volle ton gerekend.

Elk gedeelte van een dag wordt voor een volle dag gerekend.

Elk gedeelte van een uur wordt voor een vol uur gerekend.

Art. 10. Les redevances dues pour l'utilisation privative de superficies de terrains ne dépassant pas 200 m², qui sont utilisés par :

- des administrations ou régies de l'Etat;
- des transporteurs aériens pour les besoins de l'exploitation de leurs transports;
- des entreprises de réparation ou de construction aéronautiques, ne sont pas inférieures à 335 francs par mois et par surface indivisible de 10 m².

Art. 11. Les redevances dues pour l'utilisation privative d'immeubles bâtis ou parties d'immeubles bâtis autres que ceux qui sont utilisés en tout ou en partie comme aéroports par :

- des administrations ou régies de l'Etat;
- des transporteurs aériens pour les besoins de l'exploitation de leurs transports;
- des entreprises de réparation ou de construction aéronautiques, ne sont pas inférieures à :

6 p.c. l'an du capital investi pour les hangars;

7,5 p.c. l'an du capital investi pour les autres immeubles bâtis.

Pour l'application du présent article, le capital investi est déterminé par le coût d'immeubles bâtis similaires d'acquisition ou de construction la plus récente au moment de l'octroi ou de la prolongation de la concession.

Art. 12. Les redevances dues pour l'utilisation privative de biens immeubles ou parties de ceux-ci, dans les cas autres que ceux qui sont visés aux articles 10 et 11, sont calculées conformément aux méthodes commerciales courantes.

CHAPITRE VI. — *Des prestations diverses*

Art. 13. La rétribution des prestations de main-d'oeuvre, de l'utilisation de matériel ou des installations, ou des fournitures de matières, est fixée par contrat.

CHAPITRE VII. — *Des exonérations et des réductions*

Art. 14. Est exonérée des redevances, prévues aux articles 2, 4 et 6, l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National 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 ayant un caractère humanitaire ou de propagande aéronautique, reconnu par le Ministre;
3. effectuant des vols à la demande du Ministre ou de son délégué;
4. pilotés par des agents de la Régie des Voies aériennes ou de l'Administration de l'Aéronautique;
5. effectuant un retour forcé.

Art. 15. § 1. Est exonérée des redevances d'atterrissage et de décollage l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National par les aéronefs militaires belges.

Les aéronefs militaires étrangers peuvent jouir de cette exonération lorsque l'Etat dont ces aéronefs relèvent, l'accorde aux aéronefs militaires belges sur base d'une réciprocité dûment constatée.

§ 2. Sous réserve de l'exonération prévue au § 1., des redevances moindres ou forfaitaires, dont le montant est déterminé par Nous, sont perçues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National par des aéronefs d'Etat.

CHAPITRE VIII. — *De la perception*

Art. 16. § 1^{er}. Le poids de l'aéronef servant de base au calcul des redevances établies aux chapitres I et II est le poids maximum autorisé au décollage que mentionne le certificat de navigabilité ou le manuel de vol, ou tout autre document annexé au certificat de navigabilité.

Toute fraction de tonne est comptée comme une tonne entière.

Toute fraction de jour est comptée comme un jour entier.

Toute fraction d'heure est comptée comme une heure entière.

§ 2. Onder voorbehoud van de toepassing van de hiernavolgende bepalingen moeten de vergoedingen betaald worden aan de luchthavenmeester of zijn gemachtigde, in Belgische frank, in specie, met een eurocheque of met eender welk elektronisch betaalmiddel.

§ 3. De leidend ambtenaar van de Regie van de Luchtwegen kan aanvaarden dat de in de hoofdstukken I, II en III bepaalde vergoedingen op aanvraag van de gebruiker betaald worden binnen de dertig dagen te rekenen van de dag na die waarop de factuur is verzonden.

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

De betaling van de factuur dient door middel van het er aangehecht overschrijvingsformulier te gebeuren. Bij gebrek aan gebruik van dit formulier zal een forfaitaire vergoeding van 1 000 frank per factuur worden aangerekend ter dekking van de administratiekosten. Desgewenst kan de factuur ook gedomicilieerd worden.

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

§ 5. De leidend ambtenaar van de Regie der luchtwegen kan op de niet op tijd betaalde gefactureerde bedragen verwijlrenten aanrekenen, vastgesteld op de wettelijke intrestvoet, met een minimum van 500 frank per factuur. De incassokosten vallen ten laste van de opdrachtgever.

§ 6. In de in dit koninklijk besluit vermelde vergoedingen is de eventuele B.T.W. niet begrepen.

§ 7. Voor de inning van de vergoedingen verschuldigd op grond van de hoofdstukken I, II en III, moet elke exploitant van luchtvaartuigen of zijn vertegenwoordiger aan de luchthavenmeester of zijn gemachtigde het verkeersformulier overhandigen, hem ter beschikking gesteld door de luchthavenautoriteit, en waarvan het model vastgelegd is door de Minister.

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 vergoedingen op grond van de hoofdstukken I, II en III berekend worden op basis van het maximum gewicht en capaciteit van het type van luchtvaartuig, volgens de documenten van de Regie der Luchtwegen. De op het verkeersformulier vermelde inlichtingen verbinden de exploitant en de Regie der Luchtwegen behoudt zich het recht voor ze te verifiëren.

§ 8. De vergoedingen die verschuldigd zijn uit hoofde van akten van concessie of van contracten vastgesteld in de hoofdstukken IV, V en VI zijn betaalbaar volgens de regels bepaald door de akte van concessie of het contract.

Art. 17. De in de artikelen 2, § 1, 4, 5, 6 § 1, 6 § 3 en 10 bepaalde vergoedingen worden beschouwd gekoppeld te zijn aan het in het *Belgisch Staatsblad* bekend gemaakte indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand december 1996.

Zij worden op 1 januari van ieder jaar naar evenredigheid aangepast aan het indexcijfer van de voorafgaande maand december.

De aldus verkregen bedragen worden afgerond op de hogere of de lagere frank of, wat de vergoeding betreft waarvan sprake in artikel 5, op het hoger of het lager tental.

Zij worden, wat de vergoedingen betreft waarvan sprake in de artikelen 2, § 1, 4, 5 en 6 § 1 en § 3, evenwel slechts toegepast vanaf 1 april die erop volgt.

Art. 18. De luchthavenmeester of zijn gemachtigde kan het starten verbieden van elk luchtvaartuig waarvoor de vergoedingen niet binnen de voorgeschreven termijnen werden vereffend.

Elke gezagvoerder van een luchtvaartuig, die ondanks dat verbod start, alsmede eenieder, die willens en wetens zijn medewerking tot het plegen van die overtreding verleent, stelt zich bloot aan de straffen voorzien bij artikel 32 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling van de luchtvaart.

HOOFDSTUK IX. — *Overgangsmaatregelen en slotbepalingen*

Art. 19. De vergoeding bedoeld in art. 5, bedraagt 530 frank tot 1 april 1998.

Art. 20. Het koninklijk besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 18 juli 1991, 17 maart 1994, 25 juli 1994 en 24 februari 1995 wordt opgeheven.

§ 2. Sous réserve de l'application des dispositions qui suivent, les redevances doivent être payées au commandant d'aéroport ou à son délégué, en francs belges, en espèces, en eurocheque ou par tout moyen de paiement électronique.

§ 3. Le fonctionnaire dirigeant de la Régie des Voies aériennes peut accepter que les redevances prévues aux chapitres I, II et III soient, à la demande de l'utilisateur, payées dans les trente jours à compter du lendemain de la date d'envoi de la facture.

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

Le paiement de la facture doit être effectué au moyen du formulaire de virement y annexé. A défaut d'utilisation de ce formulaire une redevance forfaitaire de 1 000 francs par facture sera réclamée en recouvrement des frais administratifs. Le cas échéant, la facture peut être domiciliée.

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

§ 5. Le fonctionnaire dirigeant de la Régie des Voies aériennes peut appliquer aux montants facturés non payés dans les délais, un intérêt de retard fixé au taux légal, avec un minimum de 500 francs par facture. Les frais d'encaissement sont à charge du donneur d'ordre.

§ 6. Les redevances visées au présent arrêté royal ne comprennent pas la T.V.A. éventuelle.

§ 7. Pour la perception des redevances dues en vertu des chapitres I, II et III, l'exploitant de tout aéronef ou son représentant doit remettre au commandant d'aéroport ou à son délégué, le formulaire de trafic, mis à sa disposition par l'autorité aéroportuaire et dont le modèle est fixé par le Ministre.

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

Si le formulaire de trafic n'est pas remis dans le délai prescrit, est incorrect ou incomplet, les redevances dues en vertu des chapitres I, II et III seront calculées sur la base du poids et de la capacité maxima du type d'aéronef, selon les documents en possession de la Régie des Voies aériennes. Les renseignements figurant sur le formulaire de trafic engagent l'exploitant et la Régie des Voies aériennes se réserve le droit de les vérifier.

§ 8. Les redevances dues en vertu d'actes de concession ou de contrats établis aux chapitres IV, V et VI sont payables suivant les modalités déterminées par l'acte de concession ou par le contrat.

Art. 17. Les redevances prévues aux articles 2 § 1, 4, 5, 6 § 1, 6 § 3 et 10 sont censées être liées à l'indice des prix à la consommation publiés au *Moniteur belge* du mois de décembre 1996.

Au premier janvier de chaque année, elles sont adaptées proportionnellement à l'indice des prix du mois de décembre précédent.

Les montants ainsi obtenus sont arrondis au franc supérieur ou inférieur ou, en ce qui concerne la redevance prévue à l'article 5, à la dizaine supérieure ou inférieure.

Cependant, en ce qui concerne les redevances prévues aux articles 2, § 1, 4, 5 et 6 § 1^{er} et § 3, ils ne sont d'application qu'à partir du 1^{er} avril suivant.

Art. 18. Le commandant d'aéroport ou son délégué peut interdire l'envol de tout aéronef pour lequel les redevances dues n'ont pas été acquittées dans les délais prescrits.

Tout commandant d'aéronef qui prend le départ nonobstant cette interdiction, de même que quiconque concourt sciemment à commettre cette infraction, est passible des peines prévues à 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.

CHAPITRE IX. — *Mesures transitoires et dispositions finales*

Art. 19. La redevance visée à l'art. 5, est fixée à 530 francs jusqu'au 1^{er} avril 1998.

Art. 20. L'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National, modifié par les arrêtés royaux des 18 juillet 1991, 17 mars 1994, 25 juillet 1994 et 24 février 1995 est abrogé.

Art. 21. Dit besluit treedt in werking op 1 februari 1998.

Art. 22. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 20 januari 1998.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Art. 21. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} février 1998.

Art. 22. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 20 janvier 1998.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

N. 98 — 252

[S - C - 98/14021]

**23 JANUARI 1998. — Ministerieel besluit
tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen
in geluidscategorieën**

De Minister van Vervoer,

Gelet op het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd door de wet van 30 april 1947, inzonderheid op bijlage 16;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 januari 1998 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal;

Gelet op het ministerieel besluit van 31 juli 1991 tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën;

Gelet op het gunstig advies van de Inspectie van Financiën van 4 augustus 1997;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 2 september 1997;

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

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat het, in het kader van de strijd tegen de geluidshinder veroorzaakt door het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, aangewezen is zonder verwijl de methode bekend te maken die gebruikt wordt om de geluidscategorieën van de luchtvaartuigen vast te stellen,

Besluit :

Artikel 1. De luchtvaartuigen worden ingedeeld in de vijf geluidscategorieën bepaald in artikel 2 van het koninklijk besluit van 20 januari 1998 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal.

De methodes tot vaststelling van de geluidscategorieën worden uiteengezet in de bijlage bij dit besluit.

Art. 2. Elk luchtvaartuig, waarvan de exploitant de documenten, noodzakelijk voor de indeling ervan, overmaakt aan de Minister belast met het bestuur der luchtvaart, 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 voor de indeling noodzakelijke documenten.

Art. 3. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling in een geluidscategorie niet aan de Minister belast met het bestuur der luchtvaart heeft verstrekt, wordt ingedeeld in categorie 1 behalve indien het een schroefvliegtuig van maximum 9 ton betreft, dat in voorkomend geval ingedeeld wordt in categorie 3.

Art. 4. Het ministerieel besluit van 31 juli 1991 tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën wordt opgeheven.

Art. 5. Dit besluit treedt in werking op 1 februari 1998.

Brussel, 23 januari 1998.

M. DAERDEN

F. 98 — 252

[S - C - 98/14021]

**23 JANVIER 1998. — Arrêté ministériel
déterminant la classification des aéronefs en catégories acoustiques**

Le Ministre des Transports,

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947, notamment l'annexe 16;

Vu l'arrêté royal du 20 janvier 1998 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National, notamment l'article 2;

Vu l'arrêté ministériel du 31 juillet 1991 déterminant la classification des aéronefs en catégories acoustiques;

Vu l'avis favorable de l'Inspection des Finances du 4 août 1997;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 2 septembre 1997;

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

Vu l'urgence;

Considérant que dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores causées par l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National, il est indiqué de publier sans délai la méthode utilisée pour établir les catégories acoustiques des aéronefs,

Arrête :

Article 1^{er}. Les aéronefs sont classés dans les cinq catégories acoustiques prévues à l'article 2 de l'arrêté royal du 20 janvier 1998 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Les méthodes pour déterminer les catégories acoustiques sont exposées à l'annexe au présent arrêté.

Art. 2. Tout aéronef dont l'exploitant fournit au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique 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 à la classification.

Art. 3. Tout aéronef dont l'exploitant n'a pas fourni au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique les documents nécessaires à son classement dans une catégorie acoustique 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 3.

Art. 4. L'arrêté ministériel du 31 juillet 1991 déterminant la classification des aéronefs en catégories acoustiques est abrogé.

Art. 5. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} février 1998.

Bruxelles, le 23 janvier 1998.

M. DAERDEN